


FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No.: 348 DE 2020 DE 2019		HORA INICIO: 10:00 A.M.	Hoja 1 de 12
FECHA: 10 DE FEBRERO DE 2021		HORA DE FINALIZACIÓN: 1:00 P.M.	Acta N° 4- R.I.O con Comunidad
<p align="center">PROYECTO: Construcción del Tramo 4 de la Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Avenida Centenario (Calle 13) y la Avenida La Esperanza (Calle 24)</p>			
<p>Siendo las 10:00 a.m. del día 10 de febrero de 2021, se da inicio a la Reunión de Inicio de Obra del Contrato IDU 348 de 2020. La Profesional Social de Contratista, Janneth Castañeda Amaya da la bienvenida a los asistentes y agradece la participación a la reunión. Posteriormente solicita permiso para la grabación de la reunión para la elaboración del acta, invita a diligenciar en el chat la planilla de asistencia y pregunta si entre los asistentes se encuentran personas con discapacidad visual o auditiva con el fin de hacer los ajustes razonables a la presentación.</p> <p>Posteriormente la Coordinadora Social del IDU, Gloria Beltrán da la bienvenida a la reunión porque para la Entidad es muy importante darles a conocer este proyecto que va a beneficiar a más de 10 localidades y que la comunidad tenga una participación y un conocimiento directo de lo que se va a hacer. Se busca que en la reunión se resuelvan las dudas e inquietudes y en el caso que no se puedan atender se tomarán como PQRS. Finalmente da lectura a la Política Antisoborno del IDU y recuerda que no hay que realizar ningún pago por las actividades de obra. Invita igualmente a participar en el Comité IDU.</p>			
ORDEN DEL DIA			
1. Actores del contrato.			
2. Relación del Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Distrital vigente.			
3. Información general y etapas del proyecto.			
4. Localización del proyecto.			
5. Area Técnica-Ronda de preguntas.			
6. Componente Ambiental.			
7. Manejo de la vegetación y el paisajismo.			
8. Manejo de Fauna.			
9. Componente Arqueología.			
10. Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.			
11. Manejo de Tráfico.			
12. Plan de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica.			
13. ¡Hagamos un pacto!			
14. Inquietudes de la comunidad.			
DESARROLLO DE LA REUNIÓN			
<p>1. Actores del contrato: IDU: Subdirectora Técnica: Ing. Denice Bibiana Acero. Apoyo a la Supervisión Técnica: Ing. Laura Regina López. Profesional Ambiental: Ing. Manuel Arbeláez. Apoyo a la Supervisión Forestal: Ing. Ángela Zapata. Bióloga: Adriana Patiño. Apoyo a la Supervisión SST: Ing. Sandra Salazar. Apoyo a la Supervisión Tránsito: Ing. Oscar Javier Cañas. Coordinadora Social: Lic. Gloria Inés Beltrán. Interventoría Consorcio Intertroncal 68: Director de Interventoría: Ing. Carlos Alberto Avellaneda. Coodinadora de Interventoría: Ing. Gabriela Forero. Residente Ambiental: Ing. Lorena Gutierrez. Residente SST: Ing. Jhon Jaine Giraldo. Especialista en Tránsito: Ing. Sandra Patricia Rojas. Residente Maquinaria y Equipos: Ing. Pedro Nel Nuñez. Profesional Social: C.S. Martha Yaneth Páez. Residente Social: T.S. Shirley Rocio Ramírez. Contratista Consorcio Infraestructura Av. 68: Directora de Obra: Ing. Maria Fernanda Vidal. Coordinadora de Obra: Ing. Paola Jaimes. Residente Ambiental: Ing. Andrés Montoya. Residente Forestal: Ing. Magda Torres. Biólogo: Juan Carlos Linero. Residente SST: Ing. Lady Román. Especialista en Tránsito y Transporte: Ing. Claudia Gutierrez. Residente Maquinaria y Equipos: Ing. Leonardo Ardila. Profesional Social: T.S. Janneth Castañeda. Residente Social: Yady Rodríguez.</p>			
<p>2. Relación del Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Distrital vigente. La Profesional Social del Contratista, Janneth Castañeda informa que la Troncal de Transmilenio por la Av. 68 se proyecta dentro del Plan de Ordenamiento Territorial desde el año 2004, normado por el Decreto 190 de 2004 donde se hablan de varias fases y se define la Avenida 68 como un corredor troncal especializado para el Sistema Transmilenio. También dentro del Plan de Desarrollo Distrital, Acuerdo 761 de 2020, "Un nuevo contrato social y ambiental para Bogotá del siglo XXI", las obras de infraestructura se encuentran enmarcadas especialmente en el propósito No. 4: "Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible". Adicionalmente el Sistema Transmilenio se encuentra enmarcado dentro del CONPES 3900 del Consejo de Política Económica y Social.</p>			

3 y 4 Información general - etapas del proyecto - localización del proyecto. La Profesional Social del Contratista, Janneth Castañeda comenta que las obras estarán a cargo del Consorcio Infraestructura Av. 68. Se tienen tres etapas: Preconstrucción de 8 meses, Construcción de 4 años y Mantenimiento de 5 años para un total de 116 meses. El proyecto se encuentra localizado en la Avenida Carrera 68 entre Avenida Centenario (Calle 13) y Avenida La Esperanza (Calle 24). Posteriormente el Ing. Residente de Redes Secas, Juan Carlos Flórez comenta que el proyecto inicia 150 metros antes de la Calle 13 sentido sur-norte y termina en el puente de la Avenida La Esperanza (calle 24). Dentro de las principales estructuras que se realizarán durante la ejecución del contrato están: *Deprimido Peatonal en la Calle 13.* Box Vehicular en la Calle 22A-Canal San Francisco. *Puente Peatonal en la Avenida La Esperanza. *Tres estaciones ubicadas en la Calle 13, la Calle 19 y la Avenida La Esperanza. El corredor vial está conformado por dos calzadas mixtas sur-norte y norte sur. Esta calzadas tiene un ancho de 9.75 metros, compuestas por carriles de 3.25 metros. Las calzadas de tránsito rápido cuentan con estaciones y carriles exclusivos en los cuales circulan buses con rutas establecidas. Estas tienen dos calzadas compuestas por dos carriles de 3.50 metros, o sea la calzada es de 7 metros. La estructura de la calzada mixta está compuesta por 30 cm de subbase, 20 cm de material granular estabilizado con asfalto, una capa de 10 cm de concreto asfáltico y 8 cm de rodadura. El carril BRT tiene un mejoramiento de aproximadamente 50 cm, 30 cm de subbase, 15 cm de material granular estabilizado con asfalto y 30 cm de MR 45 que es la placa en concreto.

El componente de urbanismo a lo largo del corredor vial está compuesto por andenes o franjas funcionales de paisajismo, mobiliario urbano, franjas de cicloruta a nivel de andén, vados, isletas, sistema de drenaje sostenible, arborización, pasos peatonales, pompeyanos, accesos a predios y a personas con discapacidad física. Los andenes en el costado oriental tienen un ancho de 8 metros en donde hay un abordador de 1.50 mts y en el vienen los contenedores de raíz y los individuos arbóreos, una cicloruta bidireccional de un ancho de 3 mts y una circulación de andén de 3.50 mts. Por el costado occidental el ancho del andén es de 5 metros, tiene un abordador de 1.50 mts y el restante es de circulación peatonal. La estructura del andén está compuesta por un mejoramiento de 20 cm, 15 cm de subbase, 4 cm de arena y prefabricado de adoquín o loseta. La estructura de la cicloruta tiene un mejoramiento de 20 cm. 15 cm de subbase y 5 cm de rodadura para un total de 42.5 cm de estructura. En este corredor habrán unas intersecciones a nivel: la intersección de la Calle 13 en donde se mantienen las condiciones actuales del puente de la Calle 13, la intersección a nivel de la Calle 17 que es semaforizada, la intersección a nivel de la Calle 19 que es semaforizada, la intersección de la Calle 20 que también es semaforizada a nivel para permitir el cruce de los vehículos que van de sur a norte y deben tomar el occidente y la intersección a nivel de la Avenida La Esperanza donde se mantienen las condiciones actuales. Por otra parte, dentro de las plazoletas que se tienen en el corredor y las taquillas están la de la Calle 13 que es donde se construirá un deprimido. Esta plazoleta cuenta con taquillas, el acceso al deprimido y un biciparqueadero. Está ubicada en el costado nor-occidental de la Avenida 68 con intersección de la Calle 13. En la plazoleta del costado nor-oriental se tiene también una taquilla para el pago y acceso a la estación,

