


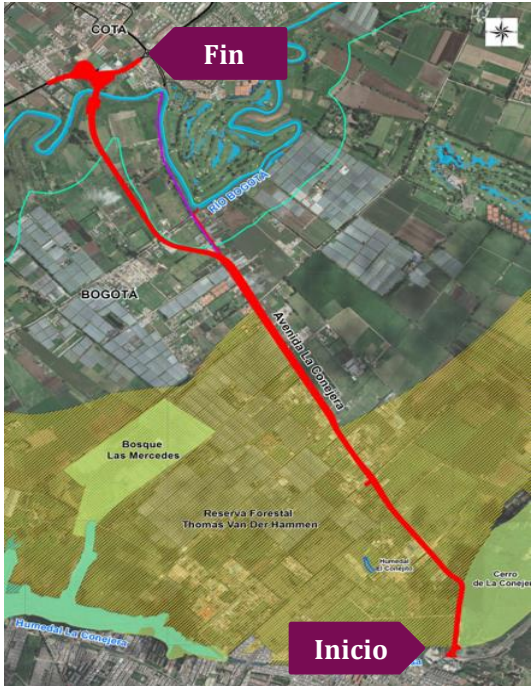

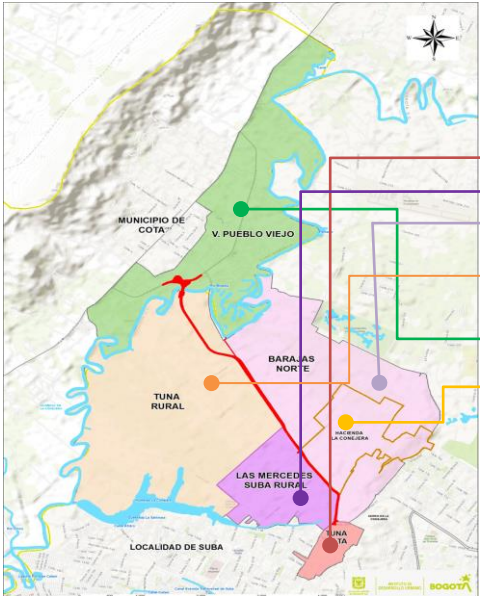
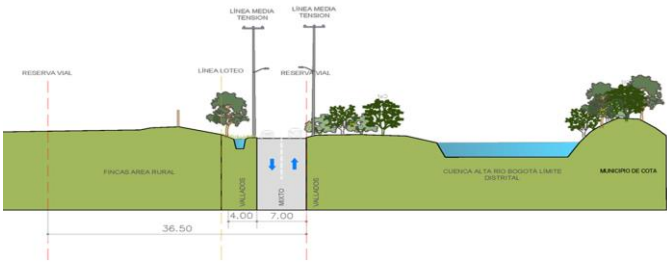


FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No.: 1815 de 2021		HORA INICIO: 2:00 AM	Hoja 1 de 16
FECHA: 03 de febrero de 2023		HORA DE FINALIZACIÓN: 4:15 PM	Acta N° 04
<b>PROYECTO:</b> Factibilidad, estudios y diseños para la construcción de la vía Cota, desde la carrera 92 (cerro La Conejera) e intersección con el municipio de Cota.			
ORDEN DEL DÍA			
Bienvenida a los asistentes y presentación de los participantes			
1. Objetivo de la reunión			
2. Presentación del IDU, consultoría e interventoría			
3. Antecedentes del proyecto			
4. Fases del proyecto			
5. Localización del proyecto			
6. Articulación interinstitucional			
7. Descripción del proyecto			
8. Determinantes del proyecto			
9. Estudio del Impacto Ambiental - EIA			
10. Sustracción de Reserva Forestal			
11. Plan de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica			
12. Atención e intervención de los asistentes			
DESARROLLO DE LA REUNIÓN			
INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN DE LA AGENDA			
<b>Bienvenida a los asistentes y presentación de los participantes</b>  Se da apertura a la reunión de inicio 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". Por parte de los profesionales a cargo de la presentación del proyecto, se da la bienvenida a las autoridades y funcionarios, 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.  <b>Aclaraciones:</b> como parte del proceso de socialización, el consorcio EYD Cota, solicita la autorización a los asistentes para que esta reunión sea grabada, de la misma forma, se indicó que se hará un registro fotográfico y se indica que se remite la planilla de asistencia para su diligenciamiento, dichos insumos hacen parte de los soportes de la reunión.			
DESARROLLO DE LA REUNIÓN			
Inicialmente, se socializa que el Instituto de Desarrollo Urbano estableció una estrategia que busca prevenir, detectar y enfrentar el soborno, en donde también se explica la definición de soborno, la cual consiste en ACEPTAR, SOLICITAR, PROMETER, OFRECER o ENTREGAR, por parte de un colaborador del IDU, o de un externo, en forma directa o indirecta, cualquier beneficio (financiero o no) como incentivo o recompensa para que una persona cumpla o deje de cumplir en relación con sus funciones u obligaciones.  Por otro lado, se señalan los canales de atención para la recepción de estas denuncias a través de la página web <a href="https://www.idu.gov.co/page/denuncie-el-soborno">https://www.idu.gov.co/page/denuncie-el-soborno</a> ; el correo electrónico: denuncia.soborno@idu.gov.co y las líneas telefónicas 3386660 y 018000910312.			
<b>1. Objetivo de la reunión</b>  Se indica que el objetivo del proceso de socialización se enmarca en informar a las autoridades, organizaciones y comunidades sobre el objeto, alcance y características generales del proyecto y las actividades relacionadas con el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y la solicitud de sustracción de Reserva Forestal Thomas Van der Hammen.			

