



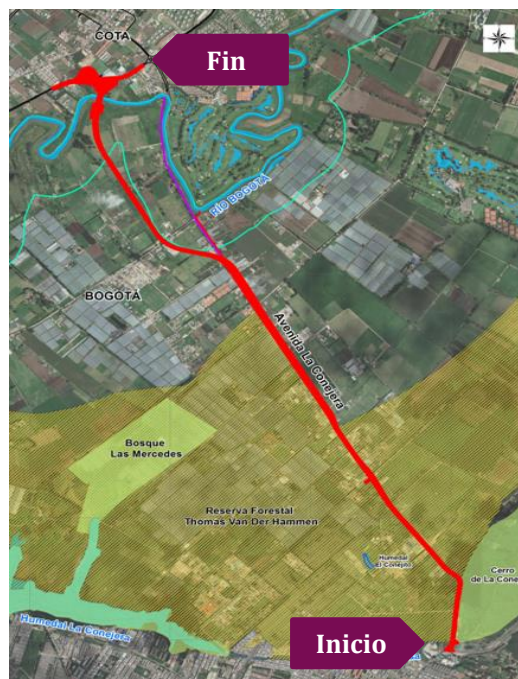
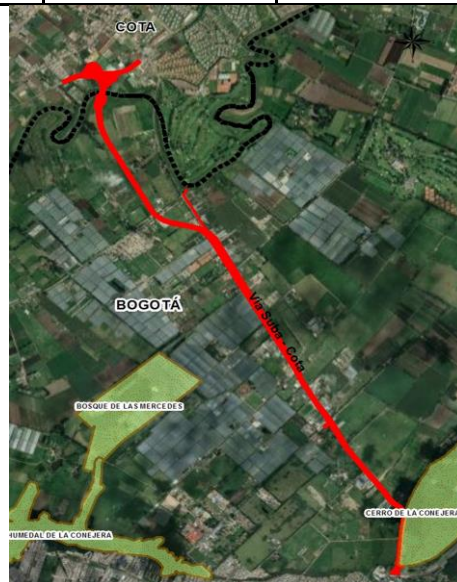

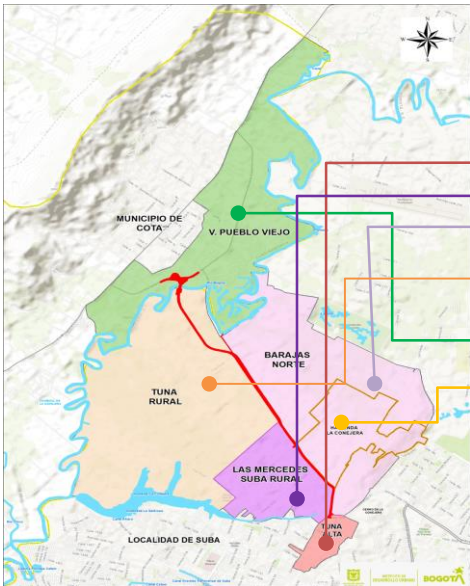
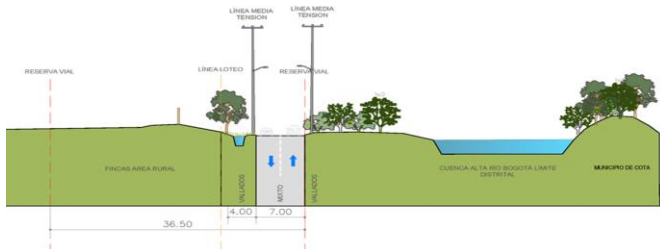




FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No.: 1815 de 2021		HORA INICIO: 4:00 P.M.	Hoja 1 de 12
FECHA: 04 de noviembre de 2022		HORA DE FINALIZACIÓN: 6:20 P.M.	Acta N° 02
<b>PROYECTO:</b> Factibilidad, estudios 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 FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 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 y interventoría) para el objetivo del contrato "<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>", 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><i>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</i></td> </tr> <tr> <td>Fecha de Inicio</td> <td>1 de agosto de 2022</td> </tr> <tr> <td>Fecha de terminación</td> <td>31 de octubre de 2023</td> </tr> <tr> <td>Plazo</td> <td>15 meses</td> </tr> </tbody> </table>		CONSORCIO CONSULTOR EYD COTA		Contrato:	1815	Objeto	<i>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</i>	Fecha de Inicio	1 de agosto de 2022	Fecha de terminación	31 de octubre 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><i>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</i></td> </tr> <tr> <td>Fecha de Inicio</td> <td>1 de agosto de 2022</td> </tr> <tr> <td>Fecha de terminación</td> <td>30 de noviembre de 2023</td> </tr> <tr> <td>Plazo</td> <td>16 meses</td> </tr> </tbody> </table>		CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA		Contrato:	521	Objeto	<i>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</i>	Fecha de Inicio	1 de agosto de 2022	Fecha de terminación	30 de noviembre de 2023	Plazo	16 meses
CONSORCIO CONSULTOR EYD COTA																											
Contrato:	1815																										
Objeto	<i>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</i>																										
Fecha de Inicio	1 de agosto de 2022																										
Fecha de terminación	31 de octubre de 2023																										
Plazo	15 meses																										
CONSORCIO INTERVENTORÍA COTA																											
Contrato:	521																										
Objeto	<i>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</i>																										
Fecha de Inicio	1 de agosto de 2022																										
Fecha de terminación	30 de noviembre de 2023																										
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			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
2021	La CAR mediante comunicado 20212022210 indica:“... la propuesta presentada por el IDU se constituye en la única alternativa para el desarrollo del proyecto de la construcción de la Avenida Suba-Cota, razón por la cual no se evidencia la necesidad de requerir la presentación del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA)”.		
4. Fases del proyecto			
Las fases establecidas para el proyecto y de conformidad con la Guía de Maduración de Proyectos del IDU, son las siguientes:			
Fase 1- Recopilación y análisis de la información			
Fase 2- Elaboración de la factibilidad			
Fase 3- Elaboración de estudios y diseños			
Fase 4- Aprobaciones de permisos, trámites y autorizaciones ante entidades distritales y nacionales al igual que la armonización con las empresas de servicios			
5. Localización del proyecto			
Se indica que el proyecto se encuentra en la jurisdicción de la ciudad de Bogotá, específicamente en la localidad de Suba en el cruce de la carrera 92 con calle 170 y empalma con la variante que comunica el municipio de Cota con Chía, con una longitud aproximada de 5,5 kilómetros, pasando por el río Bogotá, este corredor además se encuentra en un terreno plano, además este proyecto considera tres (3) intersecciones.			