Dentro de las estructuras del corredor se tienen el puente peatonal de la Calle 22A, paralelo al Canal San Francisco. Es un puente elevado diseñado con estructura metálica conformado por una luz central de 60 metros dividida en dos luces de 30 metros, trae un apoyo en la parte del separador central. Está conformada también por pórticos y rampas de 65.19 metros y 69.72 metros. Este puente peatonal metálico es similar a la tipología de los puentes peatonales tipo IDU. El siguiente puente peatonal es el de la Avenida La Esperanza, localizado al costado sur del puente vehicular existente. Es metálico de tipología IDU, tiene una luz de 60 metros y dos luces de 30 mts en el cruce de la calzada de la Avenida 68. Cumple con la norma de 5 metros y pendientes de acceso a rampas del 10%. Respecto al deprimido de la Calle 13 este se encuentra ubicado en la parte norte de la intersección de la Avenida 68 con la Calle 13. Cuenta con un acceso en el espacio público al oriente y al occidente de la Avenida 68 permitiendo la salida y entrada de usuarios de la estación de la Calle 13. Está constituido por un tablero de ancho promedio de 10.20 metros apoyados sobre muros de contención tipo pantalla con contrafuertes. Para las rampas y escaleras de acceso se diseñaron muros de contención en voladizo con contrafuertes. El tablero superior está conformado por losas macizas reforzadas y apoyadas en los contrafuertes. El paso inferior está compuesto por losas macizas reforzadas. La infraestructura está conformada por módulos de muros con contrafuertes y cabezales en concreto reforzado cumpliendo varias funciones simultaneas. Otra de las estructuras importantes es el Box Culvert del Canal San Francisco. El Box es una alcantarilla, en este caso de tres celdas. Es una estructura en concreto reforzado que cuenta con tres celdas internas. Tiene un ancho total de 52.5 mts, el cual se encuentra distribuido de la siguiente manera: Por el costado occidental en la zona de andén es un ancho de 8 mts, conformado por 3.50 mts de andén, 3 mts de cicloruta, un abordador de 1.50, la calzada mixta de 9.75 mts, un pequeño separador de 50 cms, la calzada BRT de 7 mts y un separador de 5 mts, luego la calzada BRT de 7 mts, un separador entre la calzada BRT y la calzada mixta de 50 cms, viene la calzada de 9.75 mts y el andén de 5 metros. El largo de este Box es de 30 metros y tiene una losa superior de espesor de 60 cms, los muros exteriores de 60 cms y los interiores 50 cms. Estos muros vienen cimentados sobre una viga cabezal y esta a su vez está cimentada sobre unos pilotes de 60 cms de diámetro y de 46 mts de longitud.

Por otra parte, a lo largo del corredor se construirán tres estaciones, la estación de la Calle 13 que está ubicada entre la Calle 13 y la Calle 17. Está compuesta por una estación denominada tipo 4 que tiene 292 mts de longitud, con dos vagones de 55.2 mts y un vagón de 57.6 mts. Va a tener acceso por el deprimido de la Calle 13 por el costado oriental y un paso a nivel en la Calle 17. La cimentación de esta estación es soportada sobre zapatas superficiales en concreto reforzado. Encima de estas lleva unas vigas corridas lateralmente en concreto. Sobre las zapatas y las vigas vienen una serie de vigas transversales donde va soportada la estructura metálica de la estación. La estación de la Calle 19 está localizada entre la Calle 19 y la Calle 20. Es una estación tipo 3. Tiene una longitud de 139 mts con dos vagones de 26.4 mts separados por una pasarela de 38 mts. El acceso está tanto por la Calle 19 como por la Calle 20. En la Calle 19 hay dos taquillas, una en el costado nor-oriental y otra en el sur-occidental. En la Calle 20 hay una taquilla en el costado sur-occidental. La cimentación de esta estructura es también en zapatas superficiales, vigas laterales en concreto reforzado y una serie de vigas transversales apoyadas sobre estos elementos y encima va el vagón y la estructura metálica. La estación Avenida La Esperanza se encuentra entre la Calle 22A y la Avenida La Esperanza. Su acceso es a través de los dos puentes peatonales. Estos tienen unas rampas que van al separador para acceder a la estación. Esta estación tiene taquillas en la Calle 22A tanto en el costado occidental como en el costado oriental. Por la Avenida La Esperanza tiene una taquilla en el costado oriental y otra taquilla en el costado occidental. Sobre el costado occidental hay una plazoleta donde está ubicada la taquilla y un biciparqueadero. La estructura de esta estación es idéntica a las mencionadas anteriormente. Respecto a los cicloparqueaderos, el Ingeniero informa que son estructuras metálicas con columnas y vigas tipo W y con cubiertas en perfiles tubulares. Tienen también cimentación superficial y una longitud de 24 metros, ancho de 5.70 mts y capacidad para 105 bicicletas.

Respecto a las redes de alcantarillado, el Ing Florez comenta los proyectos de Trasmilenio por la geometría implican traslado y renovación de redes de alcantarillado, tanto pluvial como sanitario. A lo largo del corredor se va a tener la renovación y reubicación de esta estructura. Paralelo al Canal San Francisco se tienen unos interceptores de gran diámetro. Por el costado norte del Canal se va a hacer el traslado de un interceptor de 48 pulgadas de diámetro a causa de la cimentación del puente peatonal que se va a tener en este sector entonces toca desviarlo. Cruza de oriente a occidente. Esto mismo sucede por el costado sur del Canal San Francisco. También por el separador se tiene una pacha de 1.60 mts y se va a hacer el traslado entre la Calle 24 y la Calle 22A. Actualmente existe una pacha de 1.60 mts que está bajo el separador y debe trasladarse porque debajo de las estaciones no pueden quedar este tipo de estructuras. Se va a pasar a la calzada mixta. Se va a hacer también la renovación del alcantarillado sanitario con sus respectivas domiciliarias con todas las especificaciones y normas de la EAAB. Dentro del mobiliario del espacio público se tienen los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), amigables con el medio ambiente. Es una especie de sumidero que va conectados a una especie de contenedor de raíz. Tiene un material filtrante y una serie de capas para filtrar el agua y se va a conducir a través de una especie de chimenea con tubos perforados que conducen el agua hacia el alcantarillado pluvial.

Dentro de las redes hidrosanitarias se tienen la red matriz y la red menor del acueducto. En el Contrato se va a hacer el traslado de la red matriz de 24 pulgadas que es la línea San Francisco que va entre la Calle 22 y la Calle 24. Esta red está conectada a una red de 42 pulgadas que está cruzando de oriente a occidente en la Calle 22. En la red menor de acueducto se van a hacer los respectivos traslados y cambios de material tanto por el costado oriental como por el costado occidental a lo largo del corredor.

Por otra parte, el Ing. Juan Carlos Florez comenta que a lo largo de corredor, por cambio de geometría hay redes que se deben trasladar. En el caso de las redes aéreas, estas se deben subterranizar. Se deben trasladar las redes de CODENSA, de ETB, de MOVISTAR y las redes de Gas Natural. Aprovechando el Contrato, se van a hacer ampliaciones y traslados de canalización. Se tienen también unas intersecciones semaforizadas en la Calle 17, Calle 19 y Calle 20. Otro traslado que se debe realizar es la red de alta tensión entre la Calle 22 y la Calle 24 porque actualmente los postes de estas redes están interfiriendo con la construcción de la ciclorruta y algunas retenidas que son los techos interfieren en la construcción de casetas y el puente peatonal. El traslado y la construcción de esta infraestructura está a cargo directamente de CODENSA. El alcance del Contrato es toda la obra civil, como canalizaciones y los traslados los hace directamente la Empresa de Servicio Público en coordinación con el proyecto.

Una vez finalizada la explicación del Área Técnica, se da inicio a la primera ronda de preguntas, las cuales son moderadas por la Comunicadora Social del Contrato, Adriana Parra. En caso de no poderse dar respuesta a una inquietud, será tomada como PQRS.

