

FORMATO					 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ S.E. Desarrollo Urbano
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD					
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN			
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0			
Contrato No.: 351-2020		HORA INICIO:	11:00am		
Fecha: Abril 7 de 2021		HORA DE FINALIZACIÓN:	1:00pm		
PROYECTO: Construcción del Tramo 7 de la Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Calle 66 hasta la Calle 100 con Carrera 65A					
ORDEN DEL DÍA					
Dando cumplimiento al compromiso de la reunión de la semana anterior (marzo 26 de 2021), y con apoyo del Contratista, Interventoría, y otras entidades del Distrito, como Transmilenio y Secretaría de Movilidad, se realiza la presente reunión para dar respuesta a las diferentes inquietudes y observaciones expresadas por la ciudadanía. De esta forma, la agenda de la reunión inicia con la apertura de la misma, en segundo momento intervención por parte del componente ambiental, en tercer momento intervención por parte del componente de movilidad y por último, el espacio para diálogo con la ciudadanía. Se reitera, que dentro de la reunión se contará con el acompañamiento por parte del Director del IDU.					
DESARROLLO DE LA REUNION					
Dentro del componente Ambiental y de apoyo a la supervisión forestal del IDU, la Especialista Forestal, Ingeniera Angela Zapata, abordará las diferentes aclaraciones solicitadas por parte de la ciudadanía, principalmente el tema de las resoluciones y la presentación de la propuesta de la revisión sobre los tratamientos silviculturales, que se tienen hasta la fecha. De esta forma, se inicia con la explicación del acto administrativo 03113 de 2019, como lo son los aspectos de localización, a partir de tres conceptos técnicos integrales, 3109, 3110 y 3111 del 10 de noviembre de 2019, en los cuales, se indican los sitios específicos, donde se realizaron las vistas técnicas, correspondientes para la evaluación del arbolado contemplado dentro del proyecto. Por diferentes aspectos, se encuentra la calle 63 hasta la calle 100 y un punto específico, ubicado en la calle 78 bis a la 76, los cuales, permiten la ubicación geográfica y espacialmente en el sitio del tramo de intervención. Los soportes integrales al acto administrativo, que reposan en la Secretaría Distrital de Ambiente y hace parte del expediente SDA 03-2019-2707. Acá se encuentra también todo lo correspondiente al soporte técnico del acto administrativo que hace parte integral de los conceptos técnicos. Dentro de los documentos, se encuentra la ficha 2 de registro, en la cual, se reporta toda la información respectiva del arbolado, en cuanto a sus condiciones físicas y tratamiento proyectado. En cuanto a la identificación de los árboles, se presenta información del número del árbol, código SINAU, que es información específica o cédula para cada árbol, que permite identificar el tratamiento y las consideraciones particulares para cada individuo arbóreo. Respecto al requerimiento realizado por la ciudadanía, en cuanto a solicitud e información donde se indicaba que no era clara, ni se había cumplido con la información del proyecto, la Ingeniera Angela, indica que a la fecha el Contratista Consorcio Infraestructura Av. 68, ha remitido a la Sra. María Helena Ravelo, una solicitud de información, respecto a la Resolución 3113. Dentro de la información entregada y en relación al acto administrativo, se hace entrega de un KHZ donde se localizan los árboles de acuerdo a los conceptos técnicos y tratamientos identificados, también se encuentra una lista desplegable, con identificación e información de condiciones básicas de los árboles inventariados para el proyecto. También se remitió posteriormente, los planos de diseño paisajístico a implementar para el proyecto. Frente a otra consulta, referida a la revisión del inventario forestal y de manera puntual, sobre un árbol ciprés de una altura aproximada de 24,4 metros de altura, que no se encontraba incluido en la Resolución. La Ingeniera Angela, informa que, a partir de la revisión realizada, efectivamente el árbol en mención, no se encuentra dentro de la Resolución 3113-19 correspondiente al grupo 7, ya que por límites del proyecto está incluido dentro de la Resolución, parte competencia e intervención del grupo 8.					