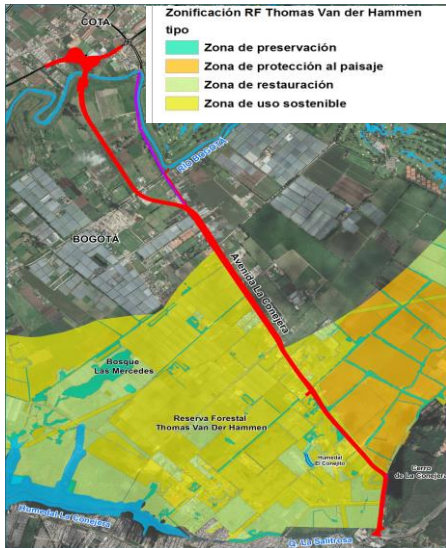
FORMATO														
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD														
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN												
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0												
<p>Entre tanto, se indica que por parte de la consultoría se lleva a cabo la revisión de la información de la división política administrativa, 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><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>														

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
<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 <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>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>			
<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>			
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>Numero de calzadas:</b> Dos (2) calzadas Dos (2) carriles</p> <p><b>Ancho de carril:</b> 3,10 m mínimo</p> <p><b>Separador central:</b> 2,00 m mínimo</p> <p><b>Ancho de ciclorruta:</b> 1,50 m a cada lado</p> <p><b>Ancho de andén:</b> 3,0 m a 5,0 m</p> <p><b>Puentes sobre el río</b> Dos (2) puentes paralelos 1.40 m aprox., cada uno</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  </div> </div>			
<p><b>Beneficios del proyecto:</b></p> <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>			





FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<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>			
<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #FF00FF; margin-right: 5px;"></span> Vía existente</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #00FFFF; margin-right: 5px;"></span> Cuerpos de agua</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #ADD8E6; margin-right: 5px;"></span> Vallados</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #00FF00; margin-right: 5px;"></span> Zona de manejo y preservación ambiental ZMPA</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #8B4513; margin-right: 5px;"></span> Reserva Forestal Thomas Van Der Hammen</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #90EE90; margin-right: 5px;"></span> Cerro La Conejera</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #9ACD32; margin-right: 5px;"></span> Bosques Las Mercedes</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: #FF0000; margin-right: 5px;"></span> Franja de intervención proyectada</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>			


FORMATO																			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD																			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN																	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0																	
<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><b>Actividades de campo</b> Entre las actividades en campo que se desarrollan para la construcción de Estudio de Impacto Ambiental en cada uno de los componentes se encuentran los monitoreos de calidad de agua, monitoreos de calidad de aire y ruido, aforos de tránsito, levantamiento topográfico, apiques, perforaciones que incluyen los estudios de geología, geotecnia y estructuras en cuanto al medio abiótico, de igual forma se realizan los inventarios forestales y los monitoreos de fauna en el caso del medio biótico y para el área social se realizan las socializaciones con comunidades y autoridades y la recolección de información primaria.</p> <p><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.