


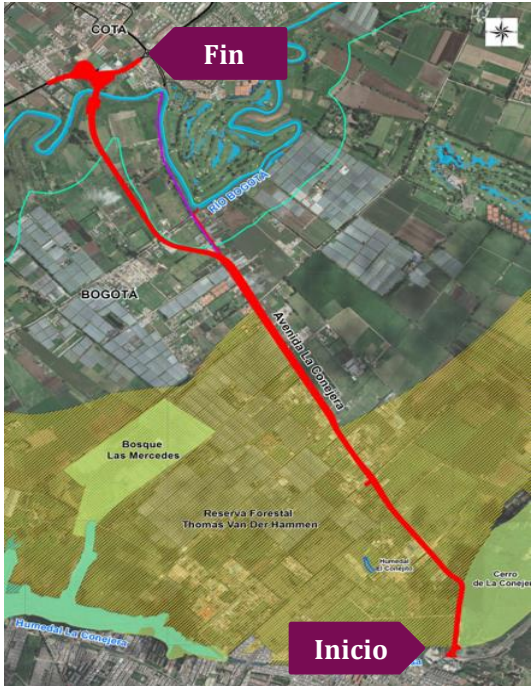

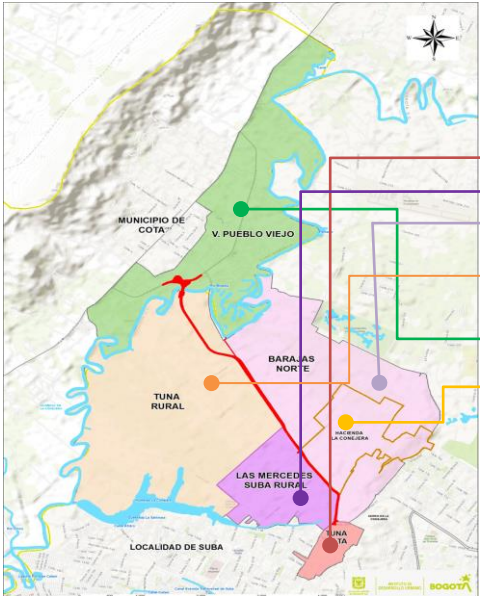
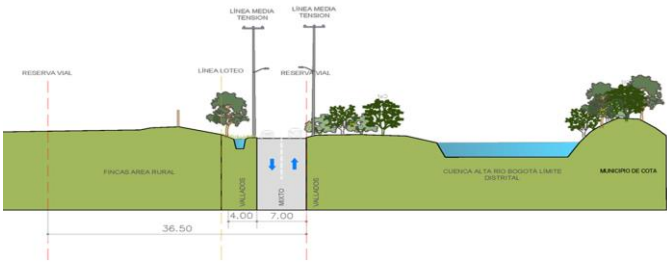


FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No.: 1815 de 2021		HORA INICIO: 10:00 AM	Hoja <u>1</u> de <u>11</u>
FECHA: <u>03 de febrero de 2023</u>		HORA DE FINALIZACIÓN: 12:00 M	Acta N° <u>03</u>
PROYECTO: <i>Factibilidad, estudios y diseños para la construcción de la vía Cota, desde la carrera 92 (cerro La Conejera) e intersección con el municipio de Cota.</i>			
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			
Bienvenida a los asistentes y presentación de los participantes Se da apertura a la reunión de inicio del proyecto " <i>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</i> ". 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. Aclaraciones: 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 https://www.idu.gov.co/page/denuncie-el-soborno ; el correo electrónico: denuncia.soborno@idu.gov.co y las líneas telefónicas 3386660 y 018000910312.			
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 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																													
2. Presentación del IDU, consultoría e interventoría																															
<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 Total: 43 días</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 Total: 43 días	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 Total: 43 días</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 Total: 43 días	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 Total: 43 días																														
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 Total: 43 días																														
Fecha de terminación	12 de enero de 2024																														
Plazo	16 meses																														
3. Antecedentes del proyecto:																															
<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.																														