Con respecto a otras consideraciones, las cuales hacen referencia a condiciones o estados fitosanitarios malos, pero con conceptos técnicos de conservación, hace parte de procesos realizados por el Contratista con acompañamiento de Interventoría, y posiblemente se pueda sugerir modificaciones en el concepto técnico, para garantizar el mejor tratamiento para los árboles dentro del tramo. De esta forma, es un tema en revisión para su correspondiente modificación. Seguido a esto, se realiza la explicación de la ruta para la evaluación silvicultural en proyectos de infraestructura y emisión de un acto administrativo, en primer momento, se debe determinar el área de intervención; seguido a esto realizar inventario forestal, donde se realiza estudio físico y sanitario de las especies y características generales; identificación de los árboles mediante verificación y/o creación de códigos SINAU; diligenciamiento de formatos establecidos de la Secretaría Distrital de Ambiente; identificación de interferencias con diseños, como redes secas, redes húmedas, aspectos de urbanismo y mobiliario urbano; determinar el tipo de tratamientos a solicitar, para disminuir las talas y en este mismo momento, se realiza un acta de diseño paisajístico y balance de zonas verdes con SDA y Jardín Botánico; luego se realizan los pagos de servicios de evaluación; posteriormente se emite la radicación ante SDA; posteriormente se gestiona el trámite de permiso mediante el cual, la autoridad ambiental evalúa el inventario forestal para obtener el permiso de tratamiento silvicultural emitido mediante Resolución por parte de SDA. Por último, y una vez se cuente con la Resolución, se pueden desarrollar las diferentes actividades para el manejo o tratamiento del arbolado. Desde el inventario forestal, se emiten condiciones dentro de un documento, el cual, se encuentra y se rige por la SDA (la información del proceso también se puede encontrar en la página) y debe contar con condiciones mínimas, ficha 1, ficha 2, relacionadas con el código distrital y planos de localización, diseño paisajístico, balance de zonas verdes y registro fotográfico. Además, otras características como es la base del inventario forestal o la ficha 1, la cual, debe contener la información relacionada con las características, base, especie, altura, determinación de estado físico copa, fuste, raíz y estado sanitario de sus partes, determinar causas de intervención, tipo de emplazamiento, para definir el tipo de tratamiento y concepto técnico que se debe efectuar para cada uno de los individuos relacionados dentro del inventario. Este proceso se debe realizar este proceso uno a uno y la información debe ser registrada para obtener la evaluación completa.					
Por otra parte, la Ingeniera Angela realiza la explicación de las razones por las cuales se realiza la tala de árboles, encontrando las siguientes. Por emergencia, ya sea por presencia de riesgo de volcamiento o fuertes inclinaciones. Por mal estado físico o sanitario, deterioro de sus partes o pudriciones, que lo hagan insalvable. Por obras de infraestructura, interferencia con obras, o instalación de redes, dentro de estas, se procede a evaluar las condiciones físicas y si técnicamente no se puede realizar el traslado, se procede a realizar la tala. Para ejemplificar, se socializa que los árboles de gran porte no se puedan intervenir por bloqueo o traslado, por esta razón se evalúan las características de la copa, que según el manual de silvicultura, no deben exceder un 30% y a las cuales, se deben realizar podas técnicas aéreas, una vez se vea afectada la estructura o excede la capacidad, se debe emitir un concepto diferente. También se evalúan las condiciones físicas que para casos de árboles de tronco no recto y con bifurcaciones, que en momento realizar el tratamiento de bloqueo, se le generan fracturas que afectan mayormente el árbol. Por último, se evalúa el espacio suficiente para la conformación de pan de tierra, siendo este un bloque en el cual se amarran todas las raíces, para garantizar mayor sistema radicular para la sobrevivencia del árbol, según el manual de silvicultura, no puede ser menor a tres veces el diámetro de la base del árbol. De esta manera y a partir de las condiciones se evalúa si el árbol es susceptible o no, para traslado o tala. Otro factor que influye, es la dimensión de las maquinarias, vehículos o infraestructura, otro limitante es la altura de puentes o semáforos, que dificulta el traslado de los árboles. La poda según el manual, no asegura las condiciones técnicas ni garantiza supervivencia del árbol, de la mano de otras determinaciones técnicas, se indica que el mejor tratamiento para ciertos árboles será la tala y ni el traslado ni el bloqueo. Para ejemplificar los bloqueos que se pueden realizar, se menciona el caso de un bloqueo a un árbol de especie liquidámbar, ubicado en zona endurecida, se realizó la conformación del pan de tierra, para su traslado en cama baja. Al momento de la nueva instalación, el pan de tierra no se conformó, afectando así la supervivencia del árbol, pese a que técnicamente se realizó el manejo adecuado del individuo en el proceso. La ingeniera Ángela, pone en conocimiento, que de manera previa se realiza la revisión de las consideraciones y aspecto desde el emplazamiento para garantizar la supervivencia de los árboles, luego del tratamiento o del bloqueo. Otros aspectos o algunas razones para la tala de árboles, tiene que ver con el estado fitosanitario, que hace referencia a la información registrada en la ficha 2, para ejemplificar si el estado físico del árbol es malo, por condiciones de podas técnicas, ramas pendulares o afectaciones, que determina que su concepto es malo. Por otra parte, el sitio de emplazamiento no da las condiciones para que el pan de tierra soporte las raíces, para garantizar la supervivencia del árbol. También la proporción de la copa, sobre la cual se realicen muchas podas, sería otro factor para no garantizar la supervivencia del individuo arbóreo.					