</p> <p><b>Identificación de impactos y medidas de manejo</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Identificación de impactos y medidas de manejo</td> <td>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.</td> </tr> <tr> <td>¿Qué es un impacto?</td> <td>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.</td> </tr> <tr> <td>¿Qué son las medidas de manejo?</td> <td>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.</td> </tr> <tr> <td>¿Tipos de medidas de manejo?</td> <td> <p><b>Medidas de prevención:</b> Acciones encaminadas a evitar los impactos</p> <p><b>Medidas de corrección:</b> Acciones para recuperar el medio, sus condiciones iniciales</p> <p><b>Medidas de mitigación:</b> Acciones para minimizar los efectos de los impactos negativos.</p> <p><b>Medidas de compensación:</b> Acciones para retribuir al entorno por los impactos no prevenibles o mitigados.</p> </td> </tr> <tr> <td>Posibles medidas de manejo</td> <td> <p><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.</p> <p><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.</p> </td> </tr> </table> <p><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.</p> <p>Se señalan que entre las autorizaciones que posiblemente se pueden solicitar ante la autoridad ambiental competente, se encuentran:</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Manejo de residuos</td> <td>2. Ocupaciones de cauce</td> <td>3. Concesión de agua</td> </tr> <tr> <td>4. Aprovechamiento forestal</td> <td>5. Emisiones atmosféricas</td> <td>6. Vertimientos</td> </tr> </table>				Identificación de impactos y medidas de manejo	Posterior a la caracterización de cada uno de los medios (biótico, abiótico y socioeconómico), se realiza la evaluación de los impactos del proyecto con base en las etapas y actividades del proyecto, para posteriormente realizar el taller de identificación de impactos y medidas de manejo como una estrategia de participación social.	¿Qué es un impacto?	Es cualquier alteración total o parcial en los medios biótico, abiótico y socioeconómico, que sea adverso (negativo) o beneficioso (positivo), atribuido a las diferentes actividades humanas relacionadas con las tareas diarias de las comunidades, proyecto u obra.	¿Qué son las medidas de manejo?	Es el conjunto detallado de medidas y actividades que, producto de una evaluación ambiental, están orientadas a prevenir, mitigar, corregir y compensar los impactos ambientales debidamente identificados, que se causen por el desarrollo del proyecto.	¿Tipos de medidas de manejo?	<p><b>Medidas de prevención:</b> Acciones encaminadas a evitar los impactos</p> <p><b>Medidas de corrección:</b> Acciones para recuperar el medio, sus condiciones iniciales</p> <p><b>Medidas de mitigación:</b> Acciones para minimizar los efectos de los impactos negativos.</p> <p><b>Medidas de compensación:</b> Acciones para retribuir al entorno por los impactos no prevenibles o mitigados.</p>	Posibles medidas de manejo	<p><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.</p> <p><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.</p>	1. Manejo de residuos	2. Ocupaciones de cauce	3. Concesión de agua	4. Aprovechamiento forestal	5. Emisiones atmosféricas	6. Vertimientos
Identificación de impactos y medidas de manejo	Posterior a la caracterización de cada uno de los medios (biótico, abiótico y socioeconómico), se realiza la evaluación de los impactos del proyecto con base en las etapas y actividades del proyecto, para posteriormente realizar el taller de identificación de impactos y medidas de manejo como una estrategia de participación social.																		
