




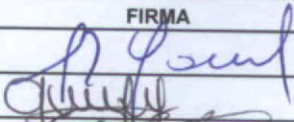
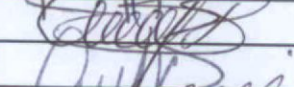
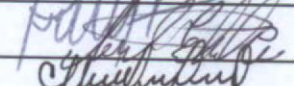
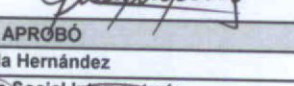
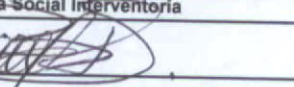

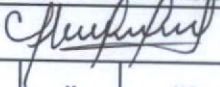
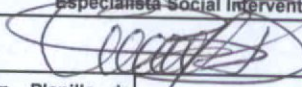


FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
Contrato No.: IDU - 1345 -2017		HORA INICIO: 2:30 pm	Hoja de
FECHA: 22 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 5:00 pm	Acta N° 19
PROYECTO: Contrato No. 1345 de 2017. Factibilidad Estudios 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			
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 Auditorio 1 del Edificio Grupo Santander Central Hispano ubicado en la Calle 100 N° 7 – 33, dando la bienvenida y agradeciendo la asistencia. Se indica que, esta reunión es la segunda parte de la llevada a cabo en las instalaciones de Ecopetrol el día 8 de agosto y que respondiendo a la solicitud de la comunidad, se realiza un segundo encuentro con el fin de explicar con más detalle el tramo 4. Posteriormente, se realiza la presentación de los profesionales que asisten por parte de la Consultoría, Interventoría e IDU y se continúa presentando la agenda de la reunión. Se indica que durante el desarrollo de la reunión se presentarán las características generales del tramo N° 4 el cual corresponde a la Carrera 7ª hasta la carrera 67 A y por último se realizarán las preguntas por parte de la comunidad. Así mismo, se reitera que se realizarán reuniones específicas con las personas que tienen afectación predial, teniendo en cuenta que dicha información les interesa únicamente a los propietarios de los inmuebles.</p>			
<p>Componente técnico. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara, inicia la presentación indicando que la intersección de la Calle 100 con Carrera 64, donde se encuentra un cruce semaforizado, se ubicara una estación de Transmilenio la cual tendrá una conexión operacional con la Troncal de la Suba, en este punto los andenes del costado sur serán de 8 a 10 metros dependiendo de la estructura urbana, por este costado se proyectó la ciclo ruta desde la Autopista Sur hasta la Carrera 7ª y por el costado norte se encuentra actualmente una ciclo ruta la cual se mantendrá como obra de infraestructura de las ciclo rutas actuales de la ciudad. Se reitera que, en la Troncal de la Avenida 68, por parámetros operacionales las taquillas de las estaciones se ubicaran hacia los costados sobre las zonas de andenes fuera de los tramos de circulación peatonal, es decir, que se colocaran sobre parques y plazoletas que se encuentran a lo largo del proyecto. En los andenes se implementara una calzada vehicular, una franja de paisajismo o de mobiliario, la ciclo ruta y una franja de circulación peatonal, con el objetivo de que se tengan un espacio para cada uno de los actores.</p>			
<p>Se continúa mostrando de forma puntual la implantación del espacio público, la geometría de taquillas, espacios vehiculares y peatonales de acuerdo con el diseño. Los pasos para bici usuarios son de 3 y 5 metros para peatones, esto para aumentar la capacidad en las intersecciones semaforizadas, los separadores laterales son a nivel de calzada para no generar obstáculos con los peatones en el momento de la circulación peatonal, se proyectan rampas en las esquinas, en las bocacalles de ambos costados de la vía se adecuaran los pompeyanos texturizados acompañados de unas zonas lisas para la circulación de coches o sillas de ruedas, las zonas serán demarcadas. Se informa que, el tema de señalización y movilidad está aprobado por la Secretaria Distrital de Movilidad lo cual se articuló con el estudio de tránsito vehicular, peatonal y de bici usuarios. Se informa que, se proyectan 3 carriles mixtos por sentido y 2 para el BRT a lo largo del corredor; así mismo se indica que de acuerdo con los diseños aprobados por las diferentes entidades todas debe ser demarcado y señalizado</p>			
