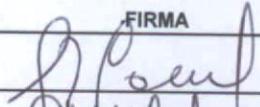
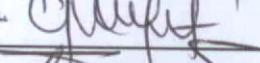
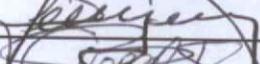
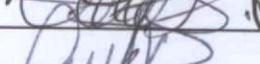
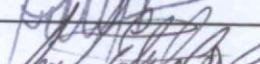
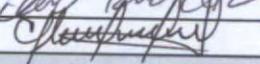
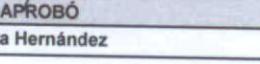
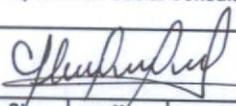
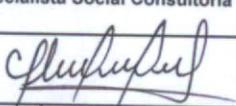
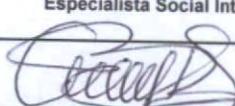


FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No.: IDU - 1345 -2017		HORA INICIO: 2:30 am	
FECHA: 9 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 4:30 pm	
			Hoja de Acta N° 16
PROYECTO: Contrato No. 1345 de 2017. Factibilidad 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.			
ORDEN DEL DÍA			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Localización 2. Beneficios 3. Presentación del proyecto 4. Preguntas de la comunidad 			
<p>La profesional social del IDU, de la Oficina de Atención al Ciudadano Carolina Albarracín, inició la reunión en el Salón Social y Cultural Salitre El Greco ubicado en la Calle 46 N° 67 A – 35 (hora 2:30 pm), dando la bienvenida y agradeciendo la asistencia. Posteriormente, se realiza la presentación de los profesionales que asisten por parte de la Consultoría, Interventoría e IDU. Se indica que durante el desarrollo de la reunión se presentarán los resultados del proyecto, se informarán las características del proyecto y por último se realizarán las preguntas por parte de la comunidad.</p>			
<p>La Especialista Social de la Consultoría Gloria Fariás, 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 ubica en la Avenida 68 desde la Calle 45 Sur hasta la Calle 24; el segundo tramo comprende de la Avenida 24 hasta la Calle 66; el tercero se encuentra entre la Calle 66 hasta la Carrera 67A y el cuarto tramo va desde la Carrera 67A hasta la Carrera 7.</p>			
<p>Por otra parte, se indican los beneficios del proyecto los cuales están relacionados con: el ahorro en el desplazamiento (entre 40 y 50 minutos), diseño de 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 subterranización de redes.</p>			
<p>Componente Ambiental. Continúa la Especialista Social de la Consultoría Gloria Fariás, 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 Fariás presenta las actividades sociales desde la etapa de Factibilidad, como son: Cartografías Sociales con de 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 piezas comunicativas, tales como: 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 se recibieron y respondieron 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 Distrital de Gobierno, Secretaria Distrital de Desarrollo Económico, Alcaldía de Puente Aranda, IDU, entre otros.</p>			
<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, ciclorutas, articulación interinstitucional y cruces peatonales.</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: 2:30 am	Hoja de Acta N° 16
FECHA: 9 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 4:30 pm	
<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 urbanismo aprobado y revisado 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, Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio, entre otras. Se ampliarán las 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 cicloruta 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>			
<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 Distrital de Movilidad, los puentes peatonales van a tener un ancho de cebra 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>			

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: 2:30 am	Hoja de
FECHA: 9 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 4:30 pm	Acta N° 16
<p>Por último, el arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara, informa las características del sector de la Calle 66 a la Carrera 67 A (Tramo 3), indicando que frente al Parque Simón Bolívar y la Unidad Deportiva el Salitre se ubicará una estación, en la calle 63 se proyecta una APP, es una troncal que viene por toda la 63 desde Engativá, allí se proyecta un puente de tercer nivel como el que hay en la Calle sexta con Carrera 30, que va a comunicar con un puente que se implementará frente al Colegio Cafam. Se informa que en los estudios y diseños se identificó una línea de alta tensión que viene desde la Calle 53 y se desvía desde el canal salitre por la Calle 80, es decir, que se adecuara un separador lateral adicional para aislar las líneas de alta tensión de las estaciones de Transmilenio. En la Calle 66 frente a la Cruz Roja se encuentra la siguiente estación; cabe precisar, que el IDRD entrego la proyección de unos diseños que están desarrollando con el nombre de la Alameda 64, el cual se armonizo con el proyecto de la 68, dicho proyecto realizará los ingresos al parque por el costado occidental y se proyecta una vía para dar continuidad; en esta zona se encuentran andenes de 5 metros por el costado occidental y por el costado oriental andenes de 8 metros con la adecuación de la ciclorruta.</p>			