¿Qué es un impacto?	Es cualquier alteración total o parcial en los medios biótico, abiótico y socioeconómico, que sea adverso (negativo) o beneficioso (positivo), atribuido a las diferentes actividades humanas relacionadas con las tareas diarias de las comunidades, proyecto u obra.																		
¿Qué son las medidas de manejo?	Es el conjunto detallado de medidas y actividades que, producto de una evaluación ambiental, están orientadas a prevenir, mitigar, corregir y compensar los impactos ambientales debidamente identificados, que se causen por el desarrollo del proyecto.																		
¿Tipos de medidas de manejo?	<p><b>Medidas de prevención:</b> Acciones encaminadas a evitar los impactos</p> <p><b>Medidas de corrección:</b> Acciones para recuperar el medio, sus condiciones iniciales</p> <p><b>Medidas de mitigación:</b> Acciones para minimizar los efectos de los impactos negativos.</p> <p><b>Medidas de compensación:</b> Acciones para retribuir al entorno por los impactos no prevenibles o mitigados.</p>																		
Posibles medidas de manejo	<p><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.</p> <p><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.</p>																		
1. Manejo de residuos	2. Ocupaciones de cauce	3. Concesión de agua																	
4. Aprovechamiento forestal	5. Emisiones atmosféricas	6. Vertimientos																	


FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
<b>10. Sustracción de reserva forestal</b>			
<p>La sustracción es el levantamiento de la figura legal a un área debidamente delimitada de la reserva forestal para adelantar un proyecto, obra o actividad de utilidad pública e interés social, asimismo, para adelantar actividades de explotación diferente de la forestal, siempre que no se perjudique la función protectora de la reserva. (Resolución 110 de 2022).</p>			
<div><div><p>De acuerdo con lo señalado por la CAR mediante comunicado 20212022210, el trazado constituye una única alternativa para el desarrollo del proyecto</p><p>Esta área de intervención se encuentra sobre una parte de la reserva forestal regional productora del norte de Bogotá D.C.</p><p>"Thomas Van Der Hammen"</p><p><b>Longitud:</b> 3.2 km aproximados</p></div><div></div></div>			
<b>11. Plan de diálogo y comunicación estratégica</b>			
<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 invito 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 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>			


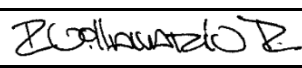








FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
<b>12. Intervención de los asistentes</b>			
<b>Intervención 1:</b> Un asistente de la reunión menciona que los anteriores estudios para ampliación de la variante Cota, no tomaron en cuenta las obligaciones de carácter ambiental y manifiesta que los recursos se perdieron, por lo cual pregunta ¿Si se considera cerrar la vía Suba – Cota? Con lo cual indica que, con esos cierres, los más afectados son las comunidades aledañas a las obras, ya sean residentes o comerciantes, estudiantes, teniendo en cuenta que hay una historia de obras inconclusas en el sector. Además, indica que es importante contar con la participación de las diferentes entidades como es el caso de la Gobernación de Cundinamarca y las alcaldías de Chía y Cota para que sean ellos los encargados de explicar la solución, ya que el sector será intervenido por todo el tráfico de Bogotá, generando un cuello de botella en el municipio de Cota			
<b>Intervención 2:</b> El señor Alejandro Tibaquicha, habitante del sector señala que la variante de Cota se constituyo inicialmente para tener dos calzadas y actualmente solo consta de una (1) calzada, por lo cual pregunta ¿Qué paso con la nueva calzada? En donde además indica que se puede observar que los conjuntos y otros actores se han apoderado de las franjas o secciones de la vía. Además, señala que la comunidad esta del lado del avance y la consolidación de los proyectos, pero si es necesario solucionar y subsanar los proyectos anteriores para iniciar con estos nuevos proyectos. <b>Respuesta:</b> El profesional social Javier Mateus de la consultoría, indica que teniendo en cuenta la fase de factibilidad en la que se encuentra el contrato, a la fecha no se cuenta con el nivel de detalle de identificar la afectación e intervención de los predios y la longitud aproximada de los andenes, dado que esta información se contiene el proceso de construcción del diseño geométrico. Por otro lado, se indica que los procesos de socialización también son procesos de retroalimentación de los avances que se vayan obteniendo a la medida del desarrollo de los estudios.			