5. RONDA DE PREGUNTAS ÁREA TÉCNICA

1. El señor [REDACTED] cómo sería el perfil vial, es decir cuántos carriles BRT y mixtos tendrá éste tramo?

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que se tienen dos calzadas mixtas una en sentido sur-norte y otra norte-sur. El ancho de la calzada mixta es de 9.75 mts distribuidos en tres carriles de 3.23 mts. La calzada BRT o calzada Trasmilenio tiene dos calzadas, una en sentido sur-norte y otra en sentido norte-sur con un ancho de calzada de 7 mts y dos carriles de 3.50 mts

2. La señora [REDACTED] en la planilla de asistencia a qué se refiere el Comité IDU?

Rta/ La Profesional Social Janneth Castañeda responde que el Comité IDU es un grupo de ciudadanos representantes de la comunidad el cual se conforma en esta reunión. De manera mensual se realiza una reunión para presentar un avance de las actividades y de la ejecución del proyecto y a su vez la comunidad trae a estas reuniones los aspectos relevantes. Uno de los objetivos de este grupo es que la comunidad sea multiplicadora de la información tanto la que el Contratista entrega como la que la ciudadanía les entrega a ellos para darle atención específica.

3. La señora [REDACTED] que de la Calle 13 pasaron a la Calle 22 pero no abordaron la Calle 19

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que el proyecto está localizado desde la Calle 13 hasta la Avenida La Esperanza. A lo largo del corredor vial se tienen unas calzadas mixtas, unas calzadas Trasmilenio, unas zonas de espacio público, con un ancho de 8 mts por el oriente y 5 mts por el occidente que son las zonas de circulación peatonal. En la Calle 19 se tiene una intersección a nivel. Entre la Calle 19 y la Calle 20 se va a construir una estación que se llamará Estación de la Calle 19 con accesos por las dos Calles. En la Calle 19 van a haber dos taquillas, una en el occidente y otra en el oriente y en la Calle 20 va a haber otra taquilla por el costado occidental

4. El Ing. Rodríguez pregunta ¿en qué link se pueden consultar los planos definitivos entre la Calle 13 y la Calle 26?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que a través de un link que tiene el IDU. Finalizando la reunión se colgará.
5. La señora [REDACTED] está proyectado llevar hasta la Carrera 68 la Calle 22, vía que baja de de la Carrera 50?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que el alcance del Contrato es la construcción y adecuación de la Avenida Carrera 68 entre la Calle 13 y la Avenida La Esperanza. Se tienen unos límites de intervención que son aproximadamente de 25 a 30 metros por las bocacalles. La consulta se debe subir al IDU ya que la Entidad tiene las proyecciones de los contratos y las construcciones de vías del Distrito.
6. [REDACTED] ¿cuándo inicia la obra? ¿el puente peatonal actual de la Calle 22 será cambiado? ¿el sistema de la Avenida 68 tendrá conexión con la Avenida El Dorado? ¿por qué no se ubicó la estación de la Avenida La Esperanza más al norte?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que *se va a firmar Acta de Inicio el 12 de febrero de 2021 pero la etapa de construcción está supeditada a unas aprobaciones por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad. *El puente peatonal de la Calle 22 se va a demoler y se va a construir uno nuevo en estructura metálica tipo IDU. *Este proyecto comprende desde la Calle 13 hasta la Calle 24. En este momento no se puede dar respuesta respecto a la conexión de la Carrera 68 con la Avenida El Dorado.* La ubicación del puente de la Avenida La Esperanza tiene que ver con el tema de diseños los cuales son entregados por parte del IDU. La ubicación de esta estación tiene que ver mucho con la transición al puente sobre la Calle 26. Esta pregunta se puede consultar a los diseñadores.
[REDACTED] ¿qué diseño urbanístico en desarrollo al proyecto se dará a los terrenos invadidos costado oriental entre las Calle 22 y 22A, fonda del canal?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que el proyecto está concebido con unos anchos de intervención. A lo largo del corredor hay unas zonas que aún se encuentran en adquisición por parte del IDU. De las Calle 22 a la 22A por el costado oriental se tiene un ancho de 8 mts. En esa zona se tiene el abridor de 1.50 mts y hay una serie de materas. La materia que hay entre la Calle 23 y la Calle 22A se va a conservar al igual que gran parte de las zonas verdes. Se tiene entre los paramentos del predio el andén de 3.50 mts.
8. La señora [REDACTED] ¿qué va a pasar con los parqueaderos que se tiene frente al Almacén Aristas , Carrera 68 No. 23-15?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que se construye la zona de espacio público en los 5 mts y se conservan los accesos de esa vía que va paralela a la Avenida 68.
9. La señora [REDACTED] ¿está obra cuando se inicia? ¿cómo se va a distribuir el transporte? ¿se van a generar trancones?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que estos proyectos de infraestructura tienen gran impacto en la ciudad. Se están tramitando una serie de Planes de Manejo de Tráfico. La obra como tiene previstos una serie de cierres, el primero será de la Calle 22 a la Calle 24 costado oriental. La primera intención es cerrar los carriles mixtos y los andenes.
10. El señor [REDACTED] manifiesta que considerando que hay flujos peatonales y de ciclistas a la altura del Canal San Francisco a los cuales se les debe proporcionar continuidad debería considerarse la construcción de algún tipo de estructura que permita pasar de forma segura.
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez manifiesta que la nueva estructura sobre el Canal San Francisco tendrá un ancho de 52.5 mts. Por el costado occidental se tiene contemplado garantizar la mismo ancho de andén que se trae desde la Calle 13 a la Calle 24 donde está el abridor de 1.50 mts, la cicloruta de 3 mts y los 3.50 mts de andén. Actualmente sobre la Avenida 68 se implementó un bicarril por la etapa de pandemia. Durante la construcción se va a garantizar la circulación por este bicarril.
11. [REDACTED] manifiesta que es un proyecto muy importante el Transmilenio por la Avenida 68 porque se va a ver la vía arreglada. Pregunta ¿se ha pensado en la seguridad en los alrededores teniendo en cuenta que en la zona hay muchos vendedores ambulantes, niños que salen de los colegios? ¿Se ha pensado en la construcción de un CAI? Ciertos apartamentos se encuentran ubicados frente a la Avenida 68 durante al construcción se pueden deteriorar al igual que los cimientos de los edificios.
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que se han venido haciendo unos levantamientos de actas de vecindad en las cuales se registra el estado actual de los predios y de las zonas comunes y son levantadas por personal idóneo técnico y social. Se hace un registro fotográfico y filmico del predio. Una vez se elabora el documento, es firmado por el propietario. Cuando se termine el proyecto se hace un cierre del acta y se compara el antes y el después del inmueble y de encontrarse alguna anomalía imputable a la construcción se procederá a hacer la respectiva reparación localiva.
12. Una señora que no se identifica pregunta que según lo que se explicó se van a ampliar los andenes pero no se ha hecho la adquisición predial de todas las casas ni tampoco se han firmado las actas de vecindad ¿cómo se va a hacer esto si no se ha terminado el proceso de compra para poder desarrollar el proyecto, especialmente de la Calle 13 a la Calle 19?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que el contrato tiene una duración de casi 5 años. El primer año la intervención va a ser de la Calle 24 a la Calle 22A por el costado oriental, denominado sector 1. Este sector está dividido en dos, de la Calle 24 a la Calle 22A por el oriente y de la Calle 24 a la Calle 20 por el occidente. El sector 2 está conformado por el oriente desde la Calle 22 hasta la Calle 17 y por el occidente de la Calle 20 a la Calle 13 y el sector 3 la Calle 17 a la Calle 13 tanto por el occidente como por el oriente. La parte predial la hace el Instituto de Desarrollo Urbano, al contratista se le entrega una cronología de las fecha en que se van a recibir esos predios. En el tramo entre la Calle 13 y la Calle 17 de acuerdo al cronograma se estaría interviniendo a finales del año 2022. y principios del 2023.
13. Una [REDACTED] manifiesta que son 15 Conjuntos Residenciales afectados por el Transmilenio de la Av. 68 desde la Calle 22 a la Avenida La Esperanza. Quieren hacer parte del Comité IDU .
Rta/ La Comunicadora Social Adriana Parra invita a la señora y a la comunidad a inscribirse en la planilla de asistencia en el Comité IDU. La Profesional Social Janneth Castañeda comenta que una vez la comunidad manifiesta su interés de participar en el Comité IDU, cuando se den inicio a las reuniones se contactará para convocarlos.

14. El señor [REDACTED] ¿cuántos carriles quedan habilitados para transitar sobre la Avenida 68 en cada sentido?

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que una vez finalice el proyecto, van a quedar habilitados en sentido sur-norte tres carriles y en sentido norte-sur otros tres carriles para el tráfico mixto

15. La señora [REDACTED] ¿cuál es el cronograma actual contratado?

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que una vez el cronograma esté aprobado por la Interventoría se puede compartir.

