

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
Contrato No.: IDU - 1345 -2017		HORA INICIO: 9:30 am	Hoja de
FECHA: 09 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 12:00 am	Acta N° 15
<p>PROYECTO: Contrato No. 1345 de 2017. Factibilidad Estudios y Diseños para la Adecuación al Sistema Transmilenio de la Troncal Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Carrera 7 hasta la Autopista Sur y de los Equipamientos Urbanos Complementarios, en Bogotá D.C.</p>			
ORDEN DEL DÍA			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Bienvenida 2. Localización del proyecto 3. Características del proyecto 4. Gestion predial 5. Inquietudes de la comunidad. 			
<p>La profesional social del IDU, de la Oficina de Atención al Ciudadano Carolina Albarracín, inició la reunión en el el Salón Social y Cultural Salitre El Greco ubicado en la Calle 46 N° 67 A – 35 (Hora 9:30 am), dando la bienvenida y agradeciendo la asistencia a la reunión. Posteriormente, se realiza la presentación de los profesionales de la Consultoría, Interventoría e IDU. Se indica que, durante el desarrollo de la reunión se daran a conocer los resultados del proyecto, se informarán las características del proyecto, se suministrará información general de la adquisición predial y por último se realizarán las preguntas por parte de la comunidad.</p>			
<p>Posteriormente, el coordinador técnico del IDU Armin García manifiesta que, el objetivo de la reunión está orientada a exponer los resultados del proyecto de estudios y diseños. Se indica que, el proyecto va a beneficiar a más de dos millones de personas de la ciudad, es la troncal que va a recorrer la Avenida 68 de norte a sur, lo cual va a facilitar la movilidad para los residentes de Bogotá, esta troncal generará la interconexión con las demás troncales como la Suba, la calle 26, la Autonorte, beneficia a los usuarios en la disminución de tiempo. Otro de las ventajas que tiene el proyecto es la adecuación de andes más amplios (8 metros).</p>			
<p>La Especialista Social de la Consultoría Gloria Farias, continúa presentando la agenda de la reunión. En cuanto a la localización general se informa que el proyecto se encuentra dividido en cuatro tramos: El primero se encuentra en la Avenida 68 desde la Calle 45 Sur hasta la Calle 24; el segundo tramo corresponde de la Avenida 24 hasta la Calle 66; el tercero comprende de la Calle 66 hasta la Carrera 67A y el cuarto se encuentra desde la Carrera 67A hasta la Carrera 7.</p>			
<p>Po otra parte se indican los beneficios del proyecto, los cuales están relacionados con: el ahorro en el desplazamiento (entre 40 y 50 minutos), incluirá tres carriles para vehículos particulares y un carril para el articulado BRT, permitirá una mayor movilidad en el sector y la ciudad, se realizará la ampliación de andenes, adecuación de ciclo ruta de sur a norte, conexión de ciclo rutas existentes, recuperación del espacio público y adecuación de andenes más seguros para personas de la tercera edad y de movilidad reducida, de acuerdo con la normatividad vigente, el proyecto tendrá conectividad con la primera línea del Metro y las diferentes troncales existentes como: la Autopista Sur, Calle 26, Calle 80, Avenida Suba y la Autopista Norte, contará con mayor iluminación y se subterranizaran las redes.</p>			
<p>Componente técnico. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara, informa las características generales del proyecto y los lineamientos del diseño desde el componente de urbanismos aprobados y revisados por la Interventoría. Se indica que, el corredor tiene una longitud de 16,9 km. Así mismo se reitera que, durante el proceso se realizaron encuentros con las diferentes entidades como Secretaría Distrital de Planeación, Secretaria Distrital de Movilidad, Transmilenio, entre otras. Así también se tendrá ciclo rutas, espacio público, andenes por el costado occidental de 5 metros y por el costado oriental de 8 metros, se tendrán 21 estaciones de Transmilenio y conexiones operacionales con las troncales existentes, no se va a tener patio portal y se ubicarán ciclo parqueaderos. Se reitera que, el corredor contempla dos perfiles viales, entre la Autopista Sur hasta la Calle 80 es de tipo V2 con un ancho mínimo de 40 metros de acuerdo con lo que está regulado en el Decreto 190 de 2004, dicho perfil tendrá los carriles mixtos, andenes de 8 y 5 metros, rampas, franjas de circulación peatonal y de bici usuarios, separadores, estaciones de Transmilenio. Se informa que, entre estaciones se tiene un solo carril para el BRT, esto con el fin de minimizar la afectación predial. El perfil entre la Calle 80 y la Carrera 7 es de tipo V1 con ancho mínimo de 60 metros, se presentan andenes entre 8 y 10 metros, la ciclo ruta existente se adecuará, donde se encuentran las estaciones se tendrá una reducción de los carriles. En cuanto al diseño de las estaciones se indica que serán más transparentes, con un sistema de ventilación continuo, las taquillas se instalarán en la parte externa de las estaciones por cada costado de acuerdo con los nuevos parámetros de Transmilenio para garantizar la demanda peatonal sin que se genere conflictos al ingreso de las estaciones.</p>			