<b>Intervención 3</b> El señor Alejandro nuevamente señala que, en el proceso de la variante, lo diseños fueron muy atractivos y contaban con andenes y otras especificaciones, como la ciclovía que al día de hoy no se ven estas obras ejecutadas. Por lo cual se sugiere que lo que se proyecte sea lo que se ejecute. <b>Respuesta</b> Nuevamente por parte del profesional social, se indica que el estudio que se va a entregar cuenta con unos diseños que se remiten para la obtención de la licencia ambiental, con lo cual, al obtener dicha resolución, los proyectos deben seguir estos lineamientos. Por parte del profesional Johan Alfonso de la interventoría, invita a las comunidades a participar e inscribiesen a los comité IDU, en donde se indica que dentro de los mismos, participan líderes y comunidades que cuentan con expectativas muy similares, además que para el caso de esas inquietudes y consideraciones se cuentan con un equipo técnico, ambiental y social, en el cual se puedan generar esas mesas de trabajo para la construcción de un buen proyecto, pero siendo muy necesario el acompañamiento y la participación de las comunidades como veedores de las actividades que se desarrollan y conocen el estado del proyecto. Por otro lado, indica que la fase actualmente que se desarrolla es de factibilidad y en la segunda etapa es de estudios y diseños, por lo cual hasta no tener aprobados estos últimos y obtener una licencia ambiental, no se puede afirmar como serán las actividades de obra, de igual forma recalca que existen otros procesos de socialización como es el taller de identificación de impactos y medias de manejos, en donde en un trabajo articulado se podrán definir los alcances de los impactos y sus posible medidas de manejo.			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<p><b>Intervención 4:</b>  El señor Alejandro Corrial, pregunta ¿Qué va a pasar con los terrenos que quedan a los lados de la vía, ya que se ha visto como se entregan y llega gente que se apropia de los mismos y después pueden interferir en el proyecto, adicionalmente que va a pasar con los andenes, ya que afecta a uno y no a otros?</p> <p><b>Respuesta:</b>  La Consultoría indica que a la fecha no se cuenta con ese nivel de detalle, ya que el objeto del este proyecto es “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”. A lo anterior se aclara, que una vez se avance con los estudios correspondientes, se puede ir estableciendo este tipo de particularidades.</p>			
<p><b>Intervención 5:</b>  La señora Tatiana Olaya de la veeduría ambiental y animalista de Cota, señala que están preocupados por el impacto ambiental que va a tener en el sector por el desarrollo del proyecto, teniendo en cuenta los hechos que han ocurrido en otros municipios en cuanto a la afectación en la fauna, reservorios de agua y en los ecosistemas, de igual forma refiere que la comunidad participa activamente en la construcción de otros proyectos, sin embargo en ocasiones las recomendaciones no son tenidas en cuenta, por lo cual señala que lo importante de este proyecto es que se den con transparencia de cara a la comunidad y que haya una planeación acorde a lo que se quiere llegar, de igual forma plantea que ya se habían hecho estudios previos por parte del distrito, ya que se han hecho varios diseños y no se ve el avance en las obras.</p> <p><b>Respuesta:</b>  Por parte de la consultoría, el especialista en el componente biótico Jimmy Álvarez señala que en el marco de la conectividad ecológica explica que antes el impacto de sostenibilidad y riesgos son temas que se están incluyendo en el marco del desarrollo de estos proyectos, con la sostenibilidad se busca dejar a futuro, además se puede generar medidas amigables con la fauna como es el caso de los pasos de fauna y la estructura ecológica que se puede apreciar en los bosques y en la compensación que se puede contemplar a partir de lo considerado en el proyecto.