



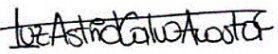



FORMATO		
ACTA DE REUNIÓN		
CÓDIGO FO-PE-14	PROCESO PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	VERSIÓN 5



FECHA	31/01/2024	HORA INICIO	10:00 am	DURACIÓN (HORAS)	3	ACTA No.	1
ASUNTO	Reunión de Avance “Cierre de factibilidad e inicio de estudios y diseños”						
CONTRATO / PROYECTO	Contrato de Interventoría IDU-521-2022 “Interventoría integral para la elaboración de la factibilidad, estudios y diseños para la construcción de la vía Cota desde la Carrera 92 (Cerro de la Conejera) e intersección con el municipio de Cota”.						
ÁREA RESPONSABLE	OFICINA RELACIONAMIENTO Y SERVICIO A LA CIUDADANÍA	Clasificación de la información del documento (No marque opción para información pública)				<input type="checkbox"/> Uso Interno. <input type="checkbox"/> Clasificada <input type="checkbox"/> Reservada.	


ASISTENTES			
Nombre	Área / Entidad	Cargo/Tipo de vinculación	Firma
JAVIER MATEUZ	CONSORCIO EyD COTA	ESPECIALISTA SOCIAL	
DIANA PAOLA JAIME	CONSORCIO EyD COTA	PROFESIONAL SOCIAL	
LINA MARIA ARIAS	CONSORCIO EyD COTA	PROFESIONAL SOCIAL	
RAFAEL VILLAMARIN	CONSORCIO EyD COTA	DIRECTOR DE CONSULTORÍA	
RAFAEL HERRERA	CONSORCIO EyD COTA	DIRECTOR AMBIENTAL DE CONSULTORÍA	
GABRIELA PÉREZ	CONSORCIO EyD COTA	COORDINADORA DE CONSULTORÍA	
WILLIAM MALAVER	CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA	DIRECTOR DE INTERVENTORÍA	

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

SEBASTIAN CARO MESA	CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA	COORDINADO DE INTERVENTORÍA	
ASTRID ACOSTA	CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA	ESP. AMBIENTAL DE INTERVENTORÍA	
NATALIA VARGAS	CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA	PROFESIONAL SOCIAL	
MARY ANGELICA RODRÍGUEZ	IDU	APOYO A LA SUPERVISIÓN SOCIAL DEL IDU	
ERIKA PRIETO	IDU	APOYO A LA SUPERVISIÓN TÉCNICA DEL IDU	

TEMAS	
1	Bienvenida a los asistentes y presentación de los participantes
2	Objetivo de la reunión
3	Presentación del IDU, consultoría e interventoría
4	Resultados de la factibilidad
5	Inicio de los estudios y diseños
6	Plan de diálogo ciudadano y comunicación estratégica
7	Cronograma fase de estudios y diseños
8	Canales de atención a la ciudadanía

DESARROLLO
<p>Bienvenida a los asistentes y presentación de los participantes: Se da apertura a la reunión de avance del proyecto "Factibilidad, estudios y diseños para la construcción de la vía Cota, desde la carrera 92 (cerro La Conejera) e intersección con el municipio de Cota". La profesional Social de la Consultoría Lina Arias, dio la bienvenida a las autoridades y funcionarios (ediles Alcaldía de Suba, funcionarios Alcaldía de Cota. Procuraduría de Suba), así como a los representantes de las organizaciones, líderes comunales y representantes de Juntas de Acción Comunal, así como de las comunidades del área de influencia.</p> <p>Aclaraciones: Como parte del proceso de socialización, el consorcio EYD Cota, solicitó la autorización a los asistentes para que la reunión sea grabada, de la misma forma, se indicó que se hará un registro fotográfico y se remitió la planilla de asistencia para su diligenciamiento, dichos insumos hacen parte de los soportes de la reunión.</p>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO

Igualmente, la Consultoría socializó con los asistentes de la reunión, la Política Anti- soborno del Instituto para el Desarrollo Urbano IDU.

1. Objetivo de la reunión: Se indica que el objetivo del proceso de socialización se enmarca en informar a las autoridades, organizaciones y comunidades sobre los resultados de la fase de factibilidad y el inicio de los estudios y diseños del contrato IDU 1815-2021.

2. Presentación del IDU, Consultoría e Interventoría: En este punto se informa que la entidad a cargo del proyecto es el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en donde a su vez la entidad realiza dos contratos (consultoría e interventoría) para el objetivo del contrato "Factibilidad, estudios y diseños para la construcción de la vía Cota, desde la carrera 92 (cerro La Conejera) e intersección con el municipio de Cota", la información contractual se describe en las siguientes tablas:



CONSORCIO EYD COTA		CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA	
Contrato:	IDU -1815-2021.	IDU-521-2022.	
Objeto	Elaborar la factibilidad, estudios y diseños para la construcción de la vía Cota, desde la carrera 92 (cerro La Conejera) e intersección con el municipio de Cota.	Interventoría integral para la elaboración de la factibilidad, estudios y diseños para la construcción de la vía Cota desde la carrera 92 (Cerro de la Conejera) e intersección con el municipio de Cota.	
Fecha de Inicio	1 de agosto de 2022		
Suspensión	Suspensión N° 1: Del 29 de noviembre de 2022 al 11 de enero de 2023. Suspensión N° 2: Del 21 de septiembre al 27 de diciembre de 2023.		
Fecha de terminación	28/02/2025	27/03/2025	
Plazo	26 meses y 12 días	27 meses y 12 días	


Fuente: Consorcio EyD Cota, 2024

A continuación, se presentan los tiempos de la fase de factibilidad y estudios y diseños del proyecto:

TIEMPO TOTAL FASE DE FACTIBILIDAD	
Fecha de inicio:	Fecha de finalización:
1 de octubre de 2022	20 de septiembre de 2023
Tiempo total fase de factibilidad: 10,4 meses	

TIEMPO FASE DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	
Fecha de inicio:	Fecha de finalización:
28 de diciembre de 2023	27 de octubre de 2024
Tiempo: 10 Meses	
Tiempo de aprobaciones de entidades	4 meses
Tiempo total fase estudios y diseños: 14 meses	

Fuente: Consorcio EyD Cota, 2024

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO


Localización del proyecto: Se indica que el proyecto se encuentra en la jurisdicción de la ciudad de Bogotá, específicamente en la localidad de Suba en el cruce de la carrera 92 con calle 170 y empalma con la variante que comunica el municipio de Cota con Chía, con una longitud aproximada de 5,5 kilómetros, pasando por el río Bogotá, este corredor además se encuentra en un terreno plano, además este proyecto considera tres (3) intersecciones importantes como lo son: la carrera 92, la Av. corpas y el cruce con la variante Cota Siberia.



Fuente: Consorcio EyD Cota, 2024

Entre tanto, se informa que por parte de la consultoría se lleva a cabo la revisión de la información de la división política administrativa, en donde además se realiza la verificación de cartografía oficial de cada uno de los territorios que hacen parte del área de influencia mediante el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., y el Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio de Cota, también se lleva a cabo la verificación de la división predial a partir de información proveniente de Catastro Bogotá y de la plataforma de Infraestructura de Datos Espaciales -IDECA-, además del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). Con lo cual se identifica de manera preliminar el área de influencia socioeconómica, como se describe en la siguiente figura, recalcando y puntualizando que, con las actividades de campo, los recorridos y las entrevistas con las comunidades y líderes se podrían identificar nuevos sectores como es el caso de Chorrillos, con lo cual se hará un trabajo directamente con la comunidad.

Por último, se señala que desde la consultoría se tiene conocimiento sobre el Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional, -BICN-, como es el caso de la Hacienda La Conejera, el cual también ha sido identificado dentro del área de influencia.

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO

Antecedentes del proyecto: Se describen los hechos y antecedentes con mayor relevancia para la construcción del proyecto, en donde se enmarcan y se desarrollaron de la siguiente manera:

2019: El Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- realizan la prefactibilidad de la vía Suba- Cota.

2020: Se consolida el convenio 1356 de 2020, entre el IDU – Gobernación de Cundinamarca – Alcaldía de Cota, el cual tiene como objeto “Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, presupuestales y jurídicos para gestionar el diseño y construcción de las obras que permitan la conectividad regional definitiva entre el distrito capital de Bogotá y el municipio de Cota – Cundinamarca”

2021: La CAR mediante comunicado 20212022210 indica “... la propuesta presentada por el IDU se constituye en la única alternativa para el desarrollo del proyecto de la construcción de la Avenida Suba-Cota, razón por la cual no se evidencia la necesidad de requerir la presentación del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA)”.