<p>Se informa que por demandas y de acuerdo con el estudio de tránsito se proyectaron pompeyanos para garantizar la continuidad de la troncal, van a permitir la demarcación de los bici usuarios, se van a generar estampados para el uso vehicular y se crearán zonas de 1.20 metros que garanticen que las personas con coches o sillas de ruedas puedan transitar sin ningún inconveniente o sensación de vibraciones mientras circulan los buses.</p>			
<p>Continúa la estación de la Calle 72, en el puente que actualmente es de la Avenida Chile - Calle 72 se proyectó una rampa para el acceso norte de la estación y por el costado sur será por cruce semaforizado peatonal, la taquilla del costado oriental se ubicó cerca a la estación de gasolina con el fin de evitar la afectación predial, la taquilla del costado occidental se proyectó cerca al parqueadero, esto para responder a los diseños de que las taquillas quedarán fuera de las estaciones. Frente a la estación y por condiciones del diseño se van a ver afectadas algunas zonas de antejardines del costado oriental y el cerramiento de la universidad Compensar para garantizar los 5 y 8 metros de andenes.</p>			
<p>En cuanto a la Avenida Chile (Calle 72) hacia el norte existen unas franjas de control por las unidades residenciales de Metrópolis lo que facilita el diseño y no se van a presentar afectaciones en esta zona; sin embargo, se tiene la línea de alta tensión por lo cual se dejó un carril para no afectar dicha franja de control ambiental, en los casos donde se presenta afectación se realizaron los acercamientos con la Secretaría Distrital de Ambiente para solicitar los permisos correspondientes, para el endurecimientos de algunas áreas con el fin de ubicar las taquillas. Frente al Centro Comercial de Metrópolis, existe un puente peatonal el cual será rehabilitado por el centro comercial teniendo en cuenta las obras que se están adelantando allí. La estación de transferencia o conexión operacional con la Troncal 80 va ser de forma funcional, va a tener el acceso por el costado sur con una intersección semafórica, en las franjas de control ambiental o zonas verdes se ubicarán las taquillas, se está articulando las zonas verdes existentes y adicionalmente se está proyectando un corredor verde que fue aprobado por el Jardín Botánico con especies que obedecen a las unidades de paisaje existentes, esto con el fin de no generar un desequilibrio en el ambiente.</p>			
<p>En la conexión funcional de la Calle 80 será a través de un puente peatonal, para lo cual se presentan unos pompeyanos sobre el costado oriental con una taquilla y un cicloparqueadero, en la parte superior del puente es la validación que consta de una pasarela que lleva a la Troncal de la 80 o ingreso a la estación de la Av. 68, habrá un punto de validación para los usuarios que vienen de la Troncal de la 80 por una zona no paga y se pueda ingresar al sistema.</p>			
<p>Con relación a los estudios fotométricos que se realizaron en todo el corredor, se radicaron en Condensa, se informa que toda la iluminación va ser LED inclusive bajo puentes para mejorar la seguridad de los ciudadanos. El ciclo puente que actualmente existe, continuó al Homecenter hacia el norte, se va mantener; sin embargo, por temas de demanda de los bici usuarios se generará uno nuevo con el fin de descongestionar el otro y crear espacios exclusivos para los peatones. Frente a Cafam se ubicará otra estación la cual será grande teniendo en cuenta la gran demanda de usuarios, transeúntes del sector y según el desarrollo del Plan Parcial de renovación urbana. De acuerdo con el proyecto de CAFAM y el estudio de tránsito se van realizar unas modificaciones a los sentidos viales, por lo cual en la Troncal de la 68 se proyectó un puente vehicular exclusivo para el BRT y en la parte inferior de éste se modificarán los giros facilitando los tiempos de movilidad.</p>			
INQUIETUDES DE LA COMUNIDAD			
<p>1. Una ciudadana (no se identifica) pregunta ¿en la 68 con 68 que afectaciones se van presentar del costado occidental? RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García responde que, por normativa no se responden preguntas o inquietudes de orden particular sino las generales, más adelante la Dirección Técnica de Predios realizará una reunión con los afectados, les brindarán la información correspondiente al tema de la adquisición predial, avalúos y demás. Se reitera que este proyecto tiene unos beneficios a nivel general para los Bogotanos, el solo hecho de tener una troncal tan grande que viene desde el sur hasta el norte, se optimizan los tiempos y la conectividad con el Metro. Aproximadamente, en los próximos meses se realizaría la licitación para la adjudicación de 6 tramos de construcción, para que de forma paralela se adelante la obra a lo largo de los 17 kilómetros. Así mismo, se indica que, se están presentando e informando a la comunidad los diseños finales, cuando se inicie la obra se informará previamente a la comunidad la organización de la misma. Por otra parte, el arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara informa que, en el punto IDU se va a ubicar una tira predial donde se puede evidenciar con claridad la afectación, así como también en el IDU, en la Dirección Técnica de Proyectos. Se aclara que, en el sector no se presentará afectación predial a excepción de Compensar que es mínimo.</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: 9 de agosto de 2019		HORA INICIO: 2:30 am HORA DE FINALIZACIÓN: 4:30 pm	Hoja de Acta N° 16