<p>Por otra parte, se manifiesta que en la Calle 100 con Avenida Suba, se hace una conexión operacional con dicha troncal, teniendo en cuenta que actualmente está intersección se encuentra colapsada por el giro de vehículos hacia la séptima, dadas las implicaciones que se requieren para mejorar y optimizar los tiempos se generan unos pasos deprimidos para el BRT que permiten el paso más rápido de la Avenida Suba hasta la Carrera 7ª con la conexión operacional, esto implica la proyección de un puente vehicular exclusivo para el BRT por la Avenida Suba hacia la 80, lo que permite los cruces directos. Se informa que, la Secretaria Distrital de Movilidad realizó un estudio de tránsito donde se determinó hacer una conexión a través de una oreja manzana para no permitir el giro izquierdo que actualmente existe, el resto de los giros se mantienen.</p>			
<p>En concordancia con lo anterior, en la zona se presenta una afectación al predio del concesionario de Automotores Comagro por la implementación de la infraestructura de taquillas y ciclo parqueaderos. Los flujos vehiculares que vienen de la Calle 80 se van a mantener, los ciclo parqueaderos son de infraestructura BRT y no tiene ningún costo puesto que hacen parte de la Troncal con el fin de garantizar un espacio para los bici usuarios. Se continúa indicando que donde esta IBM, la estación de gasolina y donde se están desarrollando un proyecto inmobiliario se mantiene la intersección, sobre la zona verde de IBM se proyecta una taquilla y por el costado sur se adquirirá un antejardín para ubicar la otra taquilla. La siguiente estación se ubicará entre la Carrera 53 y la Carrera 49 tipo T2 con un ancho de 5 metros y accesos a nivel semaforizado; se aclara que, en esta zona también se está desarrollando unos proyectos inmobiliarios los cuales no se ven afectados, sin embargo, se realizarán algunas afectaciones en antejardines. Entre la Carrera 49 y la Autopista Norte, Transmilenio tiene proyectada la conexión operacional, por pliegos y requisitos de Transmilenio y del contrato de la Avenida 68 se proyectó el ancho del perfil para la futura conexión, es decir, que dicha conexión está a cargo de otro proyecto, no está dentro del alcance de la Troncal. Se proyecta un retorno operacional bajo el puente de la Autopista, el SITP ya no va a transitar por el corredor de la Av. 68, solo será forma transitoria, los paraderos del SITP se suprimen, de acuerdo a la conexión operacional que se va dar con la Autopista norte, el puente metálico que actualmente existe se demolerá porque no cumple con la norma técnica para personas en condición de discapacidad.</p>			

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Desarrollo Urbano
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
Contrato No.: IDU - 1345 -2017		HORA INICIO: 2:30 pm	
FECHA: 22 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 5:00 pm	
			Hoja de Acta N° 19
<p>Adicionalmente se reitera que por solicitudes que se presentaron en las mesas de trabajo con la Secretaria Distrital de Movilidad, la estación de la Autopista Norte está colapsada, por lo cual se pretende proyectar una pasarela paralela a la Autopista con un puente peatonal que dé conexión directa a este punto. Actualmente bajo el puente vehicular existen unos muros, el objetivo es reutilizar estos espacios, por lo cual se ubicarán las taquillas y ciclo parqueaderos de 200 cupos, en este sector no hay afectación predial.</p>			
<p>El director de la consultoría Carlos Arias interviene indicando que el sistema de transporte del SITP continuara prestando el servicio al usuario que está dentro de los diferentes barrios para que se transporte hasta la estación más cercana de Transmilenio; sin embargo, si se llega por la carrera 19 y necesita entrar sobre la 100 lo va hacer, pero no van a tener paraderos sobre la 68. Es una de las ventajas para que el ciudadano tenga el transporte público en todas partes, minimizando el uso del carro particular, lo que se está estructurando con el SITP y el Transmilenio. Se precisa que las rutas se van a reorganizar, no van a desaparecer, el objetivo de la Troncal es dar conectividad por los cruces operacionales y funcionales donde el usuario puede trasportarse y dirigirse a cualquier destino, porque la troncal de la 68 se cruza con las troncales existentes. El sistema se está organizando de tal manera que genera la posibilidad de transporte de norte a sur y de sur a norte mejorando los tiempos de una forma más eficiente.</p>			