FORMATO																															
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD																															
CÓDIGO	PROCESO	VERSION																													
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0																													
<b>2. Presentación del IDU, consultoría e interventoría</b>																															
<p>En este punto se socializa 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:</p>																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">CONSORCIO CONSULTOR EYD COTA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Contrato:</td> <td>1815</td> </tr> <tr> <td>Objeto</td> <td>Realizar la elaboración de 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</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Inicio</td> <td>1 de agosto de 2022</td> </tr> <tr> <td>Suspensión</td> <td>Del 29 noviembre de 2022 al 11 de enero de 2023 <b>Total: 43 días</b></td> </tr> <tr> <td>Fecha de terminación</td> <td>12 de diciembre de 2023</td> </tr> <tr> <td>Plazo</td> <td>15 meses</td> </tr> </tbody> </table>		CONSORCIO CONSULTOR EYD COTA		Contrato:	1815	Objeto	Realizar la elaboración de 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	Fecha de Inicio	1 de agosto de 2022	Suspensión	Del 29 noviembre de 2022 al 11 de enero de 2023 <b>Total: 43 días</b>	Fecha de terminación	12 de diciembre de 2023	Plazo	15 meses	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Contrato:</td> <td>521</td> </tr> <tr> <td>Objeto</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>Fecha de Inicio</td> <td>1 de agosto de 2022</td> </tr> <tr> <td>Suspensión</td> <td>Del 29 noviembre de 2022 al 11 de enero de 2023 <b>Total: 43 días</b></td> </tr> <tr> <td>Fecha de terminación</td> <td>12 de enero de 2024</td> </tr> <tr> <td>Plazo</td> <td>16 meses</td> </tr> </tbody> </table>		CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA		Contrato:	521	Objeto	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	Del 29 noviembre de 2022 al 11 de enero de 2023 <b>Total: 43 días</b>	Fecha de terminación	12 de enero de 2024	Plazo	16 meses
CONSORCIO CONSULTOR EYD COTA																															
Contrato:	1815																														
Objeto	Realizar la elaboración de 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																														
Fecha de Inicio	1 de agosto de 2022																														
Suspensión	Del 29 noviembre de 2022 al 11 de enero de 2023 <b>Total: 43 días</b>																														
Fecha de terminación	12 de diciembre de 2023																														
Plazo	15 meses																														
CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA																															
Contrato:	521																														
Objeto	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	Del 29 noviembre de 2022 al 11 de enero de 2023 <b>Total: 43 días</b>																														
Fecha de terminación	12 de enero de 2024																														
Plazo	16 meses																														
<b>3. Antecedentes del proyecto:</b>																															
<p>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:</p>																															
2005	El Consorcio Consultoría Suba-Cota realizó los estudios y diseños de la vía Cota-Suba bajo el contrato 012 del mismo año y la interventoría radicó este estudio en la Secretaría Distrital de Planeación bajo referencia 1-2007-51724 de 2007 bajo el nombre de "Estudios y diseños de la Vía Cota-Suba desde límite con el Distrito hasta la Avenida San José (Calle 170), en Bogotá D.C y la zona de reserva".																														
2009	La Secretaría Distrital de Planeación expidió la Resolución No. 701 de 2009, mediante la cual define las zonas de reserva para adecuar el corredor vial de la Avenida Cota.																														
2010	Sobre el corredor se impuso la acción popular No. 2008-00233, en la cual el juzgado 23 Administrativo del Circuito Judicial, fallo en primera instancia el 15 de diciembre de 2010 y ordenó al Instituto de Desarrollo Urbano- IDU, en coordinación con Bogotá Distrito Capital – Secretaría de Movilidad-, iniciar acciones administrativas financieras y demás para la intervención de la vía Suba-Cota.																														
2011	El 19 de julio de 2011 el Consejo Directivo de la Corporación Autónoma Regional CAR, declararon la Reserva Forestal Productora del Norte de Bogotá "Thomas Van Der Hammen" (Acuerdo 011 del 2011), dentro de la cual se encuentra la parte alta del proyecto de la Avenida Suba Cota.																														
2012	A consecuencia del fenómeno de la niña, la Secretaría Distrital de Planeación – SDP, Corporación Autónoma Regional – CAR, Gobernación de Cundinamarca, Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, Alcaldía de Cota y Alcaldía Local de Suba realizaron mesas de trabajo en pro de la viabilidad de la vía por lo tanto, la Secretaría Distrital de Planeación conceptúa la viabilidad de la vía y el IDU indica que el trazado de la vía existente es armonizable con la categoría urbanística.																														
2018	Se desarrollaron los estudios y diseños autopista Norte desde Héroes hasta la calle 193 y Av. San José (Calle 170), desde la Av. Alberto Lleras Camargo (Carrera 7), hasta La Carrera 92, a lo largo del corredor de la vía Suba – Cota hasta el límite con el Distrito – río Bogotá, contrato IDU- 1394 – 2017.																														
2019	El Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- realizan la prefactibilidad de la vía Suba- Cota.																														

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
2021	<p>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)".</p>		
<p><b>4. Fases del proyecto</b></p> <p>Las fases establecidas para el proyecto y de conformidad con la Guía de Maduración de Proyectos del IDU, son las siguientes:</p> <p><b>Fase 1-</b> Recopilación y análisis de la información</p> <p><b>Fase 2-</b> Elaboración de la factibilidad</p> <p><b>Fase 3-</b> Elaboración de estudios y diseños</p> <p><b>Fase 4-</b> Aprobaciones de permisos, trámites y autorizaciones ante entidades distritales y nacionales al igual que la armonización con las empresas de servicios</p>			
<p><b>5. Localización del proyecto</b></p> <p>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.</p>			
			


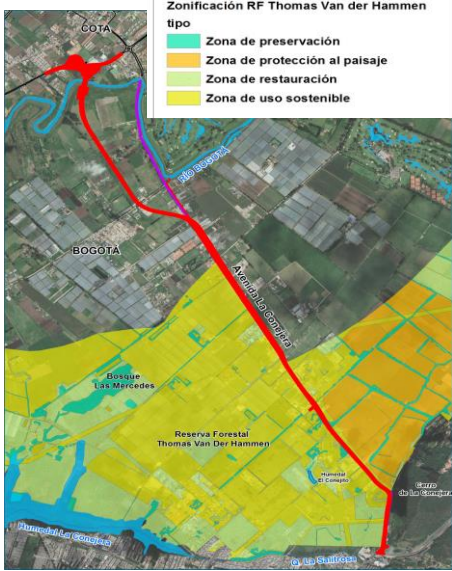
FORMATO														
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD														
CÓDIGO	PROCESO	VERSION												
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0												
<p>Entre tanto, se indica que por parte de la consultoría se lleva a cabo la revisión de la información de la división política administrativa, 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.</p> <p>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.</p>														
<div style="display: flex; align-items: center;">  <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>Veredas</th> <th>Localidad/Municipio</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tuna Alta</td> <td rowspan="4">Localidad de Suba</td> </tr> <tr> <td>Las Mercedes</td> </tr> <tr> <td>Barajas Norte</td> </tr> <tr> <td>Tuna Rural (Chorrillos 1-2-3)</td> </tr> <tr> <td>Pueblo Viejo</td> <td>Municipio de Cota</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">BIC: Bien de Interés Cultural</td> </tr> </tbody> </table> </div>				Veredas	Localidad/Municipio	Tuna Alta	Localidad de Suba	Las Mercedes	Barajas Norte	Tuna Rural (Chorrillos 1-2-3)	Pueblo Viejo	Municipio de Cota	BIC: Bien de Interés Cultural	
Veredas	Localidad/Municipio													
Tuna Alta	Localidad de Suba													
Las Mercedes														
Barajas Norte														
Tuna Rural (Chorrillos 1-2-3)														
Pueblo Viejo	Municipio de Cota													
BIC: Bien de Interés Cultural														
<p><b>Estado actual del corredor vial:</b></p> <p>Se describen las características generales y la sección típica de la vía y se presenta un registro fotográfico de tránsito de la vía.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>La infraestructura existente consta de una calzada vehicular de 6.0 m aprox. con dos carriles, no cuenta con espacio público (Aceras y ciclorrutas).</li> <li>Presenta vallados dispuestos en ambos costados de la vía con un ancho de 4.0 m aproximadamente</li> <li>La funcionalidad de esta vía se ha visto afectada por un desempeño deficiente de la movilidad en época invernal, provocando la restricción del flujo vehicular y peatonal.</li> </ol>														
<div style="display: flex; align-items: center;">  </div>														
<p><b>6. Articulación interinstitucional</b></p> <p>Por parte de la consultoría se describe en convenio 1356 el cual fue firmado entre la Alcaldía de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía de Cota que 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”.</p> <p>Entre los beneficios proyectados para el corredor vial, se consideran:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permitirá reducir la congestión vehicular en esta zona de la ciudad y Cota</li> <li>- Ahorrar tiempos en los desplazamientos de los ciudadanos que transitan este corredor</li> <li>- Pretende beneficiar de manera directa a 1.317.000 habitantes de la localidad de Suba y a 25.000 habitantes de Cota</li> </ul>														




FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<b>7. Descripción del proyecto</b>			
<p>Se indica por parte de los profesionales de la consultoría, que el proyecto busca que las calzadas, aceras, zonas de Bioretención (SUDS) y ciclorrutas planteadas, formen parte del nuevo sistema de espacio público, destinados al tránsito y disfrute de los habitantes del sector; y se relacionen funcionalmente con elementos del espacio público construido, con los elementos de la Estructura Ecológica Principal Regional, con la red de ciclorrutas y con los senderos peatonales existentes; incorporando tecnologías y métodos constructivos acordes con las consideraciones ambientales y ecológicas de la zona</p>			
<p><b>Numero de calzadas:</b> Dos (2) calzadas  Dos (2) carriles  <b>Ancho de carril:</b> 3,10 m mínimo  <b>Separador central:</b> 2,00 m mínimo  <b>Ancho de ciclorruta:</b> 1,50 m a cada lado  <b>Ancho de andén:</b> 3,0 m a 5,0 m  <b>Puentes sobre el río:</b> Dos (2) puentes paralelos  1.40 m aprox., cada uno</p>			
			
<b>Beneficios del proyecto:</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El proyecto busca que la movilidad de los bici-usuarios se desarrolle de manera segura segregada del tráfico mixto y armonizada con la infraestructura existente dispuesta en el Distrito Capital.</li> <li>2. La implantación del proyecto se proyecta de manera paralela al trazado existente, tomando en consideración los elementos de la estructura ecológica principal presentes a lo largo del corredor vial como lo son la zona de ZMPA, la zona de Reserva y los vallados,</li> <li>3. La propuesta de la ampliación del corredor vial por tanto busca generar los menores impactos ambientales en la zona, por lo cual desde la abscisa correspondiente a la calzada derecha K3 +510 se plantea un desvío en el trazado geométrico para no afectar la zona de ZMPA junto al río Bogotá, hasta conectar con la intersección de la futura ampliación de la variante a Cota,</li> <li>4. La alternativa propuesta plantea la construcción de espacio público seguro, protege los elementos de la estructura ecológica principal, integra modos de transporte limpio, inclusivos y sostenibles, promoviendo una mejor calidad de vida y una mayor competitividad, minimizando afectaciones en el entorno, en los sistemas de áreas protegidas, y en las acciones de saneamiento que se adelantan en el río Bogotá.</li> <li>5. Las consideraciones técnicas del trazado (geometría e implantación de las estructuras viales) a la altura del cruce del río, responden a las necesidades y complejidades que la nueva zona de inundación plantea, limitando el proyecto a minimizar impactos sobre la ZMPA, la zona de inundación y la ronda hidráulica, por lo cual se establece el cruce sobre el río de manera perpendicular y en una zona que posibilite el desarrollo de las obras y/o proyectos complementarios y necesarias para que el proyecto se armonice con los elementos de la estructura ecológica y demás determinantes de la zona.</li> </ol>			
<b>8. Determinantes ambientales</b>			
<p>El consultor señala la importancia de las áreas estratégicas y sensibles que se deben considerar en el marco de la construcción de la "Elaboración de la factibilidad, estudios y diseños para la construcción de la vía Cota, desde la carrera 92 (cerro La Conejera) intersección con el municipio de Cota", tal como se describe a continuación:</p>			


<b>FORMATO</b> <b>ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD</b>			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-14	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSION</b> 2.0	
<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1; padding-left: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: purple; margin-right: 5px;"></span> <i>Vía existente</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: lightblue; margin-right: 5px;"></span> <i>Cuerpos de agua</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: steelblue; margin-right: 5px;"></span> <i>Vallados</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: green; margin-right: 5px;"></span> <i>Zona de manejo y preservación ambiental ZMPA</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: olive; margin-right: 5px;"></span> <i>Reserva Forestal Thomas Van Der Hammen</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: lightgreen; margin-right: 5px;"></span> <i>Cerro La Conejera</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: yellowgreen; margin-right: 5px;"></span> <i>Bosques Las Mercedes</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> <i>Franja de intervención proyectada</i></li> </ul> </div> </div>			
<b>9. Estudio de Impacto Ambiental (EIA)</b>			
<p>Con el objeto de dar a conocer a la comunidad se explica en qué consiste un Estudio de Impacto Ambiental, se explica que el EIA es un instrumento básico para la toma de 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><b>Caracterización socioambiental</b></p> <p>Finalmente, 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><u>Medio abiótico:</u></p> <p>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 físico químicas. Además, se monitorea la calidad del aire, se realiza la medición de ruido.</p> <p><u>Medio biótico:</u></p> <p>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><u>Medio socioeconómico:</u></p> <p>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><b>Actividades de campo</b></p> <p>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>			


FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
<b>Zonificación ambiental</b> 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.			
<b>Identificación de impactos y medidas de manejo</b>			
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?	<b>Medidas de prevención:</b> Acciones encaminadas a evitar los impactos <b>Medidas de corrección:</b> Acciones para recuperar el medio, sus condiciones iniciales <b>Medidas de mitigación:</b> Acciones para minimizar los efectos de los impactos negativos. <b>Medidas de compensación:</b> Acciones para retribuir al entorno por los impactos no prevenibles o mitigados.		
Posibles medidas de manejo	<b>Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS):</b> 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. <b>Pasos de fauna:</b> Propuesta de la Administración para la siembra de árboles en la Reserva Forestal TVDH y la construcción de pasos que aseguren la conectividad ecológica.		
<b>Permisos ambientales</b>			
Se indican 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 señalan que entre las autorizaciones que posiblemente se pueden solicitar ante la autoridad ambiental competente, se encuentran:			
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <b>1. Manejo de residuos</b>  <b>4. Aprovechamiento forestal</b> </div> <div> <b>2. Ocupaciones de cauce</b>  <b>5. Emisiones atmosféricas</b> </div> <div> <b>3. Concesión de agua</b>  <b>6. Vertimientos</b> </div> </div>			
<b>10. Sustracción de reserva forestal</b>			
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).			


<b>FORMATO</b> <b>ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD</b>			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-14	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 2.0	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>De acuerdo con lo señalado por la CAR mediante comunicado 20212022210, el trazado constituye una única alternativa para el desarrollo del proyecto. 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".</p> <p><b>Longitud:</b> 3.2 km aproximados</p> </div> <div style="width: 50%;">  </div> </div>			
<p><b>11. Plan de diálogo y comunicación estratégica</b></p> <p>Se indica por parte de los profesionales sociales de la consultoría que el plan de diálogo y comunicación estratégica, contempla cuatro (4) programas, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programa de Información para el desarrollo del proyecto</li> <li>- Programa de atención a la ciudadanía</li> <li>- Programa de diálogo y participación ciudadana</li> <li>- Programa de gobernanza para la movilidad</li> </ul> <p>De igual forma, se le 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 geométrico definitivo.</p> <p>Por otro lado, se invita a los asistentes a participar al <b>COMITÉ IDU</b>, considerado como es 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., así como en las <b>VEEDURÍAS CIUDADANAS</b>, y se indica que de acuerdo con la Ley 850 de 2003, se entiende por veeduría como el mecanismo democrático de representación que le permite a los ciudadanos ejercer vigilancia sobre la gestión pública.</p> <p>Por lo cual, en este espacio de socialización se socializó y distribuyó el formato para el registro de las personas interesadas en formar parte de estos espacios de participación como es el IDU y la veeduría.</p> <p>Por último, se indica que para la atención de las PQRS se encuentran disponibles los profesionales sociales Diana Jaime y Javier Mateus, quienes están a cargo de las líneas de atención del punto IDU virtual:</p> <p><b>Correo electrónico:</b> atnciudadano1815@gmail.com</p> <p><b>Celular:</b> 320 468 48 79</p> <p>Con el siguiente horario de atención:</p> <p><b>lunes a viernes de 8:00 am a 12:00 am y de 2:00 pm a 4:00 pm</b></p>			




FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<b>12. Intervención de los asistentes</b> <p>Se indica por parte de los profesionales de la consultoría y el IDU, la importancia de los recorridos urbanos, como estrategia para la divulgación de información del proyecto, así como el espacio para las comunidades y organizaciones puedan presentar su inquietudes e interrogantes. Se indica además por parte de Mary Angelica Rodríguez, quien hace parte de la supervisión social del IDU que los profesionales que asisten a estos recorridos cuentan con una indumentaria con la identificación y numero del contrato (chalecos). Por último, se indica que se realizará el próximo recorrido urbano el día 15 febrero, el cual se considera desde el club La Vierende hasta el municipio de Cota, y de acuerdo con lo solicitado por la comunidad se realizó la invitación a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca -CAR-, para que acompañe este proceso.</p>			
<b>Intervención 1:</b> <p>La Sra. Amparo Moreno, secretaria académica del Evergreen School, quien señala que dentro de las instituciones educativas del sector se esta manejando la estrategia de proyectos ambientales escolares (PRAE), en el marco de las actividades ambientales, los estudiantes hacen intervenciones y apoyo en temáticas como es el caso de los vallados, así como en la parte de reforestación acción que se maneja directamente con el Jardín Botánico y el comité Ambiental Local de Suba -CAL-. Por lo cual pregunta ¿Estas actividades se consideran ser articuladas con el proyecto?</p> <p><b>Respuesta:</b>  El profesional social Javier Mateus de la Consultoría E&amp;D Cota indica que se tomarán los datos de la delegada, para generar espacio de interlocución y la información, así como las actividades del programa PRAE puedan ser articuladas en el componente ambiental, de igual forma ser considerados en la fase de la identificación de impactos y en los recorridos urbanos.</p>			
<b>Intervención 2:</b> <p>La Sra. Catalina Zúñiga de la hacienda Tyhuaira vía Suba-Cota acompañando a la Sra. Luz María Echeverry, en donde comenta que, en el recorrido urbano anterior, en el acta del mismo quedo como compromiso remitir la misma, por lo cual se solicita con el fin de ser el soporte para remitir la invitación a participar de estos procesos a la CAR, por lo cual solicita que sea remitida lo antes posible.</p> <p><b>Respuesta:</b>  Por parte de los profesionales de la consultoría Javier Mateus, se indica que el acta ya se encuentra aprobada y firmada por los responsables de la misma, por lo cual indica que se remitirá en término de días.</p>			
<b>Intervención 3:</b> <p>La Sra. Amparo Moreno, secretaria académica del Evergreen School, señala que el cronograma es fundamental para el desarrollo del proyecto, ya que todos lo días son usuarios de este corredor vial, con una población aproximada de 600 estudiantes, más padres de familia, y empleados de la institución educativa, en donde en promedio de jornada desde las 6:00 A.M., hasta las 5:00 P.M., con un desplazamiento continuo del personal, en donde se ha presentando situaciones de mantenimiento y arreglos de la vía lo que dificulta la movilización de los mismos. Por lo cuál solicita que se les remita un cronograma de actividades con el objetivo de no intervenir con los estudios del proyecto.</p> <p><b>Respuesta:</b>  El profesional social Javier Mateus de la Consultoría E&amp;D Cota, expresa que es importante tener en cuenta que el contrato socializado esta enfocado en un proyecto para estudios y diseños, con lo cual no se realiza ningún tipo de obra y evitando generar traumatismos en cuanto al tráfico porque las actividades de estudio de detalle como perforaciones y apiques se desarrollan al borde de la vía. Por parte de Mary Angelica Rodríguez, quien hace parte de la supervisión social del IDU señala que este proyecto se encuentra en la etapa de factibilidad de estudios y diseños, por lo cual no se va a realizar ninguna intervención de obra ni de conservación en el marco del contrato 1815 de 2020 que finaliza este año (2023). Además menciona que se van a realizar algunas actividades justo cuando se termine la etapa de factibilidad para hacer estudios a mayor detalles, por lo tanto indica que la finalidad del plan de dialogo ciudadano es informar a las comunidades sobre estas actividades como es el caso de apiques, por lo tanto el compromiso y la obligación contractual de la consultoría es difundir una pieza comunicativa, como es el volante de convocatoria, en donde se informan las fechas de las actividades consideradas a las comunidades. Por último, respecto a actividades de señalización y demás, como es el caso del semáforo, hace parte de acciones implementadas por alguna entidad dada sus competencias, como por ejemplo esta etapa de estudios esta a cargo del IDU como unidad ejecutora. Sin embargo, los temas que conciernen a la señalización y/o ubicación del semáforo, se trata directamente con la Secretaría de Distrital de Movilidad -SDM- y se pueden realizar a través de la referente de la localidad de Suba, quien acompañó la reunión realizada en la vereda Tuna Alta por lo tanto se podría remitir el número de contacto para que la comunidad se pueda comunicar. La señora Amparo Moreno señala que es importante el acompañamiento de la Secretaría Distrital de Movilidad en estos procesos de socialización. Se indica por parte de la profesional social del IDU, que se realizó la respectiva convocatoria e invitación a la entidad a los procesos de socialización, sin embargo, solo se tuvo acompañamiento en una de las reuniones programadas.</p>			


FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<p><b>Intervención 4:</b>  El señor Luis Pérez representante de la veeduría de movilidad del municipio de Cota señala que tiene tres (3) inquietudes entre las cuales se encuentran, primero ¿La vía tiene un peaje contemplado? Segundo, el plan de diálogo ciudadano y participación estratégica ¿Se diseñó teniendo en cuenta los estudios anteriores? y tercero desde el puente del río Bogotá hacia Cota ¿Cuánta distancia tiene el tramo y si es una obra que se va a ejecutar en conjunto con la alcaldía de Cota?</p> <p><b>Respuesta:</b>  Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, indica que es importante señalar que desde la concepción preliminar de este proyecto no se contempló el desarrollo de una vía con la instalación de un peaje dentro de los planes del IDU ni tampoco se consideró en el convenio 1356 del 2020.  Es un proyecto de desarrollarse en la construcción se hará como obra pública, ya que como se había mencionado en la presentación sobre los antecedentes se contempló como una autopista de obra urbana con un componente de obra pública y otro con el sector privado, sin embargo, fue un proyecto que no prosperó.  En cuanto a la segunda pregunta los estudios y diseños que se realizaron antes son un insumo para estos nuevos estudios y diseños que se están desarrollando en base a el contrato de 1851 sin embargo, los diseños son diferentes porque las condicionantes son diferentes teniendo en cuenta el trazado y la conceptualización del proyecto anterior que se contemplada a través de unas autopistas urbanas que en este caso no se van a desarrollar.  Por parte de Mary Angelica Rodríguez, quien hace parte de la supervisión social del IDU señala que el plan de diálogo ciudadano y participación estratégica cuenta con información del estudio anterior. Reiterando que en algún sentido se actualizó información por el tiempo, dado que algunos datos no contaban con información vigente.  La ing. Isela Mesa coordinadora del proyecto de la consultoría indica que Con el municipio de cota lo que convergen es un sector en el cual se incluye un nuevo puente sobre el río Bogotá y los lazos que son unos puentes para el empalme con la variante Cota, actividades que también se están articulando con el diseño geométrico que se está realizando para la segunda calzada de la variante mencionada. Por último, se indica que la distancia entre el puente proyectado y la variante es de aproximadamente 500 m.</p>			
<p><b>Intervención 5:</b>  La señora Graciela Santos representante de la veeduría del municipio de Cota indica que le llama la atención cuando se menciona el Jardín Botánico por lo cual pregunta ¿Hasta este momento que se ha encontrado en árboles de antaño? ¿Cómo se va a realizar el manejo dado que el Jardín Botánico los puede tener ya limitados, por lo cual reitera sobre cómo se realizaría la nulidad de la parte Arborizadora? E indica ¿La alcaldía de Cota que compromisos ha pactado para el desarrollo de este proyecto?</p> <p><b>Respuesta:</b>  El ing. Villamarín señala que el contrato está en el marco de los estudios y diseños del corredor vial que busca mejorar la movilidad a futuro, por lo cual el profesional social Javier Mateus, indica que el IDU actualmente están desarrollando actividades de mejoramiento del corredor vial, con actividades de reparcho de la vía, sin embargo, es otro contrato con el cual se está adelantando esta actividad. Jimmy Álvarez profesional de conectividad del consorcio EYD cota, Jimmy Álvarez profesional de conectividad del consorcio EYD cota, indica que con respecto a los árboles que se van a utilizar para la parte de compensación, es un proceso que la consultoría te deja establecido desde el estudio impacto ambiental ya que se debe contemplar a partir de la construcción de la línea base el cual es el insumo para el plan de manejo ambiental que incluyen unas fichas con la información relacionada para estas actividades de compensación que además incluye el presupuestos así como el cronograma y las autoridades y responsables a cargo del proceso de la simbra, manejo y cuidado futuro, eneste.es preciso señalar que la entidad encargada de la arborización en la ciudad de Bogotá es el Jardín Botánico.  La articulación directamente se realiza con el Jardín Botánico para determinar el tipo de especie, así como el porte del árbol y tamaño del mismo, para que cumpla con el propósito establecido, y se pueda implantar perfectamente.  La ing. Isela Mesa coordinadora del proyecto de la consultoría indica que actualmente se está realizando es el Estudio de Impacto Ambiental -EIA- para ser presentado ante la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca -CAR-, documento que incluye toda la información que se recolecta, la investigación realizada y las propuestas que desde la consultoría se presentan para la etapa de compensación. Sin embargo, dentro del contrato no se encuentra realizar la ejecución de estas compensaciones, ya que el alcance contractual es radicar ante la CAR, como autoridad ambiental y a su vez ellos aprueban la licencia ambiental en dónde quedarán estipulados esos compromisos como son las compensaciones con las características que se deben tener en cuenta para desarrollar estos procesos.</p>			


FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<p>Por parte de Mary Angelica Rodríguez, quien hace parte de la supervisión social del IDU, indica que para complementar lo señalado, una vez el contrato sujeto de socialización, surta su objeto que es obtener la licencia ambiental, pasa a ser un contrato de obra, una vez se de inicio, estos contratos de obra tienen una etapa preliminar, es decir que con los estudios que se entrega desde la consultoría se hace un proceso ante la Secretaría Distrital de Ambiente y el Jardín Botánico, quienes emiten una Resolución sobre el manejo que se le va a dar a cada individuo arbóreo.</p> <p>Además, refiere que con respecto a el manejo que se le ha dado al proyecto con la alcaldía del municipio de Cota, efectivamente en el año 2020 se firmó un convenio entre el administrativo 1356 de 2020 que se firmó entre la alcaldía mayor de Bogotá, alcaldía de Cota y gobernación de Cundinamarca para el desarrollo de este corredor vial:</p> <p>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”. Con lo anterior se consideró que el proyecto fuera una realidad desde ese punto se logró avanzar en la etapa de prefactibilidad y actualmente nos encontramos en una etapa de factibilidad seguida de los estudios y diseños, por lo cual puede referirse en que sí se ha hecho un manejo articulado con las diferentes entidades.</p>			
<p><b>Intervención 6:</b></p> <p>La señora Graciela Santos representante de la veeduría del municipio de Cota, pregunta sobre en qué momento entra la ingeniería de detalle.</p> <p><b>Respuesta:</b></p> <p>La ing. Isela Mesa coordinadora del proyecto de la consultoría indica que una vez finalizada de factibilidad, y se tome las decisiones sobre las alternativas que se tienen básicamente en las intersecciones y en algunos sitios críticos como es el caso de paraderos, retornos o puentes peatonales que se han considerado a partir de la recolección de información y el análisis de la misma, se iniciará la etapa de estudios y diseños en donde se volverá a realizar actividades como perforaciones, apique, entre otras, con el objetivo de complementar de acuerdo con la normas aplicables para avanzar con los estudios a detalle.</p>			
<p><b>Intervención 7:</b></p> <p>El señor Edgar Medina del municipio de Cota señala que en vista del crecimiento que ha tenido el municipio ya que se cuenta con un aproximado de 33.000 habitantes y recalando que la vía es insuficiente para el manejo de este flujo de usuario, pregunta ¿Se hará restricción de peso, tamaño y volumen de los vehículos así como la carga que va a recibir este corredor vial? para que no ocurra el mismo caso de la variante Chía, que inicialmente estaba proyectada para 16.000 vehículos diarios y en este momento es de aproximadamente 58.000 vehículos, entendiendo que esta vía cuando esté mejorada puede presentar un mayor flujo vehicular.</p> <p>Por otro lado, teniendo en cuenta el crecimiento y la dependencia de Bogotá región con los habitantes que residen o laboran en Bogotá y en cota la comunidad tiene la duda sobre si este proyecto vial contempla ciclorrutas y la descripción técnica de esta obra, dado que esta alternativa podría reemplazar a muchos vehículos que transitan por el corredor.</p> <p>Por último, el señor Edgar pregunta si ha tenido en cuenta temas como iluminación y seguridad, para que no suceda lo mismo que ocurre en la concesión Mosquera – Chía, ya que no presenta restricción de velocidad, así como no cuenta con iluminación y se generan conflictos con algunos colegios que están en esa misma área, dado que en Cota cuenta con una población aproximada de 19.000 estudiantes que provienen de otros sectores.</p> <p><b>Respuesta:</b></p> <p>Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, indica que en lo concerniente a temas de peso y tamaño este es un corredor que está establecido como un corredor de carga de acuerdo con el nuevo POT de Bogotá (555 de 2022), por lo cual la sección vial que se está proyectando tiene presente esa situación como tal la restricción de peso y tamaño tiene que ver directamente con las restricciones que implementen la Secretaría de Movilidad de Cota y Bogotá en este corredor.</p> <p>En lo que respecta a la ciclorruta esta infraestructura se tiene contemplada preliminarmente de manera unidireccional, pero en este momento se está contemplando plantearla de manera bidireccional en ambos costados del corredor, qué cuenten con el ancho suficiente para permitir el sobrepaso y demás acciones.</p>			
<p>En cuanto a los temas de seguridad y de iluminación este es un corredor que como se ha socializado, contará con andenes y ciclorruta, acompañadas de la correspondiente iluminación ya que la propuesta en este momento está dada a que se cuente con iluminación en ambos costados, entre tanto el estudio fotométrico detallado determinará cuál será la necesidad a detalle de la iluminación en el corredor.</p>			