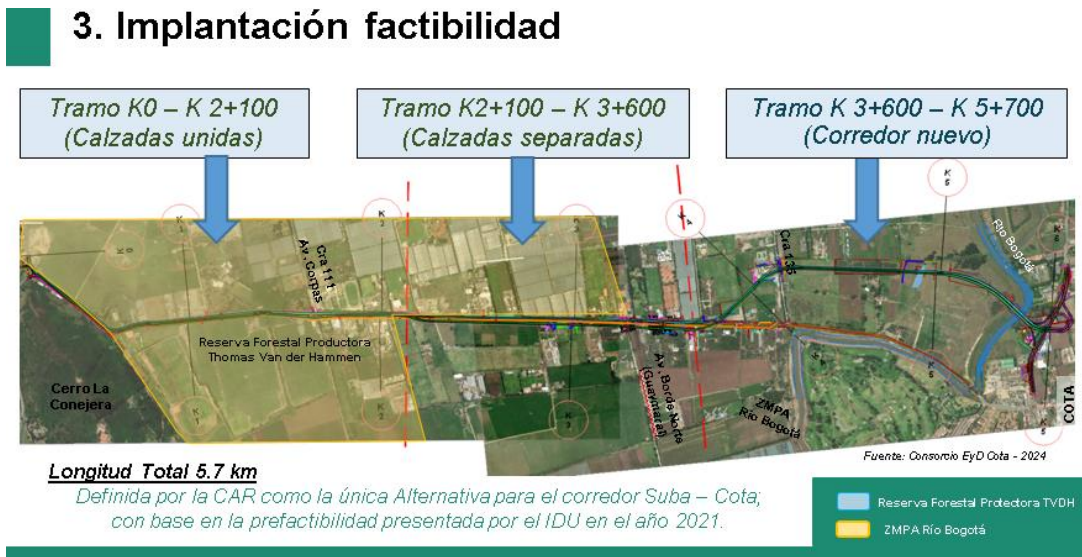


Fuente: Consorcio EyD Cota, 2024

3. Resultados de la fase de factibilidad: El director de la Consultoría Ing., Rafael Villamarín refiere que el contrato de Consultoría IDU 1815-2021 contempla una serie de fases contractuales, la primera fue la recopilación y análisis de información - RAI, la segunda, la fase de factibilidad y finalmente, la fase de Estudios y Diseños del contrato. A lo anterior, la Consultoría informa que ya finalizó la fase de factibilidad y se inició la fase de estudios y diseños a partir del 28 de diciembre de 2023.


FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO



Fuente: Consorcio EyD Cota, 2024

Posteriormente, se proyecta una imagen con el diseño en planta y se manifiesta que se dividió el proyecto en tres (3) tramos, dadas las condiciones del trazado. Seguidamente se procede a presentar las características generales del primer tramo, el cual va desde la carrera 92 (cerro La Conejera – K0), hasta el K2+100, el cual tiene dos calzadas que van unidas con un separador estrecho, debido a que el proyecto se encuentra dentro de la zona de reserva forestal Thomas Van der Hammen y lo que se busca es sustraer la menor cantidad de área de la reserva posible, se informó que en el punto de inicio del proyecto se estudiaron seis (6) tipos de solución para la intersección de la calle 170 con carrera 92 y que fruto del análisis y evaluación de todas las variables, se determinó recomendar como la solución más viable, la elevación de la vía Cota – Calle 170 ya que con ello se garantiza un mejor flujo vehicular pues este sentido es el que aporta el mayor flujo de vehículos según los resultados obtenidos en el estudio de tráfico.

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO




Fuente: Consorcio EyD Cota, 2024.

De otra parte, se informa que el segundo punto de interés en este primer tramo es la intersección con la Avenida Corpas, y que fruto de la evaluación de todas las especialidades, la Consultoría determinó recomendar una intersección con retornos a nivel y que ellos se construirían aproximadamente 300 metros al sur del cruce actual de la Avenida Corpas con la vía Suba – Cota. Finalmente, se presenta una imagen consolidada del tramo con las soluciones en las dos intersecciones y la inclusión de paraderos en cercanías a la Institución Educativa Colegio El Salitre y al patio de recarga de ENEL de TM.


En segunda instancia expone el tramo que va desde el K2+100 hasta el K3+600, donde las calzadas van con un separador mucho más amplio, dado a que en esta zona el proyecto ya no se está dentro de la zona de Reserva TVdH, se encuentran las redes de alta tensión y la calzada nueva se construiría en el costado oriental de la vía existente, igualmente se conservan las dos calzadas en cada sentido, la zona peatonal y la ciclorruta bidireccional en ambos costados, agrega que en este tramo se estudiaron dos tipos de solución para la intersección de la Avenida Guaymaral o Borde Norte, pero que luego del cruce y evaluación de variables, la Consultoría determinó recomendar unos retornos a nivel aproximadamente en el K2+740 lo cual permite todas las maniobras Cota – Cota y Suba – Suba.

Posteriormente, se presenta el último tramo va desde el K3+600 hasta el K5+700 (corredor nuevo), en este tramo se contempló un ajuste respecto a la fase de factibilidad, teniendo en cuenta el inconformismo expresado en los distintos espacios de socialización por la familia Echeverry, en el predio Tyhauira se reubicó el eje por la franja de terreno no aprovechable y por ello, se llevó el eje hasta el lindero del predio a fin de no dividir el predio en dos, Finalmente, se presentó el diseño del puente sobre el rio Bogotá y se explicaron las maniobras para la incorporación del corredor vial, con la variante Siberia – Cota.


4. Inicio de la fase de estudios y diseños: Con el objeto de dar a conocer a la comunidad en qué consiste un Estudio de Impacto Ambiental, se explica que el EIA es un instrumento básico para la toma de

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	


DESARROLLO
<p>decisiones sobre los proyectos, obras o actividades que requieren Licencia Ambiental, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1076/2015.</p> <p>En éste se realiza caracterización de los medios físico, biótico y socioeconómico (línea base), se identifican los posibles impactos que pueden ser generados por el proyecto y además se definen las medidas de manejo (prevención, corrección, compensación y mitigación). Posteriormente, se presenta el proceso de licenciamiento ambiental, el cual incluye los actores involucrados y cada una de las fases que se deben seguir para solicitar y obtener una licencia ambiental.</p> <p>Caracterización socio ambiental: Se presentan cada una de las actividades y los instrumentos requeridos para realizar el levantamiento de la información para cada uno de los medios abiótico, biótico y socioeconómico, que deben ser caracterizadas y presentadas en el Estudio para ser evaluados por la ANLA, de la siguiente manera:</p> <p>Medio abiótico: Entre los elementos a estudiar se encuentra la geología, geomorfología, suelos, hidrología y calidad de agua, hidrogeología y atmosférica, en donde a su vez se toma un muestreo, o monitoreo dentro de las cuales se analizan los resultados de las características fisicoquímicas. Además, se monitorea la calidad del aire, se realiza la medición de ruido.</p> <p>Medio biótico: Entre los elementos a estudiar se encuentra los ecosistemas sensibles y/o áreas protegidas, ecosistemas (flora y fauna) y ecosistemas acuáticos. Se caracteriza la dinámica que va generando la comunidad en el paisaje, y se revisa el tipo de cobertura de los suelos, así como la identificación de fauna vulnerable y de ecosistemas estratégicos y la fauna asociada. Por otra parte, se analizan los servicios ecosistémicos y ecosistemas estratégicos.</p> <p>Medio socioeconómico: Entre las dimensiones a estudiar, se encuentran los lineamientos de participación y las dimensiones demográfica, espacial, económica, cultural, político-organizativa, así como las tendencias de desarrollo y aspectos arqueológicos.</p> <p>Actividades de campo: Entre las actividades en campo que se desarrollan para la construcción de Estudio de Impacto Ambiental en cada uno de los componentes se encuentran los monitoreos de calidad de agua, monitoreos de calidad de aire y ruido, aforos de tránsito, levantamiento topográfico, apiques, perforaciones que incluyen los estudios de geología, geotecnia y estructuras en cuanto al medio abiótico, de igual forma se realizan los inventarios forestales y los monitoreos de fauna en el caso del medio biótico y para el área social se realizan las socializaciones con comunidades y autoridades y la recolección de información primaria .</p> <p>Zonificación ambiental: Con base en la información de la caracterización ambiental de las áreas de influencia, se efectuará un análisis integral de los medios abiótico, biótico y socioeconómico, con el fin de realizar la zonificación ambiental, a partir de la sensibilidad ambiental del área, partiendo del análisis de las cualidades del medio que expresan su susceptibilidad ante fenómenos naturales y antrópicos, considerando aspectos de los componentes del ambiente que podrían ser objeto de una posible afectación.</p> <p><i>Identificación de impactos y medidas de manejo</i></p>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO	
Identificación de impactos y medidas de manejo	Posterior a la caracterización de cada uno de los medios (biótico, abiótico y socioeconómico), se realiza la evaluación de los impactos del proyecto con base en las etapas y actividades del proyecto, para posteriormente realizar el taller de identificación de impactos y medidas de manejo como una estrategia de participación social.
¿Qué es un impacto?	Es cualquier alteración total o parcial en los medios biótico, abiótico y socioeconómico, que sea adverso (negativo) o beneficioso (positivo), atribuido a las diferentes actividades humanas relacionadas con las tareas diarias de las comunidades, proyecto u obra.
¿Qué son las medidas de manejo?	Es el conjunto detallado de medidas y actividades que, producto de una evaluación ambiental, están orientadas a prevenir, mitigar, corregir y compensar los impactos ambientales debidamente identificados, que se causen por el desarrollo del proyecto.
¿Tipos de medidas de manejo?	<p>Medidas de prevención: Acciones encaminadas a evitar los impactos</p> <p>Medidas de corrección: Acciones para recuperar el medio, sus condiciones iniciales</p> <p>Medidas de mitigación: Acciones para minimizar los efectos de los impactos negativos.</p> <p>Medidas de compensación: Acciones para retribuir al entorno por los impactos no prevenibles o mitigados.</p>
Posibles medidas de manejo	<p>Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS): Estos sistemas permiten garantizar la circulación del agua lluvia en la ciudad, disminuyendo el riesgo de encharcamiento o inundaciones y mejoran la calidad del líquido que llega a los cuerpos receptores.</p> <p>Pasos de fauna: Propuesta de la Administración para la siembra de árboles en la Reserva Forestal TVDH y la construcción de pasos que aseguren la conectividad ecológica.</p>
Permisos ambientales	
Se indica que son autorizaciones que entregan determinadas entidades ambientales regionales o municipales con jurisdicción sobre el área del proyecto como aval para hacer uso de los recursos naturales la ejecución de determinada actividad.	
Se señala que entre las autorizaciones que posiblemente se pueden solicitar ante la autoridad ambiental competente, se encuentran:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Manejo de residuos 2. Ocupaciones de cauce 3. Concesión de agua 4. Aprovechamiento forestal 	

