

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
-	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No.: 002	HORA INICIO: 9:30 a.m.		Hojas: 13
FECHA: 14/11/2017	HORA DE FINALIZACIÓN: 11:40 a.m.		Acta No. 11
PROYECTO: ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ			
ORDEN DEL DÍA			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Este es el Metro de Bogotá 2. Así encontramos el ambiente en Bogotá 3. Con la construcción del Metro tendremos impactos 4. Nuestros planes para atender los impactos 5. El Metro lo construimos de la mano con las comunidades 			
DESARROLLO DE LA REUNIÓN			
<p>El maestro de ceremonias indica en términos generales como se desarrollara la reunión y el procedimiento para las preguntas, a cada persona que lo solicite se le entregara un formato para que escriba la pregunta o preguntas, al final se recogen y se contestan.</p> <p>Presentación Asistentes:</p> <p>Empresa Metro: Sandra Gracia Financiera de Desarrollo Nacional: Consortio Metro BOG: Yaddy Ruiz y Leonardo García Interventoría: Diana Cuenca y Alexander Dueñas</p> <p>Objetivo de la reunión:</p> <p>Presentar los resultados de la Estructuración Técnica de la Primera Línea del Metro de Bogotá y resolver las inquietudes de los asistentes.</p>			

- Presentación del Consorcio Metro BOG (SYSTRA e INGETEC).

SYSTRA es una empresa Francesa, líder mundial en Ingeniería de Transporte Público.

INGETEC es una empresa colombiana líder en consultoría. Tiene más de 70 años de experiencia en consultoría y supervisión de proyectos de Ingeniería de gran complejidad en más de 25 países.

- Presentación la interventoría CONSORCIO METRO (SENER e Integral)

SENER Seis décadas ejerciendo la ingeniería de consulta' en el ámbito nacional e internacional con amplia experiencia en proyectos integrales de Transporte urbano

INTEGRAL Experiencia en proyectos similares tales como el diseño e interventoría en Metro de Medellín.

1) Presentación a cargo del Ingeniero Leonardo García.

- La Primea Línea: 2.92 millones de habitantes beneficiados
- 9 localidades de Bogotá beneficiadas
- Beneficio estratos 1, 2 y 3

En el 2030, el 80% de los habitantes de Bogotá vivirá a 1 km de la línea.

El Metro para Bogotá, es:

- El 100% del trazado es en viaducto
- Tiene una longitud de 24 km desde el Patio Taller (Predio el Corzo) hasta la calle 78, incluido ramal técnico y cola de maniobra
- Contará con 33 Km de troncales alimentadoras

A futuro:

- Integración directa con 5 troncales (troncales previstas Av. Boyacá. Av. Cali y Av. 68) Av. Caracas y NQS.
- 15 estaciones y una adicional que se proyecta en la ALO.
- De estas estaciones, 10 estarán integradas a Transmilenio.

Estructuración técnica del Metro:

- El Metro va a ser una línea de 24 km, comienza en Bosa, a 3 km del portal de las Américas, en el predio el Corzo que es del Acueducto.
- El Patio taller se va a construir en el predio El Corzo que tiene 32 hectáreas.
- El Metro sale de la estación Portal de las Américas, va por la Av. Villavicencio, gira al oriente para tomar la Av. Primero de Mayo atravesando la Av. Boyacá, Av. 68 y Cra. 50, toma la NQS, gira a tomar la Calle 8 y Calle 1, luego gira la norte para tomar la Av. Caracas hasta la Calle 72.
- Todo el viaducto es elevado.
- 15 estaciones y una proyectada en lo que sería la ALO.
- 10 estaciones van a estar integradas a Transmilenio.

Edificaciones adicionales: Patio taller y toda la infraestructura adicional como oficinas, talleres, bodegas, entre otros.

Al inicio de la operación:

- 23 trenes en operación

- Frecuencias horas pico entre 3 y 4 minutos
- 1.800 pasajeros en cada tren
- 1 millón de pasajeros al día
- 43 km/h velocidad promedio – uno de los sistemas de Metro más rápido
- 27 minutos y con tiempos de espera más o menos de 31 minutos

Viaducto:

- Puente elevado de 12 a 13 m de altura, entre la zona baja del tablero y el suelo
- Viaducto ligero con el tablero en forma de gran U
- Las pilas tienen forma circular
- Pilas separadas 35 mts
- 24 km de longitud

Sistema Metro pesado

- Trenes de 7 vagones, 5 son tractores y 2 remolques.
- 140 mts la longitud de los trenes
- La longitud estación 150 mts
- 1.800 pasajeros por tren
- 15% de pasajeros sentados – 300 sillas por tren
- Capacidad de abordaje de 40 personas por puerta
- 4 puertas por vagón
- Cumple con todas las normas de accesibilidad
- Son trenes totalmente automáticos
- Tienen la posibilidad de manejarlos manualmente
- Posibilidad de comunicación interna y externa

Seguridad: Tienen todos los sistemas de seguridad, sistema cerrado de cámaras y de comunicación. Se contará también con información corporativa y publicitaria en cada estación.

Puesto central de control y de soporte (PT), es el responsable de viabilizar – optimizar el sistema en horas pico, cuando la demanda sea más de lo previsto se enviarán más trenes.

Estaciones :

- Tiene dos partes: zona de abordaje de los trenes y los módulos de acceso.
- Andenes y puertas de andén.
- Plataforma de abordaje y puntos de atención al ciudadano, edificio de acceso y pasarelas de comunicación entre el edificio y la plataforma.
- Las características en accesibilidad dependen de las necesidades de la estación.
- Fachada en retroceso para generar espacio público suficiente.
- Edificio muy funcional accesibilidad totalmente universal.
- Puertas de seguridad para los andenes.
- Las estaciones contarán con baños públicos.
- El metro estará conectado a 19 km de ciclo rutas con acceso directo a las estaciones.
- Tendrá Ciclo parqueaderos.
- Las estaciones tienen sistema bioclimático.
- Integración con desarrollos urbanísticos.

El Metro es el eje de movilidad de la ciudad, Transmilenio y SITP servirán como alimentadores del sistema.

Que van a encontrar en las estaciones: Ascensores, escaleras, baños públicos, oficinas y espacios técnicos, enfermería y seguridad.

Estación: Se divide en dos partes:

- La zona por donde transita el tren.
- Los módulos de acceso.

Las estaciones están concebidas para ofrecer diversos servicios, como baños, ciclo parqueaderos, oficinas de información, taquillas, entre otras. Cada estación es única, depende de las necesidades de la zona y los usuarios.

Estaciones previstas:

- Portal Américas: Tiene un acceso directo desde la calle, el usuario no tendrá que entrar al Portal de Transmilenio.
- Estación carrera 80: Estaciones simples con dos módulos de acceso.
- Estación calle 43 sur
- Estación Kennedy: Esta ubicada cerca al Hospital de Kennedy.
- Estación Boyacá: Está ubicada al costado occidental, estación de forma triangular, solo hay un módulo con un mezanine. Tendrá conexión con el futuro Transmilenio de la Boyacá
- Estación Av. 68: Esta acoplada sobre la rotonda de la 68 y la Av. Primero de Mayo. Tendrá conexión con el futuro Transmilenio de la 68. Un desarrollo para a futuro posiblemente se conecte con Regiotrans.
- Estación 50: Esta ubicada sobre la rotonda, edificios laterales con pasos deprimidos para acceder a un mezanine.
- Estación NQS: La primera con integración directa a Transmilenio, un módulo al costado oriental más pequeño y el más grande al costado occidental.
- Estación Nariño: Carrera 24 con Calle, la estación tiene dos módulos de acceso.
- Estación Calle 1: Al límite del hospital de la Misericordia termina la estación.
- Estación Calle 12: Estación especial con conexión a Transmilenio.
- Estación Calle 26: Ubicada en Parque central con integración indirecta con Transmilenio, por medio de módulos de acceso.
- Estación Calle 45
- Estación Calle 63
- Estación Calle 72, al norte de la calle 72, es una estación terminal que a futuro con la construcción de la segunda línea será una estación de paso.

En términos de desarrollo vial:

- El viaducto se tiene previsto que vaya por el separador.
 - Se reconfiguran los perfiles viales de las vías por donde pro de los cambios.
-
- Zona Gibraltar: 50 m de ancho el viaducto, va por el costado sur.
 - Calle 43 sur: El canal será canalizado y soterrado. Es el único tramo donde el trazado no va por el separador, va por el costado sur de la vía.
 - Av. Villavicencio: 40 mts de ancho, carriles y espacio públicos.
 - Av. Primero de Mayo: 40 mts ancho y 2 carriles sentido.
 - Calle 8: Con 29 mts, se da la reducción de dos carriles mixtos a uno, se restringe el servicio público por esta vía.
 - Av. Caracas (entre calle 1 y Calle 26): 38,1 mts y 41 mts donde no hay estación Transmilenio.
 - Av. Caracas (entre la Calle 26 y la calle 78): 40 mts, los carriles Transmilenio y un solo carril mixto.

Desarrollo Urbanístico/ Paisajismo:

- 8 unidades o zonas dependiendo de las necesidades y desarrollo urbanístico
- Intervención paisajística 500 mts al costado del viaducto
- Desarrollo urbanístico de la ciudad
- Arborización, ciclo rutas y espacios viales
- Unas mejoras en cada zona y localidad

La Av. 68 tiene un desarrollo urbanístico diferente, teniendo en cuenta la futura estación de la troncal de Transmilenio por esta vía.

Plan de obras: 5 años de obras.

- Seis grandes sectores para el desarrollo de las obras.
- 6 vigas lanzadoras encargadas de montar el tablero, que estarán trabajando en línea, construyendo vigas y montándolas.
- Cimentación y construcción de las pilas.

Esquema de construcción:

- Impacto vial en zona de trabajo: Un carril para el transporte público y zona central para construcción de cimentación y construcción de las pilas.
- No hay reducción del transporte público.
- Dos carriles activos y obras en el centro de la vía.
- Se garantizará que el transporte público seguirá transitando por la vía.
- El transporte privado se desviado 500 mts del eje vial, 5 cuadras de desvío pero siempre para volver al eje vial.