<p>El perfil entre la Calle 80 y la Carrera 7 es de tipo V1 con ancho mínimo de 60 metros, se presentan andenes entre 8 y 10 metros, la ciclo ruta existente se adecuará, donde se encuentran las estaciones se tendrá una reducción de los carriles. En cuanto al diseño de las estaciones se indica que serán más transparentes, con un sistema de ventilación continuo, las taquillas se instalarán en la parte externa de las estaciones por cada costado de acuerdo con los nuevos parámetros de Transmilenio para garantizar la demanda peatonal sin que se genere conflictos al ingreso de las estaciones. Se reitera que el andén tiene un único nivel en todo el corredor; en el costado occidental se encuentra una franja de mobiliario, paisajismo o de accesos vehiculares, una franja verde, en la parte central se encuentra un lugar para la circulación vehicular, se implementará la loseta guía y una gama de adoquines en concreto de color gris a lo largo del corredor, el andén del costado oriental es de 8 metros donde se encuentra una franja de mobiliario, paisajismo, ciclorruta de 3 metros y la franja del peatón, todos los espacios están demarcados para identificar cada zona y facilitar el paso a las personas que tienen movilidad reducida.</p>			

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
Contrato No.: IDU - 1345 -2017		HORA INICIO: 9:30 am	Hoja de
FECHA: 09 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 12:00 am	Acta N° 15
<p>A lo largo del corredor se encuentran 18 estaciones de tipo T2 y T3, de 5 y 7 metros, se ubican 3 estaciones de transferencia: estación del Pedregal, Calle 13 y Américas. Se aclara que la estación del Pedregal es un proyecto asociado al corredor que está a cargo del Plan Parcial del Pedregal, para lo cual se realizó el empalme con los diseños. Con relación a las conexiones operacionales se realizarán a través de las troncales existentes, dos de ellas serán conexiones funcionales, es decir, que van a ser a través de pasos peatonales dado que la dinámica urbana no permitió hacer otro tipo de conexión, una se ubicará en la estación de la Calle 80 y la otra en la Avenida Primero de Mayo; se aclara que, las conexiones funcionales a través de puentes vehiculares garantizarán el movimiento y la optimización del tiempo en la movilidad de los buses. En cuanto a los ciclo parqueaderos se informa que inicialmente por parámetros de Transmilenio estaban proyectados de 32 cupos; sin embargo, durante el desarrollo de los estudios y diseños se evaluó el tema por parte de Transmilenio y de la Consultoría donde se consideró la necesidad de ampliar la capacidad de cupos y el número de ciclo parqueaderos en todo el corredor, por lo cual se propusieron 12. En la troncal de la Avenida 68 se van a tener 3 ciclo puentes ubicados estratégicamente según el flujo de bici usuarios y generar continuidad en la red de ciclo rutas, se implementarán 8 puentes peatonales y 29 cruces semaforizados en su gran mayoría hacia el sur. Las intersecciones semaforizadas a lo largo del corredor se plantean según lo pactado con la Secretaría de Movilidad, los puentes peatonales van a tener un ancho de cebrada de mínimo 5 metros, las ciclo bandas o zonas para los bici usuarios contarán con intersecciones semaforizadas, los separadores van a ser a nivel, las rampas van a ser de 2 metros de acuerdo con los parámetros del IDU.</p>			
<p>En la intersección con la Autopista sur, se diseñó un puente vehicular más amplio para mejorar la movilidad, en el sector de Venecia se ampliaron los andenes para darle prelación a los peatones, lo anchos de los carriles continúan igual, en la parte del sur se ha generado una implicación urbana diferente por lo cual se debe realizar una adquisición predial donde se presentarán nuevas franjas de control ambiental y plazoletas para el esparcimiento y de manejo del sector. Intersección de la Avenida Primera de Mayo, el puente vehicular existente se modificará por parte del proyecto Metro. La Troncal de la Avenida 68 se conectará con la línea Metro. Se mejorará el espacio público, la línea