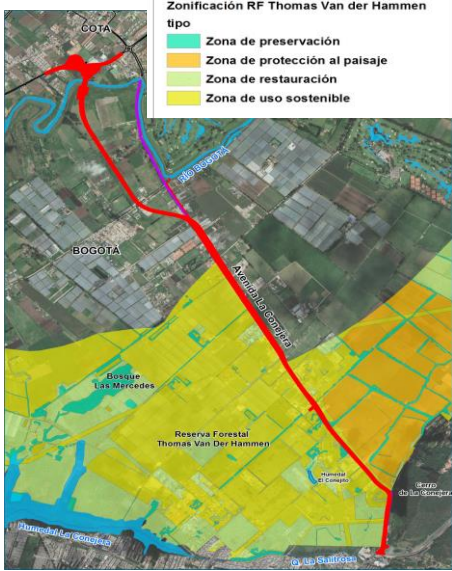
FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
2021	<p>La CAR mediante comunicado 20212022210 indica: "... la propuesta presentada por el IDU se constituye en la única alternativa para el desarrollo del proyecto de la construcción 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>4. Fases del proyecto</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>Fase 1- Recopilación y análisis de la información</p> <p>Fase 2- Elaboración de la factibilidad</p> <p>Fase 3- Elaboración de estudios y diseños</p> <p>Fase 4- Aprobaciones de permisos, trámites y autorizaciones ante entidades distritales y nacionales al igual que la armonización con las empresas de servicios</p>			
<p>5. Localización del proyecto</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">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>Estado actual del corredor vial:</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"> La infraestructura existente consta de una calzada vehicular de 6.0 m aprox. con dos carriles, no cuenta con espacio público (Aceras y ciclorrutas). Presenta vallados dispuestos en ambos costados de la vía con un ancho de 4.0 m aproximadamente 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. 														
<div style="display: flex; align-items: center;">  </div>														
<p>6. Articulación interinstitucional</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"> - Permitirá reducir la congestión vehicular en esta zona de la ciudad y Cota - Ahorrar tiempos en los desplazamientos de los ciudadanos que transitan este corredor - Pretende beneficiar de manera directa a 1.317.000 habitantes de la localidad de Suba y a 25.000 habitantes de Cota 														


FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
7. Descripción del proyecto			
<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>Numero de calzadas: Dos (2) calzadas Dos (2) carriles Ancho de carril: 3,10 m mínimo Separador central: 2,00 m mínimo Ancho de ciclorruta: 1,50 m a cada lado Ancho de andén: 3,0 m a 5,0 m Puentes sobre el río: Dos (2) puentes paralelos 1.40 m aprox., cada uno</p>			
			
Beneficios del proyecto:			
<ol style="list-style-type: none"> 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. 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, 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, 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. 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. 			
8. Determinantes ambientales			
<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>			


FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSION 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"> <i>Vía existente</i> <i>Cuerpos de agua</i> <i>Vallados</i> <i>Zona de manejo y preservación ambiental ZMPA</i> <i>Reserva Forestal Thomas Van Der Hammen</i> <i>Cerro La Conejera</i> <i>Bosques Las Mercedes</i> <i>Franja de intervención proyectada</i> </div> </div>			
<p>9. Estudio de Impacto Ambiental (EIA)</p> <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>Caracterización socioambiental</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> 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> 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> 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</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>			


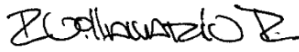
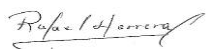





FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
Zonificación ambiental Con base en la información de la caracterización ambiental de las áreas de influencia, se efectuará un análisis integral de los medios abiótico, biótico y socioeconómico, 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.			
Identificación de impactos y medidas de manejo			
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?	Medidas de prevención: Acciones encaminadas a evitar los impactos Medidas de corrección: Acciones para recuperar el medio, sus condiciones iniciales Medidas de mitigación: Acciones para minimizar los efectos de los impactos negativos. Medidas de compensación: Acciones para retribuir al entorno por los impactos no prevenibles o mitigados.		
Posibles medidas de manejo	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. 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.		
Permisos ambientales			
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> 1. Manejo de residuos 4. Aprovechamiento forestal </div> <div> 2. Ocupaciones de cauce 5. Emisiones atmosféricas </div> <div> 3. Concesión de agua 6. Vertimientos </div> </div>			
10. 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).			