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO
<p>5. <i>Emisiones atmosféricas</i></p> <p>6. <i>Vertimientos</i></p>
<p>Sustracción de reserva forestal: La sustracción es el levantamiento de la figura legal a un área debidamente delimitada de la reserva forestal para adelantar un proyecto, obra o actividad de utilidad pública e interés social, asimismo, para adelantar actividades de explotación diferente de la forestal, siempre que no se perjudique la función protectora de la reserva. (Resolución 110 de 2022).</p> <p>La Consultoría refiere en que consiste el proceso de solicitud de sustracción de reserva forestal, en donde se indicó que es un proceso mediante el cual la AUTORIDAD AMBIENTAL COMPETENTE; evalúa la pertinencia de levantar la figura jurídica de Reserva Forestal Nacional o Regional en un área específica para el desarrollo de un proyecto, obra o actividad, en este sentido la evaluación de sustracción está referida a una decisión de ordenación del área objeto de solicitud.</p> <p>La sustracción de reservas forestales nacionales o regionales se da cuando por razones de utilidad pública o de interés social, sea necesario realizar actividades económicas que impliquen remoción de bosques o cambio en el uso del suelo u otra actividad distinta al aprovechamiento racional de los bosques (Art 210 Decreto 2811 de 1974).</p> <p>Entre las autoridades competentes para pronunciarse sobre el trámite administrativo de sustracción - Resolución 1526 de 2012</p> <p>Orden nacional: Corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible-MADS evaluar las solicitudes de Sustracción de Reserva Forestal Nacional incluidas en la Ley 2ª de 1959.</p> <p>Orden regional: Corresponde a la CORPORACIONES AUTÓNOMAS REGIONALES como máxima autoridad ambiental regional, evaluar las solicitudes y adoptar la decisión respecto de la sustracción de áreas de RF regionales.</p> <p>De acuerdo con lo señalado por la CAR mediante comunicado 20212022210, el trazado constituye una única alternativa para el desarrollo del proyecto</p> <p>Esta área de intervención se encuentra sobre una parte de la reserva forestal regional productora del norte de Bogotá D.C. "Thomas Van Der Hammen ". Longitud: 3.2 km aproximados.</p>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO



Fuente: Consorcio EyD Cota, 2024

5. Plan de diálogo y comunicación estratégica: Se informa por parte de los profesionales sociales de la consultoría que el plan de diálogo y comunicación estratégica contempla cuatro (4) programas, los cuales son:

- Programa de Información para el desarrollo del proyecto

Durante el desarrollo del proyecto se han entregado las siguientes piezas de divulgación:

Volantes de inicio del proyecto: Se han socializado 8.190 unidades.

Volantes informativos: Se han socializado 25 volantes, para un total de 4.428 unidades.

Puntos satélites de información: Se han instalado y actualizado 15 PSI.

Afiches del proyecto: Se han socializado 145 afiches en los PSI.

- Programa de atención a la ciudadanía

Atención de peticiones, quejas, reclamos, solicitudes o denuncias: La Consultoría informa que a la fecha se han atendido diez (10) PQRS, las cuales se encuentran cerradas.


Recorridos urbanos: Se han llevado a cabo 20 recorridos urbanos efectuados en el área de influencia social del proyecto.

- Programa de diálogo y participación ciudadana

A la fecha se han realizado, las siguientes actividades:

Reuniones de inicio: Cuatro (4) socializaciones.

Reuniones extraordinarias: Tres (3) espacios informativos

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO

Comité IDU: Tres (3) reuniones y 35 ciudadanos inscritos.

- Programa de gobernanza para la movilidad

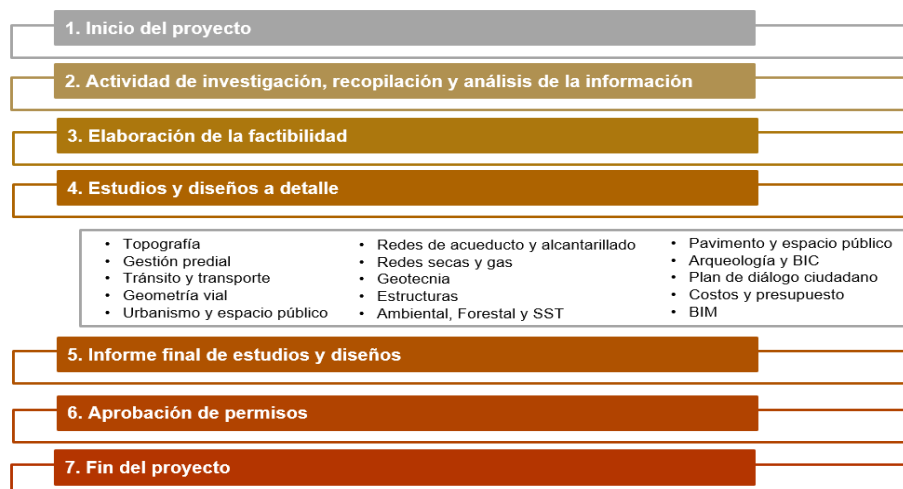
Gestiones interinstitucionales adelantadas con el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca- ICCU, Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca- CAR, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Ambiente, Autoridad Ambiental de Licencias Ambientales-ANLA, fiscalía general de la Nación y Sociedad de Activos Especiales, entre otras.

De igual forma, se informa a los asistentes que se desarrollarán las mesas de trabajo interdisciplinarias que el proyecto requiera y que a su vez se realizarán los talleres de identificación de impactos y medidas de manejo, así como las reuniones extraordinarias que se requieran y la reunión de entrega de resultados a partir de la información recopilada en cada uno de los componentes y se socializará el diseño definitivo.

Por otro lado, se invita a los asistentes a participar en el COMITÉ IDU del proyecto, espacio que ha abierto la entidad para conocer las ideas, conocimientos y opiniones de la comunidad sobre los proyectos de ciudad para el desarrollo urbano de Bogotá D.C.


A lo anterior, se invitó a los asistentes de la reunión a formar parte de estos espacios de participación social.

6. Cronograma de fase de estudios y diseños: Se presenta el cronograma de actividades de la fase de estudios y diseños en donde se indican las siguientes actividades:



Fuente: Consorcio EyD Cota, 2024

7. Canales de atención a la ciudadanía: Por último, se comunicó que para la atención de las PQRSD se encuentran disponibles los profesionales sociales Diana Jaime y Javier Mateus, quienes están a cargo de las líneas de atención del punto IDU virtual:

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO

Correo electrónico: atnciudadano1815@gmail.com

Celular: 320 468 48 79

Con el siguiente horario de atención: lunes a viernes de 8:00 am a 12:00 am y de 2:00 pm a 4:00 pm

Adicional a esto, se presenta a la comunidad la ubicación de los Puntos Satélites de Información:




Fuente: Consorcio EyD Cota, 2024

8. Intervención de los asistentes:

La profesional Social Lina Arias informa que se atenderán las preguntas de los asistentes a la reunión, iniciando por los presenciales, para ello solicita que la persona que va a hacer la consulta levante la mano y se presente, esto a través de grupos de 5 personas.

Preguntas presenciales

- “Sí, buenos días mi nombre es Héctor Henry Lorenzana soy nativo ancestral de la comunidad en suba, tengo genética Muisca participo también para el comité IDU y por derecho de petición, pues a todo lo que voy a hacer referencia en este momento quería solicitarle también que me reenviaran la invitación para el día 9 de febrero 2024 porque a mí no me ha llegado, no sé si ha llegado por el medio de WhatsApp, porque ahí no lo veo plasmado. Tengo muchas inquietudes con el tema ambiental, doctor Herrera yo tengo aquí una presentación en un vídeo que demora menos de 1 minuto si me permitieran anexarlo al acta de lo que es hoy la conversación, porque

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	


DESARROLLO

con respecto a todo lo que contiene este vídeo en 1 minuto yo haré seguimiento a todo el proceso de estudio de impacto ambiental y el proceso de sustracción de área de la reserva Thomas van der Hammen y cómo es el diseño de la conexión hidráulica con el humedal de Guaymaral hacia el humedal de la conejera, porque en las perspectivas de diseño que se presentan no hay la conectividad dentro del vallado del borde norte hacia el borde sur y esto también son los comunicantes con los pasos de fauna y con la importancia que tiene la reserva. Como usted bien dice doctor Herrera y lo aclaraba, es la parte importante de esta área de Bogotá sin desconocer que los acuíferos también es una parte muy importante que está aquí y esto está sujeto también al plan de manejo arqueológico que los apiques que se están haciendo me indican que solamente se están haciendo máximo hasta 1 m de profundidad. Como conozco este territorio y sé que ancestralmente se ha venido rellenando, el hacer un apique a 1 m de profundidad no está reconociendo la riqueza cultural ancestral que está muchísimo más abajo, debido a la cantidad de rellenos, esto está expuesto en un video”.