La socialización sobre propuesta a la modificación sobre el diseño por parte de la comunidad, estará a cargo de Claudia Marcela Velásquez, apoyo al grupo 7 y con apoyo de Secretaría de Movilidad y Transmilenio. De esta forma, dando cumplimiento a los compromisos de la reunión anterior, donde la entidad, evaluará y analizará cada una de las variables propuestas por la ciudadanía, con el fin de evitar la construcción del puente BRT proyectado para el proyecto. La primera propuesta es la eliminación de la intersección semaforizada de la carrera 68a, después del análisis por parte de la entidad e interventoría, se determinó que no es posible eliminarla, ya que esta garantiza o permite el retorno seguro sur-sur o el los movimientos 10 (3) y 9 (1), pues los vehículos deben cruzar de una calzada a otra, pasando por las calzadas de Transmilenio. De esta manera, conservar dicho retorno requiere una intersección semaforizada. La segunda solicitud, consiste en el cambio de tres secciones mixtas y una sección de BRT, para dejar únicamente las estaciones y dos secciones mixtas, el análisis de esta propuesta, está ligada al CONPES o la Alternativa 2, la cual, hace referencia a notables ventajas en la disposición de tres carriles mixtos y dos carriles BRT, que permite un nivel de servicio esperado para la Troncal, respecto a la alternativa 1 y 3. Pues el tiempo de viaje serían 57 minutos y las demoras de tráfico, 116 seg/veh. Otro aspecto a tener en cuenta, es que la implementación de otra sección transversal diferente en un tramo a lo largo de la troncal, implicaría el colapso de dicha zona. La tercera propuesta, reducir el ancho del separador central y ancho de andenes, ante lo cual es necesario registrarse por las normas y especificaciones del POT, respecto al ancho de andenes donde se priorizan los usuarios no motorizados sobre los actores viales, no siendo posible reducir andenes para incluir calzadas. Sin embargo, si está adelantando la reducción del separador, para generar una reducción considerable y una ampliación de la calzada, lo cual, ya estaba considerado desde el inicio.					
En cuanto a la revisión solicitada para la carrera 68a, la alternativa de dejar el retorno sur-sur, efectivamente se mantendrá. La eliminación del retorno norte-oriente, implica que la eliminación de cualquier retorno, se debe hacer uso de algún otro sobre el corredor y una vez estos cuenten con una capacidad de servicio analizada y eliminar uno de estos para aumentarla después, generaría el colapso de la nueva disposición. Por otro lado, para la propuesta de eliminar el retorno norte - oriente, implicar venir de la Av. suba tomar la carrera 70 y luego la calle 98, generando un aumento del recorrido de 2 km y el colapso de las vías internas del barrio. Afectando, también el giro izquierdo oriente - sur (8) eliminado en la carrera 64. Respecto a la otra solicitud, de eliminar el giro sur - occidente, lo cual implicaría desplazar la intersección, generando un nuevo recorrido tomando la carrera 67 a, luego la calle 94 y por último tomar la carrera 64, la cual se vería afectada o colapsada al interior del barrio y se aumentaría además 1.5 km el recorrido de los vehículos. La última propuesta, consistía en la construcción de un puente peatonal, cerca de la carrera 68, donde el análisis realizado permitió identificar que la intersección semaforizada, es preferente para los peatones, lo cual no sería útil, adicionalmente, se evaluará la construcción de un puente en dicha zona, para verificar el desarrollo de las pendientes y las especificaciones exigidas por Transmilenio respecto a la construcción de sus estructuras y verificar el cumplimiento del espacio. A partir de las propuestas y análisis realizados, se puede determinar que cualquier cambio, puede afectar o generar inconvenientes en otros puntos, por lo cual la opción más óptima, es la construcción del puente BTR.					

Seguido a esto, se da la palabra a las funcionarias de la Secretaría de Movilidad, entidad que desde la etapa de factibilidad, se generaron los estudios y diseños y se tramitó el documento CONPES para el proyecto, han acompañado el proceso, y además como ente y autoridad regulador del tema de movilidad, conoce el comportamiento del tráfico en este sector y el impacto verificado, que no debería ser llevado a los barrios colindantes. Por su parte, la profesional de la subdirección de infraestructura de la SDM, Milena Díaz. Esta subdirección, es la encargada de la revisión y aprobación de los estudios de tránsito de los proyectos de la ciudad. Para el proyecto en mención y durante la etapa de estudios y diseños, se evaluó el estudio de tránsito, el cual, es un documento técnico que plantea las diferentes alternativas y estrategias, enfocadas en el proyecto de ciudad, y contiene además un estudio técnico de la situación actual, la demanda de modos motorizados que se presentan en la zona afluente al proyecto y un análisis técnico de la situación proyectada con la implementación de dicho proyecto, así mismo, presenta una evaluación de los impactos generados sobre la movilidad circundante de la zona de influencia, determinando las necesidades del transporte público, las soluciones de accesibilidad de los usuarios y la capacidad requerida de la infraestructura tanto para el tránsito de usuarios no motorizados (peatones y ciclistas) y usuarios motorizados. Partiendo de reconocer que la SDM, en cabeza del sector movilidad, vela por la funcionalidad de la movilidad y es por esto que, en la revisión de los proyectos de ciudad, tiene en cuenta aspectos primordiales como la accesibilidad universal; seguridad vial incluyendo análisis de áreas afluente a los proyectos; los tiempos de viajes de todos los modos; niveles de servicio de la infraestructura; puntos críticos de todos los actores viales según la pirámide invertida de la movilidad, donde la prelación la tienen los peatones, seguido por los ciclistas, luego el transporte público y por último vehículos particulares; también se tiene en cuenta la operación de la zona de influencia directa e indirecta. En lo que respecta al proyecto de la troncal Av. 68, la SDM verificó la evaluación de las alternativas definidas para el proyecto y las acciones de mitigación propuestas, mediante los resultados de los análisis donde los indicadores de movilidad se encuentren en un rango aceptable, no solo para el corredor de obra sino para el área de influencia del proyecto, lo anterior en pro de una mejor movilidad de la ciudad.