de Metro contará con una gran estación con ciclo parqueaderos, el CAI se mantiene, se construirán cruces deprimidos peatonales con un ancho mínimo de 10 metros con el fin de garantizar el flujo continuo de peatones, tendrán iluminación LED para garantizar la tranquilidad y seguridad del sector. En la parte inferior de los puentes vehiculares de la Avenida Primero de Mayo y la línea del Metro se ubicará una estación de Transmilenio sobre la Avenida 68, la cual tendrá un ancho de 10 metros por el flujo peatonal que se manejará entre troncales, en el separador de las dos estaciones se ubicará un ascensor para ingresar al Metro. El parque Simón Bolívar se adecuará el espacio público, de acuerdo con la gran demanda de personas se generó un puente peatonal adicional de 6 metros para garantizar la movilidad y flujo de peatones para el ingreso a la estación, se ubicarán dos estaciones una hacia el lado de la Calle 53 y la otra hacia el frente de la Unidad Deportiva del Salitre, se ampliarán las plazoletas. En la intersección de la Avenida Suba con Avenida 68 se proyectó un deprimido bidireccional en ambos sentidos para los articulados de Transmilenio sobre el corredor de la Avenida Suba, los cuales van a permitir girar de la Avenida Suba hacia el oriente, los que vienen del lado de la Carrera 30 hacia Suba se proyectó un puente vehicular sencillo para el BRT esto con el fin de mejorar los tiempos de la Calle 100, se tendrán 6 taquillas por ambos costados, las vías continúan con el mismo ancho, se tiene ciclo ruta en ambos costados, las rampas y andenes serán del mismo ancho según lo acordado con movilidad. La estación existente en la Avenida Suba con Calle 100 se desplazará hacia el sur frente a Iserra 100.</p>			
<p>Componente Ambiental. Continúa la Especialista Social de la Consultoría Gloria Farias, presentando el alcance del estudio ambiental, informando que se gestionaron los permisos de ocupación de cauce, zona de manejo y preservación ambiental, permisos de aprovechamiento forestal y se realizó el balance de zona verdes. De acuerdo con el desarrollo del estudio se hizo la caracterización y evaluación de impactos ambientales con el fin de plantear las medidas de manejo relacionadas con agua, aire, arbolado urbano, zonas verdes y fauna durante la etapa de construcción. Se adelantaron monitoreos de aire, ruido y agua en diferentes puntos a lo largo del corredor vial.</p>			
<p>Diseño Paisajístico. Se manifiesta que en cuanto al diseño paisajístico se propuso la siembra de nuevas especies de arbolado y plantas, implementación de zonas verdes y una franja ambiental a lo largo del corredor de la Avenida 68</p>			
<p>Componente Social. La Especialista Social de la Consultoría Gloria Farias presenta las actividades sociales desde la etapa de Factibilidad, como son: Cartografías Sociales, con el fin de obtener la percepción de la comunidad frente al proyecto e identificar los impactos en el antes, durante y después de la adecuación del sistema. En la etapa de estudios y diseños se adelantaron actividades en cuanto a reuniones con la comunidad (inicio, avance, extraordinarias y recorrido), reuniones con los Comités IDU y tomas en calle. En el programa de información y divulgación se realizó la distribución de volantes de inicio, afiches, convocatorias, volantes informativos e instalación de 20 puntos Satélites de Información. Así mismo, se indica que en el programa de Participación y Servicio a la Ciudadanía se realizó la recepción y atención de 354 Peticiones, Quejas, Reclamos y/o Solicitudes - PQRS presentadas por la comunidad relacionadas con información del proyecto, adquisición predial, solicitudes de reuniones y oferta laboral, las cuales fueron atendidas y se les dio respuesta durante el desarrollo del proyecto.</p>			
<p>Se informa que se hicieron reuniones con las diferentes entidades de las localidades por las cuales atraviesa la Troncal con el objetivo de informar y dar a conocer el proyecto, dichas reuniones se efectuaron con los Consejos Locales de Gobierno, Comisiones de Movilidad, Comité de Seguridad de Puente Aranda, Comisión Local Intersectorial de Puente Aranda, FENALCO, Juntas Administradoras Locales y Transmilenio. De acuerdo con el desarrollo de las actividades de Gestión Social con la comunidad e identificación de los diferentes impactos, se conformó una Mesa de Articulación Institucional con el propósito de evaluar con las diferentes instituciones los impactos identificados y crear estrategias para minimizarlos durante las diferentes fases de ejecución del proyecto. Dentro de las instituciones que se encuentran participando en la mesa de articulación se tiene a FENALCO, Secretaría de Distrital de Gobierno, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, Alcaldía de Puente Aranda, IDU, entre otras.</p>			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No.: IDU - 1345 -2017		HORA INICIO: 9:30 am	Hoja de