</p> <p>Por parte del profesional Johan Alfonso de la interventoría invita a las comunidades a participar de los recorridos urbanos y ambientales que tienen como objetivo una mayor articulación e interlocución entre las comunidades y las instituciones, estos espacios tienen una frecuencia quincenal, en donde además también se podrían resolver y tratar las inquietudes frente a los antecedentes y contratos pasados, de igual forma se invita también a las comunidades a hacer parte del comité de IDU y veeduría del proyecto.</p> <p>La señora Tatiana Olaya de la veeduría ambiental y animalista de Cota, nuevamente menciona que se debe tener en cuenta los temas que derivan del río Bogotá, como es el caso de las zonas de inundación que actualmente se presentan y especialmente por ola invernal que está sucediendo.</p> <p>Se indica nuevamente con el profesional social, que la idea de participar en los procesos de participación es lograr la resolución de estas inquietudes, dado que es un proceso que está en construcción.</p> <p>Por parte de la profesional social Lina Arias de la consultoría, se retoma las preguntas frente al empalme de la vía Suba- Cota con la variante de Cota, dado que se presentan confusiones en cuanto al trazado y la pertinencia de cada uno de los trazados, por lo cual se explica que son dos (2) proyectos independientes pero que van a empalmar, por lo cual se indica que la vía sujeta de estudio toma la vía actual desde la carrera 92 en la localidad de Suba y se desvía específicamente donde se ubica al lado derecho el vivero Daviplantas y al costado izquierdo Kanteranos Envigado F.C., la cual se aleja del río Bogotá y bordea la ZPMA del mismo, pasa por el río mencionado y conecta con el proyecto de la variante Cota a la altura del vivero Las Palmas, por su parte el proyecto de la variante está bajo responsabilidad de la gobernación de Cundinamarca y la alcaldía de Cota</p>			

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSIÓN 2.0	
<p><b>Intervención 6:</b></p> <p>La señora Graciela Santos señala que la comunidad reconoce la importancia del proyecto y espera que se desarrolle, sin embargo, han sido involucrados en diferentes estudios sobre la construcción de las vías, que existen unas expectativas muy bajas sobre la realización de estos proyectos, además indica que en la audiencia del proyecto que consideraba la implementación de un (1) peaje se llevó a cabo hace más de (4) años y no se materializó el proyecto vial. Además, indica que hacia la parte de Bogotá el territorio está categorizado según el POT actual, sin embargo, en el caso de Cota el Plan Básico de Ordenamiento Territorial, se encuentra desactualizado desde el año 2008, por lo cual, lo que se propone no tendría la cobertura jurídica, dado que el PBOT no está actualizado.</p> <p><b>Respuesta:</b></p> <p>Por parte de la profesional social Lina Arias de la consultoría, se indica nuevamente sobre la importancia de los procesos con las comunidades y los diálogos con los habitantes del sector, que permiten conocer estos casos puntuales que deben ser tratados con sumo cuidado y de esta manera lograr que pueda llevarse a feliz término el proyecto. De igual forma se indica que para tratar los temas que tienen relación con la intervención de las entidades públicas y estatales, se consideran realizar mesas de trabajo con los delegados y funcionarios de las entidades señaladas para solventar estos temas, que además van de la mano con el programa de la gobernanza para la movilidad como una de las estrategias del IDU.</p> <p>La ciudadana manifiesta que se debe tener en cuenta otros actores y normatividad como es el caso del manejo que se le debe dar a la sentencia del río Bogotá, la cual se debe cumplir, por lo tanto se manifiesta que desde la Consultoría se ha tenido en cuenta estos determinantes ambientales y que son la base de la construcción del estudio.</p> <p>Por último, pregunta sobre los recursos y su participación, por lo cual el Ing. Rafael Villamarín director de la consultoría, señala que las entidades a cargo son la gobernación de Cundinamarca, la alcaldía de Bogotá y el municipio de Cota. En cuanto a los porcentajes de participación para la fase de estudios, el IDU participa con el 80%, la gobernación de Cundinamarca con un 15% y Cota tiene una menor participación con el 5%, financiado como obra pública. Mientras que para el caso de la ejecución o en etapa de obra la participación puede variar dependiendo del porcentaje de obra que se presente en Cota y el restante en Bogotá y asimismo se destinan los recursos para la ejecución del proyecto.</p>			