A partir de los análisis de las diferentes alternativas socializadas en las mesas y reuniones con la ciudadanía, se evidencio que la implementación del puente vehicular para el sistema BRT, representa mayor favorabilidad de los aspectos mencionados, pues el mantener la intersección semaforizada en la operación sin generar mayores modificaciones, permite que se mantengan los pasos peatonales (partiendo de reconocer que los peatones son prioridad dentro de los proyectos de ciudad) y garantizando la accesibilidad en la zona noroccidental de la zona, resaltando también que la modificación de algún movimiento en intersecciones consolidadas, afectaría directamente a los usuarios que los conocen y utilizan, adicionalmente el desvío al interior de los barrios, requiere verificar aspectos como, tipología de las vías, radios de vía, afectación por ser zonas residenciales. El análisis en conjunto, de estos aspectos permite determinar la inviabilidad de implementar estos desvíos y además se reconoce que mediante este proyecto se busca que los indicadores de movilidad mejoren, o que en zonas consolidadas de mantengan estos, en rangos apropiados, lo cual, fue revisado en la etapa de estudios y diseños para el proyecto de la troncal Av. 68, por lo anterior, el no manejar o mantener indicadores apropiados, genera afectación no solo a la zona afluente del proyecto, sino que también afecta por completo el sistema y todos los usuarios del mismo. Por otra parte, la ingeniera Milena, socializa que los distintos análisis socializados a la ciudadanía por parte de los especialistas de tránsito, fueron revisados y analizados previamente por SDM, lo cual permitió generar concepto de viabilidad a la propuesta presentada para fase de construcción.

Posteriormente, por parte de Transmilenio se socializa de forma general, la importancia de la Troncal Av. 68, acorde a como está definida y contemplada dentro del sistema, recordando que el mantener el paso a nivel generaría a lo largo de la troncal, generaría una condición de movilidad E y F, mientras que, a partir de la alternativa propuesta, para la circulación de los BRT, se generarían condiciones de circulación de niveles C y D. Toma la palabra Nicolás Correa técnico y servicio de Transmilenio, quien socializa y pone en conocimiento la importancia de la troncal de la carrera 68, dentro de la red de transporte público masivo de la ciudad. A la fecha el corredor de la carrera 68, es el corredor que más usuarios moviliza en transporte público colectivo, manejando una cifra de 28.00 pasajeros hora por sentido (pre pandemia) en este corredor, siendo este un corredor estratégico que conecta la zona sur y norte de la ciudad y por su configuración y unión con la calle 100 y su terminación de la calle 100 en la carrera 100, justo en el centro empresarial de la ciudad. Se da a conocer también, que la carga de este corredor está estimada en los 33.067 usuarios por sentido en HMD, superando otros corredores como la Calle 26 y la Av. Suba. Adicionalmente, este corredor genera diversas conexiones para usuarios de diferentes lugares con la zona nororiental de la ciudad, también se creará conexión con NQS, Soacha, Bosa y la Autopista Norte y futura carrera séptima. Se hace mención a los buses definidos para este tramo, buses en tránsito y buses que paran en las estaciones del tramo que compete a esta reunión, calle 100 y carrera 67 y Av. Carrera 68 y calle 80. Sobre algunas estaciones se contempla 90 buses/hora, número bastante considerable que se detendrán en estas estaciones y buses en circulación, para sentido sur-norte más de 170 B/H y para sentido norte-sur más de 130 B/H. Lo cual, representan un volumen considerable de flota articulada y biarticulada, que estará circulando en este corredor, para dar respuesta a los indicadores de tránsito. Los cuales, sumados a los indicadores de los diferentes actores de la vía, en las intersecciones a nivel, deterioraron el nivel de servicio de las intersecciones. Lo que busca el proyecto dentro del corredor troncal Av. 68 dentro del sistema, es mejorar los tiempos de los BRT, y para que los peatones puedan realizar cruces seguros a nivel, beneficiar la ciudad y el número de personas beneficiadas por este corredor, sin desconocer el impacto a generar y cómo desde la propuesta de mitigación y estudio de tránsito, busca atender las dificultades en materia de tránsito que se puedan generar.

DIALOGO CON LA CIUDADANIA
Para dar paso al espacio de diálogo con la ciudadanía, la Ingeniera Denis indica que lo expuesto anteriormente, hace referencia al ejercicio realizado desde el componente técnico, respecto al avance sobre el análisis de las inquietudes y solicitudes expresadas por parte de la comunidad, en la reunión inmediatamente anterior.
Parte de reconocer que se realizó el análisis de las diferentes propuestas recibidas, lo cual se vio reflejado en la presentación y se espera por parte de la ciudadanía, las preguntas o inquietudes que surjan y el Contratista y las instituciones estarán atentas para la brindar respuestas, siendo este el objetivo de las mesas de trabajo desarrolladas.
En este sentido se da la palabra a la Sra. María Helena Ravelo, quien en primer momento agradece por el espacio e indica el orden de las intervenciones por parte de la ciudadanía.