FECHA: 09 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 12:00 am	Acta N° 15
<p>Por otra parte, se manifiesta que de acuerdo con la ejecución de actividades con la comunidad se recolectaron 291 recomendaciones y/o sugerencias ciudadanas desde los diferentes componentes económico, social, movilidad, ambiental, predial, urbanismo y cultural, de las cuales 137 consideraciones se tuvieron en cuenta y fueron viables dentro del diseño, relacionadas con el mejoramiento y optimización paisajística y urbanística, disminución de puentes peatonales, ampliación de andenes, conservación de áreas verdes y árboles, ciclo rutas, articulación interinstitucional y cruces peatonales.</p>			
<p>Gestión Predial. Continúa el profesional de la Dirección Técnica de Predios Luis Miguel Sabogal, explicando que el proceso de adquisición predial se desarrolla mediante la ley 9 de 1989, la ley 388 de 1997 y la ley 1682 del 2013 que es la nueva ley de infraestructura; estos procesos inician con una oferta, una vez se apruebe la reserva vial por parte de la Secretaría Distrital de Planeación, el IDU inicia a ofertar; previamente a la oferta la Dirección Técnica de Predios ha recolectado información de los predios e insumos para la evaluación por parte de Catastro, se aclara que el IDU no realiza avalúos. La oferta se realiza a través de un acto administrativo denominado resolución de oferta de carácter legal que no es objeto de recurso de reposición por ser de trámite; sin embargo, se puede solicitar aclaraciones fundamentadas que de ser procedentes se trasladan a Catastro para el caso de avalúos. A partir de que llegue la oferta la comunidad tiene 30 días para pronunciarse sobre la aceptación o rechazo de la oferta o guardar silencio. Dentro de los 30 días, la persona que acepta la oferta es convocada para que firme la promesa de compraventa y se pactan las condiciones de pago, generalmente se pactan 80 % el primer pago y 20 % contra la entrega y la escrituración del predio.</p>			
<p>Se indica que el valor de los avalúos (precio) contempla unos componentes, primer componente es el avalúo del terreno el cual se hace con base en el valor que tenga la zona (comercial, residencial) y el segundo componente es el valor de la construcción (tiempo, tipo, materiales) Así mismo, se evalúa el daño emergente y el lucro cesante el cual lo asume la Entidad. Se reitera que, el desarrollo de la obra se está ejerciendo un desplazamiento involuntario, donde se debe garantizar las condiciones de restablecimiento en el proceso de adquisición amparado por la ley. A los propietarios de los predios se indemnizan (valor de terreno y construcción, lucro cesante y daño emergente) y a los arrendatarios, que no son dueños del predio pero tienen una actividad económica, se les compensa de acuerdo a la actividad que ejercen y a los ingresos que están percibiendo.</p>			
<p>De acuerdo con lo anterior, se informa que una vez se recibe la aceptación por parte del propietario de la oferta se procede a la firma de la promesa de compraventa, esta se puede demorar de acuerdo a la disponibilidad de las personas. Se informa que, la Dirección Técnica de Predios del IDU trabaja bajo 5 componentes importantes: el componente técnico que se encarga de realizar el registro topográfico del predio, el equipo social que hace el acercamiento con la comunidad e identifica las condiciones sociales y socioeconómicas que se desarrollan en el inmueble, componente jurídico apoya la negociación y proceso de oferta y el componente inmobiliario que es el responsable de apoyar a la comunidad en la reubicación y compra de la nueva vivienda, previamente se hace un estudio de acuerdo con las expectativas de las personas; el último componente que es el económico el cual se encarga de visitar y verificar las condiciones económicas de las unidades sociales para determinar el monto de las compensaciones.</p>			
<p>Por último el arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara, informa las características del sector de la Avenida Esperanza - Calle 24 hasta la Calle 66 (Cruz Roja), para lo cual se indica que en la Calle 24 se ubicará una estación, se realizará un puente peatonal nuevo independiente al de la cicloruta existente, se va a dar conexión con la antigua red de ciclorutas, se generará ciclorutas hacia ambos costados hasta llegar a la Calle 26 con sus respectivos andenes, se realizará una conexión operacional en la Calle 26 a través de buses o del sistema BRT, el puente vehicular de la Calle 26 se mantiene, se hará un acondicionamiento para que pueda soportar las cargas de los BRT.</p>			