<p><b>Intervención 7:</b></p> <p>El señor Jairo Jiménez, indica ser uno de los afectados por el puente de la virgen hacia el municipio de Cota, indica que si bien hay un proyecto de expansión metropolitana de Bogotá pregunta ¿Por qué la proyección del IDU en generar vías de dos carriles? Ya que como el mencionado no desconoce la afectación ambiental que se puede presentar, sin embargo, es evidente que hay proyecto como la calle 80 que fue diseñada con dos (2) carriles y es una vía que se encuentra colapsada, entonces la proyección de vías de dos carriles, no va de la mano con la cantidad y el flujo vehicular, así como se debe entender que la vía conecta con una de las localidades más grandes de Bogotá como es el caso de Suba. De igual forma pregunta ¿Qué va a pasar con el fragmento de la vía que va a quedar como secundaria, en el sector donde se propone una desviación?</p> <p><b>Respuesta:</b></p> <p>Por lo anterior, el Ing. Rafael Villamarín director de la consultoría, manifiesta que se encuentra el contrato en una fase de factibilidad y una posterior de estudios y diseños, en donde se diseñará el corredor con las especificaciones técnicas que se requieren para este tipo de obras, entre tanto el área de la vía que no se interviene, se considera a futuro quedará en el mismo estado en el que se encuentra, solo que esta servirá como vía adicional para los diferentes actores viales.</p> <p>En cuanto al número de carriles, se indica que se inicia con un diseño preliminar de dos calzadas con dos carriles, además que se está adelantando un estudio de tránsito que arroja como resultado la necesidad de diseño de esta vía, lo que generará una proyección que deben ir de la mano con el POT y los proyectos a futuro de la alcaldía de Bogotá, en donde se contempla también el tipo de carga y vehículos que transitan por este corredor.</p>			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<p><b>Intervención 8:</b>            La señora Tatiana Olaya de la veeduría CPAE, pregunta ¿estos son los primeros estudios que se han desarrollado para este corredor vial?</p> <p><b>Respuesta:</b>            El Ing. Rafael Villamarín, director del proyecto, argumenta que desde el año 2005 como se manifestó en la presentación, el contrato ha tenido unos antecedentes específicos para su consolidación, y a partir la elaboración de cada uno de ellos, se recopila información para ser un insumo y un estudio más robusto en el cual se abarcan todas y cada una de las necesidades que se presentaban en cada uno de los estudios desarrollados, además un hecho con relevancia fue la declaratoria de la reserva forestal Tomas Van der Hammen lo que cambió los planteamientos anteriormente presentados.            Por otro lado, entre los antecedentes a tener en cuenta se encuentra el convenio 1356 de 2020 que surgió entre la gobernación de Cundinamarca y las Alcaldía de Cota y Suba.            La señora Tatiana Olaya, indica que se debe contemplar que para el año 2023 se da inicio con la construcción del Plan de Desarrollo Nacional que va de la mano con el componente del medio ambiente, por lo cual pregunta ¿tiempos del contrato 1815 del IDU?            El Ing. Rafael Villamarín, indica que los estudios y diseños en el marco del contrato 1815 están proyectados para entregarse a finales del 2023, tal como se expuso en la presentación.</p>			
<p><b>Intervención 9:</b>            La señora Elsa Bonilla afiliada a la veeduría de Cota, pregunta ¿Qué alcance tiene el convenio interadministrativo 1356 de 2020?</p> <p><b>Respuesta:</b>            Por parte de la consultoría se indica que el convenio 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”.            Entre tanto, el contrato 1815 de 2021 cuenta con un plazo de 15 meses para las etapas de factibilidad, estudios y diseños, radicación ante la autoridad ambiental y la aprobación por parte de las empresas de servicios públicos.</p>			
