FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Instituto Desarrollo Urbano
CÓDIGO FO-SC-14	**PROCESO** GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	**VERSIÓN** 2.0	
Contrato No.: 351-2020	**HORA INICIO:** 3:00 pm		**Hoja** 1 de 46
Fecha: 19 de abril de 2021	**HORA DE FINALIZACIÓN**: 8:00 Pm		Acta No. RIO-02

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

Siendo las 3:00 pm se da apertura a la reunión de inicio de obra con residentes del tramo de la AK 68 entre calles 80 y 72. La Profesional Social del grupo 7 CS Andrea Ramírez da bienvenida a los asistentes , posterior a ello explica la delimitación del proyecto que comprende de la carrera 68 entre la calle 66 y la carrera 65A con calle 100 , refiere que antes de dar inicio a la reunión es importante tener en cuenta los siguientes temas durante el desarrollo de la reunión: La primera solicitar permiso por parte de los asistentes para llevar a cabo la grabación de la presente reunión, cuyo fin es únicamente tener un soporte para la realización del acta del presente reunión más no es un requisito legal exigido por el IDU o por la Interventoría, solicita a los asistentes que sea a través del chat la autorización para la grabación de la presente. De otra parte, pido a las personas que se están uniendo a la reunión diligenciar el registro de asistencia, cuyo enlace se encuentra en el chat, como soporte de asistencia al encuentro, se aclara a los asistentes que los presentes datos reposarán únicamente en el archivo del Consorcio Infraestructura Av. 68, lo que asegura que los datos no serán suministrados a terceras personas, la toma de los datos permitirá al contratista tener actualizada la base de datos para establecer contacto con los ciudadanos que constantemente participan en los espacios de información y divulgación del contrato de obra. Se recuerda a los asistentes que la planilla de asistencia cumple con la ley 1581 de 2012. Luego de ello la Profesional Social explica la metodología de la reunión la cual llevará el siguiente orden: Características del proyecto, presentación de las actividades técnicas a ejecutar y las actividades de los componentes social, ambiental y de SST, finalizando se dará el espacio de dudas e inquietudes por parte de la ciudadanía. Solicita a los asistentes el diligenciamiento del formato de evaluación de la reunión por medio del link que será compartido por el chat, abierto a sugerencias para siguientes encuentros ciudadanos, al igual que el formato de inscripción al Comité IDU de diálogo ciudadano.

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Finalizada la introducción a la reunión la Profesional Social, da la palabra al Arquitecto y Supervisor Social del IDU- Julio César Montoya- quien realiza la bienvenida a los asistentes, mencionando a su vez el orden de la reunión. Inicia su intervención con la lectura de la política anti soborno, como requisito en el inicio de todo encuentro ciudadano, dicha política prohíbe toda práctica de ofrecer o recibir una ventaja financiera o no para que un colaborador del IDU haga o deje de cumplir con sus actividades, funciones u obligaciones. Finalizada la lectura procede a consultar si alguno de los asistentes presenta alguna condición de discapacidad cognitiva o visual para tenerlo en cuenta en la explicación del contenido; a su vez solicita a los asistentes sea reportado por medio del chat o por audio la asistencia de alguna entidad.

Se realiza lectura de agenda de la reunión: 1. Objetivo de la reunión, 2 presentación de asistentes, 3. Área técnica, 4 Plan de manejo de tráfico y 5. Componente Ambiental. 6. Componente forestal, 7. Componente avifauna, 8. Componente arqueología, 9 Gestión de seguridad y salud en el trabajo, 10. Plan de diálogo ciudadano y comunicación estratégica, 11 Hagamos un pacto, 12 inquietudes de la comunidad, por ende, en el siguiente orden se inicia con:

Objetivo: Informar a la comunidad las actividades de las áreas técnica, social, ambiental de tránsito y seguridad y salud en el trabajo (SST), que se ejecutarán en el Contrato IDU 0351-2020 cuyo objeto es la "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRASNMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CALLE 66 HASTA LA CALLE 100 CON CARRERA 65 A). Con la siguiente diapositiva se presenta la relación del proyecto con el POT y el Plan de Desarrollo Distrital vigente, el cual consiste en un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI , que tiene unos propósitos, para el caso específico del proyecto éste se relaciona con el propósito 4, el cual es hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, con el fin de optimizar la movilidad en Bogotá a través de tres (3) ejes: Reducirá la congestión vehicular, contribuirá a la disminución de tiempos de viaje e incrementará la accesibilidad y conectividad del peatón , bici usuarios, transporte público y vehicular, teniendo en cuenta que el proyecto incluye también la continuación de ciclo rutas, recuperación del espacio público , teniendo en cuenta a cada uno de los actores viales , todo con el fin de generar conectividad en la ciudad.

La Profesional Social Informa que por parte del Instituto de Desarrollo Urbano se encuentran la Ing. Claudia Marcela Velázquez, Coordinadora de Apoyo Técnico, la Ing. Mónica Liliana Gutiérrez, por parte del apoyo ambiental, la Ing. Mabel Erazo, por parte del área SST, en cuanto al apoyo Social Arquitecto Julio César Montoya, y la Ingeniera Forestal Angela Zapata. Por parte de la Interventoría Consorcio Bulevar 68: El Director de Interventoría, Ing. Carlos Augusto Martínez, el Residente General, Ing. Jorge Iván Arias, Residente Ambiental, la Ing. Gina Rodríguez, la Residente SST, Ing. Diana Milena Tapia, la Profesional Social, TS María Alexandra Rodríguez y la Residente Social, Mayi Tovar, Ingeniero Forestal: Pedro Barajas, Por parte del Consorcio Infraestructura Avenida 68, el Director de Proyecto, el Ing. Alejandro Castillo, la Especialista de Tránsito, Ing. Anny Espinosa, el Residente Ambiental, Ing. Andrés Montoya, la Residente SST, Ing. Ángela Torres y la Profesional Social Andrea Ramírez, la Ingeniera Forestal Magda Torres y la Bióloga Laura Tautiva. En cuanto a las etapas del proyecto: Continúa la explicación Andrea Ramírez, informando que el proyecto consta de tres etapas, la primera que es la etapa de Pre construcción la cual inició el 12 de junio de 2020 y está proyectada hasta el 11 de mayo de 2021, con una duración de 11 meses, aclara que para la presente etapa le fue dado al contratista dos (2) prórrogas para ampliar la etapa de pre construcción, teniendo en cuenta que existían unas actividades pendientes que se tenía que llevar a cabo durante ésta etapa . Posteriormente sigue la etapa de construcción la cual tiene una fecha de inicio del 12 de mayo de 2021, y finaliza el 11 de mayo de 2026, con una duración de cinco años Posteriormente iniciará una etapa de mantenimiento la cual iniciará el 12 de mayo de 2026 y finalizará el 12 de mayo de 2031, con una duración aproximada de cinco años.

Localización general del proyecto: Igualmente explica que el proyecto de Transmilenio por la Avenida 68 inicia desde la Autopista Sur hasta la Carrera 9 con Calle 100; está dividida en 9 tramos de intervención. La intervención a realizar bajo el Contrato 351 de 2020, corresponde específicamente a el Tramo 7, el cual va desde la Av. 68 con Calle 66 a la altura de Home Sentry y la Cruz Roja hasta la Calle 100 con Carrera 65A, a la altura del local comercial Honda y el Conjunto Residencial Torres de la 100.

La Profesional da paso a la intervención técnica a cargo del Ing. Alejandro Castillo, Director del Proyecto quien informa que la Troncal es una de las alimentadoras del metro, lo que muestra de la importancia de la obra no sólo por la movilidad para los bogotanos, sino también, por la renovación urbana y el espacio público que conlleva- proyecta el plano de la presenta- para presentar el perfil la vía existente, en donde la AK 68 tiene unos andenes de aproximadamente 5 metros de ancho, cuatro carriles por sentido y un separador central

Para el perfil vial a construir y teniendo en cuenta los resultados de la consultoría se trató de enmarcar la ejecución del proyecto con la menor afectación predial, entre otros por temas de costos, es por ello que evaluando varias alternativas, ésta fue la definida según la evaluación dela matriz multicriterio, por lo que se proyecta la construcción de tres carriles por sentido y el sistema BRT o sistema de buses rápidos, de acuerdo a los parámetros operacionales que requiere el sistema tendrá dos carriles por sentido en las zonas de estaciones, al igual que en las intersecciones semaforizadas y entre estaciones se reducen a un carril por sentido. Los andenes varían se encuentran entre 5 a 8 metros, se cuenta con un ciclo ruta bidireccional, la cual específicamente para el tramo de la AK 68 entre calles 72 y 80, tendrá continuidad por el costado oriental. Continúa explicando que como grupo 7, se tienen dos secciones una va de la calle 66 hasta la calle 90 con las características que se comentaban y de la sección de la calle 90 a la carrera 65 cambia porque se cuenta con un poco más de espacio, por lo que se tiene proyectado tener ciclo rutas bidireccionales en ambos andenes, todo de acuerdo a los parámetros operacionales de Transmilenio, los cuales platean los requisitos a tener en cuenta en los diseños, en lo que respecta a la ubicación de las estaciones , de los ciclo parqueaderos , las taquillas y el garantizar el sobrepaso en las zonas de estaciones y que se garantice también dos carriles para Transmilenio en las intersecciones semaforizadas con el ánimo de tener una mayor capacidad de operación en éstos sitios donde normalmente por los semáforos se requieren algunas aglomeraciones de Transmilenio

En cuanto a las metas físicas del proyecto, este tramo es el más largo con 3.05 kilómetros, la longitud total de carriles de Transmilenio que ejecutaríamos sería de 9.76 kilómetros/carril, el total de longitud de carriles mixtos sería de 22.96 Kilómetros/carril, total de ciclo ruta es de 3.02 kilómetros, las áreas de espacio público que se tienen contratadas corresponden a 65.642 metros cuadrados aproximadamente y unas áreas de zonas verdes nuevas de 19.735 metros cuadrados, se tienen tres puentes peatonales , se tienen dos ciclo parqueaderos en el contrato, tres estaciones de Transmilenio, trece taquillas externas para la venta de los tiquetes al sistema, un puente vehicular para los buses de Transmilenio el Puente BRT, y un total de seis intersecciones semaforizadas a lo largo de los 3.5 km. Continúa el Ingeniero Alejandro Castillo, explicando las estructuras, rampas y estaciones de Transmilenio más relevantes dentro del tramo a intervenir:

1. Puente Vehicular TRM - La Floresta: Es una estructura nueva que aparece en una intersección que tiene bastantes movimientos. 1. Puente Vehicular TR_ - La Floresta: Teniendo en cuenta la proyección de la imagen del Render del puente vehicular La Floresta, el ingeniero Alejandro Castillo, explica: El puente vehicular para Transmilenio, que se llama puente BRT La Floresta, viene saliendo donde comienza la calle 98, viene una calzada mucho más ancha, es un cruce semaforizado, que, por parámetros operacionales de Transmilenio, cuenta con dos carriles, los cuales comienzan a reducir a un solo carril. Debajo del puente tendrá un retorno sur- sur, es decir los vehículos que vienen sentido y quieren retornar lo van a poder hacer por la parte baja del puente y también la carrera 67 serviría para que los vehículos que están en el barrio los Andes puedan tomar al sur, que les permitiría pasar por la zona debajo del puente o los que vienen por el costado norte pueden tomar hacia al costado sur como una manera de interconectar el sur y el norte en este cruce semafórico en la parte baja del puente BRT.

Este puente tiene aproximadamente ocho metros de ancho y corresponde más o menos al ancho del actual separador y lo que hace es que los buses pasen libremente sin tener que parar en el semáforo que está instalado ahí en la parte baja donde corresponde a la calle 100 con carrera 67A y carrera 68A.

2. Box Vehicular - Canal Salitre: Consiste en la demolición y reconstrucción del Box existente, el cual se hará un poco más amplio para que pueda albergar los carriles adicionales, y el espacio público el cual es mucho más grande que el que actualmente tiene esa estructura por esta razón es necesario hacer la demolición y la ampliación, es un Box que se construyó más o menos en los años 60 y la idea es adecuarlo a las necesidades estructurales de momento.

3. Rampa Peatonal - Calle 72: Dentro de los puentes se tiene una rampa peatonal, básicamente está ubicada en el puente de la calle 72, donde actualmente tiene un puente peatonal adosado, y ese puente continúa no se construye uno nuevo, se hará una adaptación para que reciba la rampa que comunica con la estación de la calle 72, y por el costado norte se ingresará por esa rampa al sistema y por el costado sur se ingresará por un cruce peatonal nuevo semaforizados que se va a implementar en el proyecto.

4. Puente Peatonal - Calle 80: Este puente lo que busca es primero que las personas puedan ingresar a la estación de la calle 80, la idea es que ingresen a ese puente de manera elevada y al igual que en la estación de la calle 72 se ingresa por un paso a nivel controlado por un semáforo que corresponde más o menos a la calle 78 intersección por la cual actualmente se puede ingresar al Centro Comercial Metrópolis. Este puente tiene una función muy importante y es que puedan los usuarios hacer un trasbordo desde el sistema de la troncal de la avenida 68 al sistema de la calle 80, para eso paralelo al puente vehicular de la calle 80 se genera un puente peatonal entre el almacén Éxito y el puente de manera que la persona sin salir del sistema pago va a poder acceder a esa troncal.

5. Ciclo Puente - La Floresta: Es un puente que cumple dos funciones; está diseñado para que parte del puente con un ancho de 2.5 metros funcione para los biciusuarios, es un complemento al puente que actualmente existe al costado sur del canal salitre, es un puente que se mantiene y este lo que hace es darle continuidad a la cicloruta la cual actualmente está construida por el costado norte del canal, entonces va a quedar un puente existe al costado sur del canal salitre.

6, 7 y 8. Estación de Transmilenio - Calle 72, Calle 80 y Calle 98: Estas estaciones son las que van a quedar en el tramo, obedecen a los parámetros operacionales de Transmilenio y a la definición de sus necesidades. La forma de acceder a la estación de la calle 80 será por el puente peatonal o por el puente semafórico de la calle 78 A y para la estación de la Calle 98 se ingresa por el costado sur, por el ciclo puente, tiene una rampa de 2,50 ms para bicicletas y 2,50 ms para peatones. Los peatones ingresan por ese puente al sistema Transmilenio y por el costado norte ingresan por el cruce semafórico de la calle 98.

En cuanto al Plan de Manejo de Tráfico menciona el ingeniero Castillo, tiene como objetivo minimizar el impacto de las obras con el fin brindar un ambiente seguro, ordenado y ágil para todos los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de obra y todos los vecinos del lugar, dando cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito. Para poder iniciar un Plan de Manejo de Tránsito se tiene que presentar una metodología de toma de información la cual ya surtió efecto y en este momento se encuentra aprobada por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, y adicionalmente a esto también una línea base que da el inicio o las características en que encontramos en este momento la obra y cómo vamos a afectar el volumen de tránsito durante la construcción para minimizar ese impacto, la cual también se encuentra aprobada por la Secretaría Distrital de Movilidad. Para la etapa de construcción se organiza la obra entre frentes, uno estaría al costado norte de la obra Cafam floresta y el otro frente desde la 80 a la 72 en lo que corresponde al cierre del espacio público, tanto de los andenes oriental como occidental. En cuanto a los lineamientos PMT apéndice F se informa a los ciudadanos, se podrá intervenir hasta el 50% de la capacidad de la infraestructura vial, se tendrá toda la señalización del PMT de obra implementada antes del inicio de las obras, se manejará los paraderos del SITP con desplazamientos máximos de 500 m y se mantendrá los accesos a las zonas de ingreso y salida de garaje de vehículos a los edificios aledaños al proyecto y adecuar rampas para personas que estén en condición de discapacidad, entre otros requerimientos, para que toda vez sean aprobados los PMT de obra por la SDM se proceda a socializar a la comunidad. Toda la gestión llevada a cabo por el personal y equipo de tránsito.

En este momento se está en la elaboración de un PMT, el cual está siendo revisado previamente por la Interventoría para ser radicado posteriormente a la Secretaría de Movilidad, que es la entidad que avala todo tipo de construcciones en las vías de la Ciudad; el objetivo final es que todas las obras que se hagan cuenten con aprobación directa por parte de la Secretaría de Movilidad, con el conocimiento y el aval del IDU que es la Entidad Contratante. El Plan de Manejo de Tránsito que se tiene aprobado es el manejo para la construcción del bicipuente pegado y adosado al canal salitre, en este momento se hará un pequeño desvío de la cicloruta porque se va a construir totalmente pegado al Cafam de la Floresta toda la cimentación del bicipuente, para lo cual se plantea un desvío de la cicloruta desde la calle 90, bordeando todo el canal Salitre hasta el otro puente existente del costado occidental, se permitirá el flujo de los ciclistas y peatones por la carrera 68ñ. En el plano igualmente se observan todos los cierres que se tienen proyectados, que corresponde a la adecuación de los andenes del costado oriental junto a Cafam de la Floresta, la adecuación de las vías del costado occidental de la carrera 68entre la calle 98 y la calle 87. En la siguiente imagen que se muestra de manera más detallada como se tiene contemplado el manejo vehicular del proyecto; cómo se va a construir desde la calle 98 (intersección Cafam de la Floresta); se tiene contemplado un contraflujo de dos carriles por sentido la calzada rápida del costado oriental, manteniendo siempre tres carriles por sentido, es decir tres carriles en sentido sur-norte y dos carriles por sentido norte-sur y un carril para permitir el tránsito de buses sin modificar paraderos y garantizando el ingreso a la Estación de Servicio y al Concesionario de Mercedes, para no afectar tanto el flujo y los usuarios de la zona. Esta condición se mantiene desde la calle 98 hasta la calle 95, siempre permitiendo los paraderos y los senderos y ciclorrutas adecuados, se va a mantener siempre el flujo de biciusuarios y de peatones permitiendo todo con la mayor seguridad.

Para el tramo de la AK 68 desde la calle 80 a la calle 72, las zonas de intervención será el espacio público (andén), garantizando el sendero para peatones y biciusuarios en ambos costados, lo anterior, debido al traslado de redes y redes secas.