<p>Por otro lado, se reitera que en el sector se encontraron predios que estaban en reserva vial, para lo cual el diseño se cargó en la zona de antejardines, se cargó el retorno operacional hacia el costado occidental para mitigar el impacto. En el barrio Salitre el Greco se garantiza el paso peatonal, se encuentra la cicloruta y la franja de abridor, el andén de 8 metros, en este tramo en particular la vía se está recargando hacia el occidente, en este sentido no se tendrá afectación predial sobre el costado oriental, el cruce peatonal es a nivel. En la intersección de la Calle 53 se ubicarán las taquillas en ambos costados de la estación, de este punto hasta la Calle 80 se va a generar un separador adicional de 3 metros, la línea de alta tensión la trasladará Codensa, la red de ciclorutas que está sobre el Parque del Simón Bolívar se va a mantener, los diseños de paisajismo están aprobados por el Jardín Botánico. Frente a Compensar se van a generar unas banderas desmontables para el desfile del 20 de julio y el espacio público existente se va a conservar. Así mismo se indica que se presentará una afectación en el cerramiento sobre el colegio Cafam, donde se realizaron las respectivas conciliaciones y mesas de armonización con la institución educativa, se adecuará un cruce de semaforización. En la Calle 66 se ubicará otra estación, para lo cual se proyecta un nuevo semáforo para conectar al Parque Salitre Mágico; en el IDRD se diseñó una alameda que estará paralela al parque y tiene como finalidad generar acceso al parque Salitre. Finalmente se informa que, en el sector del Centro Comercial Metrópolis y el éxito se mantendrán los puentes existentes, se proyecta un nuevo puente para dar conectividad entre la Avenida 68 y la Calle 80, dicho puente será una conexión funcional peatonal.</p>			
INQUIETUDES DE LA COMUNIDAD			
<p>1. Una ciudadana (no se identifica) pregunta <i>¿los inmuebles ubicados en la Calle 26 con Avenida 68 los tocan?</i> RTA. Luis Miguel Sabogal de la Dirección Técnica de Predios del IDU manifiesta que, se realizarán reuniones específicas por cada uno de los sectores, donde se informará a cada propietario de los predios afectados por la ejecución del proyecto la información correspondiente para este procedimiento. Adicionalmente, el coordinador técnico del IDU Armin García menciona que, la afectación predial es un tema personal, en el cual se tratarán temas que solamente le interesa a la persona y al núcleo familiar, por normativa dicha información se dará de forma personalizada e individual.</p>			

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSION 2.0	
Contrato No.: IDU - 1345 -2017 FECHA: 09 de agosto de 2019		HORA INICIO: 9:30 am HORA DE FINALIZACIÓN: 12:00 am	
			Hoja de Acta N° 15
<p>2. Una ciudadana (no se identifica) pregunta <i>¿cómo van a manejar las construcciones que se están realizando en la 68, quién da permiso para que en este momento se presenten estas construcciones?</i>. RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García responde que, sólo se tiene injerencia en las decisiones que se tomen en el proyecto de Transmilenio por la Avenida 68, el tema de urbanización le corresponde a los ciudadanos hacer el control de las mismas, en el caso de no contar con licencia se debe informar inmediatamente a la Alcaldía Local. Complementa el arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara mencionando que, cuando se inició el proyecto, se dio a conocer la información a las diferentes entidades ubicadas sobre el corredor; sin embargo, la consultoría no define que uso se le puede dar a los inmuebles para construcción de comercio o de vivienda, esto lo define Planeación Distrital; la consultoría únicamente se encarga de definir la adquisición predial de acuerdo con la adecuación de la troncal y hacer la solicitud a Secretaría Distrital de Planeación con la modificación de la reserva vial. <i>Se reitera que, los procesos constructivos se deben averiguar e indagar en SDP o en las curadurías puesto que, son quienes aprueban las licencias dependiendo de las restricciones de la reserva vial y el actual POT.</i></p>			