A lo anterior, la profesional Lina Arias refiere señor Héctor hagamos una cosa, mientras se organiza la presentación y podemos poner el video para que las personas que están virtual lo puedan ver, vamos con la siguiente pregunta.

- *Mi nombre es Patricia Gómez, directora ejecutiva de ASODESCO y también pertenezco a la veeduría de la Vía Suba Cota. Mi pregunta y mi inquietud va directamente al contratista, al consultor al interventor y al IDU. “En el proyecto iniciado el año pasado, el estudio de diseño contemplaba licencia ambiental y sustracción que tendría un tiempo en el cronograma de 15 de diciembre de 2023. Nos incorporamos al comité IDU, asistimos a todas las reuniones y nos sorprende que, a la prórroga, después de la suspensión del contrato, se tienen nuevos tiempos para la realización de los diseños; digamos que para la ejecución de la obra se va más de 1 año, otra vez en mora. Entonces yo sí quisiera preguntarle al IDU, qué va a pasar este año si va a haber un control y si realmente se va a cumplir el cronograma con los productos que tiene que entregar el consultor y aprobar el interventor en el tiempo definido; cómo van a garantizar que realmente se lleve a cabo este proyecto en este tiempo que nuevamente nos están presentando, gracias... La duda es porque se extiende el tiempo y si se va a hacer una revisión o una verificación, esto realmente se va a prolongar a diciembre de este año y no queremos llegar otra vez a lo que pasó el año pasado, o sea no es claro que nos va a contestar de parte del IDU.” La Consultoría manifiesta que se va a dar respuesta de una vez por parte del IDU”.*


La supervisora técnica del IDU Erika Prieto, responde que, efectivamente se presentaron algunas dificultades y demoras en el desarrollo de la etapa de factibilidad que fueron superadas y durante la suspensión tal y como lo establece el contrato, tan pronto se recibieron los productos aprobados por la Interventoría y radicados en el IDU, la entidad tuvo 30 días para revisar estos productos para poder ver dentro de las recomendaciones y las alternativas propuestas, si se podía continuar con el proyecto o no. La etapa de la factibilidad es tan importante realizarla de manera concienzuda y es que el diseño y la elaboración de alternativas tienen unos elementos críticos que tenían que definirse la viabilidad del

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO
<p>proyecto. Fuera de eso, se analizó las demoras que se presentaron en la etapa de la factibilidad y se tomaron las medidas que se necesitaba para poder continuar con el proyecto. Por eso se hicieron estas prórrogas y se corrieron los tiempos; la suspensión requirió 3 meses para poder realizar este análisis y dio como resultado que es viable continuar con el proyecto, ya que la necesidad del proyecto es muy grande. Por eso se hizo el esfuerzo por parte de la entidad para poder ampliar el plazo cuatro meses más, de acuerdo con la información más detallada y mucho más aterrizada que nos entregaron en la etapa de factibilidad y poder elaborar todos estos estudios y diseños como lo acabaron de presentar. Esa es la situación por la que se demoró y por la que se requiere esta adicción. Por parte del IDU, se continuará con el contrato y se han tomado medidas por parte del Instituto, la firma Interventora y el Consultor, reforzando los cronogramas y el plan de trabajo que se va a desarrollar para poder dar cumplir a cabalidad. Es bien sabido que, en este tipo de proyectos, se presentan dificultades y adversidades; se depende también de terceros, pero se espera que con la programación y el equipo se logre desarrollar en esos tiempos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Mi nombre es Miriam Rangel; “yo estoy dentro de la zona y tengo una empresa, estamos completamente sobre la vía y quisiéramos saber cuánto mide el ancho de la vía en este momento y cuánto va a medir la nueva vía, porque cuando uno oye que va a haber una parte central donde van a quedar las torres que va a haber ciclo ruta pues uno dice, bueno eso es una vía grande, gracias”.</i> <p>El Ingeniero Rafael Villamarín del área técnica de la Consultoría, refiere que la pregunta de la ciudadana es muy puntual y tendría que decirle exactamente en qué punto se encuentra ubicada. El Ing. Villamarín responde de manera general lo que se plantea entre el kilómetro cero al kilómetro 2 + 100. Se tiene una sección transversal que posee una franja de ciclo ruta de 2 m con 40 cm, una franja de circulación peatonal de 3 m, franja de paisajismo 3 m, carriles de 3.65, separador central de 2 m y se replica misma condición en la otra calzada. Total, de la sección con un ancho de 30.20 entre el K0 hasta el K 2+100. Entre el K 2+100 hasta el K 3+600, la sección transversal de la vía es exactamente la misma con los 2 carriles que son 7.30, la franja de urbanismo que es de 6.80 a ambos lados, el ancho del separador es variable a lo largo del corredor entre 25 y 50 m.</p> <p>Entre el K 3 + 600 hasta el final del proyecto es la misma sección transversal que se tienen entre el K0 hasta el K 2+100 con los mismos 7.30 de circulación vial más las franjas de espacio público. Esta misma sección transversal la tenemos entre el K 3+600 hasta el K 5+800, manteniéndose los mismos anchos de carriles y los mismos anchos de la franja de paisajismo. El Ing. Villamarín le sugiere a la señora que al terminar la reunión se puede revisar puntualmente el sitio para establecer el ancho de la sección. La misma duda se tiene para el sector en frente al colegio CIEDI.</p> <p>Es un sector con un urbanismo de 6.80 m, vehicular 7.30 con separador de 2m, es la misma situación del inicio del proyecto con un total de sección transversal de 30.20 m.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>El señor Fernando Amaya, refiere “tengo algunas inquietudes para los contratistas, la Alcaldía Mayor en cabeza del IDU y bueno, todos los que nos vemos afectados con esto. Un primer punto es que, están contemplando frente a los mensajes que ha dado el alcalde Galán de la ampliación</i>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO
<p>de la ALO en su tramo norte que, por supuesto se esperaría que vaya hasta el norte, al lindero norte de Bogotá, ¿afectaría a este diseño? El Ingeniero Ambiental de la consultoría, nos hace una exposición del componente Ambiental y manifiesta que él está un poco preocupado porque este proyecto va hasta el humedal la Conejera y pareciera que tendrían ustedes que asumir todo un estudio ambiental de una extensa zona cuando yo entendería que el Estudio Ambiental que se haga debe ser referido pues a la vía propiamente, sin tener que entrar en tantos pormenores. Con respecto al tema ambiental tenemos muy claro que la Corporación Regional de Cundinamarca desde hace muchos años, 15 años que se lleva en distintas administraciones de la misma corporación, ha manifestado que el permiso ambiental para la vía, simplemente se necesita un trámite pero da a entender que no tendría por qué haber ningún tipo de preocupación menos cuando uno ve que los contratistas y las Autoridades son conscientes de que una vía de estas características lleva su propio manejo del tema ambiental. Para poder hacerla sería absurdo pensar que una vía hoy en día no tiene ese componente ambiental, insisto y en este caso diríamos que ese tema al ser un tramo tan corto que atraviesa la reserva forestal. Yo los invito, como en oportunidades anteriores, a tener claro que en ese tramo solamente hay reserva en el costado sur y el alineamiento actual respeta la vía existente y solamente se amplía en dado caso hacia el costado norte dentro del tramo del polígono de la reserva el costado norte. Los predios que están en el costado norte tienen un régimen que lo saca propiamente de la reserva forestal, lo cual por supuesto facilitaría el trámite que finalmente expedirá la CAR. Entonces, con el tema ambiental, especulan y también con el tema del manejo del agua. El señor hablaba de los acuíferos y aquí no se van a afectar los acuíferos que, por esta vía, los acuíferos están a una profundidad mayor de 700 m, entonces la vía no los afecta. Los vallados, tal y como lo menciona el señor, probablemente refiriéndose al nivel freático se deben manejar. Los vallados por supuesto, es la forma que venía desde hace muchos años manejándose el agua lluvia específicamente, para des inundar las tierras y lleva el agua a los sifones naturales que son los humedales del río. El señor Amaya invita a los asistentes a que se contacten con la Fundación Humedal, o con la Fundación Torca Guaymaral que realizo hace algunos años, aprox. 15 años, un estudio muy completo de los vallados, no solamente en la zona de suba, sino de Usaqué; ellos son los expertos en el manejo de los vallados, en el manejo del recurso hidráulico del agua lluvia y son los que tienen las obras de recuperación de vallados, de flora, para mejorar el ámbito para la fauna. Entonces los invito a que se contacten con ellos, porque me parece muy interesante que eso se pueda replicar también a este lado y específicamente con el trabajo de la vía, que, por supuesto tendrán ustedes que dar soluciones que ya están inventadas, por ejemplo, levantar la vía o hacerla por debajo para hacer los pasos que requiere algún tipo de fauna, la fauna terrestre”.</p> <p>- Igualmente el señor Amaya, “invita al IDU a revisar los estudios que hay, muchísimos, en la administración anterior de Peñalosa, con unos estudios de la vía, seguramente con un diseño más generoso, pero en cuanto a los estudios en general, eso está sobre estudiado, entonces yo creo que hay una preocupación que quizá muchos de los aquí presentes comparten conmigo, pero la planteo de mi parte y es que yo me había quedado con que el año pasado terminaba el</p>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO


insumo para iniciar ya la etapa de licitación, contratar y ejecutar la obra; ahorita estoy un poquito desubicado, porque es que no vamos a empezar los estudios de los cuales habíamos hablado en los últimos 2 años más los estudios y diseños de la administración Peñalosa, más los estudios y diseños que hicieron por allá en las administraciones anteriores, esto está sobre estudiado. Es que nos hablan de 10 meses de contrato y esos 10 meses me dicen aquí al lado, que el informe se presentará ya en el año 25 entonces más tiempo. Eso es preocupante y esto no espera, esta vía es una congestión permanente. Tanto defendemos el tema ambiental, pero no solucionamos la contaminación de esta vía, o se ataca la vía o se ponen peros para la vía, pero y los muertos que hay permanentemente, los trancones, los accidentes, los niños de los colegios los usuarios de Bogotá y la región... ¡hombre pues no podemos seguir en eso gracias!”.