Cronograma

- 2017: Factibilidad
- 2017 – 2018: Adquisición predios tipo 1 (Afectados por las curvas del metro)
- 2018: Adjudicación del contrato, etapa de Pre construcción (traslado de redes, geotécnica, patio taller, entre otros)
- 2019 - 2020: Inicio de la obra y adquisición predial grupo 2 y 3
- 2022 - 2023: Primera parte de la línea funcionando.
- 2024: Inicio de operación

Empresa Metro: Temas prediales.

El propósito es reducir las incertidumbres y organizarse a futuro.

A partir del 27 noviembre, en la página de la empresa Metro de Bogotá, los propietarios de predios ubicados cerca al trazado de la PLMB, podrán consultar si su predio hace parte de la zona de intervención, esto se podrá hacer con el ship catastral o la matrícula inmobiliaria, pueden saber en qué momento se hará el proceso de adquisición. No se puede consultar por dirección, para evitar que un tercero acceda a esta información que es privada.

Existen tres tipos de predios:

1. Predios afectados por las curvas del viaducto.
 2. Predios para estaciones.
 3. Predios para renovación urbana.
- Los propietarios de los predios tipo 1, ya fueron informados por el IDU, en el 2018 se terminara el proceso de compra y reasentamiento.
 - Compra de predios estaciones y espacio público, empezaran en el 2019.

- El aplicativo de consulta va a funcionar las 24 horas del día.

IDU: Dirección técnica de predios.

Inicio la etapa de compra de predio afectados por curvas, son 129 predios en total.

- 1) Registro topográfico para establecer el área del predio
- 2) Estudio de títulos.
- 3) Censo socioeconómico de las personas que van a ser afectadas.
- 4) El avalúo que lo realiza catastro en base a la documentación entregada por los propietarios y en base a una visita.

Propietarios: Lucro Cesante y daño emergente.

Arrendatarios: Factor de pérdida de ingresos y factor de traslado (dinero para el traslado del negocio o vivienda)

Compensaciones:

- Censo de propietarios y arrendatarios.
- Reasentamiento de la población afectada: asesoría social y jurídica.

Las leyes colombianas vigentes, exigen que los predios se deban adquirir en el valor comercial y no catastral. Los predios sobre la Av. Primero de Mayo implicados por curvas, ya fueron contactados por el IDU y están en el estudio de títulos.

En el aplicativo de consulta:

- Si el predio no se requiere para ninguna actividad le va a salir una información que indica que su predio no va a ser adquirido para el Proyecto.
- Si el predio se requiere, el sistema les va a generar la información del proceso que debe seguir.

No se publican listados, no se puede consultar con la dirección del predio porque esta información es privada y para que nadie más tenga acceso a esta, solo el propietario.

Generalidades:

Labor de peritaje y estudio de títulos.

Propietarios serán beneficiados con un proceso de reasentamiento que contara con acompañamiento social y jurídico.

En la zona de intervención no hay ningún bien de interés cultural.

2. Así encontramos el ambiente en Bogotá.

Componente ambiental: Se hace la presentación del EIA y los estudios ambientales asociados a este.

- Generalidades (Antecedentes y Metodología)
- Legislación aplicable
- Descripción del Proyecto
- Caracterización del área de influencia del Proyecto
- Línea base ambiental: Medio Físico, Biótico y Socioeconómico
- Zonificación ambiental
- Demanda, uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales
- Evaluación ambiental
- Zonificación de manejo ambiental del Proyecto

- Plan de manejo ambiental (Medidas de prevención, corrección, compensación y mitigación de los impactos ambientales)
- Programa de monitoreo y seguimiento del Proyecto
- Seguridad y salud en el trabajo (Se debe aplicar durante la etapa de construcción)

Qué estudios se han realizado:

- Calidad del aire Se hizo monitoreo durante 18 días continuos, en 18 puntos de monitoreo.
- Ruido: Se hicieron monitorios durante dos días seguidos (de día y noche).
- Cuerpos de agua: Se han monitoreado las fuentes de agua principales que se cruzan con el proyecto como el Canal Cundinamarca, el Arzobispo y el Fucha. Se hicieron pruebas en parámetros físicos y químicos. También se hicieron pruebas y medición de pozos subterráneos, algunos existentes y otros hechos para el Estudio.
Inventario forestal: Se realizó a lo largo del corredor y se identificaron 3.229 individuos, con esta identificación se puede proceder a gestionar los permisos de aprovechamiento forestal. Se identificaron nueve especies forestales, de estas 4 tienen veda, como son el roble, pino romeron, palma de cera y nogal. Se identificaron las coberturas vegetales sobre el corredor a partir de fotografías satelitales.
- Para la identificación de avifauna, se monitorearon 10 unidades arbóreas identificadas sobre el corredor.

Como parte del Estudio se ha realizado una gestión interinstitucional, en la que varios actores se han vinculado al estudio, como son: Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), Corporación Autónoma Regional (CAR), IDIGER e IDEAM.

Resultados del Estudio de Impacto Ambiental

Material particulado: Patio taller, villa blanca y hospitales ya están superando la norma
 Ruido: Mayor ruido sobre la Caracas, Portal Américas (80 decibeles) y zona hospitales.
 Inventario forestal y paisajismo: Se inventariaron 3.229 árboles, se van conservar 1.781 árboles.
 Especies que se van a encontrar a lo largo del trazado: Falso pimiento, romeron, entre otras.
 Presentan esquema de cómo se presentara la arborización a lo largo del viaducto.

Cada estación va a tener su propio diseño paisajístico y la implementación arbórea.

3. Con la construcción del Metro tendremos impactos y 4. Nuestros planes para atender los impactos.

Definición del proyecto: Ubicación de las estaciones, evitar la afectación predial, patio taller y obras complementarios.

Estudio de impacto ambiental: Instrumento para tomar decisiones a partir de un diagnóstico del componente abiótico, biótico y social

- Definir el área de influencia, hasta donde llegan los impactos.
- Caracterizar el área de influencia.
- Identificación y evaluación de impactos.
- Formulación de medidas de manejo (Mitigación, compensación y corrección).
- Pliegos para la construcción.

Algunos de los Impactos que se identificaron para cada uno de los medios:

- Abiótico - Impacto sobre la calidad del aire y Reducción gases efecto invernadero: El Metro funciona con energía limpia.

- Biótico - Impacto cambio en el paisaje: El nuevo paisaje que se va a generar sea amable.
- Socioeconómico: Generación de expectativas y conflictos.

Impactos componente socioeconómico:

- Generación de expectativas y conflictos: Conflictos que pueden surgir por el Proyecto.
- Reconfiguración de la red interinstitucional.
- Afectación a la infraestructura y daños a terceros: Elaboración de actas de vecindad.
- Generación de empleo: en el pico más alto se prevé una contratación de 6 mil personas.
- Cambio en la dinámica del comercio formal: No hay indemnización o compensación por el desarrollo de un proyecto en el Distrito.
- Cambio en la dinámica del comercio informal: No se promueve la actividad, pero se buscan alternativas para las personas que se dedican a está.
- Cambio en la dinámica de ocupación y el valor del suelo: Observatorio frente a cifras contundentes.
- Renovación cultural y urbana: Formulación de la Cultura Metro

Construir un metro de la mano de la gente:

- Programa de información divulgación a la comunidad
- Programa de información divulgación a la comunidad
- Un programa de aprovechamiento del espacio público
- Programa de mano de obra vulnerable
- Programa de inclusión socio laboral
- Programa de sostenibilidad desde la cultura metro

Gestión social: Programa de información y divulgación a comunidades e Instituciones:

- Reuniones de información: Se realizaron siete reuniones de inicio en el mes de mayo. La reunión de avance se llevo a cabo el 24 de agosto en la Alcaldía Mayor. Reuniones de finalización: Se desarrollan en este momento.
- Comités ciudadanos zonales: 8 comités ciudadanos conformados que se reúnen mensualmente. De estos uno está enfocado en el tema de comerciantes por la complejidad presente sobre el corredor. En el primer comité se recopiló información con las comunidades, para lograr una identificación más cercana a las características socioeconómicas y culturales de las comunidades ubicadas en el trazado. En el segundo comité se abordaron temas de urbanismo. De este comité salieron las recomendaciones ciudadanas frente a las características que debe tener el separador en cuanto a mobiliario urbano, iluminación, jardines verticales, zonas seguras, acceso para personas con discapacidad, zonas de cargue y descargue, rejas o cercas en el separador en zonas críticas, entre otras. También se realizó la Postulación de nombres. Tercer comité identificación de impactos y propuestas de medidas de manejo.

Se ha realizado gestión interinstitucional con entidades del orden Distrital y Nacional:

- IPES, FENALCO y Cámara de Comercio
- Secretaria de Cultura
- Secretaria de la Mujer
- Dirección de diversidad sexual
- Ministerio de Cultura e Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura

- Secretaría de Integración Social

Consolidado del procesos:

- 72.000 personas
- Convocatoria predio a predio
- Reuniones comunidades: 33
- Instituciones: 65
- Comités: Cada mes hicimos un encuentro, el último fue un recorrido por las estaciones.
- Reuniones con Alcaldías locales
- Divulgación: Entregamos piezas de información y convocatoria
- Línea de atención 2856715
- PQRS recibidas 571

Consulta presencia comunidades étnicas: no hay presencia y por ende no hay proceso de consulta previa

Beneficios Proyecto Metro:

- Mucho más tiempo libre, proyecto metro generan un ahorro de tiempo – 268 millones horas libres al año
- Velocidad más altas y una distancias más amplias para ahorrar tiempo desplazamientos
- Aporte en medio ambiente, emisiones de particular CO₂ , se optimice
- Ahorro 171.000 toneladas de CO₂
- Sostenibilidad: amigable con el medio ambiente
- Ahorro en 19 millones de galones de combustible al año.
- Reducción de accidentalidad – 778 accidentes menos cada año
- Ahorro tiempo de viaje – el promedio de viaje de la ciudad se reduciría en un 9%
- Ahorro de 15 minutos por desplazamiento
- 27 a 30 minutos, desplazamiento entre el portal de las Américas y autopista norte
- Av. Caracas, redistribución de demanda y mejorar el servicio de los sistemas de transporte masivo

Datos de Contacto Empresa Metro de Bogotá

www.metrodebogota.gov.co

metrobogota@alcaldiabogota.gov.co

Tel. 5553333

INQUIETUDES DE LA COMUNIDAD

Preguntas: Se recogen varias preguntas de predios.