Quien inicia con la intervención, es la Sra. Esperanza, agradeciendo el espacio y en respuesta al estudio minucioso desde el componente técnico, sobre la construcción del puente, será socializada y consultada con la comunidad, para evaluar la revisión que tiene la comunidad respecto a la decisión técnica, solicitando una nueva fecha de reunión. Respecto a la agenda propuesta y a partir de lo socializado en la presente reunión, se cuentan con algunas propuestas sobre el tema de arbolado y análisis de inventario. En cuanto al tema de Transmilenio, se ha venido solicitando una mesa puntual del tema Transmilenio, en cuanto al tramo y a la avenida. Frente al tema de discapacidad, se tienen recomendaciones y propuestas adicionales.
Se recuerda a los asistentes, la importancia del diligenciamiento del listado de asistencia, para la actualización de los datos de los asistentes.
En cuanto al primer tema, arbolado, estará a cargo de la Sra. Esperanza Jiménez y Herman Martínez, y se inicia con la socialización de un video que expone el proceso de traslado de un individuo arbóreo, proceso realizado mediante tecnología alemana, esto con el fin, de generar reflexión por parte de las instituciones, para llevar a cabo dichos procesos sin generar maltrato al individuo y poder garantizar la supervivencia del mismo. En el área de influencia, se identifican edificios con promedio de 400 o 500 personas, de estas el 80% aproximadamente son población adulta mayor, dato que se encuentra dentro de la cartografía utilizada por el Contratista para los diseños, por lo anterior no se quiere perder el paisaje y conservar el patrimonio. Reconociendo el análisis realizado y socializado por la ingeniera forestal, un 15% que se puede acercar un poco más, para rescatar el arbolado, su ecología y ecosistema, desde el punto de vista de aves, fauna, flora e insectos, lo cual, según la ingeniera, está en revisión para su ajuste, lo que, si es necesario, debido a una revisión realizada por la misma ciudadanía, encontrado árboles con tonalidades grises y sin ramas. Por lo anterior se solicita en la presente reunión una veeduría e inventario más claro de los árboles que se proyectan talar, no por condiciones fitosanitarias, sino por condiciones de traslado y sus dificultades, pues como se puede ver en el tramo del puente, donde prácticamente el 90 % de los árboles se perderá, siendo este el principal pulmón de esta área. Por lo anterior, se solicita la conformación de una veeduría conformada por la ciudadanía, para realizar una revisión árbol a árbol que realmente requiera la tala por traslado, por aspectos fitosanitarios o por tema de copas, ya que hasta el momento no se tiene precisión del número de talas. Dentro de la veeduría, también sería importante evidenciar si se pueden salvar otros árboles, teniendo presente la preocupación que surge sobre la tala o traslado de casi el 90% del arbolado, según el plano, quedando sin el pulmón de la zona y sin la mejora del aire, solicitando de esta forma, conocer las medidas de mitigación para la mejora de aire para la comunidad y en especial, para la población de tercera edad. Por otra parte, tampoco se tiene claridad sobre los gases, pues no se conoce que sistema de Transmilenio se implementara en la carrera 68, qué tipo de articulados pasarán por la troncal, esperando que no alteren, sino que minimicen el impacto. De igual manera, se busca dinamizar el tema y aportar sobre el inventario para una garantía satisfactoria. Por otra parte, se recalca la preocupación por que, si bien se acercó a un 15 %, se puede alcanzar un mayor porcentaje respecto al arbolado a conservar y mitigar la afectación que se generará.
Por su parte el Sr. Herman Martínez, toma la palabra iniciando con un saludo para los asistentes de la comunidad, al director de obra y demás funcionarios. Con base a la exposición de la ingeniería Angela Zapata, se puede inferir que, a partir de las propuestas y esfuerzos, permiten reducir en un 30% las talas en un tramo específico, ya que, en documento de respuesta al concejo de Bogotá, se hablaba que en el tramo de los 16.9 km hay 3598 árboles, de los cuales 2025 serán talados, representando un 56%, cuestionando el ejercicio de reducir un 30% la tala a lo largo del tramo. Por otra parte, se llama la atención si realmente, se puede realizar dicha tala en la Av. 68 sin desconocer las problemáticas para la administración, ya que independientemente de los conceptos y argumentos técnicos emitidos, pueden ser evaluados para reducir el volumen de tala. A manera de ejemplo, la Av. El Dorado, desde la Circunvalar hasta el Aeropuerto, con casi 22 km aproximadamente, cuenta con 10.700 árboles, para el caso de la troncal 68 con apenas 16,9 km una cifra cercana a la longitud de la Av. El Dorado, cuenta con tres veces menos árboles, concentrados en su mayoría entre el parque Salitre Mágico y la calle 100, siendo menor la presencia de arbolado entre el parque en mención y Venecia, es decir, hacia la zona sur de la ciudad. Lo anterior, da base al debate y reflexión ciudadana, sobre la construcción de ciudad con muchos árboles, teniendo en cuenta los problemas de contaminación de aire, siendo justo este tema, el de estudios y calidad de aire, que se solicita ser evaluado en conjunto con el IDU, para conocer en qué tramos se realizaron las evaluaciones, ya que es un factor determinante poco trabajo en el POT y es uno de los grandes problemas de la ciudad, que no cuenta con un balance del aire ni dinámica del aire, estando en aumento el número de vehículos, pese a que la obra de forma considerable, pueda aportar a la disminución del uso de vehículos particulares sobre este corredor.