5. Componente Ambiental: El Ing. Andrés Montoya, Residente Ambiental, manifiesta que las generalidades del Componente Ambiental están orientadas a establecer las medidas para controlar, prevenir y mitigar los impactos ambientales que se generen durante la etapas de preconstrucción y construcción del contrato, dentro de los impactos más significativos están: incremento de ruido, generación de material particulado, contaminación del recurso agua, cambios en el paisaje, cambios en el uso de suelos y generación de residuos. Dentro de los permisos que se tramitaron en la etapa de factibilidad y durante esta etapa del contrato para tener las autorizaciones de la Secretaria Distrital de Ambiente fueron: Permiso de ocupación de cauce, resolución 03342 de 2019, en donde la SDA otorgó el permiso de ocupación del cauce para el Canal Salitre y Rio Negro, esto para la intervención que se tiene que realizar en el Box Culver y todo el tema de redes que deben descargar en el canal. Así mismo se tiene la autorización para los tratamientos silviculturales bajo la resolución 03113 de 2019 autorizado por la SDA, igualmente, se tramitó el permiso de la valla informativa fija, en este momento se encuentra ubicada en el costado oriental (TUGO), el registro se realizó ante la Secretaría Distrital de Ambiente, otorgada bajo el registro No. SCAAV-00146 de este año. Otros permisos tramitados son: permisos para trabajos nocturnos de las localidades de Engativá, Barrios Unidos y Suba, ya fueron solicitados y aprobados por la duración de la obra; los trabajos no están planteados para hacerlos completamente de noche esto es para ciertas actividades que requieren ese manejo ya sea por las actividades como tal o por los permisos que sean aprobados por la secretaría de movilidad, los cuales son otorgados para no generar mayores trancones en la vía. Así mismo como se va hacer una intervención en el canal salitre y el canal rio negro se solicitó ante la Secretaría los lineamientos ambientales del corredor ecológico de ronda - CER, para tenerlos de base y dar cumplimiento a las obligaciones a la Secretaria de Ambiente para el desarrollo de todas las actividades; esto fue expedido mediante el Comunicado SDA Rad. 2020EE166142 del 28 de septiembre de 2020 y por último la licencia de monitoreo arqueológico, la cual ya culminó su fase de registro, diagnóstico y aprobación del plan de manejo arqueológico, ya fue aprobada toda la intervención sobre todo el corredor del proyecto y básicamente permite realizar todas las actividades de excavaciones dándole el manejo arqueológico pertinente de las actividades a realizar.

Ya en la fase de construcción se debe dar cumplimiento a la normatividad ambiental vigente en Bogotá en cuanto a los residuos de construcción y demolición RCD, en el cual regido bajo la resolución 1115 de 2012 modificada por la resolución 932 de 2015, en donde se debe reutilizar el 25% del total de los materiales instalados en obra, para este cumplimiento se hace una reutilización In Sitio de los materiales que son objeto de la reutilización de la compra de estos materiales a plantas de aprovechamiento RCD o recibiendo o reutilizando materiales que son generados en otro tipo de obras y han pasado por revisión de calidad y pueden ser objeto de reutilización como tal. Así mismo se debe dar cumplimiento a la normatividad en cuanto a la instalación de grano de caucho reciclado, esto ese hace con la instalación de granulo de caucho en el asfalto en donde bajo el decreto 265 de 2016, el cual nos obliga a instalar con materiales provenientes de llantas usadas, en donde sale granulo de caucho e instalarlo en una cantidad no inferior al 25% de la totalidad de la mezcla asfáltica que se instale en el proyecto; esto de acuerdo a las directrices que nos establezca el IDU.

En cuanto a las medidas del manejo ambiental, dentro del desarrollo de la etapa de preconstrucción del contrato, se desarrolla el documento de Manejo Ambiental de Obra denominado MAO, en el cual se plasmaron todas las actividades que se van a considerar dentro del desarrollo del proyecto para mitigar todos los impactos que se pueden generar. Dentro de estos se tiene establecido el manejo para los campamentos físicos y temporales y los centros de acopio: básicamente lo que se hace es establecer medidas que permitan durante la construcción desarrollar cerramientos de obra, suministro de baño para los trabajadores, implementar las carpas Vestier para los trabajadores, la instalación de puntos ecológicos para el manejo de los residuos y así mismo establecer medidas porque al tener que hacer utilización y reutilización de materiales, se deben tener unos acopios de materiales establecidos, así como la reutilización de residuos de construcción y demolición en donde se implementaran medidas con plástico e identificación de estos acopios y una generación de fichas que son aprobadas por la interventoría cuando se estén realizando las actividades. El manejo de los residuos de construcción y demolición y los materiales en obra por ende se va a tener materiales como agregados, arenas, concretos entre otros que van a generar algunos efectos en el ambiente, así como la protección de los cuerpos de agua cercanos, cubrimiento de materiales para la no emisión de material particulado: Igualmente la revisión que se tiene que dar a todos los vehículos para que no se incumplan las normas de velocidad en obra. Así mismo todo lo que tiene que ver con la protección de especies arbóreas en este momento y de acuerdo a las obligaciones del contrato, se protegieron todas las especies arbóreas que están para conservación en el tramo e iniciando las obras se debe generar protección a todos los árboles que van a hacer bloqueados y trasladados, esto para minimizar la afectación que se pueda llegar a presentar a esta vegetación como tal. En cuanto al manejo de cuerpos de agua y sumideros, lo que busca es proteger las aguas superficiales y las redes de alcantarillado. Lo relacionado con el control de emisiones atmosféricas va orientado a la minimización de generación de ruido cuando se esté trabajando en horario nocturno, se implementarán medidas para operación de equipos en horarios de lapsos cortos. Adicionalmente, los vehículos deberán contar con la revisión técnico mecánica vigente. Se contará con la limpieza de vías, con el brigadista de obra, personal que se encargará de que todos los frentes de obra se encuentren en perfecto orden y aseo. Por último, el programa de señalización y cerramiento, esto con el fin de proteger la vida de los transeúntes y para implementar las medidas de seguridad que no permitan el ingreso de terceros a la obra, evitando posibles accidentes.

6. Componente Forestal: La ingeniera Magda Torres informa que dentro del Manual Ambiental de Obra se tiene contemplado el Componente C, que corresponde al manejo de la vegetación y el paisaje, que está dirigido para establecer unas medidas que puedan controlar, prevenir y mitigar los impactos ambientales que sean generados por el manejo de la vegetación, es claro que hay unos impactos que se van a generar que es la afectación a la cobertura vegetal y la alteración del paisaje. Para este contrato dentro de la etapa que se realizaron los diseños, el Consultor elaboró el inventario forestal el cual fue presentado a la Secretaría Distrital de Ambiente, entidad que expidió la resolución 3113 de 2019 la cual permite el manejo de 744 árboles dentro de esta se proyecta la tala de 310 árboles, el traslado de 280 y la conservación de 154 árboles. Es necesario indicar que esta cantidad de 744 árboles, están ubicados por toda la Avenida 68 desde la calle 66 que es la Cruz Roja hasta la carrera 65 con calle 100, sin embargo, hay árboles que se encuentran fuera del inventario que requieren ser incluidos dentro del plan de manejo silvicultural

Esa misma resolución que fue expedida por la Secretaría Distrital de Ambiente también exige una compensación la cual es de 357 árboles y la implementación de 167 metros cuadrados de jardinería. Mediante el acta diseño paisajístico WR 1005A del 31 de octubre del 2019, fueron presentados los diseños al Jardín Botánico que se lo aprobó con estas cantidades que es más él no son 167 metros cuadrados de jardinería si no se aproximan a 7000 metros. Las especies que se espera dar manejo en el tramo son: el Nogal, La Palma Fénix, Roble, Yarumo, Guayacán de Manizales, Cedro, Falso Pimiento y Liquidámbar; el 70% de estas especies son especies nativas que logran alturas entre 15 y 20 metros. También se tiene aproximadamente la proyección de 7000 metros cuadrados en jardinería que son: Durante Roja, Durante verde, Hiedra y Agapanto; estos están establecidos en todo el corredor ambiental dentro de jardineras aproximadamente de 3 metros cuadrados. Así mismo los árboles están dispuestos en todo el corredor en distancias aproximadas de 9 m dentro de franjas del control ambiental y separadores.

7. Componente Avifauna: La Ing. Laura Tautiva, Bióloga del Contrato informa que el componente de avifauna nace de la Resolución 1138 del 2013 emitida por la Secretaría Distrital de Ambiente, en la cual se adopta la segunda edición de la guía ambiental para la construcción de infraestructura urbana, este tiene como fin mitigar los impactos negativos que se pueden generar sobre la fauna a raíz de la pérdida de cobertura vegetal. Aproximadamente a partir del mes de agosto de 2020, se hizo una caracterización es decir un inventario de la fauna que se encuentra en el tramo de intervención; desde ese momento se hicieron observaciones, eligiendo algunos puntos específicos para puntos de observación, estos puntos son los que se reconocen como amplias zonas verdes, como el canal Salitre que tienen mayor cantidad de vegetación para identificar teniendo en cuenta que en estos parches de vegetación haya más especies que se puedan observar. Como resultado de este inventario y la de la caracterización que se hizo en el mes de agosto y de observaciones que se han realizado también desde diciembre del año pasado, se han encontrado 17 especies de avifauna las cuales están clasificadas taxonómicamente en seis órdenes y tres familias. Se han encontrado especies como Contopus Virens que es una especie migratoria. Cabe resaltar que estas especies migratorias están asociadas a zonas urbanas que tienen amplias zonas verdes como la encontrada en el canal del canal Salitre y que evidentemente están aquí de paso. Otra especie encontrada es el Azulejo que es una de las especies que utiliza activamente el correo urbano del que se está hablando en este momento. Para la totalidad del Tramo de las 17 especies, se encuentra que solo seis especies están utilizando activamente las zonas verdes o los árboles que están que están presentes en el tramo en este momento. Se espera que en el momento del descapote donde hay sectores de pastos altos se encuentren serpientes sabaneras, esta especie es fosorial es decir, vive bajo tierra; el manejo puede ser complicado porque no siempre se van a poder ver u observar para realizar un rescate o levantamiento. En el marco del programa de manejo de avifauna se realizan ahuyentamiento, los cuales consisten en reproducción de sonidos de aves rapaces para generar el ahuyentamiento de aves, igualmente se realiza el rescate y traslado de fauna en la cual para iniciar, se hace un levantamiento de nidos, el cual consiste en observación desde el suelo con binoculares identificando árbol por árbol si hay presencia de nidos; una vez detectados los nidos y dependiendo de si se observa presencia parental sobre el nido, con una perdiga de mango extensible la cual se utiliza Generalmente para la limpieza al cual se le adapta un espejo retrovisor, con el cual se evidencia si el nido está vacío. Si está vacío el nido es bajado el árbol y se destruye para que no hayan nuevas posturas de especies de avifauna que habitan en el sector. El día anterior al programado para las talas, se hace el rescate de nidos ocupados o que están activos; en este evento se pueden encontrar huevos o polluelos, en este caso es mejor el recate en una edad cuando están con cañones y con plumas, puesto que con la experiencia se ha demostrado que cuando son neonatos, esta es la etapa más susceptible para las especies rescatadas. Los rescates se realizan con un operario certificado en alturas, el cual igualmente realiza la verificación de nidos cuando los árboles por su altura o follaje es muy difícil realizar la verificación desde el piso. Una vez rescatados son llevados en una caja con botellas de agua caliente para conservar la temperatura como cuando estaba el parental, para posteriormente ser trasladado a la Unidad de Rescate y Rehabilitación de animales silvestres, el cual está ubicado en la facultad de veterinaria de la Universidad Nacional, allí los profesionales en veterinaria son los encargados de su desarrollo, crecimiento y posterior liberación.

Igualmente se realizan los recorridos de monitoreo de poblaciones para identificar si hay nuevas especies que puedan verse afectadas por la obra, así mismo se tiene un programa de capacitación para los trabajadores en las cuales se explica qué tipo de especies se pueden encontrar, en caso de que se encuentren alguna especie de fauna herida o que necesite atención lo comunique para que se pueda realizar el traslado, otro tema de capacitación son las normas legales vigentes nacionales y distritales en cuanto a la fauna silvestre

8. COMPONENTE DE ARQUEOLOGÍA. Interviene el arqueólogo Jacobo Hidalgo quien explica las actividades a desarrollar dentro del componente el cual tiene como finalidad salvaguardar el patrimonio arqueológico que se pueda ver afectado durante las actividades de excavación del proyecto, actividades tales como: Registro ante el Instituto de Antropología e Historia, realizar actualización del diagnóstico arqueológico y obtención del Plan de Manejo Arqueológico por parte del ICANH. Completa su intervención, citando las actividades a desarrollar durante la obra, dentro de las que se encuentra el monitoreo arqueológico y rescate en caso de presentarse un hallazgo, remitiéndolos al laboratorio arqueológico.

8. Seguridad y Salud en el Trabajo (SST): La Ing. Angela Torres, Residente SST, informa que, dentro del componente de seguridad y salud en el trabajo, se manejan los siguientes subprogramas.

Subprograma de Medicina del trabajo: Este programa tiene como finalidad prevenir posibles enfermedades de origen común o de origen laboral que puedan afectar la salud de cualquiera de los trabajadores. Igualmente se realizan los exámenes de ingreso, de egreso y periódicos, se realizan así como los exámenes para el personal que requiere trabajo en alturas, los exámenes de pos incapacidad o de reingreso según sea el caso; así mismo dentro de este programa se maneja el tema de ausentismo laboral, el cual a través de las estadísticas se cuantifica el tema de accidentalidad laboral, permisos y las enfermedades generales, igualmente se maneja el tema de reubicación laboral la cuales se hace teniendo en cuenta el criterio médico, o el reporte de la ARL o la EPS según sea el caso si es enfermedad general de origen común o si es una enfermedad laboral.

Subprograma de Medicina Preventiva: Dentro de este programa se realiza la línea base para la detección de la población sintomática y los mecanismos de control, esta línea básica se hace con énfasis en los exámenes que se realizan en el centro médico y las normas o las medidas para poder mitigarlas, se elabora el diagnóstico de condiciones de salud. Se cuenta con un sistema de vigilancia epidemiológica, este sistema ha surgido a raíz de los resultados de los exámenes médicos, de acuerdo a lo anterior, la salud auditiva y riesgo cardiovascular son los principales. Igualmente se realizan actividades de prevención y promoción enfocados en estilos de vida saludable para garantizar que la población trabajadora cuente con los hábitos saludables y así minimizar las enfermedades que se puedan presentar.

Subprograma de higiene Industrial: Dentro de este subprograma se realizan las mediciones laborales, a partir de las cuales se verifican las condiciones del ruido, o de fracción respirable para los colaboradores y así mismo tomar las medidas que sean necesarias; se realizan la entrega de los elementos de protección personal una vez ingresan y se realizan periódicamente de acuerdo al deterioro, se realizan actividades de saneamiento básico, como el suministro del baño, las toallas para las manos, el papel higiénico, igualmente se garantiza el aseo permanente de todas las áreas que ellos van a utilizar; se garantizan las zonas de hidratación, los puntos ecológicos y e cuentan con unas zonas de vestir que están dotadas con lockers; ahorita por tiempos de pandemia se están suministrando unas bolsas para ellos separen la ropa de calle del overol que normalmente usan para su labor.

Subprograma de seguridad industrial: Dentro de este subprograma se cuenta con una matriz de elementos de protección personal, estás están determinados de acuerdo al cargo, se cuenta con un procedimiento seguro de trabajo, permisos de trabajo que se realizan para las actividades que son de alto riesgo, como son trabajos en caliente, en alturas y en espacios confinados, se realizan análisis de trabajo seguro para garantizar minimizar adicionalmente, tener en cuenta todas las posibles actividades que se pueden llegar a ocasionar, como algún accidente laboral o incidente laboral, se realiza el reporte de investigación de accidentes de trabajo e incidentes en el cual participa, el jefe inmediato, el colaborador, un miembro del COPASS, estas investigaciones son muy importantes realizarlas para que se pueda determinar en qué se está fallando y tomar medidas para que esto no se vuelva a presentar. Dentro del manejo de maquinaria, equipos y vehículos, el residente de maquinaria el ingeniero Leonardo, realiza una investigación exhaustiva a la maquinaria, a los equipos que son los equipos menores como: compresores, luminarias, canguros, ranas entre otros, se les hace una revisión exhaustiva en el momento de ingresar, igualmente ellos tienen un programa de mantenimiento en el cual manejan unos pre operacionales diarios los cuales permiten verificar el estado de la maquinaria antes de la operación de la máquina y se verifica permanentemente que el SOAT y la revisión tecno mecánica esté vigente

Plan de emergencia y contingencia: Se cuenta con una brigada de emergencia que se está capacitando mensualmente en temas de primeros auxilios, atención de incendios, evacuación en caso tal que sean necesario También se tienen los equipos como son extintores y botiquines debidamente dotados para la atención de algún colaborador sí se llega a necesitar

Medidas de manejo por la propagación del nuevo Coronavirus Covid 19: Se tiene como medida estratégica la comunicación, a los colabores diariamente se les realiza una capacitación en cuanto al tema y el manejo del Covid, para que ellos sepan y nunca se les olvide en el día a día las actividades que tenemos que tener para minimizar la exposición y no llegar a contagiar ni a la familia, ni a los compañeros. Medidas de prevención tales como el distanciamiento social, modalidad de trabajo remoto para las personas administrativas; restricciones de capacitaciones masivas, si se tiene un número significativo de trabajadores se hacen dos capacitaciones de un mismo tema para garantizar que no se va a tener aglomeración de personas y para personal administrativo se realizan reuniones no presenciales. Uno de los requisitos para el ingreso de los trabajadores, pese a que la resolución sugiere que no se tome la temperatura, esta se toma al ingreso y se diligencia el auto reporte de condiciones de salud en una aplicación que se maneja a nivel interno para garantizar el estado de salud de los colaboradores, eso se hace antes del ingreso a laborar. En cuanto a los requisitos durante la jornada laboral: se cuenta con un inspector SST y ambiental permanentemente en campo, quién es la persona que está supervisando que se cumpla con la postura del tapabocas, que tengan los elementos de protección requeridos, restricción de salida de centros de trabajo durante la jornada laboral, el lavado permanente de manos la desinfección de maquinarias y equipos y vehículos, el manejo de herramientas o equipos Menores; lo que se evita es que estos elementos sean prestados entre compañeros, la idea es no rotar las herramientas para evitar cualquier inconveniente. Manejo de zonas de alimentación en todo el personal va al campamento que es encuentra ubicado en el barrio Los Andes, los comedores están debidamente distanciados para hacer el consumo de los alimentos; igualmente se tienen los puntos de hidratación, unidades sanitarias y los puntos ecológicos.

9. Plan de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica: La Profesional Social del Contratista, Andrea Ramírez, informa que el plan de diálogo ciudadano y comunicación estratégica, equivale a la gestión social del proyecto, el cual tiene por objetivo promover la participación de la cultura social, fomentando el control social y la corresponsabilidad con el desarrollo urbano de la ciudad, básicamente lo hace a través de tres objetivos principales que son: informar, mitigar y articular apropiando a través de los siguientes subprogramas que contemplan el plan de dialogo ciudadano.

Programa de Servicio a la Ciudadanía: El objetivo principal es atender gestionar y tramitar oportunamente todas las peticiones quejas y reclamos qué recepcionen en los canales de atención y que se puedan originar por diferentes actividades desarrolladas durante la etapa de ejecución del proyecto este programa de servicio a la ciudadanía tiene diferentes estrategias como es el Punto IDU, los canales de atención, la línea de atención al ciudadano, el correo electrónico, también se realizaran en este programa los recorridos urbanos los cuales se harán con los líderes, los ciudadano que quieran participar y también las personas que se inscriban al comité IDU; estos recorridos urbanos se realizarán semanalmente con la finalidad de que las personas, los ciudadanos tengan conocimiento acerca del avance y las actividades que se están llevando como tal en terreno, de igual manera se pueda responder a las inquietudes con relación a las actividades, así mismo este programa contempla la atención a veedurías

Programa de diálogo y participación ciudadana: Básicamente es generar espacios informativos de encuentro y diálogo con la finalidad de que la comunidad y la ciudadanía están permanentemente informadas acerca de las actividades desarrolladas en el proyecto, este programa contempla las reuniones de inicio la cual se está realizando hoy, avance cuando se haya contemplado un 50% y de finalización cuando se haya ejecutado el90% es decir finalizando la etapa constructiva del proyecto. Así mismo habrá diferentes reuniones actividades como las que se han llevado a cabo con la ciudadanía a la fecha se lleva cerca nueve reuniones, donde se presentan de diversas maneras los temas particulares, en este caso las que se han realizado han sido con temas del componente ambiental y con el puente vehicular. Dentro de este programa se encuentra el comité de participación IDU el cual está conformado por ciudadanos, residentes del área de influencia directa, comerciantes y diversos grupos de interés que quieran voluntariamente ser parte de este comité, donde se realizarán periódicamente reuniones espacios informativos para que se conozca el avance del proyecto; y de igual manera se pueda resolver las inquietudes que se tengan al respecto y las diversas ; otro de los objetivos de este comité es que las personas que se inscriban voluntariamente funcione como un canal de comunicación entre los miembros y el resto de la ciudadanía que de pronto no quiera ser partícipe o no tenga tiempo de participar periódicamente en estos comités. Otro de los objetivos de grupo es generar el fortalecimiento de la participación ciudadana durante la realización del proyecto. Finalmente se realiza la invitación para inscribirse en el comité IDU, mediante la planilla que se encuentra en el chat de la reunión.