<p><b>Intervención 10:</b>            El señor Carlos habitante del sector, indica que se han presentado tres (3) estudios diferentes para el corredor vial y considera que no fueron fructíferos debido a la falta de articulación entre la alcaldía de Chía, Cota y la gobernación de Cundinamarca, por lo tanto, solicitan la articulación de estas entidades para minimizar estos reprocesos</p> <p><b>Respuesta:</b>            - La Coordinadora social del IDU, Mary Angélica Rodríguez, manifiesta que el contrato IDU 1815-2021, es el resultado de un proceso de articulación a partir del convenio interadministrativo 1356 de 2021 entre la Alcaldía Municipal de Cota, la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía mayor de Bogotá, entidades que han trabajado de la mano y han estado acompañando cada uno de los procesos del contrato, aunque en la reunión no se encuentren presentes.            Igualmente refiere, que el contrato tiene un avance significativo y es la gestión que se realizó en su momento con la Corporación Autónoma de Cundinamarca-CAR, en donde se consultó si este proyecto requería de un diagnóstico ambiental de alternativas, diagnóstico que no aplica para este proyecto. Así mismo la Coordinadora social del IDU, refiere que la CAR ya dio la viabilidad para realizar la factibilidad, estudios y diseños del trazado vía, socializado en la reunión a la cual se asiste, así como del estudio de impacto ambiental correspondiente.            De otra parte, refiere que esta es la primera reunión que el Consultor realiza con las comunidades del área de influencia directa del contrato, por tal razón a la fecha no se tiene con exactitud de por dónde va ir el contrato, de cuantos metros se van a requerir para la construcción de la vía, sin embargo, se invita a la comunidad a participar en cada una de las reuniones que se programen, a fin de trabajar en conjunto la construcción del respectivo estudio de impacto ambiental.</p>			

FORMATO				
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD				
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN		
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0		
<b>Intervención 11</b> María Graciela Sánchez, veedora de Cota, refiere que le preocupa el concepto emitido por el CAR, en la cual manifestó que el proyecto no necesitaba de un diagnóstico ambiental de alternativas, refiere que la ciudadana considera que si se debe realizar y tener claridad sobre la sentencia del río Bogotá y la estructuración de la región metropolitana. A lo anterior invita a la comunidad a realizar seguimiento al concepto establecido por la CAR <b>Respuesta:</b> La Coordinadora Social del IDU, aclara que este contrato no es de construcción, sino de la elaboración de la factibilidad, estudios y diseños, manifestando que este es un proceso transparente, en el cual la comunidad puede hacerse participe a través de los canales de atención y participación de la Ciudadanía 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.				
<b>COMPROMISOS ADQUIRIDOS</b>				
<b>COMPROMISO</b>		<b>RESPONSABLE</b>	<b>FECHA DE CUMPLIMIENTO</b>	
Remitir la presentación a los asistentes del proceso de socialización		Consorcio E&D Cota	18 de noviembre de 2022	
<b>FIRMAS</b>				
<b>NOMBRE</b>		<b>ENTIDAD/CARGO</b>	<b>FIRMA</b>	
Ing. Rafael Villamarín		Consorcio E&D Cota Director del proyecto		
Ing. Rafael Herrera		Consorcio E&D Cota Director ambiental de proyecto		
Javier Mateus Rosas		Consorcio E&D Cota Especialista social de proyecto		
Lina María Arias Torres		Consorcio E&D Cota Profesional social de proyecto		
Mary Angélica Rodríguez		Apoyo social a la supervisión del IDU		
<b>ELABORÓ</b>		<b>RESPONSABLE</b>	<b>APROBÓ</b>	
<b>NOMBRE</b>	Lina María Arias Torres	Javier Mateus Rosas	Joahan Alfonso Caicedo	
<b>CARGO</b>	Profesional social Consorcio E&D Cota	Especialista social Consorcio E&D Cota	Especialista social de interventoría Consorcio Cota	
<b>FIRMA</b>				
<b>ANEXOS:</b>	SI	X	NO	
				TIPO DE ANEXO: Carpeta digital CANTIDAD: 1