En cuanto a las estrategias de compensación, mediante la siembra en andenes a cinco metros de distancia, mientras el Jardín Botánico realiza siembras entre 10 a 15 metros, sin encontrar la norma donde se determinan estas mediciones, asemejándose más a toma de decisiones por parte de los arquitectos que hacen parte de la Secretaría de Obras Públicas de la ciudad, pues la ciudadanía puede sembrar cada cinco metros, construir andenes espaciados con muchos arbustos de diferente porte. De esta forma, por parte de la ciudadanía se revisará la propuesta planteada por el Contratista, deseando que se ejecuten obras amables con el ambiente. A partir de la experiencia del Plan Parcial Bavaria, donde inicialmente no contemplaba modificaciones respecto a la tala del Bosque, a la fecha se está trabajando sobre la propuesta o plan parcial, respetando el bosque, a partir de propuestas realizadas por expertos que a su vez, brindan asesoría a los vecinos, y que buscan salvar el 100% de los árboles, desde la discontinuidad del bosque, siendo posible implementar este ejemplo sobre la carrera 68 y apoyando la revisión para realizar un mejor manejo del arbolado y poderlo enriquecer, pues a futuro se proyecta que por problemas de mitigación, cambio climático y de contaminación de aire, se debe fortalecer el tema de árboles y ambiental, sin oponerse a las obras, pero buscan que estas se desarrollen de la mejor manera, ya que en manos de Contratista están decisiones fundamentales.
Sr. Julio, interviene sobre el componente de movilidad y socialización de los análisis, los cuales no fueron dados en términos de tiempo o niveles de servicio, por lo que hasta el momento se sigue estando sin respuesta, pues informar únicamente que el tráfico se debe desviar, es lógica, pero no se conoce el nivel de servicio o aumento de tiempo. En cuanto al análisis sobre la alternativa 2 según el CONPES, no se socializaron las otras alternativas, por lo que se requiere una nueva reunión directamente con el IDU, ya que el contratista no es el ente apropiado ya que defiende su interés particular, y conocer qué es lo propuesto, partiendo de reconocer que el afectado es el tráfico mixto.
Respecto a Transmilenio, que es el segundo momento o tema abordado por parte de la ciudadanía, se solicitan dos puntos específicos, el primero, es conocer el requerimiento de Transmilenio para el paso de los BRT, solicitados desde el 30 de noviembre de 2020 (primera reunión de socialización del proyecto) y segundo, una reunión con Transmilenio y Movilidad para la evaluación de la situación dentro de los barrios.
Por último, el tema de discapacidad, sería abordado por la Sra. Esperanza Jiménez y el Sr. Oscar Saúl Cortés. Continuando con el tema y mesa de discapacidad, la Sra. Esperanza, da a conocer que las preocupaciones persisten, respecto a las barreras arquitectónicas como los puentes peatonales, que posiblemente tendrían otras alternativas dentro del campo de la ingeniería, teniendo en cuenta las diferentes variables. Respecto a las barreras arquitectónicas, desde donde se aborda el tema de accesibilidad y se prioriza desde el punto de vista del peatón, debe ir más allá de visibilizar, es decir, debe ser puesta en práctica, ya que ha sido posible identificar físicamente, que no se cuenta con dicha accesibilidad auditiva y visual, como lo son las señalizaciones. Dentro de estas barreras arquitectónicas urbanísticas, como las vías, espacios libres de espacio público, requieren verificación de movilidad cómoda para el peatón y en especial para los peatones que cuentan con discapacidad físicas y personas adultas mayores, además a la zona del puente y a la Av. 68. Otro tipo de barreras arquitectónicas, referidas a edificaciones, permiten convocar a las estaciones de Transmilenio, para que realmente cuenten con una asequibilidad, en cuanto a lo auditivo, braille y accesos, para que realmente permitan la inclusión de población discapacitada y de talles que dificultan el acceso a muchos servicios.