Programa de acompañamiento de actividades técnicas: El objetivo del programa es establecer previo a la intervención del proyecto las condiciones físicas de cada uno de los predios que se encuentran cerca del área de influencia directa, con el fin de establecer las posibles variaciones que puedan tener con el desarrollo de las diferentes actividades constructivas, dentro de ese programa se encuentra el levantamiento de actas de vecindad; en el primer tramo ya se realizaron cerca de 987 actas de vecindad en todos los predios aferentes y algunas bocacalles que hacen parte del área de influencia directa, esto con la finalidad de identificar el estado actual del predio y tener un soporte en caso tal que haya una futura reclamación. Dentro de este programa igualmente se encuentra el acta de rampa de acceso vehicular, para identificar aquellos predios a los cuales se les deben dejar la rampa de acceso siempre y cuando cumplan con los requisitos de los cuales ustedes ya han sido notificados por volantes y recorridos que el equipo de gestión social ha realizado en la zona, de otra parte también se encuentra la importancia de informar oportunamente la suspensión de acceso a garajes, ese tipo de proyectos por su magnitud tiene diversos impactos, entre estos se encuentra la suspensión del acceso vehicular; entonces se deberá por parte del área de diálogo ciudadano informar oportunamente a los ciudadanos, propietarios y encargados del predio esa suspensión, lo cual se realizará con actas de compromiso, las cuales no solamente se realizará para esas actividades, sino cualquier otra que tenga que ver directamente con alguna afectación u otro tema con relación a los predios, se deberá ir oportunamente para hablar con la persona encargada y se deberá dejar registro y soporte si se llega algún acuerdo y los compromisos adquiridos por el ciudadano y el contratista según sea el caso. Por otra parte se encuentra el levantamiento fílmico de andenes, fachadas y vías que serán utilizadas como rutas de desvíos, ese registro tiene como finalidad establecer el estado actual antes que inicie la función como rutas de desvío, de otra parte se encuentra las actas de adecuación de las bajantes de aguas lluvias, las cuales tienen que estar de acuerdo a la normatividad de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá las cuales deben contar con un desagüe adecuado para no interrumpir o afectar el espacio público que se va a construir a futuro.

Programa de manejo de paisaje urbano: El cual pretende promover la recuperación, uso y apropiación de todos los elementos constitutivos del espacio público, específicamente aquellos resultantes de la adquisición total o parcial de los predios, en este caso específicamente refiero a culatas y remanentes. La idea es generar espacios de participación con los ciudadanos para generar ideas para el embellecimiento de los espacios resultante de la inquisición predial. Igualmente, se tiene que gestionar con Entidades del Distrito con la finalidad de apoyar, estas iniciativas y generar el embellecimiento de esos espacios.

Por otra parte, la Profesional Pedagoga Luz Olanyi Morales explica lo relacionado al Programa de Cultura Ciudadana, desde el cual se viene trabajando con varios grupos de población como son todos los empleados de la obra, vigilantes, comerciantes, grupo de estudiantes y eventos académicos, la finalidad de este programa es realizar capacitaciones con diferentes actores en diferentes temáticas como modalidad de transporte público, desafío del sistema, cultura ciudadana, urbanismo, movilidad sostenible, renovación, recuperación ambiental, cultura vial, espacios seguros de movilidad, prevención de accidentes e incidentes de tránsito entre otros, estas capacitaciones ya se han venido ejecutando y se están realizando en espacios donde se puede hacer de manera presencial, y donde hay muchas personas se están realizando de manera virtual. La idea es que durante toda la gestión del proyecto, se esté capacitando a todo el personal acerca de las diferentes temáticas que se manejan en el programa de cultura ciudadana.

Continúa la presentación el Economista Gustavo Zambrano, quien es el profesional encargado de manejar el Programa de Gobernanza para la Movilidad, el cual hace parte del Componente de Dialogo Ciudadano, quien explica que este componente identifica que el sector empresarial y comercial de la zona es muy importante para el desarrollo del proyecto y el objetivo es conocer las necesidades que tienen y mitigar posibles impactos negativos que puedan surgir durante la obra, ¿Cómo estamos y cómo se hará esto? explica que durante la etapa de preconstrucción se han realizado distintas actividades como la caracterización socioeconómica de los negocios, empresas, comercio que están en todo el sector del grupo 7, el objetivo es conocer qué impactos pueden surgir durante las obras de construcción y a partir de esto, hacer actividades de articulaciones interinstitucional con otras entidades del Distrito que puedan ofrecer medidas de mitigación de impactos. Estas Entidades del Distrito pueden ser Cámara de Comercio, Secretaría de Desarrollo, otras entidades para vendedores informales puede ser el IPES. La idea es realizar y promover que estas Entidades puedan ofrecer sus programas a los comerciantes y empresas del sector. Igualmente se busca establecer canales de comunicación con los gremios y también con todos los comerciantes para recibir todas sus inquietudes y sugerencias durante la obra. Además de esto se cuenta con un programa de vinculación laboral para mano de obra no calificada, de población residente en las localidades donde se está interviniendo la obra, estas localidades son Suba, Engativá y Barrios Unidos. En este momento se está realizando la convocatoria, para recibir hojas de vida de personas que estén interesadas en vincularse laboralmente en los temas de la obra no calificada como ayudantes de obra, brigadistas de orden y aseo. Estas hojas de vida serán recibidas en las oficinas del Punto IDU del grupo 7 y a través del correo electrónico, que serán al final de la reunión compartidos con toda la comunidad por si conocen personas que puedan estar interesadas. Además de esto también se está articulando con la Alta Consejería para víctimas del conflicto y con la Secretaría Desarrollo Económico para la vinculación laboral de población víctima de conflicto y población vulnerable. Continúa la Profesional Social Andrea Ramírez complementando el tema de vinculación de mano de obra no calificada, explicando que otro de los objetivos del Programa de Gobernanza para la movilidad es garantizar las acciones necesarias para la coordinación y articulación interinstitucional durante el desarrollo del proyecto, este proyecto no cuenta únicamente con la participación del IDU, Interventoría y Contratista, sino que también hacen parte todas las Entidades del Distrito que de alguna u otra forma se vinculan con el desarrollo del proyecto, esto en cuanto a entidades de salud, educativas, entidades encargadas de la prestación de los servicios básicos, entidades relacionadas con economía y básicamente la idea es generar diversas mesas de trabajo, las cuales permitan estar en permanente comunicación con las entidades con la finalidad de articular estrategias con el fin de mitigar los impactos que se puedan presentar durante la ejecución de las obras a realizar.

De otra parte, se encuentra la línea estratégica de comunicación, la cual tiene como objetivo generar estrategias de comunicación con la finalidad de mantener constantemente informada a la ciudadanía del área de influencia, así como a los diferentes grupos de interés, los residentes y algunos líderes han recibido la información a través de volantes informativos, donde se especifican las próximas actividades a realizar. Constantemente, se estarán pasando este tipo de piezas de divulgación con el fin de mantener la ciudadanía informada acerca de cualquier actividad programada o actividad extraordinaria que se pueda presentar en el desarrollo del proyecto; de igual manera actualmente se cuenta con 15 Puntos Satélites de Información, dispuestos a lo largo de todo el tramo 7, en los cuales se publican constantemente piezas de información con relación al proyecto, de igual manera habrá plegables a través de los cuales se maneja el plan de manejo de tráfico puesto que es un tema importante para la movilidad en el sector; de igual manera se generarán diversos canales de comunicación permanentes para mantener a la ciudadanía informada del proyecto. Para finalizar, se encuentra la línea estratégica de medición y percepción ciudadana, básicamente esta tiene como objetivo principal identificar las principales afectaciones a las cuales están enfrentando la ciudadanía y grupos de interés que se encuentran ubicados en el área de influencia directa del proyecto y también tiene como objetivo evaluar el desarrollo de los programas y las actividades del plan de diálogo ciudadano y comunicación estratégica, de igual manera tiene por objetivo monitorear la opinión de la ciudadanía con respecto al proyecto; en su respectivo momento se va a requerir del apoyo de los ciudadanos para la elaboración de esta encuesta, la cual se va a realizar en dos momentos: La primera se debe hacer hasta antes del 10% de avance de obra y la otra entre el 50 y 60% del avance de la obra. Básicamente la encuesta tiene datos de identificación, caracterización de la ciudadanía y posteriormente se realizarán preguntas a través de las cuales se pretende obtener información del desarrollo del programa del plan de diálogo ciudadano y comunicación estratégica y evaluar las afectaciones a las que tenga lugar por parte de la ciudadanía.

Por último se encuentra la normatividad para acceso a garajes, estos son los requisitos que deben tener en cuenta los propietarios para poder realizar la construcción de la rampa por parte del contratista, igualmente los ciudadanos ya han sido notificados a través de volantes en los predios donde aplica, estos requisitos son: en caso de ser un predio comercial Industrial o institucional como primera medida para la rampa es que esta debe ser preexistente al inicio de la obra, presentar la licencia de construcción, el ancho de la puerta debe tener un mínimo de 2.50 m, existir físicamente al interior de la misma, no tener usos distintos al de parqueo o cargue y descargue de mercancía, copia la tarjeta de propiedad del vehículo el espacio no debe estar compartido con productos consumibles. En caso de ser un predio únicamente residencial: debe ser preexistente al inicio de la obra, presentar licencia de construcción, ancho de la puerta de mínimo 2.50m existir físicamente al interior de la misma y no tener usos distintos al del parqueo, copia de la tarjeta de propiedad del vehículo. Estos son los requisitos teniendo en cuenta el plan de la especificación de la normatividad de espacio público y el plan de ordenamiento territorial según el artículo 163 decreto 619 de 2000.

10. Hagamos un Pacto: Explica Andrea Ramírez, profesional Social hace referencia a un pacto entre el Contratista y la Ciudadanía con la finalidad de generar un buen desarrollo del proyecto y de mitigar en la medida de lo posible, los impactos que se puedan originar por el desarrollo del mismo; por parte de la comunidad es: Participar en las reuniones convocadas, de acuerdo a lo anterior, se ha evidenciado que la comunidad ha estado muy interesada en el proyecto, por otra parte inscribirse y participar en el Comité IDU, es muy importante contar con la participación, retroalimentar los temas que se han tratado y que la ciudadanía conozca las diferentes actividades del proyecto, suministrar información únicamente a personas debidamente identificadas con chaleco del IDU y que porten debidamente el carnet de las empresas. De igual manera, indica la Profesional Social - es importante que se tengan en cuenta los canales de atención, en caso de presentar alguna duda con relación al personal que se acerque a los predios a tomar información o a realizar algún tipo de actividad. Recomienda interponer las PQRS en el punto IDU o a través de alguno de los canales dispuestos para la atención ciudadana y tratar con respeto al personal de obra o trabajadores. Por parte del Contratista se encuentra el deber de brindar información veraz y oportuna a la comunidad, dar respuesta en el menor tiempo posible a las PQRS interpuestas por la comunidad, se tiene un tiempo establecido para dar respuesta a las PQRS que se puedan originar por cualquier tipo de actividad, no solicitar cobros por alguna actividad del proyecto; ninguna persona puede solicitar pago por alguna actividad que deba realizar durante el desarrollo y tratar con respeto a la comunidad. Para finalizar con el componente de diálogo ciudadano, se informan sobre los canales de atención a la comunidad: Punto IDU: Carrera 67A No. 95-20 Barrio Los Andes, horario de atención: de lunes a viernes de 8:00 a.m. 4:00 pm jornada continua, líneas telefónicas: 8400198 y 3185851712, correo electrónico: puntoiduav68tramo7@gmail.com y se mencionan los canales de atención directamente del Instituto de Desarrollo Urbano IDU.

DIALOGO CON LA CIUDADANIA

Antes de dar el espacio a los ciudadanos que desean intervenir, la Profesional Social recomienda hacerlo de manera ordenada y con respeto hacia los demás.

Interviene el Ingeniero Castillo quien, a partir de la revisión de las inquietudes del chat, responde que con respecto al puente peatonal de Metrópolis que no lo mencione y al tema de cómo funciona la intersección, por lo que pide devolverse a la diapositiva técnica. Explica que el puente vehicular del centro comercial de Metrópolis se mantiene, sin embargo, en la intersección semaforizadas se eliminará el giro sur –sur porque aparecen los carriles de Transmilenio, por lo que la intersección tendrá otra función, al igual que el flujo norte- norte serán eliminados, por el paso semaforizado que será adecuado y de conexión entre los costados oriental y occidental. Por el cambio los vehículos que vienen del sur tendrán que realizar doble oreja en la calle 80 para retomar sentido norte-sur, para los vehículos que vienen del norte deberán hacer la doble oreja en el puente de la calle 72 si quieren retomar el sentido norte.

Retoma la intervención la comunicadora social del Consorcio Adriana Parra, para moderar las intervenciones de los ciudadanos haciendo lectura en un primer momento de las inquietudes del chat y posteriormente a las personas que tienen la mano levantada

Sra. Adriana Moreno ¿Cuánto crece el perfil de la vía a cada lado?

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Menciona que en el tramo de la calle 72 a la calle 80 no hay un cambio significativo en las secciones de los perfiles, ni adquisición predial. En algunas partes la zona verde existente puede llegar a perder 40 cm y en otros puede ampliarse 1 metro de acuerdo a la configuración geométrica. Por lo que se va a utilizar la zona que hay.

Sr Juan Camilo Palacios hay dos ups en la 68 el que queda en la altura de metrópolis y el otro a la altura del centro de remodelación

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Explica que los ups que están diseñados están relacionados con el tema de las materas, lo que se ha hecho es un estudio del drenaje de la vía por ser un punto neurálgico de la mano con la EAAB, para solucionar estos inconvenientes.

Sra. Lucia Garcés ¿los puentes peatonales son metálicos o en qué material? ¿El puente de metrópolis lo dejan o lo tumban?

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Responde Si son puentes tipo Transmilenio metálicos, con algunos ajustes, algunos tienen los pisos en concreto y otros metálicos. El puente de metrópolis se mantiene teniendo en cuenta el Plan de Renovación urbana del centro comercial.

Sr Parra ¿Qué es un Box Vehicular?

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Es una estructura en concreto cercana a un canal en este caso el Arzobispo, que permite el paso del agua por debajo de éste

Sr Juan Manuel Triana. Actualmente existe un cruce que permite el paso entre los costados oriental y occidental, ¿este cruce se mantiene? O ¿cómo se resuelve el acceso hacia estas unidades?

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Como se explicó anteriormente los cruces semaforizados se van a eliminar motivo por el cual se tendrán que hacer doble oreja ya sea en la calle 80 o en la calle 72 según el sentido al que se dirija, haciendo el recorrido de aproximadamente 1 .5 Km, por lo que la bocacalle de calle 75 no tendrá afectación, simplemente en alguna de éstas se van a instalar pompeyanos, que son estructuras para que el biciusuario y el peatón sigan a nivel.

Sr Mauricio Cristancho ¿Cuándo van a empezar los cierres y cuánto van a durar?

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Responde que para el sector de metrópolis de la AK 68 desde la calle 72 a la calle 80, la idea es arrancar en un (1) mes, por ese motivo la reunión de inicio, para iniciar con la intervención del espacio público (redes) el tiempo estimado es de seis meses.
Sr José Villamil: Buenas tardes, Sr José Gregorio Villamil, Metrópolis Unidad 22. Una pregunta ¿cuándo nos pueden divulgar el Plan de Mane Ambiental para verificar cómo se van a manejar los impactos por ruido, levantamiento del polvo, material particulado, seguridad, manejo de flora, fauna, participación ciudadana, Plan de monitoreo y seguimiento, etc.?
R/: Ing. Montoya- Residente Ambiental- Con relación al Plan de manejo ambiental MAO, fue revisado y aprobado por la interventoría y está disponible para revisión de la comunidad. En cuanto a la calidad de aire, en la etapa de factibilidad en el año 2018 se realizó este estudio, sin embargo, en la etapa de pre construcción se realizó la actualización por lo que está en revisión.
Sra. Damaris. Agradecemos confirmar si tomaron la propuesta del Ingeniero Julio de la Comunidad respecto al manejo del tránsito
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra, explica que el estudio de viabilidad del puente BRT lo realizó el consultor, considerando ésta como la mejor alternativa. La propuesta del ciudadano fue analizada pero no es viable para que funcione la movilidad en el sector.
Sra. Lesly ¿Qué pasa con el cruce que hay en la calle 74 sentido sur norte y al entrar por metrópolis por la avenida 68?
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra, como se mencionó anteriormente los cruces serán eliminados, sólo paso peatonal ya sea por la calle 78 ó por la calle 80 ó en caso de ir vehículo por las dobles orejas de la calle 80 o de la calle 72
Sr. Carlos Melo ¿Se va a cobrar valorización por esta obra?
R/ Arquitecto Julio César Montoya. - Supervisor social IDU. Explica que los proyectos mega de la ciudad son financiados en un 70% por la nación y un 30% por la Empresa Transmilenio del Distrito, por lo que no se generará un cobro adicional a la ciudadanía
Sr Juan Manuel Triana ¿Cuáles son los horarios de trabajo nocturno? el tema es que una zona de vivienda lo que afectaría el descanso de los habitantes.
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Esta es una obra que tiene un plazo general de años y el objetivo como contratista es en lo menos posible realizar trabajo nocturno, sin embargo, hay algunas actividades que se ejecutarán en horario nocturno por las exigencias de Secretaria de Movilidad, pero la mayoría de las obras la idea es hacerlas en horario diurno
Sra. Esperanza Eduviges: Buenas tardes quisiera que revisen el riesgo de avería en instalaciones de gas y agua en la unidad 24 de la urbanización metrópolis
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Como producto de esta etapa de preconstrucción se han hecho los recorridos con la Empresa Vanti, por lo que se ha determinado que por el material en el que se encuentran asbesto serán renovadas y reemplazadas por PVC.
Sra. Damaris Ósea que los árboles van a ser reemplazados por Jardines?, ¿es decir un árbol de 24 metros va a ser remplazado por plantas que no sobrepasan los 20 cm?
R/: Ing. Magda Torres – Forestal. No sra. la compensación va hacer por 357 árboles más 7000 metros cuadrados de jardinería, los sitios de los traslados están siendo revisados con jardín Botánico, sin embargo, se pide a la comunidad que en caso de contar con sitios para este traslado cercano sean informados, completa la respuesta el ingeniero Alejandro Castillo quien informa que con el fin de cumplir con la directriz dada por el IDU lo que se busca es minimizar las talas y aumentar las siembras en el corredor.
Sra. Damaris ¿Cuántos animales inventariaron en el tramo 7? Y solicita que se adjunte el plan de fauna a los correos de los asistentes
R/ Bióloga Laura Tautiva. Explica que el contratista llevó a cabo y entre días la actividad de avistamiento en donde fueron observados 217 individuos, para la remisión del plan es posible por lo que se solicita correo para remisión.
Sra. Nohora Ortiz ¿Cuál es el impacto de la obra en las estructuras de los edificios aledaños? ¿Especialmente apartamentos de metrópolis?
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Lo que se espera es no tener ninguna afectación con los predios, por este motivo se realiza las actas de vecindad que es la evidencia de cómo se encuentran las viviendas hoy en día antes de iniciar los trabajos, éstas tendrán cierres toda vez finalicen las labores. Sin embargo, en las visitas algunos administradores no han informado asentamientos por lo que con el área de topografía realizará seguimiento al respecto a los edificios reportados.
Sr José Norvey Pino pregunta ¿Va a ver adquisición predial entre la calle 80 y la calle 68?
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. No hay una adquisición de antejardines, pero no predial, sólo se va a requerir una franja de abordador, de biciusuarios y de peatón que no requieren de compras predial.
Sra. Nohora Ortiz. ¿La avenida 68 presenta encharcamientos y dificultades de tránsito que además deterioran las vías, esto está contemplado para el mejoramiento?