R/ Se da una respuesta general. A partir del lunes 27 noviembre vamos a tener el aplicativo de consulta, con el shif catastral podrán hacer la consulta de su predio. Podrán saber si el predio se requiere o no para el proyecto.

Preguntas: ¿Qué pasara con los comerciantes?

R/ La ley estima unas compensaciones para los propietarios y unos reconocimientos para los arrendatarios. Para los propietarios se reconoce el lucro cesante y daño emergente, se reconoce lo que deja de percibir por su predio si hay alguna actividad económica en este. Para el arrendatario, la ley contempla el pago del trasteo y hasta tres meses de arriendo. Este proceso de reasentamiento, va predio a predio, con el acompañamiento de

un equipo social y jurídico, cada unidad social recibe una visita, un acompañamiento. En esto no están solos, no necesitan contratar un abogado, si ustedes consideran que el avalúo está mal hecho pueden contratar un tercero.

Para las preguntas de predios exactos, se les va contestar en los correos, no se puede dar información que es confidencial a todo el público. Al ser una compra es enajenación voluntaria. No sé cómo funciona el tema tributario, busco la respuesta y la publico en la página web, porque la verdad no la sé.

Pregunta: ¿Cuándo inicia el proceso de compra?

R/ Grupo 1: Ya comenzó, el IDU ya se contacto con los propietarios.

Grupo 2 y 3: Se van a adquirir a partir del 2019.

Al mismo tiempo que avanza la obra se van a adquirir los predios, lo más complicado es la construcción de viaducto y esos predios ya están resueltos.

Pregunta: ¿Por qué bajan los avalúos catastrales?

R/ La Empresa Metro es ajena a ese tema, si tienen dudas es mejor que se acerquen a Castro Distrital. El Distrito cambio la formula de como se hacen los avalúos catastrales, solo les podemos recomendar que se acerquen a Catastro para que le den respuesta, este es un caso general en la ciudad.

Pregunta: ¿Cómo se van a tratar los predios del barrio Armenia, considerado un barrio de conservación?

R/ Nosotros no afectamos BIC, por eso se reacomodaron las estaciones para que no se generen afectaciones a los BIC, por ejemplo lo que paso con el Voto Nacional que se tuvo que reacomodar la estación.

Pregunta: ¿Quién está comprando los predios?

R/ El IDU está encargado de comprar los predios del grupo 1. El Distrito está decidiendo quién compra los predios de los otros grupos, si es el IDU o Metro.

Aclaración: Si alguna persona se identifica como funcionario del Metro para compra de predios, es falso, el IDU se esta contactando directamente con los propietarios y el predio se paga al avalúo comercial.

Pregunta: ¿Cuál será el costo de los tiquetes?

R/ El precio del tiquete será el mismo de Transmilenio, funcionara del mismo modo, será una tarifa equivalente. Es un sistema integrador, el metro recibirá pasajeros del Metro y SITP.

Pregunta: ¿Qué seguridad se contempla para el sistema?

R/ Las estaciones de Metro tienen una zona paga, hay sistemas de cámaras y de comunicación con el puesto central y con los sistemas de seguridad. El sistema Metro va a generar una cultura totalmente diferente, una Bogotá antes y después. No existe los patos, no hay forma de acceder sin pasar por una zona paga, zona controlada y muy segura en el formato que va a manejar Metro.

Pregunta: ¿La estación de la Calle 72, dónde queda?

R/ La estación de la 72, va a funcionar como estación terminal, mientras se hace la ampliación a la 127, después será estación de paso. La estación de Metro va entre la calle 72 y 74, hacía el norte.

Pregunta: ¿Por dónde pasara la ciclo ruta de la Av. Caracas?

R/ Pasara a ambos costados de la Caracas, en el centro ira el Metro, en algunos tramos compartirá el carril mixto.

Pregunta: ¿Cómo son las acometidas eléctricas?

R/ El sistema tiene previsto la alimentación de 3 subestaciones eléctricas ubicadas a lo largo del corredor, exclusivas del sistema, tensión 2, 120 voltios, para evitar que se desmejore el sistema de servicio en la zona

Pregunta: ¿Cómo consultar los Estudios hechos, no están en la página?

R/ Si están, en el portal de Metro, en estudios – documentos.

Cronograma: La fase siguiente a la optimización de estos estudios, son los pliegos para la construcción de la línea. Esta fase incluye la ingeniería de detalle, los riesgos de diseño no los deben asumir las entidades públicas. Eso los debe asumir la empresa constructora, adjudicataria del contrato. Eso no significa que se tengan culminados los estudios para iniciar. Se estarán haciendo obras complementarias.

Pregunta: ¿Cómo acceder al Metro desde el oriente de la Candelaria?

R/ En la estación Centro histórico en la Calle 10.

Pregunta: ¿Quién está haciendo la gerencia del Proyecto y quién soporta la empresa Metro?

R/ Es una empresa de reciente creación, la firma Sysra está encargada del estudio, la supervisión de los contratos FDN, la Empresa Metro es quien recibe los estudios. Hay una gerencia técnica con alta experiencia en transporte.

Pregunta: El corredor de la Caracas es muy angosto para un Metro elevado, no es como las Américas, va a generar oscuridad.

R/ La Av. Caracas tiene el ancho necesario para construir el viaducto y cumple con los 10 mts entre el borde del viaducto y las fachadas aledañas.

Pregunta: ¿Qué pasa con el comercio formal?

R/ El comercio formal tiene todas las ventajas, al desarrollar su actividad de manera formal, no tendrá problemas de tener su información al día, si se compra el predio.

Pregunta: ¿El comercio formal va a tener alguna indemnización por la compra?

R/ La ley no puede indemnizar un daño que no ha causado. Desde las medidas de manejo se propone trabajar en un clúster que permita generar propuestas para trabajar conjuntamente para que sus ventas no bajen. Para el comercio informal se prevé el convenio con el IPES para relocalización.

Aclaración: Perfil vial de la Caracas: Se requiere insertar el perfil vial, el viaducto, los carriles, todo predio que este a una distancia mínima de 10 mts y que interfiera con el proyecto, debe ser gestionado. El espacio no lo hay, pero se genera, a hoy la Caracas no tiene un espacio público de calidad. El viaducto va a tener dispositivos de seguridad.

Pregunta: ¿Cómo van a manejar el tema del vandalismo?

R/ Las columnas son redondas y no cuadradas. A 2 m de altura de cada pila y en las estaciones se va a tener una pintura anti grafitis, vamos a promover el uso concertado con la comunidad, para generar arte en estos espacios.

Aclaración sobre preguntas de Predios:

R/ Es necesario que hagan la consulta con la matrícula inmobiliaria porque cada caso es específico. Estamos trabajando con todas las entidades del Distrito, no vamos a solucionar todos los problemas de la ciudad, pero es la oportunidad de transformar ciudad.

Comentario: Quiero ser voluntarita para multiplicar la información con mis vecinos y conocidos.

Pregunta: En la Av. Caracas hay varias instituciones educativas, ¿qué va pasar con ellas?

R/ A través de la Secretaría de Educación se hizo el acercamiento para tratar este tema. En la estructuración se identificaron las instituciones para evitar una afectación.

ANEXOS:	SI		NO	TIPO DE ANEXO:	CANTIDAD:

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
-	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No.: 002	HORA INICIO: 1:00 p.m.		Hojas: 11
FECHA: 15/11/2017	HORA DE FINALIZACIÓN: 4:00 p.m.		Acta No. 13
PROYECTO: ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ			
ORDEN DEL DÍA			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Este es el Metro de Bogotá 2. Así encontramos el ambiente en Bogotá 3. Con la construcción del Metro tendremos impactos 4. Nuestros planes para atender los impactos 5. El Metro lo construimos de la mano con las comunidades 			
DESARROLLO DE LA REUNIÓN			
<p>El maestro de ceremonias indica en términos generales como se desarrollara la reunión y el procedimiento para las preguntas: a cada persona se le entregara un formato para que escriba la pregunta, al final se recogen y se contestan.</p> <p>Presentación Asistentes:</p> <p>Empresa Metro: David Arteaga Financiera de Desarrollo Nacional: Consortio Metro BOG: Yaddy Ruiz y Leonardo García Interventoría: Diana Cuenca y Alexander Dueña IDU: Jairo García</p> <p>Objetivo de la reunión:</p> <p>Presentar los resultados de la Estructuración Técnica de la Primera Línea del Metro de Bogotá, y resolver las inquietudes de los asistentes.</p>			

- Presentación del Consorcio Metro BOG (SYSTRA e INGETEC).

SYSTRA es una empresa Francesa, líder mundial en Ingeniería de Transporte Público.

INGETEC es una empresa colombiana líder en consultoría. Tiene más de 70 años de experiencia en consultoría y supervisión de proyectos de Ingeniería de gran complejidad en más de 25 países.

- Presentación la interventoría CONSORCIO METRO (SENER e Integral)

SENER Seis décadas ejerciendo la ingeniería de consulta' en el ámbito nacional e internacional con amplia experiencia en proyectos integrales de Transporte urbano

INTEGRAL Experiencia en proyectos similares tales como el diseño e interventoría en Metro de Medellín.

1) Presentación a cargo del Ingeniero Leonardo García.

- La Primea Línea: 2.92 millones de habitantes beneficiados
- 9 localidades de Bogotá beneficiadas
- Beneficio estratos 1, 2 y 3

En el 2030, el 80% de los habitantes de Bogotá vivirá a 1 km de la línea.