<p>3. Un ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿en los diseños hay algo que afecta directamente al barrio, todos los carros se meten al barrio, es un flujo altísimo que genera contaminación? ¿van a realizar una glorieta nueva?</i> RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara, informa que en el estudio de tránsito se consideraba hacer una glorieta para lo cual se debía hacer una afectación directa sobre una manzana del barrio y con el fin de evitar dicha afectación, se cambió el diseño ajustando y garantizando las mismas condiciones, dando prioridad al peatón y al bici usuario. En el sector se cambió el sentido operacional hacia el costado occidental para evitar el impacto predial, no se realizarán afectaciones prediales. El puente peatonal existente se demolerá. Así mismo se indica que se realizarán adecuaciones y canalización de las de redes a lo largo de la troncal de Avenida 68.</p>			
<p>4. El señor Julio Cesar Gómez pregunta <i>¿sobre la Avenida la Esperanza en la Plazoleta de Plaza Claro, hay va a haber un cicloparqueadero?</i>. RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara responde que, en este sector va haber un cicloparqueadero, el puente peatonal se conectará para el acceso a la estación.</p>			
<p>Por otra parte, el señor Julio Cesar Gómez manifiesta que <i>"la obra de Plaza Claro tiene un problema porque no ha sido aprobado al 100% por Secretaría Distrital de Movilidad, por Planeación y por el IDU, tienen pendiente un punto que es el de armonizar con la Trocal de la Avenida 68 para modificar los andenes y poder modificar con la estructura que existe ¿eso ya se realizó?"</i>. RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara manifiesta que, se realizó la reunión con los desarrolladores y promotores de Plaza Claro, a quienes se les informó cuales eran las implicaciones del andén que se iba a requerir para el desarrollo del intercambiador del sistema operacional de Transmilenio, se presentaron las alternativas de los andenes y las condiciones de la Troncal 68, donde se evidencio que los anchos de la troncal son más grandes de lo que tiene planeado plazo claro. El señor Julio Cesar Gómez reitera "entonces hasta el momento no se ha armonizado ese tema con Plaza claro". Nuevamente el arquitecto Andrés Guevara menciona que, se hizo la armonización y se tuvo contacto directo con los representantes de Plazo Claro.</p>			
<p>5. Un ciudadano (no se identifica) manifiesta <i>"en la zona del puente hay una zona que es peatonal, todo el flujo vehicular sube por ahí para dar la vuelta y coger la 68, resulta que ese paso peatonal es obligatorio para toda la gente y además es muy angosto para poder subir a la estación, toca venir hasta el éxito y devolverse para poder entrar la estación, la solicitud es que se haga la entrada por la 68 B para que la gente que venga del barrio ingrese fácilmente a la estación sin dar ninguna vuelta"</i>. RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara, responde que se identificó dicho conflicto que existe con el peatón y lo que se propuso fue modificar la rampa del puente y se colocaron los pompeyanos para proteger al peatón, normativamente no se puede colocar una rampa o unas escaleras sobre los predios que se encuentran allí, ya que se tiene que dejar un área mínima de 5 metros. En cuanto a la solicitud se va a transmitir ante Transmilenio puesto que la misma está fuera del área de influencia del proyecto, la consultoría estableció la conexión con la Avenida 68 y la Calle 80.</p>			
<p>6. Un ciudadano (no se identifica) manifiesta <i>"primer punto, con el pompeyano planteado, al no haber conexión sobre el costado occidental sobre el costado de la Avenida 68 va haber un problema grandísimo ya que va a ser el peatón o el carro, se solicita que no choque el peatón con el vehículo que va a realizar la oreja de la Calle 26. Segundo punto, en la reunión pasada se solicito tener en cuenta el tema de inseguridad, porque al caminar por debajo del puente de la Avenida 68 con calle 26 es una zona de criminalidad altísima, se solicito que en este punto se hiciera una intervención de Transmilenio puesto que si se va a ser una intervención de la Avenida 68 por la parte superior, queremos saber qué pasa con la parte de abajo y si de una u otra manera tenemos que pasar por la parte de abajo, cómo el Distrito va a salvaguardar nuestra integridad. Tercero, el punto que está sobre la calle 43 para salir a la Avenida 68 que va a pasar en este sector, allí se abrió un parqueadero privado para compensar además qué solución se le va a dar a esto para las personas que viven en este sector por el pompeyano"</i> RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara reitera que el diseño urbanístico que se está presentando es elaborado por la consultoría, por lo cual se evaluó la propuesta del pompeyano; sin embargo, en este