El Ing. Herrera menciona que, en cuanto al tema del área de sustracción de la reserva, todas esas recomendaciones se tendrán en cuenta, agrega que ya se culminó la fase de factibilidad y toda esa investigación se realizó, efectivamente; hay una gran cantidad de información y pues era una obligación contractual, vincular toda esa información en el producto para presentarlo al IDU, por parte de la consultoría. En cuanto al área, a pesar de que es un proyecto lineal, es de ley, son los términos de referencia que obliga a evaluar toda el área de influencia, sobre todo por la sensibilidad que hay en el área y respecto a todo lo que tiene que ver con la interceptación de los cuerpos de agua. Digamos, por eso, que son 3 etapas, ya se cumplieron 2 de ellas, por lo que ya se cuenta con una información bastante completa y valiosa para continuar. Agradece las recomendaciones proporcionadas por la comunidad y manifiesta que estas serán de vital importancia para los talleres de impactos que se van a realizar. Agrega que ya con el diseño se entrara a mirar el manejo de todo el tema de materiales, construcción, acarreo, volquetas, planta de triturado, plantas de concreto, proveedores, zodmes para el manejo de escombros que incide en el área de influencia. Invita a la comunidad a que no vean el proyecto de manera lineal, ya que este compuesto por múltiples disciplinas.


¿En cuanto a la ampliación de la ALO en su tramo norte que información se tiene al respecto?

La supervisora Social del IDU Angélica Rodríguez reseña que dentro del alcance de este contrato como tal no está aquella información, pero lo que se va a hacer es tomar los datos para dar la respuesta en los tiempos de ley sobre la ALO norte. Se procede a recibir la solicitud como derecho de petición.


Lina Rodríguez, de la Consultoría, menciona que, en relación con los acuíferos, se lleva a cabo un estudio exhaustivo para desarrollar un modelo hidrológico. Este estudio se nutre de una gran cantidad de información y proporciona datos sobre las direcciones del flujo del agua, tanto superficial como subterránea, con el fin de evitar afectaciones a la vía y posibles inundaciones posteriores, así como para prevenir inestabilidades debido a los flujos de agua subterránea, dado que en ocasiones los acuíferos pueden encontrarse cerca de la superficie. Como se ha comunicado previamente, se realizan trabajos de campo en cada una de las propiedades, donde se instalan pozos y captaciones de los acuíferos presentes en la zona, lo que requiere una consideración especial para garantizar que no se afecte la calidad del agua que consumen las personas. Todo este proceso se monitorea desde el inicio en una amplia área durante un período de diez meses, para evaluar cómo influyen las precipitaciones, la sequía y el

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	


DESARROLLO
<p>fenómeno de El Niño tanto en la vía como en la calidad del agua consumida. Por lo tanto, se toman en cuenta las conexiones hidráulicas de los humedales que se pretenden recuperar, así como la conexión del humedal El Conejito con el sistema ecológico principal, ya que es crucial que todos estén interconectados. Esta es la razón por la que los estudios de impacto ambiental son tan extensos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>El señor Amaya, manifiesta “por supuesto, lo que yo quiero es invitarlos a muchos de ustedes a compartir la visión que yo tengo que también me he nutrido en un largo proceso que hemos vivido para llegar a una reserva por estar inventada, entonces en el tema del agua hay que precisar muy bien cuál es el nivel freático que a lo mejor es a lo que usted se refiere ahorita y que alimenta por ejemplo al humedal el conejito, pero una cosa es el nivel freático y otra cosa son los acuíferos, una cosa son los aljibes y otra cosa son los pozos profundos. Entonces, esa es la invitación que yo hago. No vayan a pensar ustedes que yo, como cualquier miembro de la comunidad soy enemigo del tema ambiental. No, con decirles que yo llevo toda mi vida viviendo acá, tengo 68 años de pronto en ese sentido le llevo ventaja al señor que está aquí, que él se ve que es más joven que yo y me he nutrido refiriéndome a usted no a nadie más que usted ni a la cultura y además yo también tengo una información de muchos historiadores y mucha gente que sabe mucho y lo que yo quiero, es que no nos distraigamos con unos temas que no tienen que ver porque si no aclaramos que es el nivel freático y le damos a entender a la gente que eso puede ser un acuífero entonces los llevamos a error. Ahora, los vallados, el manejo de los vallados es una maravilla, por qué no se habla del trabajo que hizo, a comienzos del siglo pasado, el Ingeniero Carrasquilla de la red de vallados en toda la sabana. A eso es que los quiero invitar. Entonces si tú le dices a alguien que es que el nivel freático es un acuífero, lo estás engañando. Don Fernando cierto, sí señora hagamos una cosa y si hacemos al terminar la ronda de preguntas una mesa de trabajo con la parte de nuestros componentes para que nos siga brindando información”.</i> - <i>El señor John Jaime Jiménez- edil de la Localidad de suba, refiere “que la administración Peñalosa hizo unos diseños de prefactibilidad en el 2019 con el POT 190 del 2004; la administración anterior también comenzó a trabajar el tema de prefactibilidad y nuevamente en factibilidad tenemos el POT 555 del 2021. La pregunta puntual es que, si esto ya está acorde al nuevo POT con los estudios de factibilidad que ustedes están entregando, que sabemos que se suspendió el contrato precisamente para que se entregaran todos los componentes y que ya los ingenieros acá, los que nos hicieron la presentación dijeron que ya pasaban a la fase 3 que es el tema de Estudios y Diseños. Esa es una pregunta puntual; la otra pregunta es que va a pasar con el tema del impacto con las zonas de compensación que también nos hablaba nuestro ingeniero ambiental, si tienen que comprar predios y lo van a hacer con los predios de aquí al lado del sector donde se impacta precisamente la zona es que con la sustracción de la reserva Tomas Vander Hammen que, en algún momento determinado creo que sí va a afectar la reserva Tomas Vander Hammen, esas zonas de impacto como se van a compensar y cuáles son los sectores que ustedes van a habilitar, precisamente para el tema de la compensación y de qué manera nosotros podemos también trabajar precisamente para los estudios y diseños, para que</i>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO
<p><i>se llegue a la ingeniería de detalle para llegar a la licitación pública, que sabemos que esto es un convenio interadministrativo que va a ser muy diferente. Aclaro sobre su pregunta del señor Amaya, efectivamente el contrato de los estudios cumple con la legislación y cumplen con el alcance establecido en el POT. Están articulados y por eso mismo dentro de las vías se incluye la vía por el norte, o sea la vía Guaymaral que es la que está contemplada dentro del POT 555”.</i></p> <p>Sobre las zonas de compensación, el Ingeniero Rafael Herrera comenta que, en relación con la compensación, intervienen varios factores, y lo que hacen como consultores es proponer, pero quien dispone es la CAR - Cundinamarca. Actualmente están revisando algunos ejemplos recientes en la sabana de Bogotá donde el enfoque no es necesariamente la compra de tierras, sino aprovechar los planes ya establecidos por la CAR - Cundinamarca para la zona. Sin embargo, señala que el resultado final dependerá de las mesas de trabajo con la CAR de Cundinamarca. En esencia, están analizando ejemplos reales de otros proyectos en la sabana de Bogotá. Al inicio, presentaron una propuesta que requería un tiempo de estudios y diseños de 10 meses, más cuatro meses adicionales para obtener las aprobaciones necesarias, ya que el proyecto no opera de manera independiente y debe coordinarse con otras entidades como la Gobernación de Cundinamarca - ICCU para el empalme de la variante Cota, así como con empresas de servicios públicos como la empresa de acueducto y alcantarillado de Bogotá. También menciona la importancia de trabajar con la Secretaría de Movilidad en relación con los flujos de tránsito y movilidad. Este proceso de aprobación requiere cuatro meses adicionales para revisar los diseños y obtener las aprobaciones correspondientes. Por lo tanto, el tiempo estimado para los estudios y diseños es de 10 meses, seguido de cuatro meses para las aprobaciones necesarias. Posteriormente, se procederá con la radicación del estudio de impacto ambiental ante la Corporación CAR, junto con las aprobaciones de la Interventoría y el IDU.</p> <p>En cuanto a las demoras, menciona un desfase considerable, ya que el proceso de presentación del estudio de impacto ambiental ante la CAR y la obtención de la licencia ambiental puede llevar hasta tres años adicionales en estudios y diseños. El Ing. Herrera expresa su desconcierto respecto a la estructuración inicial del proyecto y la diferencia en el tiempo de presentación ante la CAR, que inicialmente se había establecido en 14 meses, según lo indicado en la propuesta inicial.</p> <p>La respuesta del Ingeniero Villamarin indica que, en cuanto a los plazos, la fase de estudios y diseños comenzará con los datos recopilados en la fase de factibilidad. Se planea llevar a cabo esta etapa durante diez meses, seguida de cuatro meses adicionales entre la finalización de la fase de estudios y diseños y la presentación ante las entidades pertinentes para obtener las aprobaciones necesarias. Sin embargo, se señala que posteriormente a esta presentación ante las entidades, podría ser necesario un período adicional para obtener los permisos de la CAR, lo que implicaría otros cuatro meses.</p> <p>El Ingeniero aclara que la fase de estudios y diseños comenzó el 28 de diciembre y está programada para concluir el 27 de octubre de 2024. Luego de esto, se procederá con la fase de aprobaciones durante cuatro meses, durante los cuales se presentarán los estudios y diseños ante varias entidades, incluida la CAR, para su revisión y aprobación, en relación con el estudio de Impacto Ambiental y el estudio de</p>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	