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Explica que la vida de un pavimento consiste en el agua salga rápidamente de la vía, porque ésta lo deteriora, motivo por el cual se está adelantando gestión con la EAAB para que los alcantarillados pluviales se remodelen y se conduzca de la mejor manera para que se pueda garantizar la estabilidad de la vía
Buenas tardes soy la representante legal de la unidad 24 el jueves pasado se habló referente a los árboles que nos ocasionan problemas a las torres 2,3,4 y 5 ellos tomaron fotos y están enterados que otra ayuda podemos tener al respecto gracias
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra, responde con la invitación a la inscripción del Comité IDU para que participen en las discusiones que se han generado al respecto y relacionadas con el tema forestal, habrá casos que se podrá apoyar si la especie no es nativa, y el apoyo sería con reuniones entre jardín Botánico y secretaría de ambiente, para ser escuchados los argumentos de parte de la ciudadanía. Sin embargo, el contratista se encuentra en actualización del inventario, pero se deja precedente que algunas especies se encuentran fuera del área de intervención por lo que no fueron incluidas en la resolución.
No reporta datos. ¿Cuándo van a iniciar labores de la calle 72 a la calle 66? Frente a los Concesionarios
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Explica que el área que cita el ciudadano hace parte de la tercera etapa, por lo que se proyecta aproximadamente para un mes o mes y medio para el tema de redes.
Sr Clavijo. ¿El ancho de la zona verde entre Éxito y Metrópolis se reduce? ¿El nuevo puente está con salida al Éxito?
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra, la zona verde se puede reducir aproximadamente 1 metro, el puente de la calle 80 es un puente peatonal que comunica el oriente con el occidente, y el puente paralelo será el de conexión entre troncales.
Sr Javier Espeleta manifiesta la problemática de los árboles en los apartamentos de metrópolis
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Responde que dichos árboles pueden hacer parte de los trescientos árboles que no están relacionados y que no van a recibir ningún tratamiento por parte de ésta obra, sin embargo, los 357 árboles que se van a plantar como compensación serán sembrados a lo largo del corredor cada 8 metros , se invita a la comunidad a participar en los espacios en donde se revisará junto con Jardín Botánico y Secretaría de medio ambiente, el manejo de los árboles de los cuales la comunidad manifiestan les han generado problemas.
Sr Luis Clavijo pregunta - ¿Ya iniciaron las actas de vecindad?
R/: CS Andrea Ramírez- Profesional Social, responde las actas de vecindad ya se iniciaron en el sector de metrópolis, específicamente en el Éxito y en las unidades 22, 23, 25 y 26, en este momento se está en el proceso de ajustes y organización de las actas para remisión a revisión por parte de la Interventoría y respectiva firma. Toda vez cumpla con la revisión se hará entrega de las copias de éstas a cada propietario en cada una de los predios o se puede hacer la entrega en el Punto IDU
Sr. Juan Camilo Palacio, pregunta ¿Sobre las acciones a desarrollar sobre el puente de Metrópolis, ya que no cuenta con la resistencia necesaria por tanto flujo?
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Se informa que dicho punto no hace parte del presente contrato, sin embargo, se ha participado en diferentes espacios de armonización del contrato con Metrópolis, y es posible entender que ellos cuentan con la obligación de realizar la revisión de dicha estructura. Para ampliar la información, el ciudadano puede hacer uso de los canales de atención y remitir un correo al IDU, solicitando la información requerida de manera más acertada, pues se desconoce puntualmente, el tipo de actividades, tiempos y plazos para estas.
Sra. María Arias, pregunta si ¿se realizará cambio de uso de suelo en la zona?
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. informa que, pese a que esta pregunta está más dirigida al IDU y planeación, hasta el momento el proyecto, se basa en los usos de suelos actuales y sobre esto, formular diseños de espacio público y accesos vehiculares, según se requiera.
Sra. María Arias, pregunta si ¿se establecen relaciones interinstitucionales para el tema de la seguridad ciudadana?
R/: Andrea Ramírez - Profesional Social. Indica que, dentro del programa de gobernanza para la movilidad, se plantea establecer coordinación interinstitucional para las diferentes actividades a desarrollar dentro del proyecto, como también establecer coordinación con las diferentes Alcaldías de las localidades del área de influencia directa y también con las autoridades competentes para el tema de seguridad
Sr. Marco Tulio, pregunta ¿Qué afectaciones podrán tener los apartamentos del costado occidental de Metrópolis, ya que actualmente presentan inclinación hacia la 68?
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. originalmente no se deban registrar afectaciones, ya que en ese sector no se ejecutaron obras considerables, como deprimidos o grandes movimientos de tierra, es decir, se realizarán obras menores, en todo caso, si ya se registran inclinaciones, se procede a realizar una visita con el especialista estructural y geotecnias quienes emiten recomendaciones de controles topográficos previos a actividades de obra, para determinar si el edificio continúa moviéndose, de igual manera a lo largo del proyecto se realiza seguimiento o controles topográficos horizontales y vertical es para ver el comportamiento del movimiento en las diferentes etapas de la obra, es decir, de manera previa, durante y después. Sobre el caso puntual, ya tenía conocimiento del área social y próximamente se coordinará y se realizará la visita correspondiente.

Sr. Jairo Acosta, solicita sea aclarado el tema de la estación de la calle 72.
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Sobre este punto específico no se enfatizó, teniendo en cuenta que no pertenece al tramo de la presente socialización. Sin embargo, esta estación por el costado norte, se accede por el puente existente adosado al puente vehicular, el cual, conserva las condiciones actuales, los únicos ajustes, están referidos a la rampa que comunica la estación con el puente. En cuanto al costado sur, se contará con un ingreso a nivel por un cruce semaforizado a nivel.
Sr. Javier Laverde, pregunta sobre ¿Cuáles puentes peatonales se mantendrán dentro del tramo y si estos mismo serán mejorados, también se pregunta si la cicloruta será mejorada y ampliada a lo largo de la Av. 68 de sentido sur a norte?
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. Se aclara a los asistentes que el puente de Metrópolis no hace parte del presente contrato, ni para intervención, demolición o reforzar, razón por la cual, el puente permanece. Sin embargo, Metrópolis adelanta estudios sobre este, como parte de su responsabilidad por las obras realizadas, donde a criterio personal, sería pertinente el reforzamiento estructural del puente, bien sea llevado a cabo por Metrópolis o por el IDU desde su componente de desarrollo urbano. Respecto al puente peatonal del Éxito, ubicado a la altura de la calle 80, será demolido y trasladado cerca al puente de la 80, el cual será, puente tipo Transmilenio, en cuanto a material y especificaciones. Por su parte, el ciclo puente, que hace parte del presente contrato y será construido en La Floresta, permitirá dar continuidad a la cicloruta del costado norte del Canal Salitre. En cuanto a los andes, serán reconstruidos en su totalidad, con un ancho aproximado de cinco metros, por costado occidental y de ocho metros por costado oriental, de esta manera, la cicloruta de costado occidental sería reconstruida en su totalidad. Desde la calle 80, hasta límite norte con el grupo adyacente, se construirá cicloruta sobre el costado occidental, contando así con dos cicloruta, una en cada andén o costado.
Sra. Lilian Bonilla, pregunta si ¿Se ha contemplado y contabilizado el cambio de los retornos, especialmente en las orejas de la calle 80 y 72 y las implicaciones de la movilidad de los usuarios de la zona?
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra. en la etapa de factibilidad, estudios y diseños, se analizan diversas alternativas, las cuales, a su vez, se evalúan mediante una matriz, desde el componente técnico, ambiental y social. Los tiempos de los retornos también fueron analizados previamente, el tema contó con diferentes discusiones que hicieron parte del Conpes que dio origen al presente contrato. Y si bien, exige a los usuarios realizar un recorrido nuevo, la justificación de los mismo, recae en que amerita que el flujo de la 68, no tardara tanto tiempo el cruce semaforizado, al no requerir dar paso a los giros izquierdos. De esta forma, esta alternativa busca tener una menor afectación para la mayoría de los usuarios del corredor, que corresponden a los usuarios del sistema de Transmilenio y usuarios del sistema mixto. Puesto que la Av. 68, pasará de cuatro carriles mixtos a solo tres, lo cual, será compensado, eliminando no solo el tiempo de los semáforos, sino también paraderos de buses sitp, esto último teniendo en cuenta que el sistema de Transmilenio sería el eje fundamental de transporte público en este sector. Por lo anterior, se tomó la decisión de eliminar los giros izquierdos, a partir del análisis y modelos estructurales que permitían observar el comportamiento de los tiempos de desplazamiento de un vehículo en la Av. 68 iniciando en Venecia y finalizando en la calle 100 con carrera 7, desde las diferentes alternativas, como lo era, dos carriles de tráfico mixto o tres carriles de tráfico mixto. A partir de dichas evaluaciones, el Consultor con acompañamiento de Planeación y Secretaría de Movilidad, determinó las decisiones que tiene que ver con las percepciones. De esta forma, para el caso mencionado, teniendo en cuenta la cercanía con el puente de la calle 80 (400 metros aproximadamente) y el puente de la 72 (600 metros aproximadamente), se tomó la decisión de la eliminación de los giros izquierdos y optar por la alternativa de la oreja.
Sra. Nativa. pregunta por la fecha de inicio de obra con maquinaria
R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra, a la fecha se está dando cumplimiento con los requerimientos preliminares, como lo es la presente reunión de socialización de inicio de obra, seguido a esto se proyecta contar con el Plan de Manejo de Tránsito dentro de un mes aproximadamente, y a más tardar, en un tiempo de mes y medio, dar inicio a las actividades de la 80 a la 72, no específicamente con maquinaria tan pesada, teniendo en cuenta que se iniciara con la intervención en andenes, para ampliación de redes de servicio públicos, traslado y recuperación de espacio público, mediante retroexcavadoras pequeñas y minicargadores.
Sra. Lucy, pregunta por el tema de las actas de vecindad, queriendo saber si es necesario realizar el ingreso al apartamento, teniendo en cuenta la situación de pandemia y por otra parte, en días pasados se realizó revisión del estado del apartamento, si luego de un tiempo los apartamentos sufren afectaciones por la obra, se responderá?

R/: Profesional Social -Andrea Ramírez. Responde que efectivamente es necesario realizar la revisión interna del predio, realizada por un profesional social y un profesional técnico, quienes realizan el registro fotográfico, fílmico y escrito de cada uno de los espacios de los apartamentos, hasta donde los propietarios los permitan. Los profesionales que ingresan a los predios, cumplen con los protocolos y elementos de bioseguridad, con el fin evitar el contagio y no poner en riesgos a los profesionales del proyecto, ni tampoco a los residentes o propietarios. De manera previa a la realización de las visitas, se realiza el debido registro de los síntomas y todo lo exigido desde el área SST. Por otra parte, se aclara que el acta de vecindad tiene como propósito, que, si se presentan afectaciones o daños a los predios por motivo de la obra, la ciudadanía deberá poner en conocimiento la posible afectación por medio de los canales de atención del Punto IDU. Seguido a esto, se procede hacer la revisión del documento para verificar si la afectación se originó por el proceso constructivo, o si la afectación era preexistente. En caso de no ser registrada la afectación de manera previa, se realiza evaluación por parte del área técnica y visita con acompañamiento de Interventoría y Contratista, siendo el área técnica quien determina si la afectación fue producto del proceso constructivo.

Sr. Andrés, pregunta si ¿Se mantiene el doble sentido vehicular en la calle 68, y también pregunta sobre la fecha de cierre de la calle 68?

R/: Ing. Alejando, a la fecha se entiende que se ya se debería tener la socialización por parte de Metrópolis sobre el tema, pues con ellos se ha adelantado reuniones de armonización, donde ha sido posible identificar que continúa el doble sentido vial. Respecto al tema específico del cierre de dicha intervención y según el primer cronograma, que como todos los cronogramas han sido ajustados, por diversos temas, entre otros el tema de talas y alcantarillados, sobre los cuales se ha realizado el análisis del comportamiento de las aguas lluvias. sin embargo, con los datos que se tienen a la fecha, se puede determinar que el cierre de la intersección, se efectuará dentro de dos años o dos años y medio.

Sra. Sandra Liliana López, pregunta si ¿El Contratista tiene cálculos de la depreciación de los inmuebles, en espacial de las unidades residenciales ubicadas en el sector Metrópolis sobre la 68?

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra, desde diferentes experiencias y participación en otros proyectos del Transmilenio como troncal Caracas y electranscaribe, en algunos casos, se ha notado una mejora en el tema de movilidad y espacio público, siendo esto último un plus significativo, pues durante la ejecución del proyecto, se adelanta la renovación de redes de servicios públicos. De esta forma, terminada la obra, el tramo contará con acueductos modernos, pues los actuales se encuentran en asbesto, gres o mampostería y respecto al espacio público, será un espacio público no sólo nuevo sino también accesible, siendo grandes mejoras reconocidas desde el tema urbanístico. Desde el contratista se adelantan encuestas de percepción, se realiza atención a la ciudadanía, para dar claridad sobre temas técnicos o según se requiera. De esta forma, se solicita al IDU, dar respuesta a la pregunta específica o de lo contrario, trasladar la pregunta a la entidad para conocer si la entidad cuenta con un estudio como el que la ciudadana solicita.

Sra. Yomara Erazo, pregunta si ¿Durante el recorrido del pasado 13 de abril, donde se manifestó la posibilidad de trasladar cerca de diez o más individuos arbóreos, ubicados en costado oriental frente a Cafam Floresta, existe la posibilidad de sugerir modificaciones a la Resolución 1313 de 2019, para que pasen a tratamiento de conservación, por motivo de la tubería y válvulas a trasladar por interferencia con cajas de ETB y Codensa, de esta forma, se quiere conocer la fecha de modificación contractual?

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra, informa que en primer momento se ha establecido una reunión con la entidad, para presentar las diferentes propuestas, de diferentes sectores. Producto de esto, el manejo del arbolado por tala se redujo de 310 a 230 aproximadamente. También se propuso que algunas materas contengan árboles, propuesta que está pendiente de los correspondientes ajustes, siendo la entidad la más interesada, solicitando al contratista la actualización del inventario forestal, para los ajustes de la resolución, en un plazo de 20 días aproximadamente. Debido a la importancia del tema dentro de los entes de control, la Personería se encuentra revisando los estudios entregados, para los ajustes de la resolución a la nueva realidad.

Agrupación de vivienda, pregunta por, ¿la posibilidad de realizar la poda importante en los árboles frente a la unidad 25, teniendo en cuenta que desde hace años presentan afectación de luz y humedad, ya que las entidades encargadas han descartado el tema?

R/: Ing. Alejandro Castillo - Director de obra, para lo anterior, se invita a los ciudadanos hacer parte o acompañamiento de los recorridos, para escuchar las solicitudes de la comunidad, de manera atenta como se ha venido realizando. El tema del talado de los árboles, es imposible no talar ningún árbol, teniendo en cuenta que dentro del proyecto se identifican árboles que no pueden ser trasladados, sin desconocer el seguimiento y proceso técnico para la reducción de talas. Por lo anterior, desde el contratista se reconocen las preocupaciones de la comunidad y se evaluará las propuestas de las podas, se reitera la invitación a la comunidad hacer acompañamiento a los recorridos donde también participan las entidades, como Jardín Botánico, Secretaría de Medio Ambiente, para la atención y seguimiento a las solicitudes, recordando además que la etapa constructiva dura cinco años y la etapa de mantenimiento otros cinco años adicionales.

Sr. Víctor Hugo Torres, pregunta si ¿Hay información sobre una estación alimentadora para el Metro, frente al Éxito de la 80?

primera fase no contempla lo mencionado.

Sra. Yomara Erazo, en primer momento saludo y agradece por el espacio, seguido a esto, solicita una o varias capacitaciones, por parte de los ingenieros forestales respecto al tema de las intervenciones silviculturales, ya que por parte de la comunidad aún se desconocen lo referido al proceso de traslado de árboles, proceso de poda aérea, y de estas firmas ilustrar sobre estos procesos. También capacitar sobre cómo se designa o se decide cuando un individuo arbóreo se debe talar. Según lo aprendido en los recorridos, con el área forestal de las diferentes instituciones,
las determinaciones para el manejo de cada individuo arbóreo, depende de cada especie, cada ficha contiene cerca de veinte variables, donde se registra y se diagnostica el estado fitosanitario de cada árbol. En este sentido, sería pertinente una capacitación mediante un lenguaje apropiado, además sugerir al departamento de comunicación social, por el tiempo de respuesta en la solicitud de un correo, teniendo en cuenta que a la fecha, se han remitido diferentes correos con solicitudes, referidas a los diseños arquitectónicos, para conocer el proyecto, desde una planimetría en

R/: Ing. Alejandro Castillo – Director de Obra, responde que los temas se revisarán y la Ing. Magda Torres, puede programar lo solicitado. Según lo expuesto en la presente reunión, se explicó a la comunidad que pueden sugerir sitios para el traslado de los individuos arbóreos, mediante los canales de comunicación, como lo es el correo institucional o el correo del Punto IDU. Se resalta, el trabajo adelantado por el área ambiental, donde por medio de recorridos a lo largo del corredor, ha propuesto sitios al Jardín Botánico, entidad encargada de la aprobación, quien a la fecha ha aprobado entre setenta y cien lugares propuestos por el Contratista. Mediante los recorridos, también ha sido posible reconocer el gran número de árboles en los parques, sin embargo, si la comunidad conoce y propone algún lugar, se procede a realizar la visita, para determinar si son aptos o no y luego proceder a realizar la disposición del sitio.

direcciona a cada área competente según se requiera, ejemplo si la solicitud está referida al tema de arquitectura, se remiten al diseñador arquitectónico y al urbanista, luego se recibe la información del área, se construye la respuesta, para ser presentada ante interventoría y obtener su aprobación, luego ser presentada ante IDU, también para su aprobación.