16. Varios asistentes preguntan si ¿se puede compatir la presentación?

Rta/ La Comunicadora Social Adriana Parra responde que en el transcurso de la semana se enviará a los correos electrónicos la presentación.

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

6. Componente Ambiental: El Ingeniero Ambiental del Contratista Andrés Montoya informa que dentro del componente ambiental se busca establecer medidas para controlar, prevenir y mitigar los impactos ambientales que se generen durante las etapas de preconstrucción y construcción del contrato. Los impactos más importantes que se deben mitigar son incremento de ruido, generación de material particulado, contaminación del recurso agua, cambios en el paisaje, cambios en el uso de suelos y generación de residuos. Dentro del desarrollo del Componente Ambiental también se contemplan todos los permisos ambientales asociados a ésta área que se deben tener en cuenta para el desarrollo del Contrato. Dentro de los permisos con que debe contar el proyecto están el de Ocupación de Cauce Canal San Francisco, mediante la Resolución 03389 de 2019 de la SDA el cual permite la ocupación temporal y definitiva de los cambios que se van a realizar en este Canal con la construcción del nuevo Box Culvert. Se tiene aprobado también por parte de la SDA el permiso de Tratamientos Silviculturales mediante la Resolución 03112 de 2019. De igual manera ante la SDA se debe realizar un registro de publicidad exterior visual para la instalación de la valla informativa fija la cual se ubicará en la zona de sesión en el costado occidental entre la Calle 22 y la Calle 23. Otros de los permisos asociados dentro del Componente Ambiental son los permisos de trabajo nocturno por parte de las Alcaldías Locales de Puente Aranda, Teusaquillo y Fontibón los cuales se encuentran aprobados. Esto no quiere decir que todas las actividades se realicen en horario nocturno sino que en caso de alguna eventualidad, algunas se deben realizar de noche y también en el caso de los Planes de Manejo de Tráfico, aprobados por la SDM. Se debe propender por la disminución del ruido durante el desarrollo de la obra y hay tiempos en donde los equipos paran en las noche. Otro permiso está relacionado con los Lineamientos Ambientales Corredor Ecológico de Ronda - CER el cual brinda las obligaciones que se deben tener durante la construcción del puente peatonal contiguo al Canal San Francisco y todas las obras necesarias para el permiso de ocupación de cauce. Por último se tiene la Licencia de Monitoreo Arqueológico.

Durante el Contrato se debe tener el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición avalado mediante la Resolución 1115 de 2012, modificada por la Resolución 932 de 2015. En este se establece que se debe reutilizar el 25% del total de los materiales extraídos In-Situ de la obra los cuales deben ser avalados por el área técnica y de calidad. Otra forma es comprar a plantas de aprovechamientos, los residuos de construcción y demolición que son material reciclado y que también de acuerdo a parámetros técnicos y de calidad se puedan implementar en la obra. Así mismo también se pueden recibir materiales de residuos de construcción y demolición que son generados por otros contratos. Otro de los compromisos que se debe cumplir a nivel Distrital es el Decreto 265 de 2016 en el cual se estipula el uso del gránulo de caucho en un porcentaje del 25% del total de la mezcla asfáltica que se utilice en el proyecto, es decir que se deben implementar todas las medidas para que la mezcla asfáltica con gránulo de caucho esté en todos los procesos de construcción. Ya dentro del Manejo Ambiental de Obra se debe generar el documento MAO en donde se describen y se hace la relación de todas las actividades ambientales para controlar los efectos e impactos ambientales durante el Contrato. Dentro del MAO está el manejo de campamentos y acopios el cual contempla zonas con baños portátiles, manejo de RCD y materiales en obra, como arena, concreto, ladrillo, la protección especies arbóreas con cerramientos, manejo de cuerpos de agua y sumideros, control de emisiones atmosféricas como gases y material particulado, señalización y cerramiento de actividades de obra con madera rolliza, tela y polisombra. El Contrato va a tener brigadas de orden y aseo para evitar el arrastre de material sobre las vías y garantizar la limpieza de la obra.

7. Manejo de la vegetación y el paisajismo. El Ing. Ambiental Andrés Montoya explica que a través de este componente se establecen las medidas para controlar, prevenir y mitigar los impactos ambientales que se generen por la alteración de la cobertura vegetal y el cambio paisajístico en el área de influencia directa del proyecto. A su vez, se busca compensar los impactos ambientales generados por la alteración provocada por la ejecución del contrato. Busca medidas para compensar todos los impactos ambientales que se generen en la obra dentro de los cuales se encuentran la afectación a la cobertura vegetal y la afectación al paisaje. Dentro del permiso silvicultural aprobado por la SDA se tiene la intervención de 310 árboles, de los cuales 222 son para tala, 42 para conservación y 46 para bloqueo y traslado. En este momento se está haciendo la actualización forestal con 70 especies arbóreas adicionales que se encuentran en predios privados y públicos y que tendrán que ser objeto de visita por parte de la SDA. Las cantidades pueden variar de acuerdo a la dinámica de la obra.

Dentro del diseño paisajístico aprobado por la SDA y el Jardín Botánico, para el tramo se tiene la compensación de diferentes especies las cuales se distribuirán de acuerdo al diseño paisajístico aprobado por la Interventoría. Se deben sembrar 246 especies arbóreas y un aproximado de 10.300 metros cuadrados de jardinería.

8. Manejo de Fauna. El Ing. Ambiental Andrés Montoya manifiesta que inicialmente se hace un censo de fauna y nidos y un seguimiento de estos en las especies arbóreas del corredor de la obra con el fin de identificar las especies. Antes de los tratamientos silviculturales se hace un ahuyentamiento de las especies para no hacer su retiro pero en caso de que toque hacerlo, el biólogo remite la fauna a las URRAS de la Universidad Nacional en donde le hacen el seguimiento y tratamiento adecuado. Esta actividad se debe realizar de la mano con la parte silvicultural. La Interventoría y el Contratista deben hacer un avistamiento de las especies encontradas a lo largo del corredor.

9. Componente Arqueología. La Arqueóloga del Contratista, Natalia Mantilla informa que este componente tiene como finalidad salvaguardar el patrimonio arqueológico que se encuentre en la obra. Antes de iniciar la obra se deben realizar unas actividades como la actualización del diagnóstico arqueológico, el registro ante el Instituto Colombiano de Antropología e Historia- ICANH, el trámite para obtención del permiso de monitoreo arqueológico (Licencia) y obtener aprobación del Plan de Manejo Arqueológico por parte del ICANH. Durante la obra se debe hacer seguimiento permanente de todas las excavaciones de la obra, soportado mediante la aplicación de fichas de monitoreo, registro fotográfico y georreferenciación, el reporte de hallazgos de patrimonio arqueológico encontrados y en caso de hallazgos, se realizará el trabajo de laboratorio arqueológico, para su análisis.

10. Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. La Ingeniera SST del Contratista, Lady Román manifiesta que dando cumplimiento a la Resolución 0312 de 2019, al componente SST del Manual Ambiental de Obra y demás normatividad legal vigente, el Consorcio Infraestructura Av. 68 realiza las siguientes actividades: *Actividades generales: control de ingreso de personal, inducción y capacitación del personal, verificación de cumplimiento de pagos de SST, supervisión general de actividades. *Actividades de medicina preventiva y del trabajo: campañas de seguridad, capacitación del personal, actividades de prevención de enfermedades laborales, exámenes médicos ocupacionales, jornadas de vacunación, control de ausentismo, gimnasia laboral. *Actividades de higiene y seguridad industrial: entrega y reposición de Elementos de Protección Individual - EPI, manejo de campamentos, manejo de sustancias químicas, mediciones ocupacionales, identificación de riesgos, investigación de accidentes, control de tareas de alto riesgo, manejo y control de emergencias, control de vehículos y equipos. *Medidas preventivas para evitar el contagio por COVID -19: se tiene establecido un protocolo de bioseguridad con actividades como control diario de ingreso de trabajadores, limpieza y desinfección de áreas de trabajo con la desinfección de las zonas de trabajo, suministro de Elementos de Protección Individual - EPI como tapabocas, caretas y guantes, capacitación y charla diaria en temas de Covid-19, manejo y seguimiento de posibles casos positivos, control de cumplimiento de las medidas de seguridad. *Manual de indumentaria en obra: los trabajadores de obra tienen un overol rojo y negro y en la parte de atrás está el nombre del Contratista, los auxiliares de tráfico tienen un chaleco verde limón, la brigada de orden y aseo tiene un chaleco color naranja, los ingenieros, técnicos, área social y personal administrativo tienen un chaleco verde limón y el área de seguridad tiene un chaleco de color rojo. *Señalización de seguridad: se utiliza para que las personas del proyecto y fuera de este tengan conocimiento de las restricciones y de las áreas en donde se está trabajando. Hay señales de advertencia, de prohibición, de obligación, de equipos de lucha contra incendios y de salvamento y socorro.