DESARROLLO
<p>Sustracción de la Reserva. Los diseños de redes también se presentarán ante otras entidades, como el acueducto, la empresa de energía eléctrica, la UAESP y el Jardín Botánico, dentro del mismo período de cuatro meses.</p> <p>Destaca que no se tiene control sobre los tiempos de autorización por parte de la CAR, pero se asegura que la fase de estudios y diseños finalizará el 27 de octubre de 2024. Se menciona un ejemplo pasado, el proyecto de la Avenida Boyacá, para ilustrar la posibilidad de retrasos en los tiempos de la CAR, los cuales están fuera del alcance del contrato actual. Hace hincapié en que, a diferencia de los estudios anteriores que se centraban en la factibilidad, el enfoque actual en estudios y diseños representa un avance significativo en el proceso.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>El señor Amaya, refiere “me queda muy claro lo que usted acaba de exponer. Ustedes como contratistas la tienen muy clara tienen la información muy precisa. Pero veo que siguen las ideas que están plateadas en este momento seguirían en el ambiente. Ustedes podrían organizarnos una reunión, mínima con el IDU, que es el que podría tener digamos, la capacidad de historia de muchas de estas cosas, para que esas inquietudes, sean contestadas por el IDU más que por la CAR. Bueno y el Acueducto y otras entidades. Podríamos pensar en que ustedes nos colaboren con una reunión multisectorial para que estas inquietudes que nos acompañan hace muchos años definitivamente tenga alguna luz al final del túnel, porque ahora sí es cierto que esto habiendo reiniciado el 28 de diciembre.... para eso nos citaron. Entonces ya estoy invito a que nos colabore poner un espacio a las 2 personas que nos están esperando con las preguntas sí, sí por favor”.</i> - <i>Gabriel Ramírez, “soy concejal del Municipio de Cota, yo veo acá, que este proyecto le pasa algo similar a lo que pasa con el metro de Bogotá, tiempo tras tiempo, se discute, pero no se llega a nada. No se concreta absolutamente nada y nosotros que representamos una comunidad qué, hace una década tal vez es uno de los pueblos de la sabana centro, con una densidad demográfica más alta y que nos convertimos en una residencia de Bogotá con unos pobladores y un estrato cuatro 5 y 6 familias que tienen 2 o 3 carros para nunca tener pico y placa, afectando también toda una comunidad, que no tenemos un hospital en Cota y toca con la Clínica Corpas, pero tenemos una emergencia y no llegamos por el trancón que dura 1 hora a 2 horas. Cuando parte de la comunidad llega a la clínica ya el enfermo llega sin signos vitales; también parte de nuestra comunidad trabaja en todo este sector y se desplazan en bicicleta y nosotros vemos los trancones que hay, ya empezó la jornada escolar tenemos más de 30 colegios privados en cota con más de 30.000 personas que van a estudiar de Bogotá y colapsan esta vía, pero no vemos que exista una voluntad de ninguna de las partes en cuestión para ceder y todo eso se quedan en palabras y no piensan que hay una comunidad de más de 40.000 personas que se ven afectadas por el acceso a Bogotá con la calle 80 y de la autopista norte. Es un acceso a Bogotá de más de 900.000 personas y a hoy se empieza nuevamente una fase que llegará a un estudio con unos resultados que vemos que no hay voluntad de las partes y nosotros sí seguimos con un problema”.</i>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO

- *Ricardo Espinoza, “yo soy el Contralor Local de la Contraloría de Bogotá en Suba. En efecto ahí en la contraloría hemos recibido muchísimas quejas de la situación de demora de este proyecto, situación que efectivamente no da espera; he sido también informado por parte de la veeduría ciudadana creada para el seguimiento y control de este proyecto, de la situación de demora para el mismo, donde efectivamente es una voz sentida que este sector requiere efectivamente se realice esa obra; se lleve a cabo la obra como efectivamente se están siguiendo los pasos. He escuchado atentamente que hay un proyecto con un contrato de factibilidad que arrojó sus resultados. De igual manera, el siguiente paso, son los estudios y diseños, que nos vienen aquí a informar tanto el IDU, el contratista y el Interventor; están todos los actores con la ciudadanía que ha levantado su voz sentida y a la contraloría local le ha llegado esa información, entonces a la ciudadanía le informe que aquí está la Contraloría local que va a estar permanentemente atento al seguimiento en la ejecución de este contrato y si tenemos que hacer reuniones periódicas citaré como Contralor Local a las entidades involucradas en el proceso, porque efectivamente como lo decía no se aguanta la demora; vemos a diario la situación que se está viviendo en este sector y quiero agradecerle a doña Patricia por invitarme a esta reunión, pero voy a hacer seguimiento para llevar al Contralor de Bogotá, la situación que se está evidenciando en el sector y que inclusive, ya se conoce, pero vamos a hacer un seguimiento periódico y ojalá mensualmente me inviten a las reuniones. Los voy a invitar también a la oficina de la Contraloría Local, para que nos sentemos y revisemos, paso a paso, para hacerle el seguimiento de los compromisos que se van a adquirir con los señores contratistas, el IDU y las personas intervinientes. Les agradezco mucho la intervención y estoy atento a las medidas de la comunidad mil gracias”.*
- *Fernando Solano de la sociedad Camelia. “¡yo tengo una inquietud que creo que la comunidad la ha manifestado, tal vez en otras reuniones, pero hoy con lo que están presentando creo que es bueno recordarlo y es un poquito lo que el contralor comentó hace un momentico de las similitudes de este proyecto con el metro de Bogotá y puntualmente lo que quiero observar es que yo lo que veo mientras las distintas entidades hacen los distintos observaciones ajustes etcétera, estos se pueden ir fácil fácilmente a 2 o 3 años más, entonces puntualmente lo que quiero preguntar es lo siguiente: Entiendo que existen unos presupuestos destinados para esta obra tanto por la gobernación de Cundinamarca, creo que el municipio de Cota y no sé qué otras; no sé qué tipo de condicionamientos hay y si esos dineros me imagino que hay unos términos de vigencias y si no se cumple con esos términos pues me imagino que las distintas entidades y municipios, pues destinarán esos dineros para otros fines, entonces me preocupa muchísimo que el día que esto ya esté listo pues no haya financiación”.*

La Ingeniera Erika Prieto supervisora técnica de IDU responde que, en el momento, el presupuesto para las obras está condicionado a los resultados de las etapas de Estudios y Diseños. Indica que en este instante se cuenta con los recursos necesarios y suficientes para llevar a cabo los estudios y diseños, así como para realizar todos los trámites asociados a ellos, como se ha presentado en la reunión del día,

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO


incluyendo la sustracción de la reserva y la obtención de la licencia. Sin embargo, señala que una vez se obtengan los resultados definitivos y se tenga la licencia correspondiente, se iniciará el proceso para conseguir los recursos destinados a la ejecución de la obra.

- La señora Miriam Rangel, *“tengo un predio sobre esta zona y tengo una pregunta bastante álgida y no sé si alguien de ustedes la puedan contestar, pero pienso que llegado el momento la obra va a impactar los predios y quién va a pagar los terrenos que nos van a sustraer, cómo van a hacer el avalúo para pagar esos terrenos, porque es que si uno mira en la medida en que se declaró la reserva, nos fueron disminuyendo el impuesto predial de manera que 1 metro que vale en cota más o menos 1.500.000 – a 2.000.000 de pesos, aquí está valiendo 150,000 pesos, 1/10 de lo que realmente es el valor comercial. Entonces mi pregunta es, esa parte, cómo la van a tener en cuenta y cómo la van a solucionar”*.

La supervisora Social del IDU expresa, que la Dirección Técnica de Predios del IDU, se encargaría de todos los trámites prediales relacionados con el proyecto. Sugiere que sería preferible dejar la solicitud como un derecho de petición, tomando los datos como PQRS (Peticiones, Quejas, Reclamos y Solicitudes), para así gestionarla a través de la Oficina de la Dirección Técnica de Predios del IDU y proporcionar una respuesta más detallada. La señora Miriam confirma que enviará una carta de consulta.