El Metro para Bogotá, es:

- El 100% del trazado es en viaducto
- Tiene una longitud de 24 km desde el Patio Taller (Predio el Corzo) hasta la calle 78, incluido ramal técnico y cola de maniobra
- Contará con 33 Km de troncales alimentadoras

A futuro:

- Integración directa con 5 troncales (troncales previstas Av. Boyacá. Av. Cali y Av. 68) Av. Caracas y NQS.
- 15 estaciones y una adicional que se proyecta en la ALO.
- De estas estaciones, 10 estarán integradas a Transmilenio.

Estructuración técnica del Metro:

- El Metro va a ser una línea de 24 km, comienza en Bosa, a 3 km del portal de las Américas, en el predio el Corzo que es del Acueducto.
- El Patio taller se va a construir en el predio El Corzo que tiene 32 hectáreas.
- El Metro sale de la estación Portal de las Américas, va por la Av. Villavicencio, gira al oriente para tomar la Av. Primero de Mayo atravesando la Av. Boyacá, Av. 68 y Cra. 50, toma la NQS, gira a tomar la Calle 8 y Calle 1, luego gira la norte para tomar la Av. Caracas hasta la Calle 72.
- Todo el viaducto es elevado.
- 15 estaciones y una proyectada en lo que sería la ALO.
- 10 estaciones van a estar integradas a Transmilenio.

Edificaciones adicionales: Patio taller y toda la infraestructura adicional como oficinas, talleres, bodegas, entre otros.

Al inicio de la operación:

- 23 trenes en operación
- Frecuencias horas pico entre 3 y 4 minutos
- 1.800 pasajeros en cada tren
- 1 millón de pasajeros al día
- 43 km/h velocidad promedio – uno de los sistemas de Metro más rápido
- 27 minutos y con tiempos de espera más o menos de 31 minutos

Viaducto:

- Puente elevado de 12 a 13 m de altura, entre la zona baja del tablero y el suelo
- Viaducto ligero con el tablero en forma de gran U
- Las pilas tienen forma circular
- Pilas separadas 35 mts
- 24 km de longitud

Sistema Metro pesado

- Trenes de 7 vagones, 5 son tractores y 2 remolques.
- 140 mts la longitud de los trenes
- La longitud estación 150 mts
- 1.800 pasajeros por tren
- 15% de pasajeros sentados – 300 sillas por tren
- Capacidad de abordaje de 40 personas por puerta
- 4 puertas por vagón
- Cumple con todas las normas de accesibilidad
- Son trenes totalmente automáticos
- Tienen la posibilidad de manejarlos manualmente
- Posibilidad de comunicación interna y externa

Seguridad: Tienen todos los sistemas de seguridad, sistema cerrado de cámaras y de comunicación. Se contará también con información corporativa y publicitaria en cada estación.

Puesto central de control y de soporte (PT), es el responsable de viabilizar – optimizar el sistema en horas pico, cuando la demanda sea más de lo previsto se enviarán más trenes.

Estaciones :

- Tiene dos partes: zona de abordaje de los trenes y los módulos de acceso.
- Andenes y puertas de andén.
- Plataforma de abordaje y puntos de atención al ciudadano, edificio de acceso y pasarelas de comunicación entre el edificio y la plataforma.
- Las características en accesibilidad dependen de las necesidades de la estación.
- Fachada en retroceso para generar espacio público suficiente.
- Edificio muy funcional accesibilidad totalmente universal.
- Puertas de seguridad para los andenes.
- Las estaciones contarán con baños públicos.
- El metro estará conectado a 19 km de ciclo rutas con acceso directo a las estaciones.
- Tendrá Ciclo parqueaderos.
- Las estaciones tienen sistema bioclimático.
- Integración con desarrollos urbanísticos.

El Metro es el eje de movilidad de la ciudad, Transmilenio y SITP servirán como alimentadores del sistema.

Que van a encontrar en las estaciones: Ascensores, escaleras, baños públicos, oficinas y espacios técnicos, enfermería y seguridad.

Estación: Se divide en dos partes:

- La zona por donde transita el tren.
- Los módulos de acceso.

Las estaciones están concebidas para ofrecer diversos servicios, como baños, ciclo parqueaderos, oficinas de información, taquillas, entre otras. Cada estación es única, depende de las necesidades de la zona y los usuarios.

Estaciones previstas:

- Portal Américas: Tiene un acceso directo desde la calle, el usuario no tendrá que entrar al Portal de Transmilenio.
- Estación carrera 80: Estaciones simples con dos módulos de acceso.
- Estación calle 43 sur
- Estación Kennedy: Esta ubicada cerca al Hospital de Kennedy.
- Estación Boyacá: Está ubicada al costado occidental, estación de forma triangular, solo hay un módulo con un mezanine. Tendrá conexión con el futuro Transmilenio de la Boyacá
- Estación Av. 68: Esta acoplada sobre la rotonda de la 68 y la Av. Primero de Mayo. Tendrá conexión con el futuro Transmilenio de la 68. Un desarrollo para a futuro posiblemente se conecte con Regiotrans.
- Estación 50: Esta ubicada sobre la rotonda, edificios laterales con pasos deprimidos para acceder a un mezanine.
- Estación NQS: La primera con integración directa a Transmilenio, un módulo al costado oriental más pequeño y el más grande al costado occidental.
- Estación Nariño: Carrera 24 con Calle, la estación tiene dos módulos de acceso.
- Estación Calle 1: Al límite del hospital de la Misericordia termina la estación.
- Estación Calle 12: Estación especial con conexión a Transmilenio.
- Estación Calle 26: Ubicada en Parque central con integración indirecta con Transmilenio, por medio de módulos de acceso.
- Estación Calle 45
- Estación Calle 63
- Estación Calle 72, al norte de la calle 72, es una estación terminal que a futuro con la construcción de la segunda línea será una estación de paso.

En términos de desarrollo vial:

- El viaducto se tiene previsto que vaya por el separador.
- Se reconfiguran los perfiles viales de las vías por donde pro de los cambios.
- Zona Gibraltar: 50 m de ancho el viaducto, va por el costado sur.
- Calle 43 sur: El canal será canalizado y soterrado. Es el único tramo donde el trazado no va por el separador, va por el costado sur de la vía.
- Av. Villavicencio: 40 mts de ancho, carriles y espacio públicos.
- Av. Primero de Mayo: 40 mts ancho y 2 carriles sentido.
- Calle 8: Con 29 mts, se da la reducción de dos carriles mixtos a uno, se restringe el servicio público por esta vía.
- Av. Caracas (entre calle 1 y Calle 26): 38,1 mts y 41 mts donde no hay estación Transmilenio.

- Av. Caracas (entre la Calle 26 y la calle 78): 40 mts, los carriles Transmilenio y un solo carril mixto.

Desarrollo Urbanístico/ Paisajismo:

- 8 unidades o zonas dependiendo de las necesidades y desarrollo urbanístico
- Intervención paisajística 500 mts al costado del viaducto
- Desarrollo urbanístico de la ciudad
- Arborización, ciclo rutas y espacios viales
- Unas mejoras en cada zona y localidad

La Av. 68 tiene un desarrollo urbanístico diferente, teniendo en cuenta la futura estación de la troncal de Transmilenio por esta vía.

Plan de obras: 5 años de obras.

- Seis grandes sectores para el desarrollo de las obras.
- 6 vigas lanzadoras encargadas de montar el tablero, que estarán trabajando en línea, construyendo vigas y montándolas.
- Cimentación y construcción de las pilas.

Esquema de construcción:

- Impacto vial en zona de trabajo: Un carril para el transporte público y zona central para construcción de cimentación y construcción de las pilas.
- No hay reducción del transporte público.
- Dos carriles activos y obras en el centro de la vía.
- Se garantizará que el transporte público seguirá transitando por la vía.
- El transporte privado se desviado 500 mts del eje vial, 5 cuadras de desvío pero siempre para volver al eje vial.

Cronograma

- 2017: Factibilidad
- 2017 – 2018: Adquisición predios tipo 1 (Afectados por las curvas del metro)
- 2018: Adjudicación del contrato, etapa de Pre construcción (traslado de redes, geotécnica, patio taller, entre otros)
- 2019 - 2020: Inicio de la obra y adquisición predial grupo 2 y 3
- 2022 - 2023: Primera parte de la línea funcionando.
- 2024: Inicio de operación

Empresa Metro: Temas prediales.

El propósito es reducir las incertidumbres y organizarse a futuro.

A partir del 27 noviembre, en la página de la empresa Metro de Bogotá, los propietarios de predios ubicados cerca al trazado de la PLMB, podrán consultar si su predio hace parte de la zona de intervención, esto se podrá hacer con el ship catastral o la matrícula inmobiliaria, pueden saber en qué momento se hará el proceso de adquisición. No se puede consultar por dirección, para evitar que un tercero acceda a esta información que es privada.

Existen tres tipos de predios:

1. Predios afectados por las curvas del viaducto.
2. Predios para estaciones.
3. Predios para renovación urbana.

- Los propietarios de los predios tipo 1, ya fueron informados por el IDU, en el 2018 se terminara el proceso de compra y reasentamiento.
- Compra de predios estaciones y espacio público, empezaran en el 2019.
- El aplicativo de consulta va a funcionar las 24 horas del día.

IDU: Dirección técnica de predios.

Inicio la etapa de compra de predio afectados por curvas, son 129 predios en total.

- 1) Registro topográfico para establecer el área del predio
- 2) Estudio de títulos.
- 3) Censo socioeconómico de las personas que van a ser afectadas.
- 4) El avalúo que lo realiza catastro en base a la documentación entregada por los propietarios y en base a una visita.

Propietarios: Lucro Cesante y daño emergente.

Arrendatarios: Factor de pérdida de ingresos y factor de traslado (dinero para el traslado del negocio o vivienda)

Compensaciones:

- Censo de propietarios y arrendatarios.
- Reasentamiento de la población afectada: asesoría social y jurídica.

Las leyes colombianas vigentes, exigen que los predios se deban adquirir en el valor comercial y no catastral. Los predios sobre la Av. Primero de Mayo implicados por curvas, ya fueron contactados por el IDU y están en el estudio de títulos.

En el aplicativo de consulta:

- Si el predio no se requiere para ninguna actividad le va a salir una información que indica que su predio no va a ser adquirido para el Proyecto.
- Si el predio se requiere, el sistema les va a generar la información del proceso que debe seguir.