<p>Posteriormente, se informa que en la Carrera 19 se encuentra la siguiente estación con acceso a nivel peatonal por ambos costados, las afectaciones que se realizarán es sobre espacio público debido a la adecuación de los andenes con franjas para personas con discapacidad, se respetaran los accesos a predios ya sean peatonales o vehiculares; en una zona de parque que se encuentra en el costado oriental se ubicaran las taquillas, por temas de movilidad y bici usuarios los giros se manteniendo, entre la carrera 19 y la carrera 15 no se tendrá estación de Transmilenio, para garantizar el ancho mínimo de 8 metros como lo indica la Secretaria de Planeación en esta zona se presentan afectaciones de antejardines más no de edificaciones, para cada actor vial va una franja de paisajismo, mobiliario y de bici usuarios, el puente vehicular de la calle 100 con 15 se mantiene, se va tomar un carril para el BRT, se mantienen los 3 carriles mixtos y la ciclo ruta de ambos costados.</p>			
<p>La Secretaria Distrital de Movilidad y la Consultoría desarrollaron un modelo de tránsito para el estudio y el inventario de todos los vehículos que pueden llegar a circular por la zona, se va hacer la reestructuración de buses y a bajar la demanda del SITP por la Troncal lo cual mejorará los tiempos de los semáforos, sobre la glorieta central se proyecta una segunda vía de ciclo ruta para que las personas que viene en bicicleta tengan más opciones seguras para llegar a sus destinos. Entre la Carrera 15 y la Carrera 11 se encuentra la siguiente estación de Transmilenio con acceso por la Carrera 11, para garantizar las salidas peatonales se proyectó un paso semaforizado el cual no existe, la estación es de 5 metros de ancho y de dos vagones, los giros se mantienen, este espacio pretende ofrecer un espacio amplio y seguro para todos los actores viales; teniendo en cuenta que en la zona hay bastantes edificios, la taquilla se ubicará sobre el separador con barreras con el fin de proporcionar seguridad a los usuarios y de no afectar ningún predio.</p>			
<p>Entre la Carrera 11 y la Carrera 9 A, no se presentan afectaciones, se realiza una reestructuración en el diseño geométrico para poder garantizar el empalme con el proyecto del Pedregal, se hace una unificación de las vías empalmado los dos proyectos. Se informa que el Plan Parcial del Pedregal dentro de las cargas y obligaciones deben construir la estación de transferencia lo que implica un cambio en la geometría. En el costado norte se mantiene la ciclo ruta con la misma geometría, los andenes serán de 8 y 10 metros, en la Carrera 9 A se mantiene la alameda existente, en ambos costados se generan cruces peatonales con ciclo bandas y pasos de cebra, entre la Carrera 9 A y la Carrera 7 hacia el costado norte se mantienen las zonas para empalmar con el proyecto de Pedregal. Adicionalmente se informa que se hará una modificación de la Carrera 7, articulando los tres proyectos de la Troncal Carrera 68, Troncal Carrera 7 y Pedregal, se generara una reestructuración de la carrera 7 lo que implica que los que vienen del sur o coger el occidente toman un deprimido, se cambia el sentido de los mixtos, encima del deprimido va la estación de transferencia entre la 68 y la 7 para poder agilizar los tiempos de los vehículos mixtos y sobre la séptima se genera un puente vehicular de sentido norte sur.</p>			