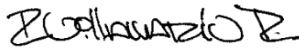






FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
<p><b>Intervención 8:</b></p> <p>El señor José Javier Oviedo de la finca Miramar Alfa y beta, indica que el predio en el cual se encuentran queda dentro de lo proyectado por el corredor vial ya que la carretera divide la finca ubicada en el punto de inicio de la desviación que conduce hacia el municipio de Cota, a lo cual pregunta ¿En este caso cómo se va a realizar este manejo predial?, y la segunda pregunta ¿Dónde se tiene contemplado la ubicación del retorno, para este sector?</p> <p><b>Respuesta:</b></p> <p>La ing. Isela Mesa coordinadora del proyecto de la consultoría indica que la franja es la aprobada por la CAR, señalando además que en ese punto ya no está el proyecto dentro de las áreas que se contemplan para la reserva Thomas van der Hammen por lo tanto es uno (1) de los puntos críticos que se está analizando en la factibilidad para determinar o revisar la posibilidad de mover el diseño hacia la parte izquierda o sur del proyecto.</p> <p>Sin embargo, la ing. Isela Mesa recalca que se debe tener en cuenta los limitantes geométricos que no van a permitir que ese desplazamiento sea tan amplio, pero reitera que se está analizando junto con la interventoría y el IDU, la posibilidad de que no queden esas áreas remanentes tan pequeñas o a su vez que se minimice la fracturación de estos predios.</p> <p>Decir que es posible que la franja se mueva en su totalidad, no es una posibilidad contemplada ya que precisamente hubo un estudio inicial que fue remitida a la CAR en donde esta autoridad ambiental emite el concepto sobre la franja en la cual la consultoría ha estado trabajando.</p> <p>El señor Javier Oviedo manifiesta si es posible hacer una mesa de trabajo para tratar el tema sobre este predio específicamente a lo cual la señora Patricia Gómez, directora ejecutiva de ASODESSCO señala que en el próximo recorrido ambiental urbano que se tiene contemplado (15 de febrero de 2023), se pueda realizar la visita en terreno al predio, para determinar y revisar la afectación que se está señalando.</p> <p>Se señala que este proyecto tiene diferentes fases por lo cual en la etapa de estudios y diseños se podrá presentar a las comunidades de manera más detallada cómo se han considerado estos retornos, sin embargo, se señala que en la avenida Aguas se están contemplando unos retornos teniendo en cuenta que se proyecta como una vía de doble calzada, pensando en los usuarios que se dirijan al municipio de Cota y deben devolverse, para dar solución a la movilidad tanto de vehículos como de peatones.</p>			
<p><b>Intervención 9:</b></p> <p>La Srta. Laura Albornos, arquitecta del proyecto sky View del municipio Cota, pregunta ¿Anteriormente se había contemplado una afectación en el predio? Otra pregunta es sobre si la vía actual desde el río Bogotá a Cota ¿Es una vía que se va a mantener o se considera ser cerrada? Y la otra duda es acerca sobre ¿Si en la parte que se considera el empalme se está proyectado puentes aéreos?</p> <p><b>Respuesta:</b></p> <p>La ing. Isela Mesa coordinadora del proyecto de la consultoría indica que la franja (roja), se mantiene como parte del proyecto, que comunica desde la localidad de Suba en un tramo ya construido hasta un desvío que comunica con el río Bogotá y el municipio de Cota.</p> <p>Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, indica que en principio lo que va a suceder con esa vía, es que como el río de Bogotá tienen contemplado un proceso de mejoramiento, que lo está realizando la CAR de Cundinamarca, cuya entidad además contempla un punto de ampliación del río y posiblemente se considera inundar, por lo cual no va a quedar funcional, por lo cual se genera el desvío para asegurar que no se va a inundar con la nueva obra de la CAR.</p> <p>La ing. Isela Mesa, responde que, si se están proyectando puentes aéreos sobre el río Bogotá y los lazos que conectan para empalmar con la variante de Cota, también se han considerado como puentes.</p>			
<p><b>Intervención 10:</b></p> <p>La señora Patricia Gómez, directora ejecutiva de ASODESSCO y pertenece a la veeduría Vigivía Suba – Cota, pregunta ¿Los tiempos de terminación del contrato de estudios y diseños a diciembre, alcanzaría esta administración a abrir pliegos de licitación para la contratación de la obra?</p> <p><b>Respuesta:</b></p> <p>El ing. Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, indica que este proyecto hace parte de las vías proyectadas dentro del POT de Bogotá vigente (555 de 2022) y dentro del Plan de Desarrollo Distrital está incluido el desarrollo de este corredor vial, recalcando que este plan de desarrollo queda con una vigencia superior a la administración, en tal sentido la propuesta que se está contemplando cuando se cuente con los estudios y diseños, los productos más importantes es la licencia ambiental y el presupuesto de la obra, con el cual se complementan todos los trámites que se venían desarrollando, para garantizar el desarrollo la ejecución de esta obra.</p> <p>Con los cambios de administración, puede suceder que los proyectos quedan en espera, resaltando que este proyecto tiene una ventaja y es que los estudios y diseños ya quedarían elaborados y algo super importante con la licencia ambiental, ya que son determinantes para que la obra en la siguiente administración se desarrolle.</p> <p>En cuanto a si se alcanza a elaborar los pliegos y licitaciones, se señala que puede suceder que los tiempos alcancen una vez teniendo finalizado este contrato, ya que el plazo del contrato es hasta diciembre con aprobaciones, sin embargo, teniendo en cuenta los tiempos actuales y los periodos contractuales, en este momento sería irresponsable indicar que se pueda garantizar.</p>			



FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Instituto de Desarrollo Urbano
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSION 2.0	
<b>Intervención 11:</b> La señora Patricia Gómez, directora ejecutiva de ASODESSCO y pertenece a la veeduría Vigivía Suba – Cota, pregunta ¿sobre el presupuesto de ejecución de obra, los concejos municipales y del Distrito deben aprobar presupuesto en noviembre, es decir que el IDU pasaría a los concejos del municipio de Cota, gobernación de Cundinamarca y Bogotá, para ser incluidos en el presupuesto con vigencia para el año entrante y poder tener asegurados los recursos? <b>Respuesta:</b> El ing. Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, indica que entre los proyectos de presupuesto se incluiría el costo del proyecto, ya que es parte de las obligaciones que se tienen anuales y como se menciono anteriormente, cuando se obtenga el presupuesto estimado de los estudios y diseños, se incluirá el presupuesto para el año siguiente.			
<b>Intervención 12:</b> La señora Patricia Gómez, pregunta ¿Si el IDU notifica a las entidades encargadas como es el municipio de Cota, Gobernación de Cundinamarca y alcaldía de Bogotá, ¿el costo del proyecto de obra para que estas entidades asignen estos recursos? <b>Respuesta:</b> El ing. Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, responde que en el marco del convenio 1356 de 2020 suscrito con las entidades señaladas anteriormente, entre las actividades señaladas se ubica el compartir información del desarrollo del contrato 1815 para la factibilidad de la vía Suba-Cota. La señora Patricia Gómez, indica que desde la coordinación anterior del IDU se había señalado que se realizaban mesas de trabajo entre todas las entidades a cargo del proyecto, por lo cual pregunta ¿Se siguen realizando estás mesas técnicas? Por parte del ingeniero Reyes del IDU se señala que estás mesas técnicas estaban quietas, precisamente por los cambios de persona del IDU, pero señala que la siguiente semana se reanudan las mesas técnicas con las entidades a cargo del contrato. Dado el avance en algunos entregables de la consultoría, permite avanzar en los acuerdos con el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca -ICCU- y la alcaldía de Cota, así que conforme se vaya madurando las etapas del proyecto aumentarán la periodicidad de estos encuentros. La señora Patricia Gómez señala que se debe tener en cuenta que hubo un cambio en el gobierno de Cota, ya que el director de infraestructura era el ing. Luis Fernando Díaz ahora es el Ing. Mario Fiquitiva, para tenerlo en cuenta.			
<b>Intervención 13:</b> La Sra. Luz María Echeverry pregunta es referente al paso con Cota ¿Cómo la alcaldía de Cota estableció el punto de conexión entre la vía de estudio y la variante y si es posible establecer otras alternativas para ese paso? <b>Respuesta:</b> La ing. Isela Mesa, responde que, de acuerdo con lo dispuesto por la CAR, hay una única franja que cuenta con aprobación de dicha entidad. Por otro lado, señala que, debido a las inquietudes manifestadas por los miembros de la comunidad frente a un posible cambio del corredor, desde la consultoría se está revisando la posibilidad de correr el trazado. Sin embargo, recalca que son cambios menores, considerando mover un poco el trazado hacia el lindero pero que geométricamente se tendrían algunas dificultades además se debe tener en cuenta la conexión que se contempla con la variante de Cota ya que es un limitante para estos cambios. También se indica que se esta teniendo en cuenta que en ese sector se ubican los ponederos, así como la ubicación de algunas edificaciones e infraestructura y la ZMPA del río Bogotá (parques del borde de acuerdo con el EOT 555 de 2022) que limita estos cambios, sin embargo se sigue estudiando esta posibilidad para no generar la fracturación de los predios.			
<b>Intervención 14:</b> La Sra. Catalina Zúñiga de la hacienda Tyhuaira vía Suba-Cota comenta que no es claro, si lo que esta aprobado en este momento es una licencia ambiental preliminar o es una licencia ambiental final <b>Respuesta:</b> El ing. Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, responde que lo que actualmente esta aprobada por la CAR de Cundinamarca es mas una validación del estudio de prefactibilidad que desarrollo el IDU internamente y en su articulación las demás entidades como la CAR se emitió un concepto de avala sobre la alternativa que se remitió, en donde se señala que es el área donde se puede desarrollar el proyecto. La Sra. Catalina Zúñiga de la hacienda Tyhuaira vía Suba-Cota pregunta ¿Cuándo se va aprobar la licencia ambiental? El ing. Jorge Mauricio Reyes, señala que es un proceso de resultar la aprobación de los estudios y diseños que se vayan dando en el proceso, teniendo en cuenta que los tiempos de aprobación de licenciamiento ambiental pueden ser largos, que pueden llegar a tomas cinco (5) o seis (6) meses en el mejor de los casos, si todos los tiempos se van cumpliendo.			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<p><b>Intervención 15:</b>  El señor Fernando Wittinghan, vicepresidente de la asociación ASODESCO, señala que para dar claridad que en cuanto a los presupuestos se debe dar un parte de tranquilidad, ya que la administración de Bogotá, Cundinamarca, así como la de Cota ya se tienen organizados los recursos destinados para el próximo año, ya que como edil conoce el manejo de los temas presupuestales. Por otro lado, indica ¿Qué costado ambiental en metros, afecta la vía?</p> <p><b>Respuesta:</b>  El ing. Rafael Herrera director ambiental de la consultoría E&amp;D Cota, señala que la información que se remite es preliminar dado que no se ha surtido la etapa de estudios a detalles, sin embargo, responde que, si se habla del corrimiento lateral, el mejor ejemplo es que hoy en día la vía contempla entre 6 y 7 metros, si se aumenta no el 30 % sino el 70 % para las especificaciones técnicas y obras civiles porque además se debe sumar temas como los retiros y franjas de seguridad.</p>			
<p><b>Intervención 16:</b>  La Sra. Liliana Cortes perteneciente a la veeduría de movilidad del municipio de Cota y residente de la vereda Pueblo Viejo, como habitante del municipio conoce la biodiversidad que existe en el predio Tyhuaira y además que se debe tener en cuenta la viabilidad que tiene la CAR sobre la cuenca del río Bogotá, al trasladar del lugar algunas especies de fauna, estas no se pudieron adaptar y fallecieron, por otro lado cuenta con una pregunta ¿Al dar inicio a la ejecución del contrato de obra, se tendrá en cuenta la mano de obra calificada y no calificada del municipio de Cota?</p> <p><b>Respuesta:</b>  El ing. Rafael Herrera director ambiental de la consultoría E&amp;D Cota, responde que los Estudios de Impacto Ambiental -EIA- tienen un componente muy importante de la fauna, además estos estudios piden que se vinculen experiencias positivas y negativas que se hayan desarrollado en la zona, por parte de ONG, fundaciones, entre otras, que cabe resaltar que se han identificado 22 organizaciones alrededor de toda la estructura ecológica que se tendrá en cuenta, partiendo de la delimitación del área de influencia físico biótica, en donde además se tiene en cuenta lo manifestado por la comunidad ya que es una obligación de ley, ya que no se puede formular medidas, planes o programas sin tener en cuenta estos antecedentes del área de influencia, por lo cual la articulación del componente social y fauna se da con la apertura de estos espacios, recordando además que el equipo de biótico se compone de profesionales expertos mastozoología, Herpetología, ornitólogos entre otros, quienes van a dar inicio de la recopilación de información.</p>			
<p>Por parte de Mary Angelica Rodríguez, quien hace parte de la supervisión social del IDU, para dar claridad sobre el tema de mano de obra, desde el IDU se cumple con la norma del distrito, en el momento en los pliegos de contratación como obligación social se incluye el decreto distrital 3080 de 2015, el cual exige que en todos los contratos se tenga la vinculación de mano de obra no calificada local (MONC), entre los cuales e incluye víctimas de conflicto y vulnerable.</p> <p>Teniendo en cuenta que este contrato es atípico por la incidencia de las demás entidades, el IDU se alinea a la política que se maneja desde el municipio de Cota y la Gobernación de Cundinamarca, para garantizar la mano de obra que vincularía el pliego para la ejecución de la vía.</p> <p>La Sra. Liliana Cortes perteneciente a la veeduría de movilidad del municipio de Cota y residente de la vereda Pueblo Viejo, señala que si es posible incluir población espacial, ya que hay comunidades que pertenecen al resguardo.</p> <p>Mary Angelica Rodríguez, quien hace parte de la supervisión social del IDU, responde que la categoría para la MONC que se tienen desde el IDU, es de población especial de la cual se desprende la población vulnerable, víctima de conflicto armado, LGBTIQ y población étnica.</p> <p>Para acotar sobre la mano de obra calificada (MOC), por ley y de acuerdo con lo señalado por el distrito de Bogotá, se maneja actualmente lo dispuesto para la contratación de la mano de obra no calificada -MONC-, pero que por supuesto cada contratista puede dar el manejo que se considere necesario para la contratación de MOC.</p> <p>Por parte de la profesional social Lina Arias de la consultoría, se indica que como parte de las obligaciones del constructor se indica que se deben realizar las reuniones de inicio de obra, y señalarle a la comunidad sobre temas como el número de población a contratar, perfiles que se requieren para el manejo del contrato, el lugar y canales de recepción de las hojas de vida y como se realiza el proceso de vinculación, que lo hace directamente el constructor. Señalando que en la etapa de estudios y diseños no se realiza la contratación de mano de obra.</p>			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<p><b>Intervención 17:</b>            La Sra. Catalina Zúñiga de la hacienda Tyhuaira vía Suba-Cota pregunta ¿No es claro, si en el caso del estudio que se está adelantando para mover la vía, les gustaría revisar y presentar alternativas para el manejo de esa sección, con alternativas para que se pueda lograr no acabar con lo que ellos consideran como un pulmón del área?</p> <p><b>Respuesta:</b>            Mary Angelica Rodríguez, quien hace parte de la supervisión social del IDU, indica que la etapa actual es preliminar del proyecto, con lo cual no se tienen de manera definitiva de los diseños, es decir que la información que se brinda en este espacio, es la información que se tienen de manera legal, sin embargo, estos datos pueden variar dado que se deben realizar los estudios a detalle para que surja un diseño definitivo.            Es decir que en la etapa de estudios y diseños, se contemplan unos entregables desde el componente social y técnico, entre los cuales se cuenta con la matriz de sistematización o retroalimentación, es decir que se contemplan diferentes espacios, como el que se esta desarrollando en donde todas las inquietudes que se hacen por parte de las comunidades se incluyen en esa matriz. El siguiente paso es registrar y determinar a que componente se refiere estas inquietudes o comentarios y recomendaciones como es el caso de urbanismo, movilidad, social entre otros y se socializa con el componente técnico en unas mesas de trabajo que integran a la consultoría, interventoría e IDU y se revisa cuales son viables y se acogen para el diseño y se determina que recomendaciones se pueden incluir y se ejecutan.            El ing. Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, sugiere que la definición de la geometría y en particular el punto que es de interés, tiene que revisarse con el municipio de Cota, sin embargo dado los espacios de mesas de trabajo con las demás instituciones, son inquietudes a tratar en las mesas técnicas que se desarrollan.            Resalta además que ese punto, es el único que se ha contemplado para la entrega de este corredor vial, por las características geométricas, describiendo que, si fuera una vía que se pudiera plantear como una vía rural de bajas especificaciones, se podría dar un manejo diferente, pero con la connotación de este corredor vial considerado para un manejo de 60 km/h en su diseño original y que empalma con un corredor con especificaciones similares, en donde además se proyecta un corredor de 60 a 80 km/h, por lo cual limita la geometría del proyecto, por lo tanto no se pueden plantear soluciones mínimas para este tipo de especificaciones, por lo cual es muy importante verificar con la alcaldía de Cota y verificar por que fue definido este punto de encuentro para el proyecto.</p>			
<p><b>Intervención 18:</b>            La señora Graciela Santos representante de la veeduría del municipio de Cota, pregunta ¿Cuántos carriles se proponen para el puente?</p> <p><b>Respuesta:</b>            El ing. Jorge Mauricio Reyes del IDU, indica que se tienen estimado hasta el momento, es un puente que puede tener de cuatro (4) a seis (6) carriles o dos (2) puentes de dos (2) o tres (3) carriles, lo cual se esta analizando con la capacidad de la vía y para poder llegar a la definición del diseño definitivo del empalme con la variante Cota.            La definición se va a dar pronto, dado que se contemplan mesas de trabajo con la consultoría del ICCU, quienes están desarrollando este proyecto, que de acuerdo con la información suministrada es un corredor que comprende dos (2) calzadas de (2) carriles.            Se contempla en el corredor de Suba- Cota de manera preliminar, llegar con tres (3) carriles por sentido ya que uno (1) de ellos, será el que tome el enlace de desvío, bien sea para tomar la vía hacia el norte hacia el occidente de acuerdo con lo contemplado hasta el día de hoy.            La ing. Isela Mesa, señala que la visita que se desarrolló en los cultivos de feijoa, la consultoría ha tenido en cuenta lo señalado y por lo cual se esta analizando si e posible desarrollar el desvío, para mitigar el impacto que se pueda tener sobre el predio.            La Sra. Catalina Zúñiga de la hacienda Tyhuaira vía Suba-Cota, señala que desde el punto de vista de la Sra. Luz María Echeverry, señala que el área donde se ubican los cultivos de feijoa es un espacio que no es productivo sino que además tienen una connotación ambiental, que se quiere conservar como un pulmón del área, por lo cual se quiere conservar teniendo en cuenta dentro del diseño que se está generando por la consultoría.</p>			
<p><b>Intervención 19:</b>            La Sra. Amparo Moreno, secretaria académica del Evergreen School, señala que tienen una inquietud sobre que se manifiestan los impactos que se pueden generar sobre la vía principal pero que se debe tener en cuenta los impactos que se puedan presentar sobre las vías rurales, como es el caso de los sectores de Chorrillos que se comunican por medio de este corredor vial y si se tienen contemplado, dado que si se considera un número de carriles frente a unas vías que no tienen ninguna infraestructura.</p> <p><b>Respuesta:</b>            La ing. Isela Mesa indica que dentro del diseño geométrico, se tienen contemplado estos accesos, reiterando que el objetivo del contrato es llegar a diseñar el empalme con los ingresos a estos sectores y los retornos para generar una movilidad adecuada por todo el sector.</p>			