En cuanto al cronograma, no es necesario generar una PQR nueva, se solicita registrar el requerimiento mediante el chat y el correo a donde remitir.

La Profesional Social, Andrea Ramírez, indica que varias personas remiten correos sobre el mismo tema, adicionalmente, los ciudadanos o peticionarios, desconocen los tiempos de respuesta, que es de quince días. Este tiempo se debe a que toda solicitud decepcionada, ingresa como derecho de petición, por lo tanto, se responde bajo los lineamientos de la ley y dentro del proceso de atención y servicio a la ciudadanía. Como lo explicó el director de obra, las respuestas son un proceso, que inicia con la proyección de la respuesta por parte del área correspondiente del Contratista, seguido a esto se remite a la Interventoría, quien complementa o envía observaciones al Contratista, para el ajuste de la misma, hasta su aprobación. Se resalta que cualquier petición queja o reclamo, recibidos en los diferentes canales de atención del contrato, son registrados en la plataforma BACHUE, la cual, notifica los tiempos de respuesta, esto quiere decir que, las solicitudes que a la fecha no cuentan con respuestas, es porque la misma se encuentra en proceso de gestión.

Sr. Andrés, pregunta en cuanto al tema del puente BRT de Cafam Floresta, y teniendo en cuenta que hay muchas personas que opinan que no es la mejor opción para este cruce, entonces se requiere conocer a cargo de quien está la planeación del puente, saber si este puente es definitivo y es la única solución para el sector, una segunda pregunta es si la parte que va hacia la Av. Suba hacia la 68, corresponde a otro Consorcio para tener la información y poder realizar un ejercicio similar, en el que se conozca, cómo quedará resuelto el cruce de la 68 con Av. Suba. Como tercer punto, se pregunta por el tema de árboles, para saber sobre qué criterios se determina si un individuo arbóreo es susceptible de traslado o tala, pues existen dos casos puntuales, la construcción de Transmilenio sobre NQS y la 80, donde no fue claro el proceso y a la fecha, el separador de la NQS no cuenta con árboles y si se realizó el traslado nunca se conoció los lugares, por esta razón se requiere conocer los criterios para el traslado, como lo son, la cercanía, condiciones del terreno, entre otras. Por último, se hace importante abordar el tema de la señalización temporal, se garantice su retiro una vez finalicen los frentes de obra, pues para ejemplificar la situación, se menciona el caso de la NQS, donde una vez finalizada a la obra, continuaba la señalización temporal, ocasionando confusiones en la movilidad, más específicamente en temas de contraflujo o temas de desvió. Finalmente, se pregunta al Contratista, si cuentan con un render ilustrativo sobre, la conexión de la 68 con 80, mediante el pasaje aéreo y sobre el puente peatonal a trasladar pues hasta el momento no se cuenta con claridad al respecto.

R/: Ing. Alejandro Castillo - Director de obra-, el tema del puente BRT, es tema que se ha abordado en diferentes ocasiones con la comunidad y se han realizado los ejercicios que se han solicitado. A la fecha, la decisión está en cabeza de la entidad quien cuenta con todos los soportes técnicos, por otra parte, el Contratista es la empresa que ejecuta o construye, lo contratado con la entidad a precio global, resaltando que la construcción del puente no genera intereses o beneficios adicionales al Contratista. A manera de aclaración, se informa a los asistentes que el tema del puente se ha revisado desde diferentes escenarios, y en su momento el consultor también realizó la respectiva revisión, concluyendo que esta es la mejor alternativa identificada por el contratista y la interventoría y propuesta ante la entidad. Pues en diferentes ocasiones el director de la entidad ha participado en diferentes espacios, es conocedor del tema y será quien toma la determinación.

Respecto al tema de los árboles, se resalta que ha sido abordado en diferentes mesas de trabajo y a partir de las solicitudes de la comunidad, se logró plantear ajustes arquitectónicos, que, en algunos casos, significaban, adquirir más áreas para salvar individuos, realizar ajustes de geometría o dar nuevas interpretaciones a las normas para salvar individuos arbóreos. Frente a estos temas ya se cuenta con avance, a tal punto que la entidad cuenta con propuestas, para ajustar las propuestas iniciales construidas por Secretaría de Medio Ambiente y el consultor. De esta forma, se está adelantando la entrega del análisis de la entidad, de esta forma se cuenta con la instrucción para la actualización del inventario forestal, para el cambio del tratamiento silvicultural consolidado en aproximadamente quince días, una vez remitido, la entidad lo analiza en conjunto con Secretaría de medio ambiente y luego realizará los respectivos ajustes a la resolución, de acuerdo a los cambios que el IDU tiene en su poder y que también serán socializados con los entes de control, como lo es la Personería. Por su parte el director ha puesto en conocimiento los ajustes realizados a los diseños, referidos a salvar el mayor número de árboles. Así las cosas, se espera participación por parte de la veeduría y el acompañamiento ciudadano, para que puedan evidenciar el proceso de traslado de los individuos. En cuanto al tema del puente peatonal de la calle 80, se informa que aún no se cuenta con un video render, sin embargo, mediante plano se intenta explicar detalladamente en qué consiste la construcción del puente a la altura de la calle 80, el cual permitirá que los usuarios puedan cruzar la Av. 68 de un sentido a otro, sobre la mitad se ubica una caseta verde elevada (como se observa en la diapositiva), donde se ubica el torniquete o validación de acceso al sistema, se ubica también una rampa de acceso a la estación. Un usuario que viene por el Transmilenio de la 68, puede subir la rampa y sin pasar la rampa de validación, puede continuar por un puente peatonal, que va hasta la troncal de la 80 hasta el puente existente, que futuramente será ajustado para que cuente con una caseta o espacio de validación o pago y otra zona no pago, si el usuario desea salir del sistema, deberá pasar la caseta y utilizar el andén oriental u occidental, el contratista se compromete a realizar una ilustración más clara para la explicación más al detalle, sobre este puente, una vez se defina por parte del IDU ajustes relacionados con, reducciones de andenes y adquisiciones de mayores áreas, para garantizar la movilidad del peatón, teniendo en cuenta, que este puente puede tener gran flujo de usuarios, ya que por este se puede acceder a las troncales, también por su cercanía al almacén de grandes superficies Éxito.

Sra. Damaris, pregunta si se pueden enviar a los correos electrónicos las respuestas o razones específicas por las cuales, la propuesta respecto al tránsito del Ing. Julio Saavedra de la comunidad, no fue acogida, pues no es solamente que las respuestas están dirigidas a justificar que las mejores propuestas fueron las de la consultoría, y se siguen acogiendo las propuestas del IDU, pues esto no da cuenta de un ejercicio de escucha. En segundo momento, se solicita recordar que, durante la pasada reunión del 13 de abril, donde la comunidad no asistió al recorrido, por falta de garantías para la asistencia, uno de los acuerdos, fue programar nuevamente la fecha para el recorrido, por lo anterior, se solicita concertar con la vocera de la comunidad, la Sra. Esperanza Jiménez, la fecha para tal recorrido para que la comunidad pueda asistir. Como tercer punto, sigue pendiente el envío de la información solicitada al IDU, respecto a las fichas técnicas de los árboles y el estudio silvicultural en el driver, ya que la comunidad necesita realizar la revisión de estos documentos, ya que durante la revisión de la resolución se encontraron diferentes inconsistencias, ya puestas en conocimiento del contratista. Siguiendo con el tema de los árboles, durante la etapa de factibilidad, se informó que, si o si se tenía que realizar la tala o traslada de árboles, lo cual a nivel mundial es un tema reevaluado, sin embargo, la reubicación de los mismo, no se planea dentro de esta etapa. Es decir, dentro de la planeación la institución hace el mal y la comunidad es quien debe solucionar, pues se ha solicitado amablemente a la comunidad informar sobre espacios, ejercicio que debió haberse realizado dentro del estudio de factibilidad, aun cuando la comunidad quiere conservar los árboles sobre el corredor en mención. Por otra parte, en cuanto a temas de maltrato animal y a partir de o expuesto por la bióloga y respecto a la punto cinco, donde se informó que se realizan actividades con espejo y demás, es decir, que los polluelos quedan huérfanos al bajarlos cuando la mamá no se encuentra, y cuando el ave vuelve ya no encuentra los polluelos quedando en angustia, se pregunta esto porque los animales son sujetos de derechos y también tienen derecho a la ciudad, son seres sintientes con sistema nervioso central, por lo que se debe velar por el bienestar de ellos, lo cual es bastante cruel. En cuanto al punto seis, relacionado con el anterior, se especifica que el ave que habitaba en determinado punto, es víctima de desplazamiento forzado, ya que, al entrar la locomotora del progreso, hace que se desplace para poder tener un hogar, sin desconocer que la dejaron sin hijos. Por otra parte, sigue sin ejecutarse, la solicitud de reunión con Secretaria de Movilidad, para la explicación de giros y cruces para la zona. También se solicita el envío del planograma, de donde se ubicará la jardinería y por último se quiere saber cuánto aumenta el recorrido, suspendiendo el cruce de Metropolis.

R/: Ing. Alejandro Castillo - Director de obra. Respecto al tema del puente BRT, informa que ya se realizó un ejercicio de escucha activa, ya se cuenta con un punto de vista por parte del Consultor, un punto de vista por parte de un ciudadano, un punto de vista por parte del Contratista y el punto de vista de la Interventoría, siendo la entidad quien toma la decisión. Ya se cuenta con los estudios y soportes correspondientes, resaltando nuevamente, que el contrato es a precio global donde el Contratista no se verá afectado por la construcción o no construcción del puente, ya que es la modalidad del contrato como está establecida. Se informa que se cuentan con los soportes, para determinar que el sistema Transmilenio y la movilidad, funcionaran mejorar con esta alternativa, sin desconocer otras alternativas que fueron analizadas, como el caso de la construcción de una autopista para el mejoramiento de la movilidad de los carros particulares, la cual, implicaría mayores afectaciones a los predios y al medio ambiente. Retomando la propuesta del ciudadano, se considera que el sistema funcionará mejor con dos carriles para Transmilenio y dos carriles para los vehículos mixtos, lo cual, es válido, sin embargo con los estudios que se cuenta, fue posible concluir que pasar la Av. 68 de cuatro carriles a tres, afectará los tiempos de desplazamiento de los vehículos mixtos, lo cual no es prioridad dentro de la escala de movilidad, donde está primero el peatón, bici usuarios y transporte masivo, siendo esta alternativa la que mejor funcionara. Sin embargo, se recuerda que la entidad es quien toma la decisión, a partir de los diseños o insumos con los que cuenta.

En cuanto a la pregunta del recorrido, efectivamente el recorrido fue programado en un horario laboral, por su parte el director adelantó reuniones con la Personería para la revisión de la propuesta del cambio de tratamientos y seguramente, se hará una reunión en conjunto con el director y la comunidad, para socializar las decisiones tomadas. Esto hace parte del proceso, lamentablemente el recorrido no se puede llevar a cabo, por las razones expuestas, y se espera que el director pueda socializar la propuesta solicitada por el IDU, en la cual se evaluó la posibilidad de minimizar las talas, a partir de, realizar ajustes a los diseños de espacio público y realizar la siembra de un mayor número de árboles sobre el corredor, por lo anterior, la propuesta está siendo analizada por parte del director en conjunto con la Personería, para brindar una respuesta formal a la comunidad.

Dentro de este proceso, se tuvo en cuenta la solicitud de la comunidad, pues se están haciendo los ejercicios y se están llevando a cabo los recorridos. En cuanto al tema de los árboles, seguramente en algunos países, las talas no se hace, pero para este caso específico o proyecto, es necesario realizar algunas talas por problemas propios de los individuos arbóreos, sin embargo, estos serán temas abordados dentro de los recorridos y mesas, como pudo conocerse dentro de la presente reunión, ciudadanos propusieron o solicitaron realizar tratamientos a algunos árboles que están afectando las viviendas lo cual, es un punto de vista válido que puede ser igualmente abordados en las mesas de trabajos para tomar las mejores decisiones para todos y para la ciudad en general, lo cual permitirá fortalecer el proyecto. Sobre el recorrido, para esta intersección busca eliminar los giros izquierdos, observando que el puente de la 80 se ubicada a 400 metros de distancia, lo cual implica que el recorrido puede estar del orden de un kilómetro, sin verse interrumpido por cruces o intersecciones semaforizados ni factores externos, al sur se encuentra a 600 metros aproximadamente el puente de la 72, solución que fue evaluada dentro del mismo ejercicio realizado para el puente BRT, donde se analizaron varias alternativas expuestas en el documento CONPES, teniendo en cuenta que la Av. 68 pasa de cuatro a tres carriles, es necesario evaluar la disminución de los tiempos en los semáforos, de manera tal, que un usuario que viaje sobre la 68, tenga tiempo de viaje similar al tiempo de viaje actual.

Algunas propuestas, sugirieron la construcción de una autopista que redujera los tiempos. Para el punto específico, sobre la ubicación y los traslados, la autoridad o institución que define los sitios para el traslado de los árboles, es el Jardín Botánico, realmente no hay muchos sitios para el sembrado de árboles, como es de conocimiento de todos, sin embargo, teniendo en cuenta el propósito de realizar la ubicación de los árboles dentro del área del proyecto, se han realizado recorridos y se han identificado y cuentan con visto bueno por parte del Jardín Botánico, cerca de sesenta sitios para el traslado y otros cuarenta adicionales que han surgido a partir de la estrategia de comunicación donde se acudió a la comunidad para la identificación de posibles sitios, lo anterior sin trasladar la responsabilidad a la comunidad y recordado que la autoridad competente es el Jardín Botánico quien también viene adelantado trabajos al respecto, para el seguimiento de los individuos arbóreos, se recuerdo que cuentan con una ficha individual donde se consigna el sitio de traslado. Respecto a lo expuesto por un participante, donde se mencionaba que para el proyecto de la Av. 30, no fue claro el proceso de traslado de los árboles, puede existir la posibilidad que la socialización no se haya realizado en su momento, sin embargo, para el presente proyecto, la ciudadanía conozca el número del árbol y las fichas, recordando que las fichas con las que cuenta el Contratista fue elaborada por el constructor quien registró la propuesta y finalmente Secretaría de Medio Ambiente, a partir de sus recorridos genera fichas definitivas, las cuales, reposan dentro de la mismo institución. Sin embargo, producto de las mesas de trabajo adelantadas, se entregó al director del IDU, una propuesta para minimizar las talas y aumentar la siembra de algunos individuos. Por solicitud de la entidad, el Contratista actualizará parte del inventario forestal, respecto al cambio de tratamiento, proyectando dicha actualización para un plazo de veinte días, para posteriormente sean revisadas por Secretaría de Medio Ambiente, una semana después y de esta forma, el tratamiento sea ejecutado en un plazo de un mes aproximadamente.

Respecto a las preguntas para el componente de avifauna, Laura Tautiva, bióloga del proyecto, inicia con la aclaración que no es posible hablar de maltrato animal, ya que a partir de la Resolución 1138 de 2013, de la Secretaría Distrital de Ambiente, en la cual se adoptan la segunda edición de la guía de manejo ambiental para obras de infraestructura en la ciudad, se reconoce un plan de manejo elaborado por la Secretaria Distrital de Ambiente, bajo el cual se desarrolla el programa de manejo de fauna, de manera tal, que si se estuvieran realizando actividades fuera de este programa aprobada, si se estaría incurriendo en maltrato animal y como profesionales biólogos con tarjeta profesional, serán sancionados. No se puede hablar de maltrato animal, ya que se está ejecutando un plan de manejo de fauna, de esta forma, el objetivo de la revisión de la fertiga 3.22.53 de los nidos, que en el momento de observación no cuentan con parental, se verifica que estén vacíos.

Retomando lo expuesto anteriormente, la fertiga está a una altura aproximada de cinco metros, más el operario que realiza su subida, será una altura total de seis metros. Se presentan dificultades para realizar la revisión de nidos que se encuentran a mayor altura. Como se observa en el corredor, hay gran cantidad de árboles que superan este metraje y posiblemente contengan nidos en sus partes altas, lo cual sería una limitante para la revisión de los mismos. Por otra parte, el bajar los nidos vacíos evita o limita nuevas presencias dentro del corredor, lo cual, deja ver que no se estaría rescatando un nido habitado, ni se estaría dejando huérfanos a los polluelos, pues dentro del proceso se realizan los cuidados correspondientes, obteniendo resultados exitosos. Se resalta, además, que algunos individuos presentan determinadas condiciones que no les permite llegar a término, sin embargo, en su mayoría los polluelos ya emplumados tienen un desarrollo y liberación exitoso, lo cual, quiere decir que no quedarán huérfanos, pues, aunque por algún motivo no cuenten con los cuidados de la madre biológica, estarán bajo cuidado hasta la edad juvenil adulta, para su liberación y desarrollo. En cuanto a la madre, específicamente torcasa o senaida auriculata, desde un caso revisado en el desarrollo del contrato, se estableció una mesa de trabajo conjunta entre el componente flora y avifauna, donde se hablaba de 124 nidos identificados dentro de la caracterización, de los cuales, el 60 % pertenece a la especie en mención, debido a la capacidad de adaptación de esta especie a la zona urbana y su capacidad exitosa de desarrollo.

Como experiencia personal, la Bióloga del proyecto, ejemplifica el caso de algunas talas y traslados realizados, para la ampliación del sistema en el portal de las Américas, además de libraciones para poder ejecutar traslados. Una vez realizada la liberación y traslado de nidos a la URRAS, y posteriormente a esto, no se pudo realizar el traslado por inconvenientes técnicos, una semana posterior, nuevamente se realizó la liberación, verificando nuevamente que no haya presencia de nidos, sin embargo, se encontraban nuevamente nidos de torcazas, lo cual, quiere decir que así que pierdan sus polluelos tiene gran capacidad reproductiva cuando se ve favorecida por los recursos de su alrededor, permitiendo así la construcción de sus nidos en poco tiempo. Por otra parte, se resalta la importancia de reconocer que no siempre todos los huevos puestos, son viables, es decir, que al momento de rescatar el nido se verifica el contenido del mismo, con ayuda de una linterna, se busca generar trasluz en el huevo para lograr ver vascularización, lo que quiere decir, observar una parte embrionaria con ramificaciones de tonalidad roja, que permite verificar la presencia de vascularización y formación de embrión, en muchos casos se encuentran huevos sin contenido y por ende, presentan transparencias.