proyecto se tiene que priorizar el paso del peatón no del vehículo, en este caso y a lo largo del corredor se está priorizando al peatón independientemente de que se castigue el tiempo de movilización de los vehículos, se le da prelación a la cicloruta. Adicionalmente el coordinador técnico del IDU Armin García manifiesta que con relación a los giros y los pompeyanos, es un tema que se define con la Secretaría de Movilidad, sin embargo dicha solicitud se transmitirá a la Secretaría. En cuanto al tema de las ventas informales es una realidad no sólo en la zona sino en todo Bogotá debido a las condiciones que se están viviendo por diferentes eventos y situaciones, se recomienda que a través de la coordinación institucional se trate dicho tema.</p>			
<p>7. Una Ciudadana (no se identifica) pregunta <i>¿la operación va a ser segura?</i>. RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García, indica que toda la Troncal va a estar iluminada y va a ser segura.</p>			

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
Contrato No.: IDU - 1345 -2017		HORA INICIO: 9:30 am	Hoja de Acta N° 15
FECHA: 09 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 12:00 am	
<p>8. Un Ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿van a diseñar un sistema anticolidos?</i>. RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García reitera que el tema de ubicar las taquillas fuera de las estaciones tiene como objetivo minimizar los colados, sin embargo, se está tratando de penalizar esta situación.</p>			
<p>9. Una Ciudadana (no se identifica) manifiesta <i>"se ha presentado bastante inseguridad en el sector, debido a la troncal de la Avenida 68, pedimos un CAI en la esquina de la calle 53, se trata de una gestión, no hay que modificar el diseño, puesto que se va a presentar una inseguridad total a la entrada del barrio, queremos que quede la solicitud oficial en esta reunión"</i>. RTA. La profesional social del IDU Carolina Albarracín menciona que en los estudios y diseños se deben identificar una serie de impactos que la misma comunidad fue contando y que durante el estudio se identificaron, por lo cual se inicio a trabajar con las diferentes instituciones y se han realizado mesas de articulación con otras entidades para trabajar temas relacionados con la inseguridad, basuras, movilidad, vendedores informales y las afectaciones que se tienen en los centros comerciales y en otros sectores. El objetivo es que cuando se inicie a construir proyecto, exista un relacionamiento entre las instituciones para la generación de unos planes de acción que permitan mitigar los impactos.</p>			
<p>10. Un Ciudadano (no se identifica) pregunta <i>"cuales son los planes de manejo de trafico de las obras "</i>. RTA. La profesional social del IDU Carolina Albarracín manifiesta que, los planes de manejo de tráfico se dan una vez se inicia la obra, la Secretaria Distrital de Movilidad es quien aprueba los Planes de Manejo de Tráfico - PMT específicos por tramo, desde lo social siempre se informa a la comunidad previamente. Complementa, el director de la Consultoría Carlos Arias, indicando que sobre la movilidad la consultoría elaboró un plan de acción denominado Plan de Tráfico para la construcción, inicialmente se propusieron cuatro tramos; sin embargo, para construcción se subdividen para hacerla más organizada y para la convivencia de la comunidad que esta ubicada alrededor de la Troncal. La Troncal va a tener cuatro calzadas, 2 entrantes y 2 salientes para lo cual se debe adecuar las vías de desvíos, tema que se evalúa con la Secretaria Distrital de Movilidad y con el IDU.</p>			
<p>12. Un Ciudadano (no se identifica) expresa <i>"nos están presentando un proyecto que está diseñado a 20 o 30 años, nos están presentando un pompeyano que una solución mediática, por qué no buscar otro tipo de alternativas, una opción es un deprimido porque no comprar el lote para que quede un proyecto armonizado con las cuatro orejas, aquí la solución es comprar los terrenos para la oreja"</i>. RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García indica que los planteamientos son soluciones que están dando los ciudadanos los cuales se transmitirán a las entidades competentes. Se reitera que con la Troncal se busca mejorar la movilidad del Distrito y la infraestructura, usar más el transporte masivo que el individual.</p>			