Preguntas Virtuales

- Lina María Vela. *“Bueno, buenos días me excuso por no poder estar allí presente; mi nombre es Lina Vela soy Edilesa también de la localidad de Suba y al IDU específicamente le pregunto: el resultado de los estudios anteriores sabemos que son estudios de prefactibilidad, los que realizaron pero adicional de esto también me gustaría solicitar los estudios de impacto ambiental y los hallazgos que allí se generaron y además los estudios de alternativas; consideraron dentro de la magnitud del proyecto, que se deben contemplar estos 2 aspectos dentro de los estudios de Prefactibilidad y factibilidad; también me gustaría saber y, aprovechando que está el contralor allí presente, que para la localidad de Suba, cuántos recursos se han invertido en los estudios anteriores frente a la vía. Yo creo que todos y todas hemos crecido con la expectativa de saber en qué momento se va a realizar la vía, pero no es el tema de priorizar la movilidad frente a lo ambiental sino que en este estado del mundo pues esas 2 situaciones se pueden armonizar en ese proceso, pues si es necesario saber también cuántos recursos se han invertido y de qué manera se puede dar una salida a la movilidad y la conectividad de Suba Cota, de qué manera se puede armonizar esto sin que haya una destrucción de lo poco ambiental que tenemos y el resultado de eso es el calentamiento global en el que nos encontramos porque muchas veces pensamos que esos problemas no nos deben incumbir. Nos importa más el trancón que la preservación ambiental y eso también es una preocupación que deberían tener las entidades en el momento de armonizar cualquier estudio. Me gustaría proponerles a ustedes tanto al Concejal que está allí presente de Cota como al IDU y a los contratistas que pudiéramos hacer una socialización de este proyecto de manera formal, también*

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	


DESARROLLO

ante la Junta Administradora Local de Suba, que debería ser también dentro de los quehaceres de las entidades frente a las intervenciones en lo Local, pues que se pudiera realizar esta socialización en la JAL e invitaríamos de manera especial también a los concejales de cota para que podamos, obviamente con la ciudadanía, entablar este diálogo de una vía que nos conecta y las problemáticas que tenemos. En este escenario, sé que probablemente no tengan a la mano los estudios de impacto ambiental y alternativas, pero si me gustaría dejar mis datos en el drive o en el google forms, para que nos lo hagan llegar y les invitaríamos para que nos hagan el favor con el edil John Jaime, que pudiéramos concertar una sesión colectiva para revisar este asunto de la conectividad Suba Cota”.


La profesional social de la Consultoría agradece la participación y menciona que estará atenta a la confirmación de la fecha para asistir a la sesión para la socialización y respecto a las otras preguntas le da la palabra a la Ing. Erika Prieto del IDU.

La Ing. Erika Prieto menciona que, para abordar la inquietud sobre los estudios realizados previamente, invita a dejarla registrada como una PQRSD para que pueda ser atendida. Además, menciona dos posibilidades para acceder a la información: una es a través de un enlace o accediendo al repositorio de documentación en la página web del IDU, y la otra es visitando las instalaciones ubicadas en la calle 22 con 6ta, en el Centro de Documentación. Allí, podrán realizar una solicitud específica del proyecto y se le facilitará el acceso a la información requerida. Así mismo, si lo necesitan, podrán obtener copias de acuerdo con los requisitos y las directrices establecidas en el centro de documentación.


- Jeimy Torres, *“refiere muy buenas tardes, cómo están muchas gracias, realmente más que una pregunta yo quiero hacer como una pequeña observación; a mí me parece muy importante y veo acá, es la falta de la participación de la comunidad. La comunidad doliente más cuando estamos hablando de una vía que viene de la conexión de Suba Cota, cuando alrededor existen muchos barrios, que pues, obviamente el único acceso que tiene es la Corpas más cercana; la segunda avenida es la Mariscal Sucre y la tercera avenida es la que va hacia la Avenida Salitre; solamente son las, digamos, las formas de entrar o salir o direccionarnos al lugar de Cota. Entonces pues, volvemos a lo mismo; de que en las reuniones nos enteramos y no porque nos invite directamente a la institución, sino porque llegó la ola de por qué conocemos el familiar de chorrillos y nos conoce a nosotros, entonces comenzamos cómo a indagar y preguntar qué es lo que pasa aquí? no solamente es la conectividad de la malla vial, también son los otros proyectos que hay, como el parque lineal, hablamos de una reforestación o restauración ambiental y con todos esos proyectos hace un articulación y todos esas investigaciones de impacto ambiental que por ejemplo digamos el Parque Lineal, ha hecho muchas investigaciones del parque. Dónde queda, como es la alineación o esa articulación de institución porque realmente aquí los más afectados son la comunidad y porque este tema no salió ni un mes ni 2 meses sino este tema se viene trabajando hace más de 3 años donde hay las diferentes comunidades, hemos participado y hemos tenido el lineamiento perfecto de seguir paso a paso todo lo que está pasando como la ampliación de la calle Avenida 151, lo que va a pasar allá*