<p>2. Un ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿ustedes hablan de un estudio de factibilidad y de estudios y diseños, este diseño es uno básico o a detalle, porque hablan de factibilidad y cual es cronograma o los tiempos?</i> RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García indica que, es el diseño a detalle, diseño de construcción, hay planos de estructuras, planos de diseños de pavimentos, está diseñado y con planos. El alcance del contrato de la consultoría es integral desde los estudios técnicos hasta los planos. Adicionalmente la profesional social del IDU Carolina Albarracín manifiesta que, es importante recordar que el proyecto tiene etapa de factibilidad, estudios y diseños, el contrato inicio el 8 de noviembre del 2017, la etapa de factibilidad tuvo una duración de 5 meses y en la cual se generaron varias alternativas y se escogió una de ellas, sobre la cual se inició la etapa de estudios y diseños en esta se debe contar con la aprobación de las entidades competentes y finalmente se da la etapa de construcción. El diseño a detalle es cuando se tiene un estudio de cada uno de los componentes específicos.</p>			
<p>3. Un ciudadano (no se identifica) manifiesta <i>"esto quiere decir que el día de hoy no hay información individual de afectación predial"</i>. RTA. La profesional social del IDU Carolina Albarracín reitera que, la reunión que se está desarrollando es con el fin de brindar información general, se invitó a toda la comunidad del área directa e indirecta del proyecto; la información predial es individual y es confidencial para cada propietario que se le requiere el predio, por seguridad, esta información se da de forma privada y por ello la Dirección Técnica de Predios va a realizar unas reuniones donde se convocaran a las personas que tienen dicha afectación, previamente serán notificadas.</p>			
<p>4. Un ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿cuál es cronograma que existe, porque hablaron de que la licitación se abre en septiembre pero la adjudicación y obra? ¿qué va pasar con la intersección de metrópolis y porque no hay una estación frente del centro comercial?</i> RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García responde que, con relación al cronograma, lo que está calculado es que en los próximos meses se abre la licitación y para el mes de diciembre adjudicación, viene 6 meses de pre construcción e inicio de obra, debe estar entre julio y agosto del año entrante y el programa de obra es de 54 a 60 meses, para todos los tramos. En cuanto a la segunda pregunta, el arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara indica que el objetivo es priorizar la Troncal, la ubicación de las estaciones está dada por parámetros de Transmilenio, solo se cambió de lugar la estación de Cafam Floresta y Calle 100.</p>			
<p>5. Un ciudadano (no se identifica) manifiesta <i>"ya nos dijeron que el total del tiempo de ejecución de la obra es de 5 años, durante ese tiempo se van a ver afectados todos los tramos, nuestro predio está ubicado frente a Cafam Floresta más o menos en que tiempo va estar sobre esa zona"</i> RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García reitera que, hay un cronograma que se presenta al proceso de licitación, el cual tiene dividida la troncal en varios sectores, la idea no es intervenir continuamente la troncal durante todo el tiempo, sino se hacen pequeños sectores de intervención con el fin de no colapsar la movilidad, se debe tener presente que la intervención va ser grande en cuanto deprimidos, estaciones, puentes y todo lo que se requiere; siempre se está pensando en el menor impacto posible, el cronograma debe ser muy detallado, los contratistas deben ajustar para evitar el menor impacto.</p>			
<p>6. Un ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿frente a Cafam Floresta veo una línea roja en toda la mitad de la vía como de 150 metros que significa eso?</i> RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara indica que la línea roja representa una estación, seguida de un ciclo puente.</p>			
<p>7. Un ciudadano (no se identifica) manifiesta <i>"el arquitecto hablaba de un semáforo que esta por la Calle 67 como va ser ese paso"</i>. RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara responde que, la estación de la Calle 72 inicia en la Calle 67, por el costado sur el ingreso será peatonal semaforizado, por lo cual se ubicará un semáforo nuevo, actualmente no existe; el acceso del costado norte va ser por una rampa que se adecuará al puente vehicular existente de la 72.</p>			