En cuanto al tema de barreras de información, las cuales son latentes y presentan deficiencias no sólo para las personas con algún tipo de limitación física, sino también para las personas que no cuentan con ninguna discapacidad, viéndose representado en las dificultades para el acceso a la información desde un inicio, sin contar con socializaciones pertinentes, genera que diferentes grupos poblacionales no cuenten con la información y socialización del proyecto. Para ejemplificar, con la población adulta mayor, que merece ser informada, la comunicación ha sido nula, ya que las TIC no se manejan. En cuanto al marco normativo, y desde todos los aspectos de derechos y deberes como institución del Estado, para impartir los fines esenciales del Estado, que como lo dice el Artículo 2 de la Constitución política, son vitales y relevantes dentro de todos los proyectos y los cuales deben garantizar la participación de todos en la toma de decisiones, incluyendo población discapacitada y adulto mayor. Por su parte, desde el Artículo 5, se hace mención a que el Estado debe garantizar el reconocimiento de toda la población para que sea escuchada y tenida en cuenta. Respecto al Artículo 13, se habla de que todas las personas deben ser tenidas en cuenta no sólo a nivel individual, sino también desde sus familias, que para el caso puntual de este proyecto y como ya se había mencionado anteriormente, hay un aproximado de 500 personas, de las cuales el 80% son adultas mayores y otras personas con limitaciones físicas, que no cuentan con dicho reconocimiento. El Artículo 15, hace referencia al derecho al transporte, por parte de las personas con discapacidad, lo cual, como se evidenció en diferentes presentaciones, dentro de los diseños de espacios de circulación se ubican bolardos, que generan diversos daños. En cuanto a la ley estatutaria 1618 y más específicamente el Artículo 16, donde se habla del derecho a la información y comunicación por parte de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones. También se hace referencia al Artículo 23, sobre el control social, que para el caso de este proyecto sería una veeduría, en conjunto con los entes relacionados con los diseños, las instituciones, mesas locales e instituciones privadas, que incluyan a esta población para la mejora de su accesibilidad y garantice sus derechos.

Por otra parte, el Sr. Oscar Cortés, toma la palabra para abordar el tema de discapacidad, iniciando con el agradecimiento por el espacio, seguido a esto, dando a conocer que la experiencia ha sido traumática, en razón de las dificultades de fondo en términos de comunicación que deberían tener todos los actores, pese a esto, se extiende el apoyo por parte de la ciudadanía y a su vez solicita, no solo a los funcionarios y servidores del IDU, sino a todos los ejecutores de la obra, hagan uso del lenguaje correcto, incluyente y asequible minimizando así las distancias con la comunidad con discapacidad, durante todas las etapas constructivas a realizar durante los 10 años del proyecto. Para esto, se hace necesario reconocer la existencia de una discapacidad, pero múltiples clasificaciones técnicas, con diversidad de funcionalidades, lo cual, tiene impacto directo en los mensajes y en la movilidad para estas personas. Por lo anterior, desde el componente de comunicaciones, se debe contar con formatos accesibles y comprensibles, desde todos los aspectos y en todos los puntos del proyecto, e interpretación de lenguaje de señas, para hacer accesible, directa y clara la información, lo cual se viene solicitando desde noviembre del año anterior. En cuanto a los formatos, se debe tener en cuenta a las personas con baja visión, personas con ceguera o personas sordas, requieren medios específicos para poder recibir la información. Por otra parte, las personas con discapacidad de tipo social y cognitiva, requieren también medios específicos para la recepción de información, como cortes de agua, retrojos de árboles e información de la obra. Adicionalmente, se debe contar con claridad sobre la disposición de elementos urbanos, ya que el diseño y la implementación de la obra, como en otros casos, presentan grandes diferencias, por esta razón los supervisores e interventores, como contratistas, deben conocer la norma técnica y el lenguaje adecuado, se debe garantizar el diseño real de la accesibilidad, contar con un manejo accesible de planes específicos, inclusión laboral para personas en condición de discapacidad, como también para personas cuidadores, por último garantizar cabinas accesibles, mediante líneas de vida y para usuarios de talla baja. Lo anterior contribuyendo a una Bogotá accesible. En cuanto a la aplicación del espacio público, se debe garantizar que los pasos a nivel y vados, se ubiquen bolidos, como también en la línea de vida poco táctil, lo cual, puede generar diferentes accidentes. En razón de lo anterior, se invita al Contratista a realizar un recorrido por los tramos, con los oídos aislados, los ojos vendados para que puedan identificar cómo sería la ubicación con factores adicionales como polisombras y escombros, e intentar subir una silla de ruedas por las rampas construidas, ya que dada la dificultad que presentan, se requiere personal de apoyo.

Luci, solicita que internamente la ciudadanía, condense sus solicitudes, observaciones y preguntas, para dar cumplimiento a los tiempos y compromisos de la presente reunión y otros compromisos con otras comunidades.

1. Sra. Constanza, agradece el espacio y reconoce la importancia del conocimiento técnico con el que cuenta la comunidad. Abordará el tema de las especies a sembrar para la compensación, a partir de un estudio del Jardín Botánico y otro estudio de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, que aborda el tema de raíces profundas. Respecto a algunas especies para la compensación, que son adecuadas pero no suficientes, se remite a una frase textual, donde se recalca que "se requieren muchas más especies, no solo uno cada diez árboles, entonces me refiero exactamente a la importancia de la resistencia a la contaminación, la captación del CO2, que casi no lo observó en el Jardín Botánico, la capacidad de mejorar las condiciones humanas y la avifauna y la mitigación del ruido" de la que también hablaba la exposición anterior. Encontramos especies como el carbonero que permite la fijación de nitrógeno. El caucho sabanero, que atrae aves. El caucho Tequendama, que es nativo ya atrae avifauna. El cedro, que absorbe ruido. El Chicalá; el Chicalá rosado; el eucalipto pomarrosa; el falso pimienta; el fresno; el Guayaacán de Manzales, que soporta estrés urbano; la palma fénix que atrae plantas y avifauna; el pino romero, para las aves; el yarumo, por su belleza; el siete cueros, por su capacidad paisajística; y en cuanto a la absorción de CO2, el estudio informó sobre seis especies, pero en especial se destaca, como el cedro y roble son perfectos para la compensación por emisión y tala, por su capacidad de absorción, tanto en sus raíces como en el tallo, avanzando así, no solo en el tema de captación de CO2, sino en la mitigación del ruido. Lo anterior, está pensado no solo en la parte paisajística, sino también en entornos agradables, respecto a visualización de aves, insectos polinizadores y captación de ruido.