<p>13. Un Ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿qué pasa con el puente peatonal con la Calle 45?</i>. RTA. Carlos Arias, director de la consultoría responde que desaparece, se adecuará el espacio público, la vía no se abre se mantiene cerrada, sin el puente peatonal. Adicionalmente, el arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara reitera que se hizo un estudio fotométrico, el propósito es mejorar la iluminación y utilizar tecnología led; se aclara que sobre la Troncal de la Calle 26 no se afectará teniendo en cuenta que no está dentro del alcance del proyecto de la Avenida 68.</p>			
<p>14. Una Ciudadana (no se identifica) manifiesta <i>"el lote que esta en la calle 26 es el que se le sugiere que se haga la oreja, se van a quitar los paraderos del SITP y el barrio los necesita, a dónde van a quedar las estaciones"</i>. RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García reitera que el objetivo de las troncales y en especial la de la Avenida 68 es la interconexión con las otras troncales, la idea es generar puentes y formas de conectividad para evitar el uso del carro particular. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara complementa indicando que las rutas de SITP y los paraderos van a salir de la Troncal y deben ser complementarias.</p>			
<p>15. Un Ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿frente al tema de Plaza Claro se tiene el compromiso de armonizar o no, es decir, que si plaza claro no ha realizado el empalme con el proyecto de la Avenida 68, está funcionando ilegalmente por el tema de la ciclo ruta y la movilidad de los peatones?</i> RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara manifiesta que, se entregaron los diseños con la intención de armonizar con este proyecto, se llegaron a algunos acuerdos que están en las actas correspondientes, plaza claro tienen unas obligaciones establecidas.</p>			
<p>16. Un Ciudadano (no se identifica) expresa <i>"nosotros como comunidad le hemos propuesto a plaza claro qué se piensa en estructurar un deprimido, porque en la oreja se van a tener alrededor de 20.000 vehículos ingresando todo un día, más la estación de Transmilenio que va a estar ahí, por lo cual se va a generar una inseguridad vial, eso no lo va a contrarrestar el pompeyano que se tiene ahí, la idea sería que ustedes en el diseño contemplarán qué plaza claro de la plata de ellos realizará un deprimido"</i>. RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara responde que, existe una resolución donde la Secretaria Distrital de Planeación y la Secretaria de Movilidad aprobaron los diseños de Plaza Claro, esas cargas y obligaciones no las puede solicitar la consultoría puesto que hay un acto administrativo.</p>			
<p>17. Un Ciudadano (no se identifica) reitera <i>"la solicitud expresa que nosotros estamos realizando es que se puede realizar el deprimido teniendo en cuenta que este va ayudar a descongestionar el incremento vehicular que se va a generar por la Troncal y alejados a plaza claro la idea es que de acuerdo con los diseños que se están realizando se puede elevar esta petición por el bien de la comunidad"</i>. RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García indica que la inquietud se transmitirá a la entidad competente; sin embargo, se hace la precisión, de que los diseños del proyecto están finalizados, se encuentran en etapa de firmas y aprobaciones finales, el proyecto se armonizo con todos los planes parciales que se ubican a lo largo de la Troncal.</p>			

FORMATO				ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD				Desarrollo Urbano	
CÓDIGO	PROCESO		VERSIÓN		
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA		2.0		
Contrato No.: IDU - 1345 -2017		HORA INICIO: 9:30 am		Hoja de	
FECHA: 09 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 12:00 am		Acta N° 15	
Para finalizar, la profesional social del IDU Carolina Albarracín, agradece la asistencia y participación durante el desarrollo de la reunión.					
COMPROMISOS ADQUIRIDOS					
COMPROMISO		RESPONSABLE		FECHA DE CUMPLIMIENTO	
Ninguno					
FIRMAS					
NOMBRE		ENTIDAD/CARGO		FIRMA	
Armin García		Coordinador Técnico del IDU			
Carolina Albarracín		Profesional Social IDU - OTC			
Julio Cesar Ovalle		Dirección Técnica de Predios - IDU			
Luis Miguel Sabogal		Dirección Técnica de Predios - IDU			
Aida Hernández		Especialista Social de Interventoría			
Carlos Arias		Director de la Consultoría			
Andrés Guevara		Arquitecto Especialista Diseño Urbano de la Consultoría			
Gloria Fariás		Especialista Social de la Consultoría			
ELABORÓ		RESPONSABLE		APROBÓ	
NOMBRE: Gloria E. Fariás		Gloria E. Fariás		Aida Hernández	
CARGO: Especialista Social Consultoría		Especialista Social Consultoría		Especialista Social Interventoría	
FIRMA:					
ANEXOS: SI X NO		TIPO DE ANEXO: Presentación, Planilla de Asistencia y Registro fotográfico.		CANTIDAD: 3	