FORMATO					
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD					
CÓDIGO	PROCESO		VERSION		
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA		2.0		
<p>Como parte del proceso, se implementó en los procesos de socialización una dinámica similar a un mapa parlante, en el cual los asistentes podrían acercarse y de manera más precisa identificar sus sitios de interés (centros educativos, comercio, viviendas), así como los determinantes ambientales anteriormente expuestos en la presentación y ver de manera más detallada el trazado propuesto como la alternativa vial. Con esta actividad se dió el cierre del proceso, se agradeció el acompañamiento de los asistentes y se les invitó a participar en los demás procesos de socialización que se llevarán a cabo.</p>					
COMPROMISOS ADQUIRIDOS					
COMPROMISO		RESPONSABLE		FECHA DE CUMPLIMIENTO	
Remitir la presentación a los asistentes del proceso de socialización		Consortio E&D Cota		11 de noviembre de 2022	
Remitir el acta de socialización		Consortio E&D Cota		Noviembre de 2022	
Socializar el proyecto ante la Comisión Ambiental Local de Suba		Consortio E&D Cota		8 Noviembre de 2022	
FIRMAS					
NOMBRE		ENTIDAD/CARGO		FIRMA	
Ing. Rafael Villamarín		Consortio E&D Cota Director del proyecto			
Ing. Rafael Herrera		Consortio E&D Cota Director ambiental de proyecto			
Javier Mateus Rosas		Consortio E&D Cota Especialista social de proyecto			
Lina María Arias Torres		Consortio E&D Cota Profesional social de proyecto			
Mary Angélica Rodríguez		Apoyo social a la supervisión del IDU			
ELABORÓ		RESPONSABLE		APROBÓ	
NOMBRE	Lina María Arias Torres	Javier Mateus Rosas		Johan Alfonso Caicedo	
CARGO	Profesional social Consortio E&D Cota	Especialista social Consortio E&D Cota		Especialista social de interventoría, Consortio Interventoría Cota	
FIRMA					
ANEXOS:	SI	X	NO	TIPO DE ANEXO: Carpeta digital	CANTIDAD: 1