<p>Continúa el coordinador técnico del IDU Armin García, reiterando que el proyecto se localiza en la Avenida Carrera 68 entre la Autopista Sur a la Carrera 7 y 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 esta desde la Avenida 24 hasta la Calle 66; el tercer se ubica de la Calle 66 hasta la Carrera 67A y el cuarto se encuentra ubicado desde la Carrera 67A hasta la Carrera 7. Po otra parte, se indican los beneficios del proyecto relacionados con el ahorro en el desplazamiento (entre 40 y 50 minutos), tendrá 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. Se informa que el proyecto está bajo la nueva ley del 2018 que garantiza que cuando un proyecto entra a obra debe de estar el 100% diseñado y aprobado por las diferentes entidades.</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 pm	Hoja de
FECHA: 22 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 5:00 pm	Acta N° 19
<p>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 Planeación, Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio, entre otras, ciclo rutas con una amplitud de 16 km, 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, ciclo ruta 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 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 diseño 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 cicloparqueaderos, 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 cicloruta 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 FECHA: 22 de agosto de 2019		HORA INICIO: 2:30 pm HORA DE FINALIZACIÓN: 5:00 pm	Hoja de Acta N° 19
<p>La intersección de la Calle 100 con Carrera 19 frente a la clínica Barraquer, se observa un cruce peatonal semaforizado, se encuentra la estación de la Avenida 19 con accesos peatonales, la ciclo ruta del costado norte se mantiene y por el costado sur es proyectada, dadas las implicaciones del perfil vial de la zona las afectaciones son mínimas, la movilidad y los tiempos mejoraran ya que las rutas de SITP no tendrán paraderos, el objetivo es eliminar los conflictos actualmente.</p>			
INQUIETUDES DE LA COMUNIDAD			
<p>1. Un Ciudadano (no se identifica) manifiesta <i>"tengo una duda con respecto al cruce de la Carrera 64, para que los coches se van de occidente a oriente giran para coger la vía, ese cruce se va a modificar"</i> RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara responde que, por parámetros operacionales se deben de tener 2 carriles para el BRT; sin embargo, en la medida de las posibilidades, entre estaciones se adecuará un solo carril de BRT por sentido con el fin de optimizar el perfil vial y minimizar la afectación predial. En el tramo de la Carrera 67 A a la Carrera 7 las afectaciones se generan en algunos antejardines y andenes. De acuerdo con el estudio de tránsito, se indica que el giro izquierdo que viene del sur para tomar hacia Suba, se hace para optimizar los tiempos de la intersección.</p>			
<p>2. Un Ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿que pasa con la urbanización actual, para nosotros los discapacitados veo que los accesos y puentes son más largos para transitar?</i> RTA. El director de la consultoría Carlos Arias responde que, el entorno urbanístico del costado sur u oriental del corredor es de 8 a 10 metros de andén y ciclo ruta, el cual se proyectó de tal forma que brinde los espacios adecuados para los peatones con toda su señalización correspondiente; en el costado norte u occidental el andén es de 5 metros cumpliendo con el estándar y la norma, donde el peatón es importante y tiene sus espacios adecuados y seguros, está acorde para las personas que presentan limitaciones físicas, el objetivo es crear más parques y zonas verdes que brinden espacios seguros para los ciudadanos.</p>			
<p>3. Una Ciudadana (no se identifica) pregunta <i>¿la estación de la suba con 100 como va estar adecuada, cuántas estaciones son, si quedan cerca la una a la otra?</i> RTA. El director de la consultoría Carlos Arias indica que, de la Carrera 67 a la Av. Suba hay una estación, entre la Av. Suba a la Autopista hay otra estación, de la Autopista a la Carrera 19 se ubica otra estación y entre la Carrera 15 y la 11 esta otra estación, las distancias son en las intersecciones importantes donde arrojaron los estudios que el flujo de personas era alto.</p>			