2. Sr. Ricardo Pedraza, pregunta donde se pueden consultar los estudios que sustentan la construcción del puente, ya que se ve a lo largo de la calle 80 y calle 100, tres intersecciones semaforizadas, que no dan lugar al puente en mención, por último se pregunta, si existe la posibilidad de modificar los diseños del puente.

Se propone a los asistentes y si el Director del IDU lo aprueba, una reunión más, la próxima semana, donde se dé respuesta a diferentes temas sobre los cuales surgieron observaciones. Respecto a los temas abordados por parte de la ciudadanía, se reconoce el buen manejo de los mismos, lo cual oportuno no solo a este proyecto, sino a todos los proyectos de ciudad. En cuanto a los comités IDU, que consisten en encuentros periódicos para el seguimiento a las observaciones sugeridas, por lo que se requiere definir los puntos o temas gruesos a tratar la próxima semana y luego abordar los demás que se requieran, en los escenarios destinados para los mismos.

De esta forma, el Director de Obra, solicita al sub gerente de Transmilenio Nicolas Correal, antes de cerrar la reunión, responder la pregunta sobre el tema de la flota que utiliza Transmilenio para circular sobre el corredor de la carrera 68, ya que quedó la sensación de no haber dado respuesta.

Frente a esto, Nicolas Corredor, informa que Transmilenio viene trabajando en mover los mercados, con el fin de que desde el inicio de la operación de la Troncal Av. 68, se cuenta con una flota 100% eléctrica. Teniendo en cuenta, que a la fecha Transmilenio cuenta con la adquisición de más 1385 buses, aproximadamente, entre padrones y busetones, que hacen parte del componente zonal ya que son 100% eléctricos. De esta forma, se espera que cuando entre en operación el corredor en mención y otros corredores, se pueda contar con flota eléctrica biarticulada, lo cual requiere análisis de proyecciones, a lo que se suman los retos del COVID, para identificar las demandas de los siguientes años y en función de esto, determinar la flota a necesitar. Actualmente, la flota proyecta oscila entre los 280 y 400 buses, número que debe ser ajustado, conforme se normalice la situación.

Nuevamente toma la palabra el Director del IDU, quien propone una mesa de trabajo para abordar el tema específico de las alternativas, el estudio, análisis y comparación técnica realizada previamente para la selección, de la misma. Con el fin de que queden claros los beneficios de esta alternativa. Por otra parte, y respecto a las veedurías y acompañamientos a las fichas. Por último, se agradece la participación y los aportes por parte de la comunidad, para atender mejor las preocupaciones expuestas, se agradece por las recomendaciones brindadas por el Sr. Oscar Cortes, respecto al tema de accesibilidad, teniendo en cuenta que el criterio de accesibilidad universal, es prioridad en los proyectos que se están desarrollando. Para el componente de espacio público, se están realizando todos los esfuerzos, para dar cumplimiento a la cartilla de espacio público.

COMPROMISOS ADQUIRIDOS				
COMPROMISO		RESPONSABLE	FECHA DE CUMPLIMIENTO	
Programación de mesas de trabajo por ejes temáticos: Técnico y Forestal		IDU	Semana del 12 al 16 de Abril de 2021	
FIRMAS				
NOMBRE	ENTIDAD/CARGO		FIRMA	
Ing. Alejandro Castillo	CONSORCIO INFRAESTRUCTURA AV 68/Director de Obra			
Ing. Angela Zapata	IDU/ Supervisión Forestal			
Ing. Claudia Marcela Velásquez,	IDU/ Supervisión Técnica			
Ing. Denice Bibiana Acero Vargas	IDU/ Subdirectora Técnica de Ejecución Subsistema de Transporte			
Arq. Julio Montoya	IDU / Supervisor social			
T.S. Alexandra Rodríguez	INTERVENTORÍA BULEVAR 68. Profesional Social			
C.S. Andrea Ramírez	CONSORCIO INFRAESTRUCTURA AV 68/ Profesional Social			
T.S. Angélica Portela	CONSORCIO INFRAESTRUCTURA AV 68/ Residente Social			
C.S. Adriana Parra	CONSORCIO INFRAESTRUCTURA AV 68/ Comunicadora Social			
ELABORÓ		RESPONSABLE	APROBÓ	
NOMBRE	ANGELICA PORTELA	ANDREA RAMIREZ	ALEXANDRA RODRIGUEZ	
CARGO	Residente Social	Profesional Social	Profesional Social Interventoría	
FIRMA				
ANEXOS:	SI	X	NO	
TIPO DE ANEXO:		Planilla de Asistencia		CANTIDAD: 2