11. Manejo de Tráfico. La Especialista de Tránsito y Transporte, Ingeniera Claudia Gutierrez explica que el proyecto cuenta con toda las aprobaciones por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad respecto a la señalización y semaforización que se va a implementar de manera definitiva dentro de la zona de obra. Se implementarán tres de las cuatro intersecciones semaforizadas actuales, las cuales corresponden a la Calle 17, a la calle 19 y a la Calle 20. La Calle 13 se eliminará por el paso al deprimido que se va a construir. Se va a tener también una ciclorruta que será implementada sobre el andén de la Av. Carrera 68 por el costado oriental mediante la construcción de pompeyanos en las bocacalles y semáforos para el manejo y control. Adicionalmente se entregará debidamente señalizada para ser usada por los ciclistas. La zona de influencia del proyecto definida por la Secretaría de Movilidad para el análisis de tránsito es al Norte: Avenida El Dorado (Calle 26) entre la Carrera 50 y la Avenida Carrera 72 (Av. Boyacá). Al Sur: Av. Las Américas (Calle 6) entre la Carrera 50 y la Avenida Carrera 72 (Av. Boyacá). Al Oriente: Carrera 50 entre la Av. Las Américas y la Av. El Dorado. Al Occidente: Avenida Carrera 72 (Av. Boyacá) entre la Av. El Dorado y la Av. Las Américas. La primera etapa de construcción se realizará con el cierre de los carriles lentos de la calzada lenta de la calzada oriental de la Av. Carrera 68 entre la Calle 20 y Av. Calle 24 (Av. La Esperanza). La propuesta pretende minimizar el impacto que se puede generar cuando se realicen los cierres parciales de andén y calzada. Posteriormente se describen los tipos de cierre a implementar de acuerdo con la geometría del tramo vial y principales características. Se van a hacer adecuaciones en el corredor principal (separador central y lateral) de la Av. Carrera 68 desde Calle 20 hasta Av. Calle 24, la construcción del corredor principal (calzada oriental –carriles mixtos) Av. Carrera 68 desde Calle 20 hasta Av. Calle 24, se mantendrán los tres (3) carriles mixtos vehiculares en sentido sur-norte por el corredor y contraflujo, se manejarán dos (2) carriles mixtos vehiculares en sentido norte-sur sobre la calzada oriental. La ruta de desvío en sentido norte-sur se realizará por la Carrera 68D entre la Calle 24 y la Calle 13 calzada occidental. Continuará en funcionamiento del bicicarriil temporal existente sobre el corredor de la Carrera 68, por disposición de la SDM. Se tendrá el cierre de la Calle 22A entre la Carrera 68 y Carrera 66, como zona de parqueo y cargue y descargue de materiales de acopio y campamento para el desarrollo de la obra.

El PMT que se generó para la primer etapa de la obra está la adecuación de unas zonas de bahías para los paraderos provisionales. En la calzada occidental de los 4 carriles se van a tener 2 aledaños al separador para el contraflujo sur-norte y los biciusuarios que pasarán del oriente hacia el occidente. En sentido norte-sur hay dos carriles habilitados para todo tipo de tráfico en vía. Se van a tener los tres carriles funcionando en sentido sur-norte, un carril de transporte público, un carril de vehículos y los carriles de contraflujo y biciusuarios. Se podrá intervenir hasta el 50% de la capacidad de la infraestructura vial. Se tendrá toda la señalización del PMT de obra implementada antes del inicio de las obras. Se manejarán senderos y cruces peatonales seguros, debidamente señalizados y con rampas para personas con discapacidad física. El transporte público y tránsito pesado se mantendrá sobre el corredor de la Carrera 68 en ambos sentidos. Se manejarán los paraderos del SITP con desplazamientos máximos de 500 m. Se dispondrá de equipos de comunicación por frentes de obra y una (1) grúa con capacidad para retirar vehículos pesados en caso de algún incidente. Se mantendrán los accesos a las zonas de ingreso y salida de garaje de vehículos a los edificios aledaños al proyecto en la medida de las posibilidades y en coordinación con el área social junto con la administración y/o propietarios. En el primer PMT no hay cierre de accesos. Una vez aprobados los PMT de obra por la SDM, se procederá a realizar la socialización con la comunidad. El personal de tránsito está conformado por una Especialista en Tránsito y Transporte, un Ingeniero Residente de Tránsito, aforadores de vehículos, recorredores que circularán por todas las zonas de obra, auxiliares de tránsito y brigadas de mantenimiento de señalización para mantener en orden las zonas al igual que las medidas de seguridad.

12. Plan de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica. La Profesional Social del Contratista, Janneth Castañeda informa que en este se encuentran varios programas los cuales son: * Diálogo Ciudadano y Participación Ciudadana: relacionado con las reuniones informativas y participativas con la comunidad tales como la reunión de inicio, avance al 50% del contrato y finalización al 90% del proyecto. Se realizarán también reuniones extraordinarias las cuales pueden ser solicitadas por la comunidad, la Interventoría, el IDU o el Contratista. El objetivo de estas reuniones es atender temas inmediatos y tener una comunicación directa con la comunidad. Así mismo se tendrán reuniones con los empresarios, comerciantes, industriales y empresas de servicios que se ubican sobre el sector con el fin de coordinar actividades, brindar información y minimizar los impactos que se puedan generar en la obra. En este programa se encuentra el Comité IDU conformado por líderes y representantes de la comunidad en el cual se brindará información del proyecto, del avance, imprevistos y a su vez la comunidad traerá a estas reuniones los temas relevantes que se tengan. La comunidad debe ser multiplicadora de la información. *Acompañamiento actividades técnicas: busca la protección a inmuebles. Se implementan actividades como levantamiento de las actas de vecindad para verificar el estado de los inmuebles antes de las obras y las actas de rampas y acceso vehicular. Se realizan también las actas de adecuación de bajantes de aguas lluvias y el registro de sectores de desvío. *Cultura Ciudadana: se implementarán acciones de formación con los trabajadores de la obra, los estudiantes, la comunidad, el Comité IDU y las empresas de vigilancia entre otras. *Gobernanza para la Movilidad: se adelantará articulación interinstitucional a fin de minimizar los impactos que genera el proyecto. Desde ya se está articulando con las entidades que pueden apoyar en la ejecución del Contrato como por ejemplo la Policía. Se cuenta con un Economista el cual diseñará e implementará estrategias con los comerciantes, con los vendedores informales y con los industriales. Ya se realizaron encuestas de caracterización socio-económica. En este programa se encuentra la contratación de personal la cual debe ser del 40% de mano de obra no calificada de las tres localidades por donde atraviesa el proyecto al igual que la contratación de personal en condición de vulnerabilidad y víctimas del conflicto armado. La mano de obra no calificada se refiere a ayudantes de obra, brigadistas de orden y aseo y auxiliares de tráfico. La recepción de las hojas de vida se hace a través del Punto IDU. En este programa se realiza también la coordinación con las entidades de servicios públicos y de movilidad con el fin de minimizar los impactos generados por las actividades técnicas. *Programa de Información para el Desarrollo del Proyecto: se contará con una valla fija, vallas informativas, volantes de inicio, avance y finalización de obra, plegables, afiches. divulgación del PMT y Puntos Satélites de Información. *Manejo al Paisaje Urbano: busca promover la recuperación, uso y apropiación adecuada de los elementos que hacen parte del espacio público. *Programa de Servicio a la Ciudadanía: el objetivo de este programa es atender, gestionar y tramitar las solicitudes, peticiones, quejas y reclamos de manera eficaz, veraz y oportuna para generar confianza en la ciudadanía y promover mecanismos adecuados de diálogo y conversación en torno al proyecto. El Punto IDU se encuentra ubicado en la Avenida Carrera 68 No. 13-65 con un horario de atención de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. en jornada continua. Tiene las líneas telefónicas 8400395 y 3219124143 y el correo electrónico puntuiduave68tramo4@gmail.com. Para la atención de la ciudadanía también se desarrollan recorridos urbanos los cuales se realizan entre la Calle 13 y la Avenida La Esperanza. En estos las áreas técnica y social atienden las solicitudes de la comunidad que se presenten en campo. El IDU también cuenta con diferentes canales de atención a la ciudadanía tales como el PBX 3387555, la línea 018000910312, la línea 195, el chat IDU y el correo electrónico atciudadano@idu.gov.co.