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 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>Longitud: 3.2 km aproximados</p> </div> <div style="width: 50%;">  </div> </div>			
<p>11. Plan de diálogo y comunicación estratégica</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"> - Programa de Información para el desarrollo del proyecto - Programa de atención a la ciudadanía - Programa de diálogo y participación ciudadana - Programa de gobernanza para la movilidad <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 COMITÉ IDU, 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 VEEDURÍAS CIUDADANAS, 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>Correo electrónico: atnciudadano1815@gmail.com</p> <p>Celular: 320 468 48 79</p> <p>Con el siguiente horario de atención:</p> <p>lunes a viernes de 8:00 am a 12:00 am y de 2:00 pm a 4:00 pm</p>			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
12. Intervención de los asistentes			
Intervención 1: El señor Gregorio Rodríguez, residente de la vereda Tuna Alta, señala que está interesado en conocer sobre la fecha de inicio del proyecto y el tiempo de ejecución del proyecto.			
Respuesta: Por parte de ing. Isela Mesa coordinadora del proyecto de la consultoría indica que el proyecto se encuentra actualmente en la etapa de factibilidad la cual termina a mediados del mes de febrero y se inicia la etapa de estudios y diseños, los cuales se tiene contemplado hasta el mes de agosto. A partir de la culminación de esa etapa se requiere surtir el tramite de las aprobaciones con las empresas de servicios y públicos y a su vez que la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca -CAR-, entidad que aprueba la licencia ambiental; por lo cual se espera que estos tramites se puedan llevar a cabo cumpliendo las fechas estipuladas, es decir al mes de diciembre de este año.			
El siguiente paso es que el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- realice el proceso de licitación para la construcción del proyecto, el cual se tiene proyectado para el siguiente año (2024). A lo que el profesional social Javier Mateus de la Consorcio E&D Cota, señala que el alcance del actual proyecto es desarrollar los estudios y diseños, con lo cual no se desarrolla ninguna actividad constructiva. Por su parte Mary Angelica Rodríguez, quien hace parte de la supervisión social del IDU para este contrato, describe que las entidades que construyen en el país y para el caso puntual como es el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, deben dar cumplimiento a unas etapas de maduración de los proyectos, en donde se desarrolla inicialmente el perfil del proyecto en donde se indica que a partir el Plan de Ordenamiento Territorial o en el Plan de Desarrollo del Distrito se contempla la priorización de algunos proyectos como es el caso de este corredor vial; la siguiente tapa es la de prefactibilidad en donde se realiza la revisión de información secundaria para determinar si el proyecto es viable o inviable, etapa que fue desarrollada por el IDU en el año 2020, donde además se consolidó un documento en donde se logró demostrar la no necesidad de la elaboración del Diagnóstico Ambiental de Alternativas -DAA-, con lo cual la CAR emitió el siguiente concepto:			