<p>8. Una ciudadana (no se identifica) pregunta <i>¿yo estoy frente a la bomba de Texaco, cómo va ser la seguridad en esta zona, porque a los alrededores de las estaciones se incrementa la inseguridad?</i> RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara informa que, a partir del diseño se planteó un límite de intervención, es decir, que es una línea en la cual se define el área de intervención, por ejemplo, toda la plazoleta está para intervención por la adecuación de Transmilenio de la Avenida 68, entonces Codensa toma dicho límite y realiza los cambios de iluminación, el objetivo es mejorar los espacios.</p>			
<p>9. Una ciudadana (no se identifica) pregunta <i>¿Cuándo inician las obras?</i> RTA. El coordinador técnico del IDU Armin García manifiesta que las obras deben estar iniciando aproximadamente en julio o agosto del año entrante, este año debe quedar la licitación y la adjudicación, en el primer semestre del 2020 se daría la etapa de pre construcción que es donde los contratistas se instalan, reconocen los diseños y ajustan si es necesario y se establece el cronograma de obra.</p>			
<p>10. Una ciudadana (no se identifica) pregunta <i>¿el puente peatonal de Metrópolis y las luces que está poniendo el Centro Comercial de Metrópolis se mantienen o eso cambia según los diseños de la troncal?</i> RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara indica que, a lo largo del proyecto, se debe armonizar el proyecto con todas las entidades y planes existentes en el corredor, lo que se hace desde el proyecto es manejar el tema de materialidad o el acabado del suelo. Con respecto al puente peatonal por solicitud de la comunidad, se mantiene, pero dentro de las obligaciones del comercial ellos tienen las cargas de rehabilitar el puente.</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: 2:30 am	Hoja de Acta N° 16
FECHA: 9 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 4:30 pm	
<p>11. Una ciudadana (no se identifica) manifiesta "como van hacer para adecuar los anchos de los costados para los andenes si en algunos lugares hay más de 78 metros pero en otros hay hasta 3 metros" RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara manifiesta que, los anchos de los andenes son mínimo de 8 metros, los pompeyanos se ajustaron a un ancho de 5 metros con el fin de garantizar la franja peatonal, la ciclorruta tiene 3 metros y luego se continúa con una zona de circulación del vehículo y la rampa.</p>			
<p>12. Un ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿el hecho de que hay un cronograma con esta administración, con el cambio de administración jurídicamente o con la normativa es posible que se alarguen esos tiempos? ¿el hecho de que valla haber Transmilenio por ese sector, implica que sigan pasando la misma cantidad de carros, los colectivos que, van para Soacha que plan tiene con ese tipo de situaciones?</i> RTA. El coordinador técnico del IDU Armin Garcia responde que, con relación a la primera pregunta, estamos en un estado de derechos donde no hay continuidad de planes y proyectos, por ello se debe dejar todo adjudicado este año. En cuanto a la segunda pregunta, la objetivo de realizar la Troncal es organizar el transporte público, arreglar las vías de la ciudad, algunos de los vehículos públicos que transitan por las vías arterias tienen que desaparecer, las rutas del SIPT van a salir de la Avenida 68, con este tipo de proyectos se quiere incentivar el uso del transporte público.</p>			
<p>13. Un ciudadano (no se identifica) manifiesta "yo quisiera saber en la zona frente a la cruz roja, la manzana que esta frente a los carros que va pasar con esa manzana cerca al Sentry de la calle 66". RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara reitera que el proyecto de la Avenida 68 no la interviene, esta fuera del área de influencia del proyecto.</p>			
<p>14. Un ciudadano (no se identifica) indica "enseguida de la bomba de la 68 con 72, de sur a norte, hay unas orejas importantes para la movilidad, esas orejas las van a intervenir" RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara responde que el predio D1 y el del lado se ven afectados, el cruce se cierra.</p>			
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		
Aida Hernández	Especialista Social de Interventoría		
Carlos Arias	Director de la Consultoría		
Andrés Guevara	Arquitecto Especialista Diseño Urbano de la Consultoría		
Gloria Farias	Especialista Social de la Consultoría		
ELABORÓ		RESPONSABLE	APROBÓ
NOMBRE	Gloria E. Farias	Gloria E. Farias	Aida Hernández
CARGO	Especialista Social Consultoría	Especialista Social Consultoría	Especialista Social Interventoría
FIRMA			
ANEXOS:	SI	X	NO
TIPO DE ANEXO: Presentación, Planilla de			CANTIDAD: 3