13. ¡Hagamos un pacto! La comunidad se compromete a: Participar en las reuniones convocadas, inscribirse y participar en las reuniones de Comité IDU, suministrar información únicamente a personas debidamente identificadas con el chaleco del IDU y que porten el carné de las empresas (Contratista e Interventoría), interponer las PQRS en el Punto IDU o en algunos de sus canales (virtual o telefónico), tratar con respeto al personal de la obra. El Contratista se compromete a: Brindar información veraz y oportuna a la comunidad, dar respuesta en el menor tiempo posible a las PQRS interpuestas por la comunidad, no solicitar cobros por alguna actividad del proyecto, tratar con respeto a la comunidad.

14-INQUIETUDES DE LA COMUNIDAD

17. [REDACTED] preguntan ¿hay algún plan para los temas de seguridad y de vendedores informales?
Rta/ La profesional Social Janneth Castañeda responde que se está realizando la coordinación interinstitucional con las entidades encargadas de la seguridad en la ciudad, entre estas la policía y en el momento que inicie la etapa de construcción se implementarán actividades conjuntas para minimizar el impacto. Respecto a los vendedores informales, se cuenta con un Economista el cual implementará estrategias de acuerdo al resultado del análisis de caracterización que se está realizando. Se está trabajando con el IPES quien apoyará las actividades con los vendedores informales.
18. El señor [REDACTED] preguntan ¿teniendo en cuenta los establecimientos como estaciones de gasolina y la entrada y salida de vehículos, se va a garantizar el ingreso? ¿durante el proyecto habrán cierres totales o parciales para el ingreso de vehículos a los locales comerciales?
Rta/ La profesional Social Janneth Castañeda responde que uno de los objetivos del Contrato es minimizar los impactos. Hay actividades del área técnica que van a requerir intervención sobre los accesos vehiculares y es ahí donde el área social entra a coordinar con los encargados de los predios para la ejecución de las actividades, por ejemplo trabajar en medias calzadas. Se coordinarán las fechas, los tiempos y las recomendaciones que se deben tener por parte de la comunidad. Se debe tener la certeza que el cierre de un acceso vehicular o peatonal no se va a realizar sin la coordinación con la comunidad ni sin previa información.
19. El señor [REDACTED] cómo va ser el piso de las estaciones, en aluminio o en cemento?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Florez responde que en concreto.
20. El señor [REDACTED] ¿cuál es el cronograma detallado del proyecto? ¿cómo se va a gestionar el tráfico vehicular? ¿cuál es el plan? ¿los negocios dedicados al mantenimiento de buses y camiones cómo se verán afectados por el cierre de las vías?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Florez responde que no se van a hacer cierres totales sino parciales y cuando deba hacerse un cierre total será concertado con la comunidad. Con respecto al cronograma de obra, está siendo revisado por la Interventoría para aprobación y una vez esté aprobado se dispondrá en el Punto IDU. Por otra parte, la Ing. Claudia Gutierrez responde que el tráfico vehicular en el flujo sur-norte se va a mantener. El que se va a reducir es el norte-sur, sin embargo todo el tráfico de transporte público se va a mantener sobre el corredor. En el caso de los desvíos, estos serán utilizados para vehículos livianos. Los negocios dedicados al mantenimiento de buses y camiones tendrán un manejo especial cuando se realice cierre total y parcial y será coordinado con los encargados.
21. La señora [REDACTED] que tiene entendido que va a haber una intervención para Transmilenio por la Calle 13 ¿dónde se puede averiguar si su predio estará afectado por la Calle 13 y por la Avenida 68?
Rta/ Julieth Castañeda de la Oficina de predios del IDU responde que la verificación de los predios específicos que se encuentran afectados por la línea de compra se puede hacer a través de una comunicación escrita al correo electrónico gestion.predial@idu.gov.co. En este correo se deben dejar los datos de identificación del predio y con el grupo técnico se confirma si existe o no afectación predial.
22. El señor [REDACTED] ¿existe interconexión del Regiotram de occidente en la Calle 22 con la adecuación del sistema Transmilenio de la Avenida 68?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que de acuerdo a los acercamientos que se han realizado con Regiotram, este tiene proyectado el paso ferreo elevado.
23. El señor [REDACTED] en dónde se puede consultar con certeza y sobre planos las afectaciones que puedan tener las edificaciones, zonas verdes y espacios comunes tanto de la Avenida 68 como en la Calle 13?
Rta/ El Ing. Juan Carlos Florez responde que en el Punto IDU reposará un KMZ que es el corredor vial existente con la implementación del proyecto.
24. [REDACTED] preguntan ¿en la Calle 17 que impacto vamos a tener durante la construcción, van a cerrar la Calle 17 por cuanto tiempo?
Rta/ La Ing. Claudia Gutierrez responde que dependerá del análisis de tránsito que se vaya adelantando y a las viabilidades de la SDM, pero por ahora no se van a realizar cierres. La Profesional Social Janneth Castañeda reitera que en el momento en que se presenten este tipo de cierres se informará a la comunidad.
25. [REDACTED] plan de manejo de impactos y pregunta ¿en que consiste la construcción del Box vehicular de la Calle 22? ¿cuáles son las implicaciones en la intervención de redes secas y cambio de la red matriz de acueducto para las zonas residenciales? ¿dónde van a quedar las taquillas de la estación de la Calle 22? ¿cómo va a ser la reposición de arbolado para el sector? ¿cuáles van a ser esos paraderos provisionales que se van a generar? ¿cómo se va a garantizar el cumplimiento del cronograma de obra, aún con los tiempos establecidos para cualquier tipo de imprevistos y que no se convierta en una construcción con mucho mas tiempo de ejecución?

Rta/ El Ing. Andrés Montoya responde que *se encuentra con una matriz de impactos identificada dentro del corredor que hace parte del documento MAO y se puede hacer entregar a la comunidad. *El Ing. Juan Carlos Flórez responde que actualmente en el corredor de la Av. 68 en el Canal San Francisco existen dos puentes vehiculares con una estructura apoyada sobre unos estribos en el lado sur y en el lado norte y cada puente tiene diez vigas y sobre estas la losa superior. La intervención del Canal San Francisco de acuerdo al cronograma de obra, iniciará finalizando enero del 2022 y consiste en demoler el puente de la calzada rápida norte-sur como la lenta norte-sur. El Box Culvert consiste en la construcción de una estructura en concreto reforzado que va a tener tres celdas. La cimentación será a través de una serie de pilotes de 60 cms de diámetro y 46 mts de profundidad ubicados sobre el eje 1, 2, 3, y 4 . Los ejes 1 y 4 son los muros exteriores del Box y los ejes 2 y 3 los interiores. Sobre esos pilotes va una viga cabezal a lo largo de los 4 ejes y sobre esta viga salen las paredes del Box y finalmente en la parte superior viene la tapa con la losa. La parte inferior del Box o la placa del fondo del Canal San Francisco está conformada por una estructura en concreto ciclopeo que es una mezcla de material grueso tipo rajón aproximadamente de unos 12 cms mezclado con concreto y encima de esta estructura va una losa reforzada en concreto de aproximadamente 15 cms. Una vez esté conformado el Box en la parte superior se colocarán la capa de rodadura, las barandas del puente y un ancho de separador de 5 mts. Una vez se construya la zona occidental se demolerá la calzada oriental a mediados del año 2023. *Actualmente la red matriz está localizada en el andén existente del costado oriental . Esta red se va a trasladar al carril 1 de la mixta que es el más cercano al andén . Una vez construida la red se hace una prueba hidrostática de la tubería. La construcción es armonizada con el Grupo 5 por que ellos deben darle continuidad a la red que se construye en Grupo 4. Posteriormente se solicita a la EAAB dirección de red matriz, el cierre para las conexiones definitivas los cuales son informados a la comunidad. Un cierre de red matriz puede estar alrededor de las 36 horas . Se deben hacer dos empalmes. La red menor de acueducto que es la tubería de 12 pulgadas también necesita cierres de 12 a 24 horas, los cuales serán informados a la comunidad. *Las taquillas de la estación de la Calle 22 van a quedar ubicadas en el costado oriental en el andén nor-oriental y por el occidente en el andén nor-occidental. * La Ing. Magda Torres responde que se tiene ya aprobada un acta de diseño paisajístico por parte del Jardín Botánico en donde se establece la cantidad de árboles a implementar, de zonas verdes y de jardinería dentro del área del Contrato. De acuerdo a esa aprobación se implementa el diseño paisajístico . *Respecto a los paraderos provisionales, la Ing. Claudia Gutierrez responde que estos se encuentran en revisión por parte de la empresa Transmilenio S.A. Ya se les socializó la primera propuesta del Contratista, ellos deben conceptualizar y si están de acuerdo avalan y se presentan a la SDM y cuando se aprueben se informa a la comunidad. Lo que se hace comunmente es que se agrupan de dos módulos a un solo módulo dejando menos paraderos y unas localizaciones muy específicas de esos paraderos osea que se ubican dos en un sólo paradero y se ubican también carpas para proteger de la lluvia a la comunidad. *El cronograma de obra ha sido elaborado de acuerdo a las diferentes interferencias que se tienen en el proyecto. Por ejemplo, por qué no se inició el proyecto por la Calle 13? Porque por este sector se depende de una liberación predial y en cambio por el sector donde se iniciarán los trabajos no hay afectación predial, entonces el cronograma está contemplado de acuerdo a esas entregas. En este momento está siendo revisado por la Interventoría para aprobación