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	


DESARROLLO
<p><i>como la conexión que viene en la 170 y pues todo esto es una articulación entonces más allá de pronto es hacer una pregunta para invitarlos a ustedes que definitivamente aquí la participación más importante y que no se les olvide es la comunidad, porque realmente la comunidad es la que está presente ahí. La comunidad es la que tiene sus casas, su vivienda ahí y no solamente hace 1 año, hace más de 15 o 20 años que vivimos dentro del sector, 30 a 35 crecimos y estamos a la par de todos estos temas ambientales y de todos estos proyectos que vienen que, si bien es cierto, hace parte de una planeación, un desarrollo el cual pues, tampoco lo podemos impedir, pero sí podemos hacer parte de este proyecto y sobre todo llegar a una concertación de lo que hay pero los que más tienen que concertar y los que más tienen que estar vinculados son todos aquellos que viven dentro del sector que son los primeros dolientes y son los que se van a ver afectados. Muchas gracias”.</i></p> <p>La profesional social de la Consultoría, la invita a participar y formar parte del comité IDU. Se extiende una invitación para integrarse a todas las reuniones y socializaciones a través de este mecanismo, con el fin de vincularse al proyecto y mantenerse informado sobre todas las gestiones realizadas institucionalmente con el IDRD, el Jardín Botánico y otras entidades, con el propósito de armonizar con todos los proyectos que se desarrollan en la zona.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Januario Zambrano. “Buenos días mi nombre es Januario Zambrano, yo he sido líder de la zona que acaba de tocar la compañera de los habitantes que hay barrios de la zona. Una pregunta que quiero dejar bien clara y que tengan en cuenta son las cabeceras del nacimiento de la quebrada la Salitrosa; ahí hay unos reservorios y lo que decía la compañera, se gastaron un poco de plata tratando de hacer el diseño del empalme de la 170 con proyección vía a Cota y hay unos reservorios que normalmente no han tenido en cuenta ese nacimiento de la quebrada la Salitrosa. Esa parte se ha venido afectando en un estancamiento del agua en los barrios que quedan vecinos desde la quebrada hasta la vía Corpas, en la parte de la vía Corpas hacia abajo. En las cabeceras del humedal viene haciéndose un entrampamiento de agua, porque dejaron reducir el cauce del agua de la Salitrosa, eso ha conllevado a que normalmente cada que hay lluvias fuertes hay en esa parte unas inundaciones que se vienen presentando en esos barrios. Igual para que se tengan en cuenta los reservorios que son el mantenimiento del Humedal la Conejera entonces, para que sea tenido en cuenta esa zona, inviten a las comunidades de dichos barrios que han sido afectados, para tenerlos en cuenta ya que se tocarán las cabeceras de la quebrada. Muchas gracias y que les ilumine para que quede bien en armonía y armonizados todos los proyectos, gracias muy amable”.</i> <p>La Consultoría responde con respecto a las inquietudes relacionadas con la quebrada la Salitrosa dentro de los diseños hidráulicos, se asegura que se están teniendo en cuenta todas las consideraciones para prevenir cualquier posible impacto negativo. Aunque la vía no está planeada para atravesar directamente la quebrada la Salitrosa, se está trabajando para evitar cualquier aporte adicional de aguas que pueda</p>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO
<p>empeorar los problemas existentes en los barrios de la zona de Suba. Se garantiza que se está prestando la debida atención a esta situación en el alcance del estudio.</p> <p>- <i>Juan Ramírez, lo escuchamos: “hola buen día para todos, los que me escuchan, soy Juan Ramírez de la Localidad de Suba. También pido excusas por no estar presencialmente y quiero hacer más que una pregunta también un llamado a una reflexión frente a las intervenciones que se hacen en este territorio y en el territorio de Usaquén, en el territorio de Suba y porque generalmente, el Distrito es muy malo para ver el territorio como una sola entidad como un solo cuerpo si se puede decir así y hago la analogía del cuerpo, porque si hay una parte del cuerpo que se duele o que le pasa algo a un órgano, absolutamente todo el cuerpo empieza a sentir ese coletazo y creo que hay muchos proyectos en este momento que están impactando la estructura ecológica principal, hay muchos proyectos que tienen que ver con vías, muchos proyectos que tienen que ver con corredores viales, con senderos, etc. y todos esos proyectos generalmente se ven aislados y cuando yo lo miro aislado y no me junto con otros proyectos macro que también están en el territorio y que puede que no están en esa única zona, pero sí pueden estar como por ejemplo, la extensión de la Avenida Boyacá, la 153 en la Avenida Villas digamos que hay muchos, muchos proyectos que tiene el IDU, en su frente pero que los ve aisladamente y de esa forma no podemos ver el impacto global que pueden empezar a generar todos esos proyectos en el mediano y en el largo plazo, entonces yo invitaría también a que en la conversación con el IDU, sea una conversación sistémica, es decir mirar el territorio como un solo cuerpo y no mirarlo por partes separadas, por qué eso también es una vieja estrategia que tienen las instituciones, que van haciendo poquito a poquito en cada lugar y al final el problema termina siendo muy grande, porque no vimos el problema macro, lo que digamos pasa en la quebrada la Salitrosa; hoy ustedes van a la quebrada la Salitrosa y seguramente todas las intervenciones anteriores de vías, dijeron exactamente lo mismo, que estamos diciendo aquí de que vamos a tener en cuenta el cauce, vamos a tener en cuenta el impacto ambiental, vamos a tener en cuenta esto, pero hoy ustedes van y ven la intervención y es un desastre por qué se dice que realmente se tiene en cuenta, pero el impacto que generan esos proyectos en el largo plazo o los estudios que quedan mal hechos impactan el medio ambiente o no se mira el contexto de todos los proyectos que hay alrededor tanto urbanísticos como de vías, como de cuidado ambiental. Entonces yo hago una invitación a que revisen el tema y con la junta administradora local e incluso Cota y Chía, podamos sentarnos con el IDU, para entender la magnitud de todos los proyectos que hay sobre esa estructura ecológica principal, sobre la carga urbanística que se viene planeando en los próximos 10 y 15 años y el impacto que eso tiene en la movilidad de los ciudadanos; el impacto ambiental que va a tener en todo como en las culturas y en todos los humedales, porque poco a poco estamos viendo que los humedales cada vez se empiezan a reducir; se empiezan a afectar las conexiones cerradas que pueden ocasionar un desastre en el tema ambiental, pero siempre en esas reuniones se dice que el componente ambiental es fundamental, que se va a tener en cuenta, que eso mejor dicho va a quedar una maravilla y lo que nos damos cuenta es que poco a poco, que va pasando el tiempo, la calidad del aire es</i></p>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO
<p><i>afectada, la movilidad se afecta y el ambiente se afecta. Entonces, a mí sí me gustaría que pudiéramos hacer una reunión en donde incluso invitamos también a la Junta Local de Usaquén, a la Junta Administradora Local de Suba y miremos todos los proyectos que se han tenido y se tienen para los próximos 10 y 15 años, para mirar el impacto real sobre el territorio y que nos centremos, no solo en un pedacito, porque si nos centramos solo en un pedacito vamos a perder de vista el bosque; así que, invito a esa conversación, la cual yo me comprometo a articular a la Junta Administradora Local de Usaquén. Si alguien sabe, es la Contraloría, que me alegra que esté presente para hacerle seguimiento a esto, así como hay varios seguimientos que vamos a hacer a varios contratos que no están operando en la Localidad de Suba. Pero, si invitara a reflexionar y mirar el bosque completo y no centrarnos solo en un árbol muchísimas gracias”.</i></p> <p>La profesional social de la consultoría manifiesta que se estará a la espera citación de la Junta Administradora Local para realizar la presentación correspondiente y poder coordinar el proyecto con otros proyectos en desarrollo por parte de la Administración Distrital, no solo por parte del IDU, sino también en relación con otras entidades que llevan a cabo proyectos en la zona.</p> <p>Lina María, profesional de la Consultoría, retoma la palabra para abordar una inquietud adicional. Expresa que no levantó la mano únicamente para reforzar la importancia de lo que revelan los estudios. Observa que algunas intervenciones anteriores sugieren que se están inventando zonas de reserva, lo cual refleja una falta de comprensión sobre la complejidad de proteger una estructura ecológica principal en la era moderna. Destaca la necesidad de considerar más a fondo los conceptos en lugar de abordarlos de manera superficial.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Diana Paola, “Buenas tardes discúlpeme no había activado el micrófono. Yo hago parte también de la comunidad de suba, básicamente acá estoy pegadita al bosque de las mercedes. Tenemos la parte de la salitrosa o sea donde la CAR interviene, pero pues acá todo es un desastre siempre ambiental y también de movilidad entonces mi pregunta es: Nosotros, el barrio Villa el Campo, que está ubicado sobre la Avenida Ciudad de Cali y coge una parte de la reserva por el bosque, donde algunos los carros siempre toman esa vía para salir a coger la avenida cota, nos ha traído muchísimos inconvenientes tanto que la parte de la avenida ciudad de Cali se está bajando y el barrio también, viendo las primeras casas afectadas. Teniendo en cuenta que, se va a tener que hacer una vía alterna cuando se vaya a hacer la obra, porque yo creería que, esa obra va a tener que hacerse en algún momento de la vida, por parte de cota y la parte de suba, o sea que en algún momento nos van a tener que descongestionar y pues obviamente nosotros al estar tan cerquita a esta obra, nos vamos a ver afectados; entonces, quisiera saber, si de pronto, durante esos estudios han contemplado cuáles van a ser esas vías alternas que van a tener que coger todos los carros y que no nos sigan afectando el barrio, porque nos están hundiendo las casas, nos están hundiendo la avenida y pues nosotros ya hemos reportado todo esto en secretaría de movilidad, pero pues nadie hace nada. Gracias”.</i>

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO

El Ingeniero Villamarin respondió diciendo que están de acuerdo, pero hasta el momento, las intervenciones que han llevado a cabo se han centrado en el corredor. Afirmó que no han tenido que solicitar ningún plan de manejo de tráfico ni desvíos, ya que estas actividades serán abordadas en la fase de estudios y diseños. Explicó que los respectivos planes de manejo de tráfico se tramitarán durante la etapa de construcción del proyecto. Aclaró que, actualmente, no hay maquinaria ni equipos transitando por el corredor, por lo que cualquier daño que pueda ocurrir no puede ser atribuido a este proyecto.


- *Una persona que se encuentra virtualmente menciona: “No, yo me refiero es a los vehículos particulares, rutas escolares y demás que van a usar las vías alternas, pues cuando se contemple ese proyecto, teniendo en cuenta de que como nosotros estamos ubicados en el barrio villa del campo que son 3 cuadras, entonces es como un corredor que toman para hacer ese desvío y salir a la avenida cota por el parque y por la parte del bosque las mercedes”.*

La Consultoría responde que las vías y los desvíos que se proyecten hacen parte del resultado en la fase de estudios y diseños. Esto en este momento, sería especulativo, decir cuáles serían las vías, más que acabamos de empezar la fase de estudios y no se puede saber cuáles pueden ser las vías o los desvíos que se vayan a proyectar y cómo sería el plan de manejo de tránsito.

- *Juancho Zambrano, “usted dice que no tienen que ver con la parte de la Salitrosa, pero yo pienso que sí porque en las cabeceras de la quebrada y lo que le comentaba en mi intervención, yo vivo también en el barrio Villa del Campo, esa es la zona, conozco la problemática en general de esa parte el estancamiento de agua que es grave; las inundaciones que hay al aumentar caudal, lógicamente que va a ser muy grande. Entonces, como van a estar todas las entidades ahí; yo pienso que sería importante, de una vez que se tocara el tema de la parte que le digo que sobre la vía Cota dejaron cerrar ese canal que era un lago y ahora están formando escoteros, entonces para que tomen en cuenta y ahora en el caudal más, porque lo que vaya a aumentar el caudal, pues relativamente va a ser grande y en caso de inundaciones para los barrios aledaños que no es uno sino son varios. Gracias”.*

La Consultoría responde que, dentro de los estudios ambientales, se tienen en cuenta el Cerro La Conejera, la Quebrada La Salitrosa, el Humedal El Conejito y el Humedal La Conejera. Por lo tanto, todos estos determinantes ambientales no se pueden dejar por fuera del proyecto. En ningún momento se desconoce el caudal de la quebrada, y precisamente en otros estudios hidrológicos se centran en el área de influencia del proyecto. Por lo tanto, tomarán en cuenta su sugerencia e inquietud.


Para concluir, la profesional Lina Arias agradece a todas las personas asistentes a la reunión tanto presencial como virtual por su participación, les recuerda registrarse en la lista de asistencia y da por finalizada la reunión.

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	

DESARROLLO
<p>Por último, la Consultoría, les informa a las personas que se encuentran conectadas de forma virtual, que se va a compartir pantalla para presentar un video que realizó el señor Héctor Henry Lorenzana, sin embargo, no fue posible dicha presentación, dado a que el ciudadano no llevo la presentación en una USB. A lo anterior, se acordó con el ciudadano abrir un espacio en la agenda de la reunión del comité IDU 4 a realizar el 9 de febrero de 2024, a fin de que pueda realizar su presentación.</p> <p>Se da por terminada la reunión.</p>

COMPROMISOS PACTADOS		
Descripción	Responsable	Fecha de Entrega
Atención PQRSD del señor Fernando Amaya	IDU	02-02-2024 Se radico al IDU con No. 202418500230482
Atención PQRSD del señor Urbano Soto	IDU	02-02-2024 Se radico al IDU con No. 202418500239692
Derecho petición frente a la ALO	IDU	RAD IDU Se entrego respuesta con el radicado 202423600241631
Traslado al IDU de las PQRSD de las señoras Miriam Rangel y Lina María Vela.	ONSULTORÍA E INTERVENTORÍA	Se radico al IDU con No. 202418500575292 y 202418500576742
Socialización del acta de reunión de avance con los soportes correspondientes	Consultoría.	Pendiente.

ANEXOS		
No	Nombre del Anexo: (documento/CD/Listas de asistencia)	Folios
1	Registro de Asistencia	1
2	Registro Fotográfico	1

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-PE-14	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	5	