Otros casos encontrados, donde hay éxito reproductivo de la especie o de la torcasa, se han llegado a encontrar hasta cinco nidos en un solo árbol, lo cual, representa una competencia inter especie, pues una torcasa desplazo los polluelos de otra torcasa, para poner sus huevos. Otro evento que sucede en la naturaleza, es la depredación, eventos en los cuales las aves se pueden encontrar con depredadores, como gavilán caminero, lechuza, bous, que los obliga a abandonar los polluelos y buscar un lugar más seguro para nuevamente poner otros huevos, caso recurrente en el tramo donde se han encontrado polluelos muertos bajo los árboles. Por lo anterior, se informa a los asistentes, que las diferentes actividades programadas para realizar dentro del proyecto, están encaminadas a disminuir el número de nidos rescatados que contengan individuos, sin dejar de lado la limitante mencionada anteriormente, es decir, los nidos que se encuentren a grandes alturas, una vez ejecutado el proceso de rescate, se procede a llevar a URRAS lo que se encuentre en el mismo. De esta forma, la información socializada, da cuenta del adecuado manejo de fauna, independiente de las talas, lo cual es el último recurso. Respecto a lo planteado del desplazamiento forzado, hay que reconocer la capacidad de las aves, de poder volar y migrar fácilmente, lo cual se ve representado en las aves que habitan el corredor y presentan gran adaptación al entorno urbano. Pese a las talas realizadas, permanecerán diferentes árboles donde se podrán refugiar.

En cuanto a la pregunta del reemplazo de árboles, por jardines, es importante no subestimar el valor de la jardinería, el cual, es bastante alto para las especies insectívoras, atrayendo así aves insectívoras y otras especies. Por parte de la bióloga, se pregunta a la Sra. Yomara, sobre el plan ambiental o manual ambiental de obra, que le fue socializado, se quiere constatar el recibido del anexo correspondiente al plan de manejo de fauna.

Por su parte, la Sra. Yomara, informa que a la fecha no ha recibido por parte del Contratista, los documentos solicitados, en la última reunión mediante chat como lo eran, el plan de manejo ambiental, ni la planimetría, ni el estudio de avifauna, ni las fichas técnicas. Razón por la cual, en una intervención anterior, se preguntó por los tiempos de respuesta de las solicitudes y nuevamente se remitió la solicitud con copia a la interventoría, el pasado 17 de abril. Por lo anterior, se está a la espera de los documentos y se desconoce el plan de manejo.

Respecto a lo anterior, la bióloga Laura, informa que se remitirán los documentos al área social para generar la respectiva respuesta.

Sr. Jairo Acosta, inicia agrediendo por el espacio y la información, teniendo en cuenta que será ganancia para la comunidad, retomando lo informado por el ingeniero, la comunidad no necesita super avenidas, pues luego de la intervención la comunidad quedará con la super avenida carrera 68, la super avenida calle 72, super avenida Boyacá y super avenida calle 80, sin embargo, con la eliminación de cruces y retornos, las avenidas quedarán mejores y mejorarán la calidad de vida. Lo que se solicita al contratista, es información sobre cómo serán las salidas para los sectores de Metrópolis occidental y Ferias, donde en horas pico y actualmente, el ingreso a los barrios no se puede realizar pese a los dobles retornos en las esquinas de estas avenidas. Por lo anterior se solicita información sobre cómo se mejorará la movilidad, con la ejecución del Contratista de la autopista carrera 68, con las tres autopistas aledañas, ya que se están encerrando los sectores ya mencionados. Se solicita nuevamente, información de cómo el proyecto mejorará la movilidad teniendo en cuenta que no se podrá salir ni ingresar a los barrios mencionados.

R/: Ing. Alejandro Castillo - Director de Obra, informa al ciudadano comprender la preocupaciones expuestas, frente al uso de la intersección y la perspectiva de que esta no sufra cambios respecto a los flujos que maneja habitualmente, sin embargo, como se expuso anteriormente, se busca mediante el proyecto, darle prioridad al peatón, los bici usuarios y el transporte público, quedando en último lugar de prioridad los vehículos, particulares, lo cual, fue mencionado por el ciudadano y no puede negarse. Es evidente que la avenida 68, pasa de cuatro carriles a tres carriles, siendo esto compensado, mediante la eliminación de paraderos, para evitar bloqueos y eliminación de rutas de SITP sobre esta misma avenida, con el fin, que no se genere competencia con el sistema. Otra manera de compensar la reducción, es mediante la eliminación de semáforos, garantizando que la movilidad fluya.

Sr. Jairo Acosta, interviene nuevamente manifestando que se entienden los argumentos expuestos por parte del ingeniero, sin embargo, los 640 apartamentos de Metrópolis, sin contar el número de habitantes de las Ferias, un pequeño porcentaje cuentan con vehículos y se sabe qué hacer con los mismos, ya que no se podrá ingresar ni salir. En el momento, se cuenta con dos cruces y dos retornos, que la eliminarlos dejaría encerrados estos sectores, en horas pico y horas no pico, transitar sentido sur - norte, el trancón inicia en la calle 72 extendiéndose hasta la Av. Suba, el Av. 80 es casi imposible realizar retornos, al igual que realizar retornos viniendo por la Av. Boyacá, por lo anterior, se pregunta por la parte vehicular, entendiendo todo respecto a la movilidad peatonal y todo lo demás. Se recalca, que se necesita conocer y se necesita colaboración para garantizar la salida e ingreso a las casas y apartamentos.

R/: Ing. Alejandro Castillo - Director de Obra, ante la inquietud expuesta, se informa que en su mayoría los buses del SITP saldrán del corredor, por lo cual disminuirá el número de paraderos sobre la 68, a manera de ejemplo, ya que no se cuentan con los planos definitivos debido a la reorganización que se debe realizar por parte de Transmilenio y Secretaria de Movilidad, se habla de una ruta que entra por la calle 72 y actualmente, pasará en Metrópolis y nuevamente en otro paraderos hacías el norte, probablemente la ruta desaparecerá o modificará su ruta, no siendo posible para sobre el corredor, únicamente para antes de ingresar es decir, antes de tomar la 68 y luego hasta finalizar en la 80. Otro factor que ayudará a la movilidad, es la eliminación de giros innecesarios y semáforos, que significan gran el tiempo para el ingreso de los peatones a la estación, ante esto, se busca que el ingreso a todas las estaciones, se de mediante puentes peatonales, los cuales requieren a su vez una adquisición de área considerable. Lo que se busca con los giros y más en este caso, que cuentan con cercanía con el puente de la 80 y la 72, y dado que entre la intersección semaforizada no hay semáforos intercalados, se espera que el tráfico fluya y se puedan realizar la doble oreja. Entendiendo que actualmente, pese a la existencia de cuatro carriles, el trancón se extiende desde Cafam Floresta hasta la 72.

Sr. Jairo Acosta, pregunta por el recorrido realizado desde el sur, ahora con la construcción de la super avenida carrera 68, no se podrá realizar el cruce en la zona de Cruz Roja, ni se podrá realizar el retorno en Metrópolis, por lo cual, sería necesario hacer un doble en la calle 80, lo cual es casi imposible llegar a esta área, si se realiza por la calle 72, la situación no cambia. Únicamente se solicita ayuda a parte de lo que se realizará el carrera 68, donde según los ingenieros son entre 600 y 400 metros que comprende el tramo, distancia que en ocasiones requiere un tiempo de tres horas para recorrerlo, de esta forma, no será posible llegar a los hogares, pues actualmente con los retornos existentes, el tiempo de demora es de 40 minutos, y con la construcción de la nueva avenida obliga a los usuario recorrer 600 metros más hasta la 80 o la calle 72, para realizar una doble oreja, lo cual, es casi imposible. Razón por la cual, se necesita conocer cómo se podrá realizar el ingreso a estos sectores.

Sr. Andrés, pregunta en cuanto del otro tramo, si pertenece a otro Consorcio, también pregunta que surge sobre el tema del criterio para trasladar los árboles, requiere sea especificado a qué distancia del corredor, si se trasladan a otra localidad, ya que, con base en esto, la comunidad puede sugerir sitios alternativos de ubicación. En cuanto a los comités IDU, se requiere conocer qué horarios se manejan, ya que si se realizan en horario laboral hábil dificultará la participación. Respecto a la intervención realizada justo anteriormente, se aclara que, pese a no vivir directamente en el sector, si se frecuenta el corredor pudiendo observar la problemática, que viene desde la construcción del Transmilenio sobre la 80, muchas de las calles que desembocaban a esta principal, fueron cerradas lo cual dificulta la movilidad en el sector y obligó que el retorno del Metrópolis, fuera utilizado por más usuarios, que no en su totalidad son residentes. Otra Pregunta, surge sobre el diagrama propuesto de dobles orejas, se realizará intervención sobre las orejas para absorber el mayor tráfico que surgirá, como se puede observar sobre el costado occidental de la 68, donde solo se ubican una entrada y una salida, de ser eliminado el giro semaforizado, se forzará al tráfico a ingresa por la 72, ya que se dificulta el ingreso a la 80, saturando el corredor de la 72, para quienes deben ingresar al costado occidental de la 68.

R/: Ing. Alejandro Castillo - Director de Obra, respecto a la pregunta del funcionamiento de la Av. Suba con Calle 100, se remitirán los datos del Sr. Andrés al Punto IDU, del grupo 8 para que le sea socializado el funcionamiento de esta intersección, ya que no corresponde al grupo 7.

Respecto al tema del semáforo, se comenta que, sobre el funcionamiento de la intersección, reemplazando los giros de esta, no para el ingreso al barrio, sino para el recorrido sur - sur, pues a hoy el ingreso al barrio, puede darse en el ejercicio del paso del semáforo de la Cruz Roja y luego al otro semáforo para ingresar al barrio. En principio, en ese escenario el recorrido más fácil, es sobre la 72, que con toda seguridad tendrá molestias para la comunidad en el entendido que la 72 cuenta con algo grado de volumen de vehículos para el flujo de la movilidad, respecto a la 80, como bien se conoce, no puede haber semáforos en cada intersección para que la troncal opere y parte de las interconexiones existentes, pudieron haber sido eliminadas. Desde el proyecto, se reconoce que el semáforo presenta dificultades importantes, en cuanto, se debe dar prioridad al peatonal para el ingreso a la estación, lo cual es un tiempo considerable para el cambio del semáforo, garantizando el acceso y salida de la estación. En segundo momento, se debe considerar el tiempo de prioridad a los buses de SITP para su operación, no generar colas y cumplir con sus horarios. Otro factor a considerar, es la semaforización de un carril adicional según parámetros operacionales. Lo anterior, permite concluir que para los tiempos para los giros izquierdos quedarían muy reducidos que ameritan carriles para estos giros exclusivos, para el ingreso a los predios de ambos costados. De esta forma, los tiempos del semáforo, estarían liderados por el tiempo del ingreso a la estación, seguido por el tiempo de los buses y los giros izquierdos, de este análisis, se concluye que los vehículos deberán continuar su recorrido por la avenida 68, realicen la doble oreja en el puente la 80 o en su defecto en el puente de la 72, para los vehículos que buscan regresar hacia el norte, siendo esta la justificación para esta intersección.

R/: Andrea Ramírez - Profesional Social, informa al Sr. Andrés que respecto a los horarios del comité IDU, se han recibido sugerencias en alguna de las reuniones del comité, donde un participante solicitó realizar las reuniones en horarios de la tarde. Se confirma a los asistentes, que las reuniones del Comité IDU, se realizarán exclusivamente entre semana, en horario de la 3:00, siendo este el horario planteado para estos encuentros.

En cuanto a la pregunta por la distancia para el traslado de árboles, la Ingeniera Magda Torres, informa que dentro de los parámetros técnicos para considerar si un árbol es para traslado o no, se reconoce que Secretaría de Medio Ambiente solicita una ficha donde se debe registrar o corroborar el estado de los individuos, se parte de unas condiciones métricas de la copa, copa, ancho de tronco. Respecto al registro de condiciones de la copa, se empieza por reconocer que esta, es la parte aérea de las ramas de árbol, se identifica condiciones como si ha tenido podas antitécnicas, asimetría de la copa, rebrotes entre otras. Se revisa también desde nivel físico, estado de fuste, inclinación, daños mecánicos, si se encuentra compartimentalizado, lo cual, quiere decir que el árbol durante el proceso de cicatrización, se envuelve para protegerse. Sobre la raíz, se busca identificar si tiene afectaciones o cortes, pasando, por último, a la parte sanitaria, la cual está compuesta por tres partes más, la copa, donde se busca identificar si tiene afectación por plaga, si tiene clorosis, afectación por necrosis y entre otras; respecto al fuste, se evalúa si tiene pudriciones, tumores, cáncer, gomosis, entre otras afectaciones que puede tener su raíz, y que en conjunto pueden ser identificadas por parte del profesional que maneja el arbolado. Considerando estas condiciones, adicional al emplazamiento, se pueden identificar árboles que presentan buen estado fitosanitario, pero ubicados en zonas duras, conlleva a que al momento de realizar el traslado, se requiere hacer un bloque o pan de tierra, garantizando una zona en la que las raíces puedan mantenerse, hablando de la parte aérea, se cuentan con deficiencias a nivel técnico y a nivel nacional , referido a la altura de los puentes para el paso de árboles, es decir, se cuenta con una cama baja de una altura de un metro, más la altura de la copa del árbol, y donde la altura permitida por los puentes, es de 4,50 metros, son condiciones que se deben tener en cuenta para el traslado de los árboles. Lo que se busca, es minimizar el paso o cruce por debajo de redes, semáforos y puentes, procurando identificar sitios cercanos para su traslado. En caso contrario, se valúan sitios más lejanos, cabe resaltar, que se busca trasladar a los sitios aprobados más cercanos, los árboles más grandes y a los sitios más alejados, los árboles más pequeños.

Sra. María Elena Rabelo, saluda a los participantes, inicia su intervención solicitando conocer el número de asistentes y si están participando entes de control en la presente reunión.

R/: Andrea Ramírez - Profesional Social, informa que se encuentran conectadas 61 personas, sin embargo, en algún momento de la reunión se alcanzó a observar un total 120 personas conectadas, teniendo en cuenta que la reunión inició sobre las 3:00 pm y siendo las 7:00 pm, es posible que no encuentre ningún ente de control. Sin embargo, si dentro de los asistentes se encuentra algún funcionario o ente de control, se solicita puedan presentarse dentro de la reunión.

Sra. María Elena Rabelo, interviene nuevamente, aclarando que la reunión no era solamente para entes de control, sino también para la JAL, esperando así poder contar con la participación de los ediles. Mientras se confirma asistencia, se avanza en temas de contextualización, desde el mes de noviembre, cuando se obtuvo información sobre el puente vehicular exclusivo para el Transmilenio a lo largo de todo este proceso, se ha que hemos logrado una mesa técnica con el director del IDU que desde el 30 de noviembre se ha solicitado y se logró concretar hasta hace 15 días aproximadamente. Por otra parte, las inquietudes expuestas por quienes han participado, requieren que la comunidad se una un solo equipo. La comunidad del grupo 7, ya cuenta con bastantes avances, se puede compartir toda la información, además se cuenta con una gran lideresa, que representa todos los nueve tramos y es la persona que comenzó todo este proceso ella es Esperanza Jiménez y quien les habla, hace parte de un grupo de veedores del tramo 7. Con gusto se socializa mi teléfono para todos los que se quieran unir. Por otra parte, es importante reconocer que sí o sí, la comunidad debe tener una mesa con movilidad, donde no se hablen por tramos, sino que se hable como una unidad, mesa en la cual, se explique cómo va el tránsito desde la 63 hasta antes de subir el puente de la 100 con autopista, ya que para las instituciones la comunidad se divide por tramos por temas contractuales, pero la comunidad es una sola. Por lo anterior, se solicita a las personas del IDU, la fecha de la reunión solicitada y no así por grupos separados, como se viene realizando, pues no se tenía conocimiento de la presente reunión, pese a ser parte de la veeduría y se ha estado presente en todo el proceso.

Cuando se hablaba del tema de los polluelos y los árboles, se realizó un conteo de los 744 árboles, identificando que hay 510 árboles que superan la altura de 7 metros, lo cual, quiere decir que entre los 310 que talan, los 280 que trasladan y los 154, aún quedan 510 árboles sin revisión o verificación de presencia o no de nidos, se concluye que en cada reunión, se obtiene información nueva, esta situación y dato es gravísimo, donde el Contratista puede realizar verificación solamente a alturas de 6 metros máximo, lo cual, requiere una revisión, pues para la institución es fácil hablar de cifras y estadísticas desde un escritorio y hacer recorridos en mapas virtuales, cuando los verdaderos afectados son la comunidad.

Se entiende la aclaración realizada por el ingeniero Alejandro, donde se informó que el director del IDU, está revisando todas las resoluciones ya que eso fue justamente lo solicitado, pues realmente la comunidad se vio obligada casi a amarrarse a los a los árboles para que no fueran talados y se lograra la mesa técnica, de esta forma, hay acciones que logran buenos resultados como los mencionados. Se resalta la importancia, que, sobre la planimetría entregada de los árboles, la cual, puede ser compartida también a los vecinos de Metrópolis, sea actualizada antes de realizar el recorrido con la comunidad y el grupo de veeduría, ya que si se tiene conocimiento que un árbol se salvará, no será necesario realizar revisión de su rama, tronco y demás. Se solicita, se le entrega a comunidad el plano actualizado para poder hacer el recorrido y sobre ese planograma indicar el número del árbol, la resolución, resaltando además que fue difícil obtenerla, pues solo se pudo acceder a esta resolución hasta el pasado 22 de marzo, a partir de la cual, fue posible analizar los 744. Esta resolución, a la vez, indica unos números por árbol, que no son legibles y entendibles. Surge una nueva preocupación al revisar el plano y es respecto a los colores señalados, donde el color rojo indica tala; cuando se encuentra la imagen de un árbol, indica que se va a plantar uno nuevo, encontrado muchos de estos, en donde se indica tala. Es decir, talan un árbol, y al lado aparece uno nuevo para plantar, lo mismo sucede, con los temas de traslado marcado con color azul, aparece un arbolito, que quiere decir que van a plantar uno nuevo. Esto no es para nada claro, por lo cual se exige una nueva reunión para resolver estas dudas.

En cuanto al tema del puente BRT, y cuando se indicó que se pasara dos carriles al BRT y dos carriles para vehículos, no fue así, un ingeniero de la comunidad planteó entre cinco y seis alternativas, socializadas al director del IDU. Posterior a ellos, se citó a la comunidad a una nueva reunión, donde el ingeniero vecino, indicó no aceptar el estudio por no contar con fundamentamos, requiriendo así, una nueva reunión. Una vez cumplida, es última reunión solicitada, se entregó la respuesta por parte de la entidad, a la cual, el ingeniero de la comunidad, informó que los estudios no se han realizado como debería ser, pues al eliminar el semáforo que hay en la carrera 67 a, donde Cafam Floresta, es la 98, encontrando luego el semáforo de la carrera 67 a, el semáforo de la carrera 64 y por último la calle 100 con Av. Suba. De esta forma, quieren ubicar un puente en el semáforo de la carrera 67 a, saliendo de este semáforo, y cuando bajen se encuentran con el semáforo de la 64, siendo justamente, ese cambio el que la comunidad pelea. Se propone eliminar dicha intersección que hace seis años no existía, se propone sincronizar los semáforos, también se recibe respuesta negativa. Por lo anterior, se recuerda que, a la fecha, todavía hay pendiente la respuesta frente a las propuestas, pues no fue solo una propuesta.

Por último, se procede a dictar y registra en el chat el teléfono celular 3204936981 de quien les habla, María Elena Rabelo, para las personas de metrópolis y las que quieran unirse al grupo, pues se ha estado presente en las protestas de los árboles de la 68 y ya logramos unir a todos los tramos, pues la comunidad es una sola. Teniendo en cuenta, que la reunión, está siendo grabada, se solicita enviar el link, para que pueda ser enviado y compartido con la persona que no se enteraron de la reunión o no pudieron asistir.