24. [Redacted] ¿qué aspectos o planteamientos se tendrán en cuenta para incluir en el proyecto ubicado [Redacted] dentro del corredor vial? ¿cómo se manejarán los residuos y escombros durante la obra? Creen que el Transmilenio generaría mucha contaminación auditiva y ambiental.

Rta/ La Ing. Madga Torres responde que *se cuenta con un diseño paisajístico ya aprobado por el Jardín Botánico y la SDA el cual se va a implementar. Por otra parte el Ing. Andrés Montoya responde que *el manejo de residuos de construcción y demolición se hace de acuerdo a la normatividad vigente que es la Resolución 1115 en la cual se debe presentar a la SDA una Plan de Manejo de Residuos de Construcción y Demolición para que ellos hagan aprobación de un PIN de obra y con base en ese PIN el Contratista hace todo el manejo de dichos residuos. Inicialmente se plantean unas medidas de reutilización de los materiales, de implementar medidas de separación, de entregas a centros de aprovechamiento o a otros contratos IDU en los cuales se garantice una cadena de gestión del residuo como tal. En obra, de acuerdo a las obligaciones contractuales no se pueden tener más de 48 horas los residuos en obra. *Cuando se proyectó el Contrato se hicieron en la etapa de prefactibilidad unos estudios y unos monitoreos ambientales en donde se determinaron las condiciones actuales de esos impactos en cuanto a relación de ruido, aire y calidad de agua. Ya dentro del desarrollo del Contrato se hacen nuevamente unos estudios antes, durante y después para evidenciar los cambios que se presenten pero ya en la afirmación de que Transmilenio sea el causante de la generación de contaminación, depende directamente de la misma Empresa Transmilenio.

25. [Redacted] ¿qué pasará con los vendedores de la Calle 13 hasta la 68? ¿se van a reubicar porque de su trabajo dependen su sustento y el de sus hijos?

Rta/ El Economista Gustavo Zambrano responde que en un principio no se busca la reubicación de los vendedores informales. Lo que se tiene contemplado es trabajar conjuntamente con el IPES para ofrecerles toda las opciones de mitigación de impactos que ellos tienen dentro de su portafolio. El IPES es el Instituto que a nivel Distrital se encarga de los vendedores informales.

28. [Redacted] La mezcla de granos de caucho con el asfalto produce una capa de rodamiento de igual o mayor duración que una con solo asfalto?

Rta/ El Ing. Juan Carlos Florez responde que ese tipo de tecnologías que se viene implementando por parte del IDU da mayor durabilidad y resistencia

29. [Redacted] cuándo inicie en pleno la ejecución de este magno proyecto, existirá inclusión de personal operativo que resida en el sector y habrá algún tipo de convenio en contratación de prestación de servicios profesionales?

Rta/La Profesional Social Janneth Castañeda responde que se debe hacer contratación de mano de obra no calificada de las tres localidades por donde atraviesa el proyecto, es decir, Fontibón, Puente Aranda y Teusaquillo. El proceso inicia con la recepción de hojas de vida y se realizará por labor de acuerdo a la duración del proyecto y al desempeño de las personas. La contratación también será articulada con las Alcaldías Locales, la SDDE y la Alta Consejería . También se tendrán en cuenta las hojas de vida que ingresen por el Punto IDU ya sea de manera física o por correo electrónico.

Interviene Juliet Castañeda de la Oficina de Predios del IDU para resolver las preguntas que tienen que ver con el proceso de adquisición predial. Preguntan principalmente que ¿si no se han terminado de adquirir los predios cuándo llega la oferta para la ampliación de andenes? Adicionalmente no se ha recibido ninguna comunicación porque el IDU no ha dado respuesta del valor de la negociación. Continúa informando que es importante mencionar que en el marco de la emergencia sanitaria el IDU ha realizado algunas medidas de contingencia con bioseguridad en el territorio para los avalúos comerciales y el proceso predial en general. Por esta razón en diciembre se emitió una Resolución de suspensión de términos de actuación predial lo que jurídicamente implica que todo proceso de negociación o de reasentamiento que se venía cursando se congela durante el mes de enero. En vista de las cifras que se venían impulsando desde la Alcaldía esta suspensión de términos se prorrogó y se tiene prevista hasta el 15 de febrero de 2021. De acuerdo a este calendario esta es la razón por la que no se ha venido continuando con las ofertas de compra que por supuesto tienen un objetivo y tienen que cumplirse el primer trimestre del año. De acuerdo a las Resoluciones que se han emitido y del panorama actual se deben adquirir 573 predios y en este momento se llevan ofertados 226. Los demás ya tienen un avalúo en curso y esa es la razón por la que no han recibido la oferta porque Catastro Distrital es quien realiza el procedimiento técnico y el IDU revisa y evalúa que esté idóneo el documento y solo en ese momento se emite la oferta. Como hay suspensión de términos puede que se reciban informes de avalúo de Catastro Distrital pero solo se va a reactivar el proceso con la comunidad en esa oferta a partir del 15 de febrero. Si la comunidad presenta alguna inquietud adicional se debe hacer a través del correo electrónico o al teléfono 3207175514.

30. El señor [REDACTED] pregunta ¿cuándo inicia la obra? ¿cuál es el cronograma estimado de obra de cada fase de este tramo?

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que se firmó acta de inicio el 12 de febrero de 2021 pero el inicio como tal de obra está supeditado a las aprobaciones por parte de SDM del PMT y las vías de desvío.

31. [REDACTED] cómo se realizará la construcción en la Carrera 68 con Calle 22, y si se han realizado los trámites para la intervención sobre el corredor ferreo.

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que el corredor ferreo como tal es una obra de Regiotram quien tiene contemplado hacer un paso a desnivel, es decir un puente.

32. [REDACTED] dentro de los carriles mixtos van a transitar rutas del SITP?

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que es una consulta que habrá que hacerla directamente a Transmilenio, toda vez que el Consorcio es el constructor, pero la operación como tal la maneja Transmilenio. La Comunicadora Social Adriana Parra comenta que esta pregunta se dejará como un requerimiento ciudadano ya que no se le pudo dar respuesta.

33. [REDACTED] pregunta ¿cuando iniciarán las reuniones con las personas comisionadas previa inscripción?

Rta/ La Profesional Social Janneth Castañeda responde que una vez revisada las planillas, se realizará el cronograma de reuniones de acuerdo a los requerimientos contractuales, es decir un mes después de iniciarse la etapa de construcción.

34. [REDACTED] cuáles son los horarios para la obra teniendo en cuenta que hay edificios sobre la 68 y nos preocupa el ruido que se pueda presentar en la noche durante este tiempo?.

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que se contemplan horarios diurnos, posiblemente extendidos hasta las 7:30 p.m. En la eventualidad en que se presenten actividades extraordinarias como por el ejemplo un cruce o un acceso a un predio se trabajará de noche, previa coordinación con la comunidad.