<p>La CAR mediante comunicado 20212022210 indica:</p> <p><i>"... 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)". (se indica nuevamente la diapositiva 10),</i></p> <p>Lo que permite avanzar con el siguiente paso que consiste en aunar en argumentos técnicos más fuertes para que el proyecto se desarrolle, es decir que se da apertura a la fase de estudios y diseños a detalle, para definir el diseño y el cual sea considerado para la etapa de construcción y a su vez identificar los impactos, riesgos y planes de manejo para tratar estas alteraciones en la comunidad y en el corredor ambiental.</p> <p>Luego de finalizar la etapa de estudios y diseños, y siguiendo lo dispuesto en el convenio 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</p> <p><i>"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".</i></p> <p>Por último, se requiere determinar el presupuesto para contratar a un tercero que se encargue de la obra, de la cual se desprende una etapa de conservación por parte del IDU.</p>			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<p>Intervención 2: La señora Gladis Fetegua, presidente de la JAC de la vereda Tuna Alta, señala que el corredor vial es muy importante, sin embargo, menciona que también se presentan muchos trancones y lo que ha prolongado en casi hora y media el recorrido que habitualmente era de minutos.</p> <p>Por lo cual indica la gran importancia ambiental que tiene dentro del territorio la reserva Thomas Van der Hammen -TVDH-, por lo cual solicita que se contemple la fauna y los ecosistemas presentes.</p> <p>Respuesta: Jimmy Álvarez profesional social de conectividad del consorcio EYD cota, indica que es importante que los diferentes actores que interactúan en el área del proyecto generen estos espacios de interlocución, además menciona que los animales requieren de las formas que da el hombre para el manejo de su hábitat y estrechamente este dado con la acción de compensar que se esta directamente relacionada con la actividad de siembra de árboles, que permite nuevos y mejores hábitat a la fauna.</p> <p>De igual forma indica que la reserva TVDH es un relicto ambiental muy importante, por lo cual en el marco de las compensaciones que se consideran en la siembra de árboles, el estudio se enfoca en saber en donde se van a sembrar estas especies. Además, se tiene contemplado un paso de fauna a través de un puente y sobre el mismo se considera sembrar arboles para dirigir la fauna.</p>			
<p>Intervención 3: La señora Gladis Fetegua, presidente de la JAC de la vereda Tuna Alta, sugiere que no se ubique un peaje para el sostenimiento de la vía.</p> <p>Respuesta: 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.</p> <p>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.</p> <p>Por lo cual, en la actualmente se ha evidenciado que es un proyecto que se requiere dado que se presentan ciertas actividades aledañas como es el caso del manejo que se le esta dando al río Bogotá, pues se están haciendo la ampliación de la sección con un mejoramiento desde el puente de le Virgen (Cota) hacia el occidente, que tiene como fin reducir todo el riesgo de inundación a lo largo del río Bogotá.</p>			
<p>Intervención 4: La señora Gladis Fetegua, presidente de la JAC de la vereda Tuna Alta, pregunta ¿A quién le corresponde el mantenimiento de la vía?</p> <p>Respuesta: Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, indica que una vez que se termine de construir el corredor vial, entra en una etapa de conservación de la vía, en su momento se determina cual será el esquema y el manejo de la misma, además explica que las vías pasan a una garantía preliminar, que es básicamente la garantía del constructor en un término de (5) años, con lo cual todo lo que se presente en daños y calidad será responsabilidad del constructor y en adelante se realiza el mantenimiento rutinario y periódico.</p>			