No se publican listados, no se puede consultar con la dirección del predio porque esta información es privada y para que nadie más tenga acceso a esta, solo el propietario.

Generalidades:

Labor de peritaje y estudio de títulos.

Propietarios serán beneficiados con un proceso de reasentamiento que contara con acompañamiento social y jurídico.

En la zona de intervención no hay ningún bien de interés cultural.

2. Así encontramos el ambiente en Bogotá

Componente ambiental: Se hace la presentación del EIA y los estudios ambientales asociados a este.

- Generalidades (Antecedentes y Metodología)
- Legislación aplicable
- Descripción del Proyecto
- Caracterización del área de influencia del Proyecto
- Línea base ambiental: Medio Físico, Biótico y Socioeconómico
- Zonificación ambiental

- Demanda, uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales
- Evaluación ambiental
- Zonificación de manejo ambiental del Proyecto
- Plan de manejo ambiental (Medidas de prevención, corrección, compensación y mitigación de los impactos ambientales)
- Programa de monitoreo y seguimiento del Proyecto
- Seguridad y salud en el trabajo (Se debe aplicar durante la etapa de construcción)

Qué estudios se han realizado:

- Calidad del aire Se hizo monitoreo durante 18 días continuos, en 18 puntos de monitoreo.
- Ruido: Se hicieron monitorios durante dos días seguidos (de día y noche).
- Cuerpos de agua: Se han monitoreado las fuentes de agua principales que se cruzan con el proyecto como el Canal Cundinamarca, el Arzobispo y el Fucha. Se hicieron pruebas en parámetros físicos y químicos. También se hicieron pruebas y medición de pozos subterráneos, algunos existentes y otros hechos para el Estudio.
- Inventario forestal: Se realizó a lo largo del corredor y se identificaron 3.229 individuos, con esta identificación se puede proceder a gestionar los permisos de aprovechamiento forestal. Se identificaron nueve especies forestales, de estas 4 tienen veda, como son el roble, pino romeron, palma de cera y nogal. Se identificaron las coberturas vegetales sobre el corredor a partir de fotografías satelitales.
- Para la identificación de avifauna, se monitorearon 10 unidades arbóreas identificadas sobre el corredor.

Como parte del Estudio se ha realizado una gestión interinstitucional, en la que varios actores se han vinculado al estudio, como son: Secretaria Distrital de Ambiente (SDA), Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), Corporación Autónoma Regional (CAR), IDIGER e IDEAM.

Resultados del Estudio de Impacto Ambiental

Material particulado: Patio taller, villa blanca y hospitales ya están superando la norma
 Ruido: Mayor ruido sobre la Caracas, Portal Américas (80 decibeles) y zona hospitales.
 Inventario forestal y paisajismo: Se inventariaron 3.229 árboles, se van conservar 1.781 árboles.
 Especies que se van a encontrar a lo largo del trazado: Falso pimienta, romeron, entre otras.
 Presentan esquema de cómo se presentara la arborización a lo largo del viaducto.

Cada estación va a tener su propio diseño paisajístico y la implementación arbórea.

3. Con la construcción del Metro tendremos impactos y 4. Nuestros planes para atender los impactos.

Definición del proyecto: Ubicación de las estaciones, evitar la afectación predial, patio taller y obras complementarios.

Estudio de impacto ambiental: Instrumento para tomar decisiones a partir de un diagnóstico del componente abiótico, biótico y social

- Definir el área de influencia, hasta donde llegan los impactos.
- Caracterizar el área de influencia.
- Identificación y evaluación de impactos.
- Formulación de medidas de manejo (Mitigación, compensación y corrección).
- Pliegos para la construcción.

Algunos de los Impactos que se identificaron para cada uno de los medios:

- Abiótico - Impacto sobre la calidad del aire y Reducción gases efecto invernadero: El Metro funciona con energía limpia.
- Biótico - Impacto cambio en el paisaje: El nuevo paisaje que se va a generar sea amable.
- Socioeconómico: Generación de expectativas y conflictos.

Impactos componente socioeconómico:

- Generación de expectativas y conflictos: Conflictos que pueden surgir por el Proyecto.
- Reconfiguración de la red interinstitucional.
- Afectación a la infraestructura y daños a terceros: Elaboración de actas de vecindad.
- Generación de empleo: en el pico más alto se prevé una contratación de 6 mil personas.
- Cambio en la dinámica del comercio formal: No hay indemnización o compensación por el desarrollo de un proyecto en el Distrito.
- Cambio en la dinámica del comercio informal: No se promueve la actividad, pero se buscan alternativas para las personas que se dedican a está.
- Cambio en la dinámica de ocupación y el valor del suelo: Observatorio frente a cifras contundentes.
- Renovación cultural y urbana: Formulación de la Cultura Metro

Construir un metro de la mano de la gente:

- Programa de información divulgación a la comunidad
- Programa de información divulgación a la comunidad
- Un programa de aprovechamiento del espacio público
- Programa de mano de obra vulnerable
- Programa de inclusión socio laboral
- Programa de sostenibilidad desde la cultura metro

Gestión social: Programa de información y divulgación a comunidades e Instituciones:

- Reuniones de información: Se realizaron siete reuniones de inicio en el mes de mayo. La reunión de avance se llevo a cabo el 24 de agosto en la Alcaldía Mayor. Reuniones de finalización: Se desarrollan en este momento.
- Comités ciudadanos zonales: 8 comités ciudadanos conformados que se reúnen mensualmente. De estos uno está enfocado en el tema de comerciantes por la complejidad presente sobre el corredor. En el primer comité se recopiló información con las comunidades, para lograr una identificación más cercana a las características socioeconómicas y culturales de las comunidades ubicadas en el trazado. En el segundo comité se abordaron temas de urbanismo. De este comité salieron las recomendaciones ciudadanas frente a las características que debe tener el separador en cuanto a mobiliario urbano, iluminación, jardines verticales, zonas seguras, acceso para personas con discapacidad, zonas de cargue y descargue, rejas o cercas en el separador en zonas críticas, entre otras. También se realizó la Postulación de nombres. Tercer comité identificación de impactos y propuestas de medidas de manejo.

Se ha realizado gestión interinstitucional con entidades del orden Distrital y Nacional:

- IPES, FENALCO y Cámara de Comercio
- Secretaria de Cultura

- Secretaría de la Mujer
- Dirección de diversidad sexual
- Ministerio de Cultura e Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura
- Secretaría de Integración Social

Consolidado del procesos:

- 72.000 personas
- Convocatoria predio a predio
- Reuniones comunidades: 33
- Instituciones: 65
- Comités: Cada mes hicimos un encuentro, el último fue un recorrido por las estaciones.
- Reuniones con Alcaldías locales
- Divulgación: Entregamos piezas de información y convocatoria
- Línea de atención 2856715
- PQRS recibidas 571

Consulta presencia comunidades étnicas: no hay presencia y por ende no hay proceso de consulta previa

Beneficios Proyecto Metro:

- Mucho más tiempo libre, proyecto metro generan un ahorro de tiempo – 268 millones horas libres al año
- Velocidad más altas y una distancias más amplias para ahorrar tiempo desplazamientos
- Aporte en medio ambiente, emisiones de particular CO₂ , se optimice
- Ahorro 171.000 toneladas de CO₂
- Sostenibilidad: amigable con el medio ambiente
- Ahorro en 19 millones de galones de combustible al año.
- Reducción de accidentalidad – 778 accidentes menos cada año
- Ahorro tiempo de viaje – el promedio de viaje de la ciudad se reduciría en un 9%
- Ahorro de 15 minutos por desplazamiento
- 27 a 30 minutos, desplazamiento entre el portal de las Américas y autopista norte
- Av. Caracas, redistribución de demanda y mejorar el servicio de los sistemas de transporte masivo

Datos de Contacto Empresa Metro de Bogotá

www.metrodebogota.gov.co

metrobogota@alcaldiabogota.gov.co

Tel. 5553333

INQUIETUDES DE LA COMUNIDAD

Pregunta: ¿El Compensar de la Primero de Mayo se va a ver afectado?
R/ El Compensar no va a ser afectado.

Pregunta: ¿Sobre la Av. Villavicencio cuántos predios van a ser afectados? ¿Cuántos metros van a comprar, la

manzana completa?

R/ No se pueden dejar culatas, la idea es hacer un proceso de renovación urbana completo. Los predios del tipo 1 ya fueron notificados, sino fueron notificados no hacen parte del grupo 1.

Pregunta: ¿Cómo van a garantizar la actividad comercial, si incluso los predios se han desvalorizado?

R/ Se han planteando estrategias para que no se disminuya la actividad comercial durante el tiempo que duren las obras.

Pregunta: ¿Cuál será el costo de los tiquetes?

R/ El precio del tiquete será el mismo de Transmilenio, funcionara del mismo modo, será una tarifa equivalente. Es un sistema integrador, el metro recibirá pasajeros del Metro y SITP.

Pregunta: ¿Cómo se van a evitar los grafitis?

R/ Las columnas son redondas y no cuadradas. A 2 m de altura de cada pila y estaciones, va a tener una pintura anti grafitis, vamos a promover el uso concertado con la comunidad para generar arte.

Pregunta: ¿La bomba de la Boyacá se va afectar?

R/ La bomba no va a ser afectada. El tema de las estaciones de servicio es directamente con la Secretaria de Ambiente.

Pregunta: ¿El canal quedara habilitado?

R/ AV. Ciudad Cali hasta el canal Cundinamarca será canalizado y dará paso a la infraestructura del Metro, ciclo ruta, entre otras.

Pregunta: ¿Cómo se accederá desde Plaza de las Américas a la estación?

R/ Plaza de las Américas estará conectado por el espacio público, tendrán que desplazarse hasta el acceso de la Boyacá.

Se aclara: El avalúo catastral lo hace catastro, se hace un censo, catastro hace el avalúo y el IDU hace la oferta. Los predios de esta fase ya fueron contactados. Los predios del grupo 2 y 3 serán adquiridos en el 2019.