35. El señor [REDACTED] los trabajadores del sector podrán acceder a sus puntos de trabajo con alguna identificación?

Rta/ La Residente SST, Lady Román responde que todos los trabajadores y todos los profesionales estarán identificados con un carnét con el número del Contrato.

36. [REDACTED] ¿cómo se están adecuando las vías alternas ya que muchas están en obra o en malas condiciones?

Rta/ La Ing. Claudia Gutierrez responde que de acuerdo al prediagnóstico, se realiza una inspección del estado actual de las vías y dependiendo de los que arroje esa revisión se le hace un mejoramiento en los puntos específicos.

37. [REDACTED] pregunta ¿qué va a pasar con los vehículos particulares o los clientes de los negocios que están en el costado occidental?

Rta/ La Ing. Claudia Gutierrez responde que siempre se va a mantener el flujo sobre el corredor de acuerdo a los manejos que se les vaya a dar, siempre van a haber vehículos particulares. La idea es que estos vehículos ingresen desde las rutas alternas o de los desvíos, pero sí va a haber ingreso.

38. [REDACTED] va a haber cobro de impuesto de valorización?

Rta/ La Coordinadora Social del IDU, Gloria Beltrán responde que no porque el Contrato está contemplado dentro del Plan de Desarrollo Distrital, lo cual no implica cobros por valorización. Cuando se hacen obras por valorización previamente se le informa a la comunidad y son proyectos aprobados por el Concejo de Bogotá.

39. [REDACTED] ¿en qué tiempo se va a demoler el puente del Canal San Francisco?

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que la intervención del puente se hará por etapas porque no se puede cerrar todo el corredor de la Avenida 68 para demolerlo. Primero se va a demoler el costado occidental y se deja habilitado el oriental para el contraflujo. Se tiene un tiempo aproximado de demoler y construir de 9 meses.

40. La señora [REDACTED] ¿las taquillas son externas?

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que hay taquillas externas e internas

41. [REDACTED] ¿hemos visto que en la zona de la Avenida 68 hay muchos contaminantes y sufrimos de mucha contaminación al interior de las viviendas. ¿cómo pueden asegurar que esta obra y la Troncal de Transmilenio no va a aumentar el nivel de contaminación en la zona entre la Calle 23 y la Calle 20?

Rta/ El Ing. Andrés Montoya responde que el Consorcio hace la intervención desde la parte constructiva con todas las medidas de mitigación para no generar material particulado pero a su vez también se está implementando el PMT que va a generar que sobre el mismo corredor dejen de circular la misma cantidad de vehículos que circula actualmente. Hay una compensación en cuanto al impacto que se va a generar con el material particulado.

42. El señor [REDACTED] ¿si no hay predios adquiridos todavía cómo se garantiza el avance de la obra?

Rta/ Julieth Castañeda de la Oficina de Predios del IDU responde que en este momento y dentro del marco del proceso de adquisición predial el IDU está alineado con el cronograma de obra. Dentro del universo, los predios que ya se tienen ofertados se encuentran en esa categoría pero a partir de la oferta vienen otras que son en las que se desagrega el proceso de gestión predial como es la aceptación, la elaboración de promesa, la espera del primer desembolso y la entrega del predio. Luego vienen otros pasos pero en términos de viabilidad del suelo, el IDU engloba esa gran categoría de ofertados como todos aquellos que ya recibieron su concepto financiero por el predio, sin embargo la oferta no limita el estado de avance jurídico en el que se está, lo que quiere decir que los 214 no están en la misma etapa y de ahí que se realice planeación por zonas y que el proceso de obra se vaya a empezar a establecer por prioridades y por algunos subtramos. Esa es la justificación y de ahí que la viabilidad predial esté permanentemente alineada con las fases de obra. El número de celular en caso de alguna pregunta frente a este tema es 3207175514.

43. El señor [REDACTED] ¿la llegada de la Troncal influye de alguna manera en posible aumento de la estratificación de las zonas aledañas?

Rta/ Julieth Castañeda de la Oficina de Predios del IDU responde que en términos de estratificación, lo cual escapa del objeto del IDU, es preciso saber que esto depende de un ejercicio entre Planeación Distrital y como vaya a quedar el Plan de Ordenamiento Territorial que en este momento se encuentra en aprobación. En este orden de ideas se deben tener estos dos conceptos y en este caso el IDU no es la Entidad competente para precisar cuál pueda llegar a ser el cambio de estratificación. Esto depende de factores del uso del suelo, accesos viales y adicionalmente cuáles son las vías principales principales que se están explotando de acuerdo a la entrada del inmueble, también depende del avalúo catastral que se tenga y las disposiciones principalmente de Planeación.

44. El usuario [REDACTED] pregunta ¿en que mes se iniciará la construcción de la Estación de la Calle 19? En la Avenida 68 con Calle 19 hay una bahía en la que los carros se estacionan ¿qué pasará con esta bahía?

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez responde que toca revisar al detalle el programa de obra. Es una pregunta a la que se le deba dar respuesta a través de PQRS.

45. El señor [REDACTED] comenta que el corredor ferreo actualmente no lo tiene Regiotram, se encuentra bajo la administración de la ANI.

Rta/ El Ing. Juan Carlos Flórez manifiesta que el corredor ferreo lo tiene actualmente la ANI. Por ahora no se tiene contemplado hacer los cruces sobre la red ferrea porque no se ha hecho la gestión todavía porque como eso lo va a manejar Regiotram una vez lo tengan a cargo se harán los trámites directamente con ellos. Por ahora no se ha hecho gestión ni con la ANI ni con el concesionario que tiene actualmente la red ferrea.

La Profesional Social Janneth Castañeda invita a la comunidad a diligenciar la evaluación de la actividad la cual se encuentra en el chat.

Finaliza la reunión la Coordinadora Social del IDU, Gloria Beltrán agradeciendo a la comunidad la participación. Manifiesta que en el Punto IDU ubicado en la Carrera 68 No. 13-65 se encuentran todos los planos y la información pertinente sobre el Contrato. Allí también se pueden exponer las dudas y solicitudes.

COMPROMISOS ADQUIRIDOS

COMPROMISO	RESPONSABLE	FECHA DE CUMPLIMIENTO
Ingresar como PQRS las inquietudes que no fueron resueltas en la reunión	CONTRATISTA	Durante el transcurso de la semana
Enviar el link en donde se pueden consultar los planos definitivos entre la Calle 13 y la Calle 26?	CONTRATISTA	Durante el transcurso de la semana
Enviar el MAO a la comunidad que lo solicitó	CONTRATISTA	Durante el transcurso de la semana
Enviar la presentación a la comunidad que lo solicitó	CONTRATISTA	Durante el transcurso de la semana
Enviar el cronograma a la comunidad que lo solicitó	CONTRATISTA	Durante el transcurso de la semana

FIRMAS						
NOMBRE			ENTIDAD/CARGO		FIRMA	
ING. JUAN CARLOS FLÓRES			Residente de Redes Secas			
ING. ANDRÉS MONTOYA			Residente Ambiental Contratsita			
ING. LADY ROMÁN			Residente SST Contratista			
ING. CLAUDIA GUTIERREZ			Especialista Tránsito y Transporte			
ING. MAGDA TORRES			Residente Forestal			
NATALIA MANTILLA			Arqueóloga Contratista			
GLORIA INÉS BELTRÁN			Coordinadora Social del IDU			
MARTHA YANETH PAEZ			Profesional Social de Interventoría			
SHIRLEY RAMIREZ			Residente Social de Interventoría			
JANNETH CASTAÑEDA			Profesional Social Contratista			
YADY RODRIGUEZ			Residente Social Contratista			
GUSTAVO ZAMBRANO			Economista			
LUZ OLANYI MORALES			Pedagoga			
ELAINE MUÑOZ			Asistente Social			
ADRIANA A. PARRA A.			Comunicadora Social Grupo 4			
ELABORÓ			RESPONSABLE		APROBÓ	
NOMBRE	ADRIANA A. PARRA A.		JANNETH CASTAÑEDA		MARTHA PÁEZ IBAÑEZ	
CARGO	Comunicadora Social Grupo 4		Profesional Social Consorcio Infraestructura Av. 68		Profesional Social Consorcio Intertroncal Av. 68	
FIRMA						
ANEXOS:	SI	X	NO	TIPO DE ANEXO: PRESENTACIÓN/PLANILLA DE ASISTENCIA/EVALUACIÓN	CANTIDAD:	