<p>4. Una Ciudadana (no se identifica) manifiesta <i>"ustedes informaron que sobre la Calle 100, frente al Olímpica van a quitar el peatonal que es muy importante, entonces, cómo o con qué lo van a remplazar, como vamos hacer para cruzar de un lado a otro tenemos que ir hasta la 53"</i> RTA. El director de la consultoría Carlos Arias reitera que, en la Calle 100 con Autopista se va a tener una intersección operativa con Transmilenio, donde va haber un puente que interconecta la 68 con la Autopista, esta zona al ser de tráfico rápido no aplica el puente, una cuadra más debajo de la Olímpica va quedar un paso semaforizado a nivel.</p>			
<p>5. Una Ciudadana (no se identifica) pregunta <i>¿como va quedar la ciclorruta, lo digo porque yo vivo en un edificio que cuando salimos los bicusuarios pasan con velocidad y no dejan pasar al peatón, es una situación difícil?</i> RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara responde que cada una de las zonas van estar delimitadas e identificadas, tanto la de bicusuarios como las zonas de peatones, por esa razón, se ampliaron los andenes para garantizar el ancho de cada espacio.</p>			
<p>6. Un Ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿en la Calle 100, costado sur, en la suba hasta el Cafam de la floresta cuales predios van a comprar?</i> RTA. El director de la consultoría Carlos Arias manifiesta que, con referencia al tema puntual de las afectaciones existe una reserva de información por el habeas data, por ello siempre se ha indicado que esa información es única y personal, la Dirección Técnica de Predios del IDU cuenta con un grupo de profesionales socio prediales quienes se pondrán en contacto directamente con los afectados y les informarán la situación.</p>			
<p>7. Una Ciudadana (no se identifica) pregunta <i>¿cuáles son los tiempos de obra?</i> RTA. El director de la consultoría Carlos Arias responde que, de acuerdo con el cronograma en los próximos meses se abren licitaciones, se debe estar adjudicando aproximadamente en diciembre, se continúa con 7 meses de pre construcción donde los contratistas se instalan y hacen reconocimiento de los diseños; se aclara que, para la etapa de construcción se proyectaron 6 tramos, por lo cual se pretende que el proyecto inicie simultáneamente manejando el tema de tráfico organizado para no colapsar la ciudad, siempre cuidando que los ciudadanos se vean lo menos afectados por la obra con una duración de 60 meses.</p>			
<p>8. Un Ciudadano (no se identifica) pregunta <i>¿el tramo 4 inicia en los giros de Cafam de la floresta esos se van a eliminar?</i> RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara responde que, el tramo 4 inicia en la Carrera 67 A, Cafam Floresta es en la Calle 98.</p>			
<p>9. Un Ciudadano (no se identifica) manifiesta <i>"yo llevo viviendo en la Carrera 7 hace 42 años y siendo unas de las zonas más arborizadas de Bogotá y con este proyecto se acabaría, nos veríamos directamente afectados que va pasar con eso"</i> RTA. El director de la consultoría Carlos Arias indica que, a lo largo del corredor se está ampliando las zonas verdes, se realizó un inventario de especies y se van a sembrar muchas más.</p>			
<p>10. Un Ciudadano (no se identifica) expresa <i>"los tiempo no van a mejorar hoy en día es un caos terrible por los giros y demás y ahora ustedes dicen que deprimidos y programan los tiempos, pero eso va ser terrible porque de la Carrera 7 vienen una cantidad de carros impresionante"</i></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 pm	Hoja de
FECHA: 22 de agosto de 2019		HORA DE FINALIZACIÓN: 5:00 pm	Acta N° 19
<p>11. Una Ciudadana (no se identifica) manifiesta "en la imagen anterior se ve una franja amarilla más amplia que las otras eso que quiere decir, porque todo para el Transmilenio y el peatón, pero los carros particulares también necesitan desplazarse". RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara reitera que, la nueva política de la Alcaldía y la Secretaría Distrital de Movilidad es garantizar un espacio seguro para cada uno de los actores viales como lo son el peatón, el bici usuario, Transmilenio y los vehículos particulares; así mismo, se informa que el estudio de tránsito arroja unos resultados los cuales se tomaron en cuenta para proyectar en los diseños estrategias que permitieran minimizar los tiempos y agilizar la movilidad con seguridad y cumpliendo la norma.</p>			