Para claridad sobre los predios: los invitamos a que consulten el aplicativo en la página del Metro a partir del 27 de noviembre.

El proceso que adelanta el IDU en la actualidad es para los predios del grupo 1 que ya están identificados. El IDU hace el contacto predio a predio.

Pregunta: ¿Van a dar indemnizaciones a los trabajadores o comerciantes que están ubicados en zonas aledañas?

R/ El Distrito no hace ese tipo de indemnizaciones.

Pregunta: ¿El puente de la Cali se va a afectar?

R/ No se va a tumbar ningún puente, el único puente que se va a rehacer es el del Av. 68.

Se repite el tema del aplicativo en el que se puede consultar si el predio va a ser afectado por el Metro.

COMPROMISOS ADQUIRIDOS					
COMPROMISO	RESPONSABLE			FECHA DE CUMPLIMIENTO	
FIRMAS					
NOMBRE	ENTIDAD/CARGO			FIRMA	
Diana Yubely Cuencas	Interventoria				
Sandra Grooc	Mefro de Bogotá				
Alexander Duenas C	Integral/Coord				
yoddy Ruiz	CONSEJO METRO BOG ESP. JUC-9				
ELABORÓ		RESPONSABLE		APROBÓ	
NOMBRE		Diana Patricia Velásquez			
CARGO		Prof Social.			
FIRMA					
ANEXOS:		SI	NO	TIPO DE ANEXO:	CANTIDAD:

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
-	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No. 002	HORA INICIO: 10:00 a.m.		Hojas: 13
FECHA: 16/11/2017	HORA DE FINALIZACIÓN: 11:50 a.m.		Acta No.14
PROYECTO: ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTA			
ORDEN DEL DÍA			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Este es el Metro de Bogotá 2. Así encontramos el ambiente en Bogotá 3. Con la construcción del Metro tendremos impactos 4. Nuestros planes para atender los impactos 5. El Metro lo construimos de la mano con las comunidades 			
DESARROLLO DE LA REUNIÓN			
<p>El maestro de ceremonias indica en términos generales como se desarrollara la reunión y el procedimiento para las preguntas: a cada persona se le entregara un formato para que escriba la pregunta, al final se recogen y se contestan.</p> <p>Presentación Asistentes:</p> <p>Empresa Metro: Sandra Gracia Consortio Metro BOG: Yaddy Ruiz y Leonardo García Interventoría: Diana Cuenca y Alexander Dueñas IDU: Jairo García</p> <p>El maestro de ceremonias indica en términos generales como se desarrollara la reunión y el procedimiento para las preguntas, a cada persona que lo solicite se le entregara un formato para que escriba la pregunta o preguntas, al final se recogen y se contestan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Presentación del Consortio Metro BOG (SYSTRA e INGETEC). 			

SYSTRA es una empresa Francesa, líder mundial en Ingeniería de Transporte Público.

INGETEC es una empresa colombiana líder en consultoría. Tiene más de 70 años de experiencia en consultoría y supervisión de proyectos de Ingeniería de gran complejidad en más de 25 países.

- Presentación la interventoría CONSORCIO METRO (SENER e Integral)

SENER Seis décadas ejerciendo la ingeniería de consulta' en el ámbito nacional e internacional con amplia experiencia en proyectos integrales de Transporte urbano

INTEGRAL Experiencia en proyectos similares tales como el diseño e interventoría en Metro de Medellín.

1) Presentación a cargo del Ingeniero Leonardo García.

- La Primea Línea: 2.92 millones de habitantes beneficiados
- 9 localidades de Bogotá beneficiadas
- Beneficio estratos 1, 2 y 3

En el 2030, el 80% de los habitantes de Bogotá vivirá a 1 km de la línea.

El Metro para Bogotá, es:

- El 100% del trazado es en viaducto
- Tiene una longitud de 24 km desde el Patio Taller (Predio el Corzo) hasta la calle 78, incluido ramal técnico y cola de maniobra
- Contará con 33 Km de troncales alimentadoras

A futuro:

- Integración directa con 5 troncales (troncales previstas Av. Boyacá. Av. Cali y Av. 68) Av. Caracas y NQS.
- 15 estaciones y una adicional que se proyecta en la ALO.
- De estas estaciones, 10 estarán integradas a Transmilenio.

Estructuración técnica del Metro:

- El Metro va a ser una línea de 24 km, comienza en Bosa, a 3 km del portal de las Américas, en el predio el Corzo que es del Acueducto.
- El Patio taller se va a construir en el predio El Corzo que tiene 32 hectáreas.
- El Metro sale de la estación Portal de las Américas, va por la Av. Villavicencio, gira al oriente para tomar la Av. Primero de Mayo atravesando la Av. Boyacá, Av. 68 y Cra. 50, toma la NQS, gira a tomar la Calle 8 y Calle 1, luego gira la norte para tomar la Av. Caracas hasta la Calle 72.
- Todo el viaducto es elevado.
- 15 estaciones y una proyectada en lo que sería la ALO.
- 10 estaciones van a estar integradas a Transmilenio.

Edificaciones adicionales: Patio taller y toda la infraestructura adicional como oficinas, talleres, bodegas, entre otros.

Al inicio de la operación:

- 23 trenes en operación
- Frecuencias horas pico entre 3 y 4 minutos

- 1.800 pasajeros en cada tren
- 1 millón de pasajeros al día
- 43 km/h velocidad promedio – uno de los sistemas de Metro más rápido
- 27 minutos y con tiempos de espera más o menos de 31 minutos

Viaducto:

- Puente elevado de 12 a 13 m de altura, entre la zona baja del tablero y el suelo
- Viaducto ligero con el tablero en forma de gran U
- Las pilas tienen forma circular
- Pilas separadas 35 mts
- 24 km de longitud

Sistema Metro pesado

- Trenes de 7 vagones, 5 son tractores y 2 remolques.
- 140 mts la longitud de los trenes
- La longitud estación 150 mts
- 1.800 pasajeros por tren
- 15% de pasajeros sentados – 300 sillas por tren
- Capacidad de abordaje de 40 personas por puerta
- 4 puertas por vagón
- Cumple con todas las normas de accesibilidad
- Son trenes totalmente automáticos
- Tienen la posibilidad de manejarlos manualmente
- Posibilidad de comunicación interna y externa

Seguridad: Tienen todos los sistemas de seguridad, sistema cerrado de cámaras y de comunicación. Se contará también con información corporativa y publicitaria en cada estación.

Puesto central de control y de soporte (PT), es el responsable de viabilizar – optimizar el sistema en horas pico, cuando la demanda sea más de lo previsto se enviarán más trenes.

Estaciones :

- Tiene dos partes: zona de abordaje de los trenes y los módulos de acceso.
- Andenes y puertas de andén.
- Plataforma de abordaje y puntos de atención al ciudadano, edificio de acceso y pasarelas de comunicación entre el edificio y la plataforma.
- Las características en accesibilidad dependen de las necesidades de la estación.
- Fachada en retroceso para generar espacio público suficiente.
- Edificio muy funcional accesibilidad totalmente universal.
- Puertas de seguridad para los andenes.
- Las estaciones contarán con baños públicos.
- El metro estará conectado a 19 km de ciclo rutas con acceso directo a las estaciones.
- Tendrá Ciclo parqueaderos.
- Las estaciones tienen sistema bioclimático.
- Integración con desarrollos urbanísticos.

El Metro es el eje de movilidad de la ciudad, Transmilenio y SITP servirán como alimentadores del sistema.

Que van a encontrar en las estaciones: Ascensores, escaleras, baños públicos, oficinas y espacios técnicos, enfermería y seguridad.

Estación: Se divide en dos partes:

- La zona por donde transita el tren.
- Los módulos de acceso.

Las estaciones están concebidas para ofrecer diversos servicios, como baños, ciclo parqueaderos, oficinas de información, taquillas, entre otras. Cada estación es única, depende de las necesidades de la zona y los usuarios.

Estaciones previstas:

- Portal Américas: Tiene un acceso directo desde la calle, el usuario no tendrá que entrar al Portal de Transmilenio.
- Estación carrera 80: Estaciones simples con dos módulos de acceso.
- Estación calle 43 sur
- Estación Kennedy: Esta ubicada cerca al Hospital de Kennedy.
- Estación Boyacá: Está ubicada al costado occidental, estación de forma triangular, solo hay un módulo con un mezanine. Tendrá conexión con el futuro Transmilenio de la Boyacá
- Estación Av. 68: Esta acoplada sobre la rotonda de la 68 y la Av. Primero de Mayo. Tendrá conexión con el futuro Transmilenio de la 68. Un desarrollo para a futuro posiblemente se conecte con Regiotrans.
- Estación 50: Esta ubicada sobre la rotonda, edificios laterales con pasos deprimidos para acceder a un mezanine.
- Estación NQS: La primera con integración directa a Transmilenio, un módulo al costado oriental más pequeño y el más grande al costado occidental.
- Estación Nariño: Carrera 24 con Calle, la estación tiene dos módulos de acceso.
- Estación Calle 1: Al límite del hospital de la Misericordia termina la estación.
- Estación Calle 12: Estación especial con conexión a Transmilenio.
- Estación Calle 26: Ubicada en Parque central con integración indirecta con Transmilenio, por medio de módulos de acceso.
- Estación Calle 45
- Estación Calle 63
- Estación Calle 72, al norte de la calle 72, es una estación terminal que a futuro con la construcción de la segunda línea será una estación de paso.

En términos de desarrollo vial:

- El viaducto se tiene previsto que vaya por el separador.
 - Se reconfiguran los perfiles viales de las vías por donde pro de los cambios.
-
- Zona Gibraltar: 50 m de ancho el viaducto, va por el costado sur.
 - Calle 43 sur: El canal será canalizado y soterrado. Es el único tramo donde el trazado no va por el separador, va por el costado sur de la vía.
 - Av. Villavicencio: 40 mts de ancho, carriles y espacio públicos.
 - Av. Primero de Mayo: 40 mts ancho y 2 carriles sentido.
 - Calle 8: Con 29 mts, se da la reducción de dos carriles mixtos a uno, se restringe el servicio público por esta vía.
 - Av. Caracas (entre calle 1 y Calle 26): 38,1 mts y 41 mts donde no hay estación Transmilenio.
 - Av. Caracas (entre la Calle 26 y la calle 78): 40 mts, los carriles Transmilenio y un solo carril mixto.