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
<p>Intervención 5: La señora Gladis Fetegua, presidente de la JAC de la vereda Tuna Alta, pregunta sobre el puente que se proyecta cerca al empalme con la variante Cota.</p> <p>Respuesta: Jorge Mauricio Reyes de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, indica que el puente de la Virgen se ubica llegando a Cota, sin embargo, se señala que es necesario hacer un desvío para alejarse lo más posible de la zona de manejo y preservación del río Bogotá, dado que se presentan situaciones como inundaciones, por lo cual se considera alejar el corredor vial del riesgo señalado, justificando la geometría de la vía proyectada.</p> <p>La señora Gladis Fetegua pregunta ¿Cómo se maneja el tema de las inundaciones en la vía construida?</p> <p>El delegado de la subdirección general del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- reitera que teniendo en cuenta las labores de la CAR para mejorar las secciones del río Bogotá para el control de inundaciones y lo proyectado con la navegabilidad del río, lo que significa que la zona de inundación estará controlada con la excavación que esta realizando la CAR.</p>			
<p>Intervención 6: La señora Gladis Fetegua pregunta ¿Cómo será el manejo de las compensaciones?</p> <p>Respuesta: Por parte del ing. Rafael Herrera director ambiental de la consultoría indica que de acuerdo con el Plan de Manejo Ambiental de la reserva TVDH, la compensación no solo esta dada en árboles, por lo cual se recomienda la compra de predios para la protección de los humedales, así como el reforzamiento de la vegetación de los humedales, además de crear el enriquecimiento forestal que no esta necesariamente relacionado con árboles grandes sino con especies menores nativas en el cerro La Conejera, que se constituyen como varias formas de las actividades de compensación, además reitera que la consultoría define ciertas actividades pero quién da la aprobación final es la CAR.</p>			
<p>Intervención 7: La señora Ana Beatriz Díaz pregunta ¿La vía que comunica con la 170 con la carrera 92, afectará el colegio El Salitre?</p> <p>Respuesta: Por parte de la ing. Isela Mesa coordinadora de la consultoría indica que actualmente lo evaluado en la factibilidad del proyecto el colegio Suba sede Salitre no se verá afectado, por lo que se considera una intersección de acuerdo con los flujos vehiculares y peatonales para que exista un mejor funcionamiento en el sector con la intersección propuesta. Además, desde los estudios a detalle se determina si se requieren puentes peatonales u otras alternativas para seguridad de los estudiantes y transeúntes.</p>			
<p>Intervención 8: La señora Gladis Fetegua pregunta ¿Cómo va hacer el manejo en la etapa de construcción del manejo de tráfico en la vía propuesta?</p> <p>Respuesta: Por parte de la ing. Isela Mesa coordinadora de la consultoría, señala que lo que se ha contemplado en la etapa de factibilidad y específicamente en el corredor proyectado o el área nueva o de desviación que colinda con la variante Cota y cercanía al río Bogotá, se contempla el inicio de las obras lo que no generaría inconvenientes con el tráfico de la vía existente, a su vez cuando se requiere trabajar sobre la vía existente, se considera iniciar con la construcción de la calzada izquierda con lo cual no se afectarían los usuarios, y una vez que se finalicen estos frentes de obra se inician las actividades constructivas del costado derecho. Para minimizar los inconvenientes en la movilización de los usuarios de la vía y el flujo no se vea afectado.</p> <p>Por parte de la ing. Gabriela Pérez se indica que, por parte de la consultoría desde el Plan de Manejo Ambiental, se presentan varias recomendaciones en cuanto al manejo constructivo para minimizar la afectación en las comunidades, por lo cual el constructor realizará unas reuniones de inicio en donde les indicará el diseño y el como ejecutará la obra.</p> <p>Por su parte Mary Angelica Rodríguez del IDU, aclara que al contratar unos estudios y diseños es porque se articulará con la empresa constructora que tome la obra del corredor, el constructor puede hacer algunos cambios que se proyectarán en la reunión de inicio como es el caso del cronograma de obra, que va de la mano además de los permisos y actividades que se deben adelantar con otras entidades competentes, , en donde además el IDU debe incorporar un Plan de Manejo de Tráfico -PMT- que será remitido a la Secretaría Distrital de Movilidad para su aprobación, y de acuerdo con los estudios específicos que desarrolle la entidad en cuanto a si es funciona este PMT será aprobado y basado en eso el contratista podrá ejecutar la obra.</p>			

FORMATO				
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD				
CÓDIGO	PROCESO	VERSION		
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0		
Intervención 9: La señora Gladis Fetegua pregunta ¿Qué puede pasar con los predios que se dedican a los cultivos de papa y hortalizas, y que además son parte del sustento de las familias del sector? Respuesta: Por parte de la ing. Isela Mesa coordinadora de la consultoría, señala que la intervención o afectación que se puedan generar, se evalúan desde el componente predial y poder determinar la valoración socioeconómica de cada uno de los predios, además en los predios que se requieran se hará todo el proceso de adquisición predial el cual estará a cargo del IDU. La señora Gladis Fetegua señala que sería importante que luego de la construcción de la vía, este corredor no se llene de viviendas u otras construcciones que afecte la movilidad. Por parte de la ing. Isela Mesa se indica que la vía actual cuenta con una reserva vial y sucederá lo mismo con la construcción y adecuación de la misma con lo cual a futuro también incluirá estas mismas franjas de reserva, por lo tanto, la entidad competente en cuestión de permisos de construcción no dará el avala para dichas actividades. 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 dio 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.				
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