<p>12. Una Ciudadana (no se identifica) pregunta ¿qué va a pasar si no sale el Transmilenio de la carrera 7 como sería ese retorno? RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara manifiesta que, el retorno es este momento no depende de la estación de la carrera 7, como reitera lo indicado anteriormente, el proyecto del Plan Parcial de Pedregal tiene unas obligaciones y unas cargas en las cuales se contempla realizar la estación y garantizar el empalme con el proyecto de la Troncal de la Carrera 68. En el caso de que la Troncal de la Carrera 7 se desarrolle en un futuro, lo que se va a generar es un retorno de buses por medio de deprimidos.</p>			
<p>13. Una Ciudadana (no se identifica) manifiesta "ustedes decían que al quitar los paraderos del SITP sobre la Calle 100 donde se pasa la glorieta hacia el occidente se mejoraría la fluidez del tráfico, pero ustedes en el estudio hicieron o encontraron que hay vehículos que permanecen mal parqueados desde la 15 hasta la 19" RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara responde que, de acuerdo con el estudio de tránsito y para poder determinar el nuevo modelo, se identifican cuáles son las intersecciones más colapsadas donde están los usuarios potenciales y se determina cuáles eran los comportamientos de los diferentes actores en todo el corredor con el fin de realizar los diseños de la troncal, no se va a permitir el parqueo de vehículos en la vía puesto que no van a contar con el espacio que actualmente existe.</p>			
<p>14. Una Ciudadana (no se identifica) pregunta "en los andes de la calle 100 va haber afectación y el cruce con semáforo que está en la carrera 64 se va a quitar" RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara manifiesta que en la carrera 64 no se va a generar afectación predial, solo en la estación de gasolina en una zona dura para poder tener el ancho de los andenes. Se precisa que es importante tener en cuenta que Cafam también viene desarrollando un proyecto donde tiene proyectado cambiar los flujos viales entre la carrera 67 A hasta la carrera 64 para poder evacuar la cantidad de vehículos que van ingresar al centro comercial. En ese sentido el retorno actual de la calle 68 se va a mantener porque es el único acceso que hay en el sector, se mantiene los giros, lo único diferente es que se proyecta un puente vehicular para los BRT para no afectar el semáforo y que se presenten más trancones.</p>			
<p>15. Un Ciudadano (no se identifica) pregunta ¿si yo vengo de la Carrera 64, en la 100 hacia el sur sigue siendo doble? RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara responde que sí, se mantienen los sentidos en el sector que se indica.</p>			
<p>16. Un Ciudadano (no se identifica) expresa "el arquitecto dijo que la estación que actualmente hay en la 100 con suba de la troncal de Suba la van a pasar para el otro lado mi pregunta es ¿no quedan muy cerca esa estación con la estación de la 95 con suba?". RTA. El arquitecto de urbanismo de la Consultoría Andrés Guevara manifiesta que, es cierto que la estación queda cerca; sin embargo, se aclara que se contempló para poder realizar la intersección según el diseño, por lo que se vio la necesidad de desplazarla al frente al Centro Comercial, esta estación tendrá un solo acceso, como actualmente está funcionando.</p>			
Para finalizar, la profesional social del IDU Carolina Albarracín, agradece la asistencia y participación durante el desarrollo de la reunión.			
COMPROMISO			RESPONSABLE
Ninguno			
FIRMAS			
NOMBRE		ENTIDAD/CARGO	FIRMA
Armin García		Coordinador Técnico del IDU	
Carolina Albarracín		Profesional Social IDU - OTC	
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		Aida Hernández
CARGO	Especialista Social Consultoría		Especialista Social Interventoría
FIRMA			
ANEXOS:	SI	X	NO
			TIPO DE ANEXO: Presentación, Planilla de Asistencia y Registro fotográfico.
			CANTIDAD: 3