Desarrollo Urbanístico/ Paisajismo:

- 8 unidades o zonas dependiendo de las necesidades y desarrollo urbanístico
- Intervención paisajística 500 mts al costado del viaducto
- Desarrollo urbanístico de la ciudad
- Arborización, ciclo rutas y espacios viales
- Unas mejoras en cada zona y localidad

La Av. 68 tiene un desarrollo urbanístico diferente, teniendo en cuenta la futura estación de la troncal de Transmilenio por esta vía.

Plan de obras: 5 años de obras.

- Seis grandes sectores para el desarrollo de las obras.
- 6 vigas lanzadoras encargadas de montar el tablero, que estarán trabajando en línea, construyendo vigas y montándolas.
- Cimentación y construcción de las pilas.

Esquema de construcción:

- Impacto vial en zona de trabajo: Un carril para el transporte público y zona central para construcción de cimentación y construcción de las pilas.
- No hay reducción del transporte público.
- Dos carriles activos y obras en el centro de la vía.
- Se garantizará que el transporte público seguirá transitando por la vía.
- El transporte privado se desviado 500 mts del eje vial, 5 cuadras de desvío pero siempre para volver al eje vial.

Cronograma

- 2017: Factibilidad
- 2017 – 2018: Adquisición predios tipo 1 (Afectados por las curvas del metro)
- 2018: Adjudicación del contrato, etapa de Pre construcción (traslado de redes, geotécnica, patio taller, entre otros)
- 2019 - 2020: Inicio de la obra y adquisición predial grupo 2 y 3
- 2022 - 2023: Primera parte de la línea funcionando.
- 2024: Inicio de operación

Empresa Metro: Temas prediales.

El propósito es reducir las incertidumbres y organizarse a futuro.

A partir del 27 noviembre, en la página de la empresa Metro de Bogotá, los propietarios de predios ubicados cerca al trazado de la PLMB, podrán consultar si su predio hace parte de la zona de intervención, esto se podrá hacer con el ship catastral o la matrícula inmobiliaria, pueden saber en qué momento se hará el proceso de adquisición. No se puede consultar por dirección, para evitar que un tercero acceda a esta información que es privada.

Existen tres tipos de predios:

1. Predios afectados por las curvas del viaducto.
 2. Predios para estaciones.
 3. Predios para renovación urbana.
- Los propietarios de los predios tipo 1, ya fueron informados por el IDU, en el 2018 se terminara el proceso de compra y reasentamiento.
 - Compra de predios estaciones y espacio público, empezaran en el 2019.

- El aplicativo de consulta va a funcionar las 24 horas del día.

IDU: Dirección técnica de predios.

Inicio la etapa de compra de predio afectados por curvas, son 129 predios en total.

- 1) Registro topográfico para establecer el área del predio
- 2) Estudio de títulos.
- 3) Censo socioeconómico de las personas que van a ser afectadas.
- 4) El avalúo que lo realiza catastro en base a la documentación entregada por los propietarios y en base a una visita.

Propietarios: Lucro Cesante y daño emergente.

Arrendatarios: Factor de pérdida de ingresos y factor de traslado (dinero para el traslado del negocio o vivienda)

Compensaciones:

- Censo de propietarios y arrendatarios.
- Reasentamiento de la población afectada: asesoría social y jurídica.

Las leyes colombianas vigentes, exigen que los predios se deban adquirir en el valor comercial y no catastral. Los predios sobre la Av. Primero de Mayo implicados por curvas, ya fueron contactados por el IDU y están en el estudio de títulos.

En el aplicativo de consulta:

- Si el predio no se requiere para ninguna actividad le va a salir una información que indica que su predio no va a ser adquirido para el Proyecto.
- Si el predio se requiere, el sistema les va a generar la información del proceso que debe seguir.

No se publican listados, no se puede consultar con la dirección del predio porque esta información es privada y para que nadie más tenga acceso a esta, solo el propietario.

Generalidades:

Labor de peritaje y estudio de títulos.

Propietarios serán beneficiados con un proceso de reasentamiento que contara con acompañamiento social y jurídico.

En la zona de intervención no hay ningún bien de interés cultural.

2. Así encontramos el ambiente en Bogotá

Componente ambiental: Se hace la presentación del EIA y los estudios ambientales asociados a este.

- Generalidades (Antecedentes y Metodología)
- Legislación aplicable
- Descripción del Proyecto
- Caracterización del área de influencia del Proyecto
- Línea base ambiental: Medio Físico, Biótico y Socioeconómico
- Zonificación ambiental
- Demanda, uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales
- Evaluación ambiental
- Zonificación de manejo ambiental del Proyecto

- Plan de manejo ambiental (Medidas de prevención, corrección, compensación y mitigación de los impactos ambientales)
- Programa de monitoreo y seguimiento del Proyecto
- Seguridad y salud en el trabajo (Se debe aplicar durante la etapa de construcción)

Qué estudios se han realizado:

- Calidad del aire Se hizo monitoreo durante 18 días continuos, en 18 puntos de monitoreo.
- Ruido: Se hicieron monitorios durante dos días seguidos (de día y noche).
- Cuerpos de agua: Se han monitoreado las fuentes de agua principales que se cruzan con el proyecto como el Canal Cundinamarca, el Arzobispo y el Fucha. Se hicieron pruebas en parámetros físicos y químicos. También se hicieron pruebas y medición de pozos subterráneos, algunos existentes y otros hechos para el Estudio.
Inventario forestal: Se realizó a lo largo del corredor y se identificaron 3.229 individuos, con esta identificación se puede proceder a gestionar los permisos de aprovechamiento forestal. Se identificaron nueve especies forestales, de estas 4 tienen veda, como son el roble, pino romeron, palma de cera y nogal. Se identificaron las coberturas vegetales sobre el corredor a partir de fotografías satelitales.
- Para la identificación de avifauna, se monitorearon 10 unidades arbóreas identificadas sobre el corredor.

Como parte del Estudio se ha realizado una gestión interinstitucional, en la que varios actores se han vinculado al estudio, como son: Secretaria Distrital de Ambiente (SDA), Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), Corporación Autónoma Regional (CAR), IDIGER e IDEAM.

Resultados del Estudio de Impacto Ambiental

Material particulado: Patio taller, villa blanca y hospitales ya están superando la norma

Ruido: Mayor ruido sobre la Caracas, Portal Américas (80 decibeles) y zona hospitales.

Inventario forestal y paisajismo: Se inventariaron 3.229 árboles, se van conservar 1.781 árboles.

Especies que se van a encontrar a lo largo del trazado: Falso pimiento, romeron, entre otras.

Presentan esquema de cómo se presentara la arborización a lo largo del viaducto.

Cada estación va a tener su propio diseño paisajístico y la implementación arbórea.

3. Con la construcción del Metro tendremos impactos y 4. Nuestros planes para atender los impactos.

Definición del proyecto: Ubicación de las estaciones, evitar la afectación predial, patio taller y obras complementarios.

Estudio de impacto ambiental: Instrumento para tomar decisiones a partir de un diagnóstico del componente abiótico, biótico y social

- Definir el área de influencia, hasta donde llegan los impactos.
- Caracterizar el área de influencia.
- Identificación y evaluación de impactos.
- Formulación de medidas de manejo (Mitigación, compensación y corrección).
- Pliegos para la construcción.

Algunos de los Impactos que se identificaron para cada uno de los medios:

- Abiótico - Impacto sobre la calidad del aire y Reducción gases efecto invernadero: El Metro funciona con energía limpia.

- Biótico - Impacto cambio en el paisaje: El nuevo paisaje que se va a generar sea amable.
- Socioeconómico: Generación de expectativas y conflictos.

Impactos componente socioeconómico:

- Generación de expectativas y conflictos: Conflictos que pueden surgir por el Proyecto.
- Reconfiguración de la red interinstitucional.
- Afectación a la infraestructura y daños a terceros: Elaboración de actas de vecindad.
- Generación de empleo: en el pico más alto se prevé una contratación de 6 mil personas.
- Cambio en la dinámica del comercio formal: No hay indemnización o compensación por el desarrollo de un proyecto en el Distrito.
- Cambio en la dinámica del comercio informal: No se promueve la actividad, pero se buscan alternativas para las personas que se dedican a está.
- Cambio en la dinámica de ocupación y el valor del suelo: Observatorio frente a cifras contundentes.
- Renovación cultural y urbana: Formulación de la Cultura Metro

Construir un metro de la mano de la gente:

- Programa de información divulgación a la comunidad
- Programa de información divulgación a la comunidad
- Un programa de aprovechamiento del espacio público
- Programa de mano de obra vulnerable
- Programa de inclusión socio laboral
- Programa de sostenibilidad desde la cultura metro

Gestión social: Programa de información y divulgación a comunidades e Instituciones:

- Reuniones de información: Se realizaron siete reuniones de inicio en el mes de mayo. La reunión de avance se llevo a cabo el 24 de agosto en la Alcaldía Mayor. Reuniones de finalización: Se desarrollan en este momento.
- Comités ciudadanos zonales: 8 comités ciudadanos conformados que se reúnen mensualmente. De estos uno está enfocado en el tema de comerciantes por la complejidad presente sobre el corredor. En el primer comité se recopiló información con las comunidades, para lograr una identificación más cercana a las características socioeconómicas y culturales de las comunidades ubicadas en el trazado. En el segundo comité se abordaron temas de urbanismo. De este comité salieron las recomendaciones ciudadanas frente a las características que debe tener el separador en cuanto a mobiliario urbano, iluminación, jardines verticales, zonas seguras, acceso para personas con discapacidad, zonas de cargue y descargue, rejas o cercas en el separador en zonas críticas, entre otras. También se realizó la Postulación de nombres. Tercer comité identificación de impactos y propuestas de medidas de manejo.