Adriana Parra- Comunicadora Social del Contratista - informa a la Sra. María Helena, que haciendo una revisión sobre la asistencia se pudo identificar la participación, de Katherine Mercado por parte de la JAL; Leidy Diaz por parte de la Contraloría; Andrés Castillo por parte de la Veeduría, Juan Pablo Porras por parte de la JAL, Karen Torres por parte de la Alcaldía Local.

Nuevamente interviene la Sra. María Elena Rabelo, agradeciendo la información y pregunta si los funcionarios, continúan conectados o simplemente llenaron asistencia y salieron, por qué es importante esta última parte que es donde interviene la comunidad.

Nuevamente interviene la Sra. María Elena Rabelo, agradeciendo la información y pregunta si los funcionarios, continúan conectados o simplemente llenaron asistencia y salieron, por qué es importante esta última parte que es donde interviene la comunidad.

El Sr. José Norbey Ramírez, informa continuar conectado.

El Sr. Andrés Muñoz Castillo, indica su participación por parte de la veeduría ciudadana para el tema de renovación urbana de la localidad, donde se busca monitorear el tema e identificar posibles afectaciones.

Sra. Esperanza Jiménez, inicia agradeciendo por el espacio y la participación, por permitirme el uso de la palabra Igualmente pues quiero extender el uso de la palabra a los organismos o entes de control que se encuentren, dentro de los sesenta participantes. Se observa que no hay ningún organismo de control, lo cual es triste, porque ha sido un tema avasallador, pues realmente las reuniones, han sido desgastante tanto para el Contratista como para la comunidad, pero sobre todo para la comunidad, porque se escucha siempre el mismo libreto en todos los todas las reuniones del proyecto, lo cual se ve demostrado en que no se realizó un estudio profundo de la propuesta del ingeniero Julio Saavedra hemos, pese a que la institución ha gastado dinero en estudios más profundos para justificar el puente vehicular de Transmilenio, pero no ha adelantado estudios profundos para estudiar las propuestas de la comunidad, lo cual, nos ponen una desventaja porque ustedes son el organismo domina y no hay diálogo ciudadano.

Respecto al arbolado, definitivamente se encontraron muchas inconsistencias por parte de la comunidad y se está a la espera de un cronograma, para la realización del recorrido, pero no con el dominio que la institución opera en donde la comunidad, no es comunicada y en un horario donde la comunidad no podía asistir.

En dicha reunión se socializaron las explicaciones, definitivamente no se le puede quitar el estudio, a un biólogo o un ingeniero forestal, por la voluntad de la comunidad que solamente quiere reclamar su patrimonio y quiere reclamar ese corredor ambiental. Por lo anterior, se ha buscado asesoramiento dentro de la misma comunidad, para que se revise el arbolado junto con el Contratista y también se pueda determinar si los árboles tienen características fitosanitarias que ameritan la tabla o no. Realmente son procesos técnicos y puntuales, que ameritan personas especializadas y no solamente también necesitan veedores, sino veedores territoriales, es decir, personas que vivan en la comunidad y que tengan clara la problemática, las personas de fuera son bienvenidas, pero se solicita que el recorrido sea con las personas del territorio.

Igualmente, se ha logrado desde una lucha incansable desde el mes de noviembre, conformar una mesa técnica con el director del I en donde se plantean soluciones a la problemática identificada, como la plantea los vecinos de metrópolis, la accesibilidad. Se ha propuesto y se ha realizado revisiones de esos temas de accesibilidad, giros no convenientes, sobre los que la misma Directora de movilidad dejó entrever la no claridad de los mismos, hasta en una segunda reunión, lo cual representa una falta de respeto para con la comunidad.

Se insiste en la necesidad de la mesa técnica con el IDU porque definitivamente no hubo socialización y esto se está viendo a lo largo de todo el corredor de la avenida 68 y en toda la ciudad, donde los proyectos del IDU, no son socializados y la comunidad, no sabe, no tiene idea y no es comunicada.

Se propone reflexionar y nuevamente solicitamos el cronograma de ese recorrido con los tiempos, se requieren las fichas técnicas con ese cronograma y con la organización por escrito solicitada por cada vocero de cada tramo. Se informa que se conformó un comité de vecinos a lo largo de la troncal 68, del cual, la persona que les habla es la vocera, para que el Contratista comunique todo por medio del comité de vecinos, teniendo en cuenta que no se nos han comunicado esa reunión tan importante y en donde ustedes han anexado otros ingredientes, desde la parte comercial y de la parte integral del corredor del tramo 7.

Por lo anterior se solicita, que la comunidad sea avisada, también los vecinos de los edificios aledaños, y no solamente a través de las juntas, pues toda la comunidad posee problemas y es en estas reuniones, es el espacio donde se pueden expresar los problemas y todo lo que atrae la obra.

La petición o solicitud, está relacionada a que, dentro de la mesa técnica, quedaron tres mesas, en donde no hubo un cronograma. Se está a la espera de ese programa, como también de la reunión del director con el personero, también se está a la espera de la definición de los parámetros porque no hay claridad y tampoco hay claridad en algunos, tramos en el manejo de las aves, pues no es claro y en esos casos los protocolos y resoluciones son necesarios, más allá del papel, es necesario aterrizarlos en el sitio. Se invita a todos los vecinos a organizarse, ya que el grupo 7 es un grupo que se ha caracterizado por su organización por su diálogo por el respeto mutuo. Recordando que el respeto inicia por la comunicación de las dos partes y como se mencionó se espera que toda comunicación sea través del comité de vecinos, se recuerda el nombre y el teléfono de la personas que les habla, Esperanza Jiménez mi celular 311 440 9729 mi correo para recibir todas las inquietudes problemáticas a lo largo del corredor de la avenida 68, essy37@hotmail.com. Se deja un mensaje a los participantes, si la Av. 68 cuenta con un tráfico tan impresionante a cualquier hora y si se elimina un carril central, se construyen dos ciclovías, se construirán puentes vehiculares sembrar árboles adicionales y plantas, no se entiende donde hablará lugar para todo. Gracias, buenas noches.

R/: Julio Cesar Montoya - Supervisor Social del IDU, se llevan cuatro horas aproximadamente de reunión, en la cual, las señoras Esperanza Jiménez y María Elena Rabelo, han explicado el proyecto a la perfección, hablando del tema de más ciclo vías, espacio público, árboles y más cosas, lo cual, se ha explicado. Se informa a los asistentes que existe una mesa y un espacio liderado con la Personería de Bogotá, desde donde se tramitarán todas las reuniones y se compartirán los links a quienes deseen participar en dichos espacios. Respecto al cronograma de los recorridos pendientes se realizará el día de mañana 20 de abril. En cuanto a lo informado por la comunidad, de la no notificación o socialización, se revisan cifras, por otro lado, dentro de acciones de tutela negadas por los jueces, donde se solicitó tutelar los procesos, la respuesta por parte de los jueces, es dar a conocer que durante la etapa de estudios y diseños hubo espacios, donde cada persona pudo participar y haber influido en el proyecto, sin embargo, a la fecha la entidad está abierta al diálogo. Dentro de la etapa de estudios y diseños, se convocó a 20.450, en 172 reuniones. En la etapa de construcción, solo en dos meses, se han convocado 22.00 personas, se ha contado con la asistencia de 4.000 persona y se ha realizado la entrega de 97.000 piezas informativas, se han atendido 794 PQRS y se han llevado a cabo 4 recorridos ciudadanos, solo en dos meses. Por lo anterior y teniendo en cuenta, que la Personería, se ofreció como garante de estos espacios, mediante de los se estar trabajando todo el tema de la Troncal 68, siendo este proyecto conocido como Av. 68 alimentadora del metro de Bogotá, pensada como un solo proyecto y no por grupos.

Es de entender, que, a lo largo de los 17 kilómetros, que comprende el proyecto, se deben realizar muchas reuniones de inicio, teniendo en cuenta que cada Consorcio debe realizar aproximadamente tres reuniones mínimas de inicio por cada tramo, siendo la presente reunión una de las últimas reuniones, pues ya todos los tramos han cumplido con la ejecución de las reuniones que le corresponden, donde se invitan a todas las personas ubicadas en el área de influencia directa. En estas reuniones se presentan problemas, por lo cual, se crean espacio de participación ciudadana, los cuales, son informados y puestos en conocimiento, como lo hizo la Doctora Andrea, extendiendo la invitación a participar en los mismos. Por su parte, el IDU en sus más de cuarenta años de ejecución de proyectos de infraestructura, siempre ha garantizado estos espacios de participación ciudadana. Adicionalmente, el IDU, está citando a líderes de los nueve tramos, lo cual, deja ver que el IDU, no ve el proyecto como un pequeño tramo, sino como un corredor de 17 kilómetros, sobre los cuales debe seguir socializando y trabajando con la comunidad. Se resalta, que se han adelantado diferentes reuniones casi diarias entre cuatro y cinco horas, para atender las solicitudes de la comunidad. Los mecanismos de participación serán tramitados mediante la Personería de Bogotá, hasta las mesas de trabajo con el director cuando se llegan a conclusiones. En principio de la reunión se explicó, que se extendió la invitación a la presente reunión a funcionarios de Personería, Contraloría, Alcaldías Locales y ediles de Barrios Unidos y Suba, como se pudo observar, quizá las instituciones al igual que el mismo IDU, no cuentan con todos sus funcionarios. Esperando, que la próxima semana, todas las instituciones cuenten con su personal completo. Por último, se propone levantar la reunión en este momento, sin desconocer que, si quedan temas pendientes, se pueden abordar en próximas reuniones. Se recuerda a los asistentes, que el día de mañana se adelantará una reunión en el tramo de la 72 hacia el sur, donde están invitados la Sra. Rabelo y el Sr. Andrés, líderes de tramo 7.

Sr. José Norbey Ramírez, edil de la localidad, informó haber participado activamente durante toda la reunión, en esta reunión se habla de socialización, lo cual no era lo que se esperaba, pues primero antes de presentar un proyecto se escucha la comunidad para que ella sea la que opine sobre los proyectos a ejecutar. Aquí se observa, una reunión de socialización donde prácticamente la comunidad se tiene en cuenta, a lo último no. Entonces no hay la más mínima posibilidad de que la comunidad esté presente en el proceso de desarrollo de la propuesta. Se entiende, que el proyecto, viene de una orden dada, desde la Alcaldía Mayor, donde recordando la campaña política, donde se prometió no construir Transmilenio por la 68, le mintió a la ciudadanía de Bogotá porque se está haciendo todo lo contrario.

En la presente reunión, se está informando sobre un diseño, que no se construyó ni un mes ni dos meses, sino que viene de mucho tiempo atrás, esto es un programa que dejó el anterior alcalde y hay que ejecutar. Se aclara que no se está en contra del desarrollo de la ciudad, pero no se está teniendo en cuenta a la comunidad, pues acá en la localidad, se cuenta con el aval del anterior alcalde para hacer modificaciones, en el tema de urbanismo en diferentes barrios de la localidad, como el 12 de octubre, JJ Vargas, Polo Club, entre otros. Los entes de control, se reúnen cuando las personas reclaman sus derechos, pese a que las cuestiones ya están determinadas y no implican el despido de quienes trabajan y presentando el proyecto, pues el contrato, ya está firmado y lo que queda por hacer, es informarle a la comunidad, lo que se va a hacer. Esto deja un sinsabor, al medio ambiente por cuestión de los espacios y a la comunidad, por entre otros temas, la cuestión de los empleos que se pierden en el corredor de la avenida 68, donde indiscutiblemente el barrio Venecia tiene una serie de empresas pequeñas y medianas que perderán, sus empleos, por el hecho de la compra de compran sus precios y por el hecho de que se dificultará el comercio con la presencia de una obra por un tiempo de cinco años, esto solo permitirá beneficiar a un grupo de personas, generando desempleo a otras. Por otra parte, hay que reconocer que se está poniendo el Transmilenio no al servicio del metro sin el metro al servicio del Transmilenio, hay cifras del transporte por horas y lo seguirá influyendo indiscutiblemente es que el Transmilenio, seguirá siendo el fuerte del transporte y de mala calidad. Por lo anterior, la ciudadanía deberá continuar movilizándose en condiciones de hacinamiento, inseguridad, abusos. Esto es una situación preocupante, para la Junta Administradora Local, razón por la cual, se han desarrollado una serie de debates públicos para que la gente se exprese, invitando también los entes de control. Respecto al barrio Rosario mediante una resolución, firmada por el alcalde anterior, firmada el 27 de diciembre de 2019, dos meses antes de entregar la alcaldía, expidió una resolución para expropiar los predios, a quienes no quisieran vender. Otro ejemplo, es el barrio JJ Vargas, donde se verá afectado el Humedal El Salitre, por la construcción de 1480 apartamentos, ante esto la comunidad reclamó ante instancia pública, curaduría urbana, quien informó que ya se contaba con la licencia de construcción por lo cual, no habría nada que hacer. Lo cual, quiere decir que cuando se realizan las socializaciones, ya todo está definido.

Con mucho respeto, la persona que habla informa haber estado atento estado escuchando toda la tarde, pero difiere radicalmente en torno a lo que a lo que se ha venido planteando, pues no existe socialización, sino procesos de información a las personas que se conectaron a la reunión, desde las 3:00 y 3:30 de la tarde. Eso es lo que sea de hecho. Aquí está informando algo, que ya está decidido, no hay posibilidad de modificar absolutamente nada más, pues para el caso de la Av. 68, se han venido ejecutando talas, y como se observa en los diferentes corredores como la Caracas, calle 80, autopista Norte, el arbolado se pierde.

La comunidad tiene todo el derecho a reclamar, tiene todo el derecho a protestar por los hechos que los afectan y porque la democracia sencillamente es una frase, una palabra un cliché, se habla de democracia, pero no de participación, al informar a la comunidad, se les hace sentir partícipe de una sociedad, donde las decisiones son tomadas por unos pocos en detrimento de la inmensa mayoría. Se espera que los problemas actuales se tengan en cuenta y no se cometan los errores cometidos en la mayoría de vías principales, como por ejemplo Avenida Las Américas, que no es solo una vía que cuenta con cuatro o cinco carriles, sino que además las orejas generan un caos vehicular y un embotellamiento, por falta de planeación. Se recuerda a los asistentes, que pueden contar con los ediles. Se hará la denuncia respectiva, se invitará a los entes de control y se tendrá que hacer una audiencia pública, para dejar como una constancia histórica, porque no se ve posibilidad de modificación y las decisiones ya están totalmente tomadas.

R/: Andrea Ramírez - Profesional Social, informa que todos los proyectos de infraestructura, cuentan con una etapa de estudios y diseños de todos los componentes. Para determinar qué tan viable es el proyecto se construye una matriz multivariable, la cual permite identificar cuál es la alternativa más viable para todos los componentes y si se requiere, realizar ajustes a las mismas. Por lo cual, no es posible determinar que la etapa de construcción, se realiza con lo que hay, pues tanto la entidad como el Contratista, han adelantado actividades previas a la etapa de construcción, como lo es la cartografía social y diálogo ciudadano, donde se contó con la participación de líderes sociales, residentes y demás, para que con sus conocimientos sobre el territorio, apoyarán la generación de la cartografía social, dentro de la cual se identifican las características sociales económicas y culturales del territorio en que se desarrolla el proyecto, también se realizan comité de participación o veeduría ciudadanía de manera mensual, donde la ciudadanía puede participar voluntariamente, donde se les informó durante la etapa de estudios y diseños, el avance del proyecto y se recolectaron todas las sugerencias por parte de los ciudadanos residentes y grupos de interés, para alimentar la matriz de sistematización y retroalimentación, para cada uno de los componentes, matriz de la cual, pueden surgir aportes a los diseños de ser viables, esto quiere decir, que si hubo procesos de información previa y mecanismos de participación, sólo informativos, cómo lo muestran los soportes de la tapa de estudios y diseños que reposan en la entidad. Por parte, se informa al Sr. José y a los demás ciudadanos que tanto la entidad como el contratista, han estado dispuestos para resolver todas las inquietudes por parte de la ciudadanía, si se han realizado ejercicios de escucha, si se han realizado actividades donde se han resuelto cada una de las inquietudes desde el pasado mes de noviembre, se han realizado 17 reuniones en las cuales se les ha dado respuesta a las inquietudes con relación al puente de vehicular, con relación al tema forestal, también incluso al tema de accesibilidad universal, temas de taquillas entre otros, de igual manera como ya se informó, se hizo el estudio propuesto por parte de la ciudadanía, pues no es como lo expresa el Sr. José y muchas personas. El Contratista ha estado disponible para atender a toda la comunidad y ha realizado el estudio de las propuestas planteadas por parte de la ciudadanía.

Por su parte, el Ing. Alejandro Castillo - Director de obra, entiende la preocupación de la comunidad respecto al puente BRT, sin el ánimo de concluir sobre la importancia del mismo, se concluyó que este es un elemento indispensable desde el componente técnico para el buen funcionamiento de Transmilenio sino también de la intersección. Por lo anterior, se estudiaron y analizaron, las cinco alternativas propuestas por la comunidad. Sin embargo, en las reuniones es posible identificar los diferentes puntos de vista, donde algunos consideran que el sistema debería contar con dos carriles y dos carriles para el tráfico mixto, siendo esta una de las propuestas por la comunidad. Otros puntos de vista, indican que el tráfico mixto no fue considerado ni tenido en cuenta. Independientemente de las propuestas, estas ya están en conocimiento del directo de la entidad y será la entidad quien toma la decisión final, esto mismo, sucede con el tema forestal, donde el director indicó al Contratista, revisar y minimizar las talas, también identificar sitios para aumentar las áreas de compensación, lo cual también ya se encuentra en su conocimiento mediante informes y se espera la evaluación de los mismo, por parte de la entidad y la Personería. Esto quiere decir que, el diálogo ciudadano se ha garantizado, pero profesionalmente se cometería un error, informar a la ciudadanía que se está de acuerdo con la no construcción del puente, sabiendo que es la mejor solución, como por ejemplo para la interacción de la 78, donde no se desconoce que traerá dificultades para el ingreso que actualmente es inmediato y luego exigirá realizar nuevos recorridos o movimientos. Sin embargo, si se mantienen los flujos de Transmilenio y el acceso peatonal, sin duda el comportamiento de la intersección no sería la ideal. En estos espacios se escucha a la comunidad y se han realizado ajustes cuando se requieren y esto se verá reflejado también, mediante los recorridos a realizar. Se tiene la seguridad, que el proyecto se verá enriquecido por el diálogo ciudadano, y se espera que la comunidad quede contenta con el proyecto, tomando las decisiones con conciencia. Profesionalmente y a partir de los fundamentos con que se cuenta, se puede recomendar a la entidad que la mejor opción, es continuar con el puente BRT, para garantizar el buen funcionamiento y operación de la troncal.

Para abordar el tema de comercio en la zona, estará Gustavo Zambrano - Profesional en Economista del proyecto que hace parte del componente de gestión social y diálogo ciudadano, informa a los participantes, que el tema de desarrollo económico ha sido evaluado, desde el inicio del proyecto, tanto por el Contratista, como por el IDU. El objetivo, es coordinar acciones de articulación interinstitucional para mitigar los distintos impactos negativos generados por la obra durante su etapa de construcción, para los distintos comercios de la zona. Se ha realizado un proceso de caracterización para saber qué tipo de comercios y empresas hay en la zona, se realizaron encuestas y entrevistas, para identificar el tipo de comercio, como concesionarios, almacenes de grandes superficies, centros comerciales, quienes tendrán disrupciones en sus operaciones, por los cierres que se deben realizar en ciertos momentos. Para esto, se programará a lo largo de la zona a intervenir, articular programas con distintas entidades del Distrito que puedan ayudar a los empresarios, se han establecido los primeros contactos con la secretaría de Desarrollo Económico La Cámara de Comercio y se tiene presupuestado establecer con el Ministerio de Comercio, quienes poseen gran oferta empleo de programas que podrían beneficiar a los empresarios, en temas de productividad, acceso a créditos digitalización. Por parte del Contratista, siempre habrá un canal de comunicación para atender los problemas e intentar solucionarlos también, desde la formulación de los planes de manejo de tráfico. El Contratista, siempre estará abierto a escuchar inquietudes y programar reuniones, donde se puedan recoger las retroalimentaciones de las empresas, y evaluar qué ayudas se pueden brindar desde el Consorcio.

Laura Tautiva - Bióloga del proyecto, responde a la pregunta realizada por la Sra. Rabelo, informando y contextualizando el tema del abandono o muerte de polluelos, dentro de sucesos naturales como la depredación, donde el ave parental, debido a gen egoísta, decide abandonar sus polluelos, para salvar su propia vida y así buscar un lugar seguro para nuevamente anidar.

En cuanto al proceso de verificación de presencia o no de nidos, a más de 6 metros de altura, se realiza mediante un operario certificado en alturas. Quien sube al árbol, hace la verificación, como el caso del día 5 de marzo, donde se adelantó este proceso en un árbol frente a Cafam Floresta. Una vez identificado un nido a más de 6 metros, el operario certificado, lo baja cumpliendo con todo el protocolo establecido, se deposita inmediatamente en una caja botellas de agua caliente, para asemejar o conservar la temperatura propia que mantenía el nido y de esta forma, garantizar el buen término y las buenas condiciones físicas.

Sra. Damaris, agradece a la bióloga del proyecto, por las diferentes anécdotas socializadas, pero si no hubiese dado una visión antropocéntrica, dónde lo único que interesa es el ser humano y no las demás manifestaciones de la vida, donde no importa incomodarlos, que es lo que hará el Contratista, pues ya no se puede decidir sobre lo decidió. Inicialmente, la alcaldesa había dicho que no pasaría Transmilenio por la avenida 68, por lo que la mayoría de la comunidad, permaneció tranquila, entonces en un momento récord ella incumple su promesa y todo lo vuelve un caos, pero lo peor aún es que esto no significa progreso, sino atraso, en plena de emergencia climática, donde se busca reverdecer Bogotá talando árboles y construyendo Transmilenio en vez del metro, lo cual, implica talar árboles desplazar los animales, pues no basta con el daño hecho al propio hombre, sino que nos volvemos un dolor de trasero para las otras especies. Muy lindas las anécdotas, donde se habla de que las aves pueden volar a otro árbol, y que después otras se agarran con otras, pero si hay un orden natural, naturalmente ella seleccionará, sin la intervención del ser humano que, por meter un Transmilenio, afecta a otras especies, pues es claro, que a nadie le gustaría que actores armados los desplazaron de sus casas, simplemente porque la construcción de un edificio, claramente es un ejercicio empatía.

Por su parte, el Ing. Alejandro Castillo - Director de Obra, indica que todas las posturas son válidas y el Contratista expone sus diferentes argumentos desde sus profesionales, para proponer alternativas que mayor benefician a la comunidad. Por su parte la comunidad, puede tomar los argumentos analizarlos estudiarlos y demás. Sin embargo, el tema en discusión es otro, pues se mencionó que no se debería realizar la construcción del Transmilenio por la 68, lo cual también es válido. La presente reunión, tenía como objetivo dar cumplimiento a una obligación contractual, para informar a la comunidad de que trata el proyecto, lo cual ya se había adelantado también, con el tramo Salitre ubicado entre la 80 hasta la carrera 65, para esta reunión se utilizó la misma presentación, no se está cambiando la información y también se realizará la socialización entre la 72 y la 66. Es importante que la comunidad esté informada, así manifiestan que cada vez aparecen nuevas cosas, como es el tema del puente de Metrópolis y demás, pero se resalta que cada quien tiene una postura diferente. Respecto a la solicitud de la ciudadanía, sobre su participación en todas las reuniones, eso no es problema, pues se les puede invitar a todas las reuniones. Se entiende el punto de vista de la profesional, pues desde sus conocimientos y experiencia maneja el tema, como también se entiende el punto de vista de quien se opone al Transmilenio por la 68, hay otras posiciones como la de las Sra. Rabelo y Jiménez, quienes no se oponen al sistema, sino que presentan unos puntos de mejora, que hasta el momento han sido atendidos. En cuanto al inventario forestal, se han realizado ajustes algunos tratamientos, de acuerdo así se pueden reducir las talas, a partir de ajuste a los diseños arquitectónicos que han sido socializados, y deben ser analizados, puesto que en algunos casos se quitan algunos árboles, por que quedan sobre la franja de del corredor peatonal y el objetivo es que la franja de circulación peatonal quede libre de obstáculos. De esta forma se está analizando, el comportamiento con dichos obstáculos, desde el punto arquitectónico se puede o no se puede, como es el comportamiento del individuo arbóreo con personas con discapacidad, lo que quiere decir, que no es tan sencillo el tema, ya se realizaron los análisis y están en conocimiento del director y Personería, la actualización del inventario forestal, consistió en analizar los árboles que fueron analizados hace cuatro árboles, desde el componente físico y sanitario. Una vez, se cuenten con los ajustes, se revisará nuevamente, el tema de arquitectura para el tema de personas con discapacidad.

Sra. María Elena Rabelo, interviene informando que no quedó claro que pasa con los 510 árboles, que cuentan con más de 7 metros de altura, se habló de uno solo, pero no del resto, preocupación que surge en el entendido, que no se puede realizar la tala sin la verificación previa. Por otra parte, se agradece la participación del Edil, se da a conocer que nunca se fue socializado el proyecto, la comunidad contó con información del proyecto, pues solo hasta el mes de noviembre del 2019 se conoció el proyecto, por lo anterior se solicita a manera de derecho de petición formal, una socialización a toda la comunidad, donde no el Contratista, sino directamente el IDU informe cómo y quienes le realizaron la socialización en este tramo, a quienes le avisaron que iban a cerrar los cruces o a quien le informaron sobre la construcción del puente, pues por cifras informan que notificaron millones de personas, y se quiere conocer cuando y a quienes se les realizó dicha socialización en cada uno de los nueve tramos y las afectaciones para tramo. Para el caso de Metrópolis, se ve afectado por el cierre de los cruces y no se conoce la fecha de esa socialización, pues solo se realizó de manera informativa para la zona de influencia directa el tema de los árboles, pues de 88 aproximadamente que hay actualmente, quedarán únicamente 10 aproximadamente. Por otra parte, es importante definir la fecha y hora para la mesa de trabajo con movilidad. Al edil se le solicita establecer contacto, para que la JAL conozca la situación, pues a la comunidad se le informó, que la JAC tenía conocimiento del proyecto y lo había aprobado. Se recalca sobre la importancia de informar a la comunidad, los procesos adelantados con los árboles de más de siete metros de altura, es decir, cuantas verificaciones se han realizado y que se ha encontrado.

R/: Ing. Alejandro Castillo - Director de Obra, informa que los árboles son revisados periódicamente en su totalidad por parte de la bióloga del proyecto, sin embargo, se profundiza la revisión, al momento de realizar las talas, para ejemplificar, si se programan talas para la siguiente semana o dentro de quince días, igualmente se programan los recorridos para la identificación de nidos, en días cercanos, pues no valdrá la pena realizar el recorrido con mucha anticipación. En el proceso de identificación, algunos nidos se pueden observar directamente y otros requieren la presencia de operarios especializados, lo cual, quiere decir que antes de realizar cualquier tratamiento silvicultural que implique tala o traslado, se verifica sin duda alguna, la totalidad del arbolado, esperando de tal forma, responder a la inquietud de la Sra. Rabelo.

En cuanto a la mesa de trabajo, el tema está en cabeza del director, quien, a su vez por medio de la Personería, solicitará las mesas que se consideren hagan falta, en cuanto a los recorridos, probablemente, se realice una reunión para socializar la metodología. Hasta el momento las propuestas por parte del Contratista, consisten en la disminución de talas, lo cual tiene ciertas implicaciones en los diseños urbanísticos, probablemente ajustes en franjas de control ambiental, cambio de materas por contenedores, para garantizar mayor presencia de árboles en el espacio público, adicionalmente, renovación completa de todos los alcantarillados, esperando que los vehículos de combustible Diesel, que actualmente utilizan el corredor, disminuyan considerablemente, lo cual, traerá mejoras en el medio ambiente, tanto para los usuarios, como para los árboles y animales. De esta forma, se espera que el director se reúna con los entes de control, para poner en conocimiento de estos, los avances con los que se cuenta, mientras por su parte, desde el Contratista, se continúa trabajando en la actualización del inventario forestal, que consisten en revisar el estado actual del árbol, para encontrar diferencias respecto al análisis realizados hace tres años, y de esta forma proponer un tratamiento integral, una poda radicular, una poda de copa o incluso la tala, en caso de que técnicamente no se pueda salvar, por ejemplo, árboles que se encuentren a mitad del carril de Transmilenio, no podrá quedar ahí, o que por sus dimensiones o condiciones fitosanitarias o por cualquier razón técnica, que requiera la tala del individuo, será informado.

Sra. María Elena Rabelo, nuevamente interviene, para solicitar información de las razones por las cuales, al lado de un árbol que se tala o se traslada, se sembrara uno nuevo.

R/: Ing. Alejandro Castillo - Director de Obra, informa que para el caso mencionado, puede que algún árbol presente raíz entorchada o presente otras condiciones, si la Resolución indican estado malo, pero por su parte la ficha indica estado sanitario bueno, se realiza el análisis completo, desde las fichas con las que cuenta el Contratista, resaltando que quien toma la decisión es Secretaria de Ambiente, luego de recibir las fichas realizadas por el Consultor, son analizadas y las fichas finales o definitivas reposan en la Secretaría. A manera de ejemplo, se pueden encontrar, por ejemplo, un liquidámbar, con tres metros de altura y presente problemas de entorcha miento de raíz, se plantea su reemplazo por un roble, siendo esto parte de la propuesta. En este momento, se comprende la propuesta de la comunidad, por su pertinencia y se procede a conservar el liquidámbar y no ubicar el roble, siendo así menor el número de árboles talados, porque se pueden realizar ajustes. Por otra parte, si existen árboles que presenten interferencias insalvables, son temas que se irán desarrollando. Retomando el último recorrido, pese a que la comunidad expresó no ser válido, los dos o tres participantes, realizaron preguntas en relación al tema, las cuales fueron resueltas y se llegaron a acuerdos, esto da cuenta de un ejercicio de diálogo ciudadano, en este mismo escenario de diálogo, no sería profesionalmente ético, informar a la comunidad negativamente, sobre consideraciones válidas, como lo es tema del puente BRT y como lo hizo en su momento la bióloga del proyecto, quien cuenta con una credencial profesional que debe cuidar y demuestra que se está adelantando el trabajo de la mejor manera. Por lo anterior, se espera que la comunidad confíe en los profesionales y así mismo se espera que la comunidad aborde los temas, crucen la información con los profesionales de la comunidad y lleguen a conclusiones, respecto al tema del puente BRT, en la reunión se preguntaba por el número de carriles de Transmilenio, y una de las propuestas de la comunidad es asignar dos carriles al Transmilenio, lo cual, para el Contratista y sus especialistas, no se requiere hacer una modelación, pues se sobreentiende que el paso de tres carriles a dos carriles, generaría un embudo de alta complejidad, que es, lo que se quiere explicar desde el punto de vista técnico. Respecto al tema de las socializaciones y la preocupación de no haberlas recibido, el IDU cuenta con herramientas para demostrar la convocatoria, sin embargo, desde noviembre a la fecha, se han adelantado más de 16 reuniones, se han recogido todas las solicitudes y propuestas y se han puesta a conocimiento en conocimiento del director, quien también está escuchando a la comunidad y de esta forma se está a la espera de las conclusiones.

Sr. Andrés, nuevamente interviene para precisar, que sobre muchos proyectos heredados de la anterior Alcaldía, se presentan situaciones de falta de socialización, personalmente se cuenta la experiencia de la afectación a causa del proyecto alameda entre parques, el cual, se logró tumbar, entonces en términos legales, se habla de socializaciones, pero cuando ya se cuenta con estudios con el diseños, cuando lo ideal es que la socialización se hiciera en primer momento para determinar si efectivamente la necesidad identificada por las instituciones, es reconocida por la comunidad. De esta forma, las leyes existen y lo que se debe hacer, es luchar por corregirlas y ajustarlas. Tal como se dijo en una intervención anterior, a nadie le gustaría que llegaran a su casa a decirle que debe irse por un proyecto, sin importar a donde. Por otra parte, en ningún momento, se está descalificando el ejercicio profesional, lo que pasa es que muchas veces las decisiones se toman de un escritorio y a espaldas de la comunidad y donde no se miran las necesidades en terreno, pues si se tomaran las decisiones desde terreno, muchos estudio de factibilidad y proyectos no se hubieran ejecutado, invirtiendo recursos y personal, ¿que a la hora de la verdad no, sirven a la comunidad, entonces no es una un tema cuestionar el ejercicio profesional, ni el temas de las aves y el arbolado, es un tema de que los funcionarios se pongan en el lugar de la comunidad, independientemente del alcalde, pues llegó Peñaloza y se fue , llegó Claudia y en algún momento se irá, pero el Contratista seguirá trabajando, pues trabaja para el Estado y el Estado es la comunidad.

Entonces las socializaciones se convierten una serie de requisitos, donde muchas veces, ni siquiera se verifican p se toman en cuenta las observaciones por parte de la comunidad, ni se incorporan en los proyectos y eso termina siendo o un trabajo desperdiciado y oportunidades de mejora desperdiciados, pues no se identifican realmente las necesidades de la comunidad. Inicialmente, la alcaldesa había prometido, no poner Transmilenio por la Boyacá ni por el corredor de la 68, pero tan pronto se posesionó lo primero en realizar fue la firma de los contratos, y se entiende que el contrato ya esté firmado, pero eso no quiere decir que no se pueda ajustar y los diseños necesariamente se ajusten a las necesidades de la comunidad, pues todo se basa en un trabajo en terreno de tres cuatro cinco semanas, lo cual no se compara con vivir años enteros en un sector y es la comunidad quien mejor conoce exactamente las necesidades del sector. Es así, como la invitación es incorporar las problemáticas de la comunidad y sean corregidas, no sean simplemente descartadas, en cuanto al puente BRT, personalmente se considera que con un ajuste semafórico, se evitaría la construcción del mismo, pues en la ciudad existen otros cruces con mayor número de tráfico y con mucho más congestión donde no se han construido puentes, entonces, ese cruce se puede solucionar de forma más viable para la ciudad, que no implique gran inversión de recursos y personal, por un puente que no mediara más de 400 metros, para pasar un cruce que no mide más de 80 metros y que al desembocar hacia el costado norte, llegará a otro semáforo. Por lo anterior, se solicita ser tenida en cuenta a la comunidad, pues de manera independiente a las consideraciones técnicas es la comunidad quien tiene la capacidad de discernir y proponer.

Sra. Esperanza Jiménez, con el fin de cerrar la reunión, expresa sentirse identificada con el compañero que intervino anteriormente, resalta la importancia de hacer el esfuerzo por realmente reconocer los cambios que ha solicitado la comunidad, porque no se han visto por lo menos en el tramo 7, ha sido difícil y que no es justo que se sigan adelantado diseño más amable para las peticiones de la comunidad, siendo esto parte de la problemática. De tal forma, se requiere que, desde el campo de la ingeniería y su riqueza, se revisen varias variables diferentes a las que no se han analizado.

Por último, Andrea Ramírez -Profesional Social, agradece la participación a todos los asistentes, residentes líderes en la presente reunión. Se recalca que, mediante los canales de comunicación, los cuales también son de conocimiento por parte de la comunidad, se establecerá contacto permanente con la comunidad. Se agradece nuevamente la participación a los asistentes, por parte del Contratista y la entidad.

COMPROMISOS ADQUIRIDOS

COMPROMISO	RESPONSABLE	FECHA DE CUMPLIMIENTO
Remisión Plan de Fauna a correos de los asistentes (Solictud Ciuadadna Damaris)	Contratista	**may-21**
Remisión de planograma para ubicación de jardinería	Contratista	**may-21**
Remisión del plan de manejo ambiental, ni la planimetría, ni el estudio de avifauna, ni las fichas técnicas.(Solicitud ciudadana Yomara Frazo)	Contratista	**abr-21**
Remisión de plano actualizado para poder hacer el recorrido y sobre ese planograma indicar el número del árbol	Contratista	**abr-21**

FIRMAS		
NOMBRE	**ENTIDAD/CARGO**	**FIRMA**
Ing. Claudia Marcela Velázquez	Coordinadora de Apoyo Técnico IDU	
Arquitecto Julio César Montoya	Apoyo social IDU	
Ingeniera Forestal Angela Zapata	IDU	
Ing. Carlos Augusto Martínez Ing.	Director de Interventoria Consorcio Bulevar 68	
Jorge Iván Arias López	Residente General Interventoria Consorcio Bulevar 68	
Ing. Gina Rodríguez	Residente Ambiental Interventoria Consorcio Bulevar 68	
Ing. Diana Milena Tapia	Residente SST Interventoria Consorcio Bulevar 68	
TS María Alexandra Rodríguez	Profesional Social Interventoria Consorcio Bulevar 68	
Pedro Barajas	Ingeniero Forestal	
Ing. Alejandro Castillo	Director de obra Consorcio Infraesctrcutura Av. 68	
Ing. Anny Espinosa	Especialista de Tránsito Consorcio Infraestructura Av 68	
Ing. Andrés Montoya	Residente Ambiental Consorcio Infraestructura Av 68	
Ing. Ángela Torres	Residente SST Consorcio Infraestructura Av 68	
Ing. Magda Torres	Ingeniera Forestal Consorcio Infraestructura Av 68	
Bióloga. Laura Tautiva	Bióloga Consorcio Infraestructura Av 68	
Arqueologo. Jacobo Hidalgo	Arqueologo Consorcio Infraestructura Av 68	
C.S Andrea Ramírez	Profesional Social Consorcio Infraestructura Av 68	
C.S Adriana Parra	Comunicadora Social Infraestructura Av 68	Adriana Parra Firma Electronica 2021.05.06 08:57:05 -05'00'

	ELABORÓ	**RESPONSABLE**	**APROBÓ**
NOMBRE	**TS ANGÉLICA MARIA PORTELA DIAZ**	**CS. ANDREA RAMIREZ**	**TS ALEXANDRA RODRÍGUEZ**
CARGO	**Residente Social**	**Profesional Social**	**Profesional Social Interventoría**
FIRMA			

ANEXOS:	**SI**	**X**	**NO**	**TIPO DE ANEXO: Asistencia** **Planilla de**	**CANTIDAD:**