Se ha realizado gestión interinstitucional con entidades del orden Distrital y Nacional:

- IPES, FENALCO y Cámara de Comercio
- Secretaría de Cultura
- Secretaría de la Mujer
- Dirección de diversidad sexual
- Ministerio de Cultura e Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura
- Secretaría de Integración Social

Consolidado del procesos:

- 72.000 personas
- Convocatoria predio a predio
- Reuniones comunidades: 33
- Instituciones: 65
- Comités: Cada mes hicimos un encuentro, el último fue un recorrido por las estaciones.
- Reuniones con Alcaldías locales
- Divulgación: Entregamos piezas de información y convocatoria
- Línea de atención 2856715
- PQRS recibidas 571

Consulta presencia comunidades étnicas: no hay presencia y por ende no hay proceso de consulta previa

Beneficios Proyecto Metro:

- Mucho más tiempo libre, proyecto metro generan un ahorro de tiempo – 268 millones horas libres al año
- Velocidad más altas y una distancias más amplias para ahorrar tiempo desplazamientos
- Aporte en medio ambiente, emisiones de particular CO₂, se optimice
- Ahorro 171.000 toneladas de CO₂
- Sostenibilidad: amigable con el medio ambiente
- Ahorro en 19 millones de galones de combustible al año.
- Reducción de accidentalidad – 778 accidentes menos cada año
- Ahorro tiempo de viaje – el promedio de viaje de la ciudad se reduciría en un 9%
- Ahorro de 15 minutos por desplazamiento
- 27 a 30 minutos, desplazamiento entre el portal de las Américas y autopista norte
- Av. Caracas, redistribución de demanda y mejorar el servicio de los sistemas de transporte masivo

Datos de Contacto Empresa Metro de Bogotá

www.metrodebogota.gov.co

metrobogota@alcaldiabogota.gov.co

Tel. 5553333

INQUIETUDES DE LA COMUNIDAD

Pregunta: ¿Tendrán pólizas en caso de que se presenten afectaciones sobre las viviendas?

R/ Todos los proyectos y obras de infraestructura que se realizan en la ciudad tienen cubrimiento de pólizas de responsabilidad.

Preguntas: Se agrupan todas las preguntas prediales para dar una respuesta general.

R/ La información de predios no se puede dar de manera masiva. A partir del 27 de noviembre estará en funcionamiento el aplicativo de consulta en la página de la Empresa Metro, allí como se indico inicialmente pueden consultar si su predio esta afectado por el Proyecto.

Los propietarios de la calle 8 sur, ya fueron informados, esos propietarios ya están en el proceso de adquisición y reasentamiento. Nuevamente se indica que ya fueron informados los propietarios a los que se les va a comprar los predios del grupo 1 (predios afectados por las curvas del viaducto).

Preguntas: ¿El Metro va a pasar por mi ventana y el ruido que ocasiona, qué va a pasar?

R/ Como se menciona la altura es de 12 m, hay una distancia de seguridad entre el borde del viaducto y las

fachadas, la estructura en U evita que se el sonido salga al exterior, lo rebota hacia arriba.

Preguntas: ¿Qué va pasar con el espacio por debajo del Metro, Se va a llenar de indigentes?

R/ En las recomendaciones ciudadanas propuestas por la gente y aprobadas por Metro se plantea iluminaciones, parques biosaludables, ciclo rutas, espacios que la gente pueda utilizar, generando ciudad por debajo y de esa manera evitar que estén ocupados por otras personas.

Preguntas: Dudas sobre el acompañamiento social a las unidades.

R/ Las personas pueden escoger el sitio a donde quieren irse, el propósito es que sigan con su actividad económica.

Aclaraciones:

- Los pagos se hacen solo a los propietarios: El pago de los propietarios es independiente del pago que se hace a los arrendatarios.
- Arrendatario, si tiene una actividad económica en el predio, tiene una compensación por perdida de actividad económica, se solicitan documentos que acrediten la formalidad de la actividad.
- Los arrendatarios tienen derecho a compensación por traslado, pero tienen que llevar más de tres meses en el sitio y contratos de arrendamiento por escrito.

Preguntas: ¿El avalúo catastral y comercial se va a congelar?

R/ Cuando hay una obra, se congela el año anterior, se hace un censo, como está el predio y en el estado que se encuentra.

Preguntas: ¿Con quién se negocia, se puede negociar con un tercero?

R/ Se negocia solo con el propietario, no con terceras personas.

Aclaraciones:

- Formas de pago: Los notificamos, a la residencia o donde nos digan, tienen 30 días hábiles para que se presente en el IDU. Si no se presenta se hace la expropiación. Si decide negociar, la persona decide como quiere el pago, 70 - 30% que se consigna en una cuenta. Mientras se hace la negociación con los arrendatarios.
- Cuando es expropiación se cancela el 100%, pero se hacen unos descuentos.

Preguntas: ¿Cuánto tiempo tienen para desocupar el predio?

R/ De uno a tres meses. Se hace una asesoría inmobiliaria, se busca que la persona tenga ya la vivienda para el traslado.

Preguntas: ¿El predio a que valor se va pagar?

R/ El predio se paga al valor comercial, eso lo hace Catastro. No se paga el avalúo catastral, sino el comercial y se tienen en cuenta todas las mejoras realizadas en el predio. Para el avalúo se hace un inventario del predio, los acabados, enchapes, baldosa que tiene el predio, tipo de materiales y área construida. Cada propietario es diferente y es importante que entreguen la documentación del predio. Cuando se haga el avalúo se hace un congelamiento de precios porque antes empezaba una especulación inmobiliaria.

Preguntas: ¿Es posible que el avalúo comercial pueda estar por debajo del catastral?

R/ No es posible, en Catastro esta la información original. Sin licencia no importa, igual se hace una valoración que se puede soportar con mejoras.

Pregunta: Un abogado dice que el precio es el valor catastral más el 50%. ¿Es cierto?

R/ Para este proceso no necesitan un abogado, ni un tercero, el Distrito tiene un equipo social y jurídico que los va a acompañar. Lo que se les ha dicho desde el principio, es tengan sus documentos al día.

Pregunta: Nos habían dicho al principio, que en el proyecto se planteaban locales comerciales. ¿Se plantea entregar estos locales para las personas que vean afectada su actividad comercial como compensación?

R/ El Proyecto tiene pensado unos módulos de acceso y se tiene pensado una renovación urbana asociada a esos módulos. El Distrito no va a entregar ningún tipo de indemnización por las actividades comerciales afectadas.

Aclaraciones: Los Bienes de interés cultural no van a ser afectados, el proyecto se ha reconfigurado para no afectar BIC, como en el caso de la plaza del Voto Nacional, donde la estación se corrió para no afectarla.

Pregunta: ¿Se van a generar más impuestos para pagar el Metro?

R/ No se van a generar impuestos por valorización porque el Proyecto ya está financiado por la Nación.

Pregunta: ¿Los impuestos se van a subir con el proyecto?

R/ El acceso al transporte público influye en el precio de los predios, el tema de impuesto lo define Secretaria de Hacienda.

Pregunta: ¿Cuál es la razón por la que se redujo la valorización?

R/ La Unidad administrativa de Catastro Distrital cambio la fórmula de cálculo del valor catastral para este año, por eso para unos predios bajo y para otros subió. Eso no tiene nada que ver con el proyecto del Metro, lo que les podemos aconsejar es que con documentos exijan que le revisen el catastro.

Pregunta: ¿El uso del suelo de los predios va a cambiar, por ejemplo en la calle 8 va a cambiar?

R/ No va a cambiar, la zona residencial seguirá residencial o comercial, lo que si se prevé es que las áreas donde se adquieran predios se convertirán en espacio público. Recuerden que hay restricciones por el POT.

Pregunta: ¿Qué tamaño tienen las estaciones y cuantos predios van a comprar?

R/ Hay de dos tipos de estaciones, la que está sobre el viaducto tiene 150 mts de largo y un ancho de 10 mts incluido andenes y vía férrea. Las estaciones de acceso tienen dimensiones diferentes y responden a diferentes criterios como la demanda. Van entre calle y calle y van hasta la calle paralela. En función de la estación depende el tamaño.

Pregunta: ¿Todo el corredor tendrá ciclo vía?

R/ Si, todo el corredor tendrá ciclo vías. En la Caracas también va ciclovía por ambos costados y en la octava por debajo del viaducto, por el separador.

Pregunta: ¿Costo aproximado de pasaje?

R/ En temas tarifarios, tendrá un precio similar al del Transmilenio, seguramente como ahora, habrá un diferencial por el cambio de sistema.

Pregunta: ¿A qué distancia de la Av. Primero de Mayo pasara el Metro?

R / El viaducto tiene el orden 10 mts de ancho, 15 mts borde externo del viaducto a la fachada.

Aclaraciones: El IDU se contactara directamente con el propietario, sino hay ese contacto su predio no es afectado.

Pregunta: ¿Cuál es la dimensión de las cimentaciones?

R/ Las cimentaciones son profundas pero dependen de la calidad del suelo, tienen entre 40 mts a los 65 mts de profundidad.

Aclaraciones: Vibraciones y ruido: El sistema traslada todo a la cimentación y a la profundidad; el ruido también se mitiga con equipamientos importantes, como la forma en que se estructuró el sistema, viga en U, en las zonas donde se pueda generar más ruido se provee equipamientos adicionales.

COMPROMISOS ADQUIRIDOS

COMPROMISO	RESPONSABLE	FECHA DE CUMPLIMIENTO

FIRMAS

NOMBRE	ENTIDAD/CARGO	FIRMA
Diana Yobely Buena	Interventoria	<i>[Firma]</i>
Sandra Grovic	Metro de Bogotá	<i>[Firma]</i>
Alexander Duenas @	Integral / Coord	<i>[Firma]</i>
Yoddy Ruiz	Compañía Metro B06 C.P. Social	<i>[Firma]</i> Yoddy Ruiz

ELABORÓ	RESPONSABLE	APROBÓ		
NOMBRE	Diana Patricia Velásquez			
CARGO	Prof. Social.			
FIRMA	<i>[Firma]</i>			
ANEXOS:	SI	NO	TIPO DE ANEXO	CANTIDAD: