

FORMATO				
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD				
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN		
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0		
Contrato No.: 0351-2020		HORA INICIO:	3:00 P.M.	Hoja 1 de 8
FECHA: ABRIL 20 DE 2021		HORA DE FINALIZACIÓN:	5:00 P.M.	
"CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA AVENIDA CALLE 66 HASTA LA CARRERA 65, EL CUAL INICIA ANTES DE LA AVENIDA CALLE 66, FINALIZANDO ENTRE LA CARRERA 65 Y CARRERA 65A Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C." GRUPO 7.				
ORDEN DEL DÍA				
La Profesional Social del Contratista, Andrea Ramírez, agradece la participación e informa que el Contrato IDU 351 de 2020 cuyo objeto es la Construcción para la adecuación al Sistema de Transmilenio de la Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Avenida Calle 66 hasta la Carrera 65, el cual inicia antes de la Avenida Calle 66, finalizando entre la Carrera 65 Y Carrera 65A y obras complementarias en Bogotá D.C el tramo específico es el tramo 7. Informa que este espacio es una reunión de Inicio, la cual tiene por objeto informar las diferentes características del proyecto, las obras y actividades a realizar desde los diferentes componentes que hacen parte del proyecto, como lo son las áreas Ambiental, Social, SST, y Técnico los cuales serán explicados mas adelante. Continúa Andrea Ramírez, quién realiza la consulta a los ciudadanos participantes para la grabación de la reunión, con el fin de dejar un soporte de la actividad realizada y como insumo para la realización del acta de la reunión. Igualmente informa que en el chat está disponible la lista de asistencia que contempla la ley 1581 de 2012, la cual dispone el tratamiento de datos personales, los cuales reposaran en el Consorcio por cinco años, tiempo de duración del proyecto y no serán suministrados a terceras personas. De otro lado tiene como fin dejar soporte de la reunión y de igual manera, es importante para el área de Gestión Social, tener el contacto de las personas que asisten a las diferentes actividades de participación y de Información adelantadas por el Consorcio; estos datos no serán administrados a terceros, únicamente será para manejo interno del Consorcio. Aclara que al final de la planilla de asistencia, existe un ítem el cual se denomina Comité IDU; en el cual se hace la invitación para participar, aclarando que es un espacio informativo el cual se dedica periódicamente con los diferentes grupos de interés y que tiene como finalidad informar el avance del proyecto. Igualmente menciona la importancia que la ciudadanía participe de estos procesos informativos y de participación ciudadana durante el desarrollo del Contrato. Al finalizar se dejará un link para realizar la evaluación del desarrollo de la reunión. Toma la palabra el Arquitecto Julio Montoya, Coordinador Social del IDU, quién como funcionario del Instituto informa textualmente la política antisoborno: "Adoptamos la Política Antisoborno la cual prohíbe toda práctica de ofrecer o recibir una ventaja financiera o no, como incentivo para que un colaborador del IDU haga o deje de cumplir con sus actividades, funciones u obligaciones. Denuncie a través del correo denuncie.soborno@idu.gov.co o en los buzones físicos antisobornos que se encuentran en las sedes de la entidad. Avanzamos para garantizar una gestión transparente". Pregunta si entre los participantes hay alguna persona con discapacidad. Ningún participante manifiesta que tiene discapacidad. Así mismo pregunta si entre los participantes se encuentra algún Ente de Control.				
AGENDA DE LA REUNIÓN				
1. Objetivo de la reunión				
2. Presentación de Asistentes				
3. Área Técnica				
4. Plan de Manejo de Tráfico				
5. Componente Ambiental				
6. Componente Forestal				
7. Componente Avifauna				
8. Componente de Arqueología				
9. Seguridad y Salud en el Trabajo (SST)				
10. Plan de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica				
11. ¡Hagamos un pacto!				
12. Inquietudes de la Comunidad				
DESARROLLO DE LA REUNIÓN				
1. Objetivo de la reunión: La Profesional Social del Contratista, Andrea Ramírez, comenta que la reunión se realiza con el fin de informar a la ciudadanía las actividades de las áreas: técnica, social, ambiental, 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 Transmilenio de la Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la calle 66 hasta la Calle 100 con Carrera 65A. En cuanto a la relación del proyecto con el POT y el Plan de Desarrollo Distrital Vigente 2020-2024, el cual se denomina un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI, el proyecto esta sustentado en el propósito 4 "Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible", dirigido a mejorar y optimizar la movilidad en la ciudad a través de tres ejes: 1. Reducir la congestión vehicular, 2. Contribuir a la disminución de tiempos de viaje y 3.Incrementará la accesibilidad y conectividad del peatón, biciusuarios, transporte público y vehicular; teniendo en cuenta todos los actores viales.				
2. Presentación de Asistentes: 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 Gutierrez, 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, María Alexandra Rodríguez Otero, 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.				
3. Área Técnica: Etapas del proyecto: Continúa la explicación Andrea Ramírez, informando que el proyecto consta de tres etapas, la primera que es la etapa de Preconstrucción la cual inició el 12 de junio de 2020 y está proyectada hasta el 11 de abril de 2021, con una duración de 10 meses. Posteriormente sigue la etapa Constructiva la cual tiene una fecha de inicio del 12 de abril de 2021, aclarando que se dió una prórroga de dos meses a la etapa preconstrutiva y finaliza la etapa constructiva el 11 de febrero de 2026, con una duración de cinco años Posteriormente iniciará una etapa de mantenimiento la cual iniciará el 12 de febrero de 2026 y finalizará el 12 de enero 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 HomeSentry 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.				

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
El Ing. Alejandro Castillo, Director del Proyecto informa que dentro de las obras mas relevantes en el proyecto, se encuentra la adecuación al Sistema Transmilenio; para esta intervención se tiene un perfil existente, donde se tienen dos calzadas con dos carriles, es decir cuatro carriles por sentido, un separador central y unos andenes, esta es la sección que se conserva a lo largo del proyecto. Hay unos sitios que tienen una sección transversal diferente, especialmente en lo que corresponde a la calle 100; pero en general esa es la conformación que presenta el corredor. En la etapa de consultoría se evaluaron diferentes alternativas y la alternativa aprobada para diseño, después de la etapa de factibilidad corresponde básicamente al tráfico mixto, es decir adecuación a 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 van a tener una zona de abordador, una zona de tránsito peatonal y a lo largo de toda la avenida 68, se va a contar con una cicloruta, sin embargo en el tramo que corresponde desde la calle 80 hacia el norte y hacia el oriente, se va a tener doble cicloruta por ambos costados de acuerdo a los estudios que realizó la consultoría. En algunos puntos aparece un separador central entre los carriles de los Transmilenio y los carriles mixtos cuya finalidad principal es recibir los postes de alta tención que se encuentran a lo largo del corredor, desde el canal Salitre hacia el sur. 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 ciclorruta 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 dos puentes peatonales y una adecuación a un tercer puente, se tienen dos cicloparqueaderos 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 mas relevantes dentro del tramo a intervenir: A. Puente Vehicular TRM - La Floresta: Es una estructura nueva que aparece en una intersección que tiene bastantes movimientos. B. 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 mas 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 mas o menos en los años 60 y la idea es adecuarlo a las necesidades estructurales de momento. C. Rampa Peatonal - Calle 72: Dentro de los puentes se tiene una rampa peatonal, básicamente esta 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. D. 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 mas 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. E. 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 esta construida por el costado norte del canal, entonces va a quedar un puente existe que es el que esta al sur del canal salitre. F. Estación de Transmilenio - Calle 72, 7. Estación de Transmilenio - Calle 80 y 8. Estación de Transmilenio - 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. A la Estación de la Calle 98 se ingresa por el costado sur, por el ciclopuente, 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. G. 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 mas ancha, es un cruce semaforizado, que por parámetros operacionales de Transmilenio, cuenta con dos carriles, los cuales comienzan a reducir a un solo carril. Este puente tiene aproximadamente ocho metros de ancho y corresponde mas 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 esta instalado ahí en la parte baja donde corresponde a la calle 100 con carrera 67A y carrera 68A. Esta es una de las estructuras que se tienen contempla para ejecutar en el proyecto y se ha socializado con la comunidad del barrio Los Andes, y el barrio La Floresta en diferentes reuniones. Lo que hace el puente es que el Sistema de Transmilenio pueda fluir tranquilamente en esta intersección. El puente como tal esta conformado de cuatro luces, a este puente se le hizo una modificación, ya que originalmente tenia nueve luces, entonces las zonas bajas del puente eran zonas que podían iniciar entre 1,20 o 1,50 de altura, y teniendo en cuenta lo manifestado por la comunidad con ciertas inquietudes de que de pronto se volviera un puente inseguro por tema de que las zonas bajas del puente podrían motivar a que los habitantes de calle se trasladaran a vivir en estos sectores; de acuerdo a lo anterior, se modificaron las luces, las cuales se redujeron a cuatro, de manera que se alargaron los aproches del puente que son como las zonas bajas del puente que no tienen acceso y en este momento las alturas superan los 3,50 metros de altura. El proyecto contempla el diseño de alumbrado no solamente de la parte baja del puente sino de todo el corredor, en este momento se tienen unos diseños aprobados por la UAESP. En cuanto a los detalles de la construcción del puente, tendrá una zona cubierta por los muros y por dentro está lleno de unos materiales especiales que no generan mucho peso que es una de las razones por las cuales se tienden a evitar este tipo de llenos. No solamente esta el muro, si no que por dentro esta lleno de unos materiales especiales que permitan soportar la estructura de los vehículos que van a transitar encima de el. Igualmente se observa la viga metálica, donde se puede ver el ancho del puente, el cual evidencia que es un puente bastante angosto			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
H. Box Vehicular Canal Salitre: Consiste en hacer la demolición de una de las calzadas del Box, para que posteriormente cuando este reconstruido, por ahí pase el tráfico, lo que se busca es ampliarlo en su ancho y permitir no solamente que se adecuen los carriles de Transmilenio sino también el espacio público y las ciclorrutas que tendrá el proyecto			
I. Rampa Peatonal Calle 72: Esta es la rampa que da acceso a la estación de la calle 72, rampa peatonal la cual va adosada al puente de la avenida carrera 72, el actual puente peatonal va a seguir en funcionamiento y lo que se hace es una adecuación ahí en el empalme entre el puente y la rampa de manera que se pueda hacer el acceso a la estación. Solamente se tiene en este contrato lo que corresponde a la rampa.			
J. Puente Peatonal Calle 80: Es el ingreso al sistema el cual se encuentra sobre la avenida 68 costado sur del puente de la 80; la persona accede por las rampas peatonales de los andenes e ingresa por la taquilla al sistema, por ahí pueden acceder a la estación de la calle 80 o la estación del Éxito, pero si una persona viene en el sistema de la carrera 68, se baja en la estación de la calle 80 y sube por la rampa que se va a construir sobre el separador central y antes de cruzar la caseta verde continua en el sistema pago, coge el puente peatonal que va paralelo al almacén Éxito y al puente y ese puente le permite seguir en el sistema pago hasta conectarse por la troncal de la calle 80 sin salir del sistema. Esta es la manera en que el Consultor y Transmilenio diseñaron la conexión entre las dos troncales, lo que le permite al ciudadano movilizarse sin salir del sistema pago. Para esto se hará una adecuación al puente existente que funciona para la Estación de la Calle 80, es una adecuación mínima que consiste en correr un poco la escalera para que no tenga entrecruzamiento con este puente que estamos construyendo.			
K. Ciclopuente La Floresta: Teniendo en cuenta que el Box tiene cicloruta a ambos costados y con andenes mas amplios, se hará una ampliación de esta estructura, no solo se hará para los carriles BRT, sino que también se hacen para tener cicloruta en ambos costados. También se puede observar que en la calle 90 existe un retorno operacional de Transmilenio, esto permite que los buses que vienen del sur, retornen al sur o los que vienen del norte retornen hacia el norte; este retorno es uno de los parámetros operacionales de Transmilenio también , el ciclopuente esta separado por una baranda en la mitad, la parte del puente que esta pegada al canal funciona para bicicletas y la parte que esta alejada del canal es para los peatones para que a lo largo de la plataforma la gente pueda ingresar de manera segura a la estación de la calle 98 . El render muestra la rampa de acceso a la Estación y ahí se muestra como quedaría la obra en ese punto del ciclopuente de la Floresta. El bicipuente actual, no se demuele dentro de este proyecto, continúa en funcionamiento. Las características generales son: Ubicación: Avenida Carrera 68 a la altura de la calle 90, además de permitir el paso peatonal sentido oriente -occidente y occidente - oriente también funciona para el ingreso de la calle 98, la longitud es de la rampa de acceso será de 164 metros y la longitud total del puente será de 368 metros.			
L. Estación Calle 80: En el render de la Estación se observa que el separador que aparece entre Transmilenio y las mixtas que básicamente lo que va a recibir son las líneas de alta tensión que permitan la implantación del puente peatonal de la calle 80 y la estación como tal. A lo largo del proyecto se tienen tres estaciones que son la de la Calle 80, la de la Calle 98 y por último el de la calle 72.			
4. Plan de Manejo de Tráfico: Continúa la Ingeniera Anny Carolina Espinoza, Especialista de Transito. Explica que el objetivo de un PMT es 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. Como primera etapa de construcción se tiene contemplado un Plan de Manejo de Táfico entre la Calle 93 y la Calle 98 en donde se realizará el cierre de los carriles lentos y rápidos de la calzada oriental y un contraflujo de tres carriles por sentido en la calzada occidental, siempre manteniendo tres carriles por sentido. Se va a hacer el cierre de los andenes en el tramo entre la Calle 80 y la Calle 73 en donde se va a manejar la instalación de redes y adecuación de andenes, siempre permitiendo el paso seguro de los peatones y los biciusuarios. Para el tramo comprendido entre la Calle 80 y la Calle 66, se va a iniciar con los andenes pero hasta el tramo de la Calle 73. En el tramo que se va a trabajar entre la Calle 66 y la Calle 73, el PMT está en estudio pero la proyección es adecuarse al PMT del Grupo 6 y continuar con ese o de lo contrario hacer el cierre de los carriles rápidos pegados al separador. Se van a tener adecuaciones sobre los separadores para hacer los carriles adicionales que se van a necesitar y se va a tener la construcción del corredor principal que son las calzadas oriental, carriles mixtos, BRT y andenes. Los lineamientos del PMT que rigen en el Contrato son: *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 manejarán senderos y cruces peatonales seguros, debidamente señalizados y con rampas para personas con discapacidad física. *El transporte público y tránsito pesado se mantendrá sobre el corredor de la Avenida 68 en ambos sentidos. *Se manejarán los paraderos del SITP con desplazamientos máximos de 500 metros. *Se dispondrá de equipos de comunicación por frentes de obra y una grua con capacidad para retirar vehículos pesados. *Se mantendrán los accesos a las zonas de ingreso y salida de garaje de vehículos a los edificios aledaños al proyecto en la medida de las posibilidades y en coordinación con el área social junto con la administración y/o propietarios. *Una vez aprobados los PMT de obra por parte de las SDM, se procederá a realizar la socialización con la comunidad. Comenta que el grupo de tránsito está conformado por un Especialista en Tránsito y Transporte, un Modelador, un Ingeniero Auxiliar, un Dibujante, un Ingeniero Residente de Tránsito, Aforadores, Recorredores, Auxiliares de Tránsito, Brigadas de Mantenimiento de Señalización, camioneta, grua, moto y equipos de comunicación.			
La Ingeniera Anny Espinoza presenta el PMT que está en proceso de aprobación. La primera etapa que se presentó en este momento está en estudio por parte de la SDM. Corresponde al tramo desde el Canal Salitre o Calle 90 hasta la Calle 98 a la altura de CAFAM de la Floresta. Se van a mantener siempre tres carriles por sentido, los andenes del costado oriental, los andenes del costado occidental y se va a hacer adecuación de la calzada oriental y de los separadores. Presenta igualmente, el PMT que se encuentra en revisión por parte de la SDM entre la Calle 73 y la Calle 80. Se va a hacer el cierre de los andenes en el costado oriental y occidental, siempre permitiendo el flujo peatonal. Se va a tener un ancho de sendero peatonal de 1.50m para ambos costados y en algunas lugares se podrá dejar mayor y en la cicloruta siempre un ancho de 2.50m. Está en elaboración un PMT entre la Calle 73 y la Calle 66. Se mantendrán 3 carriles por sentido y se hará la adecuación de los carriles rápidos y el separador.			

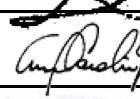
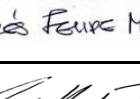
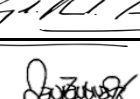
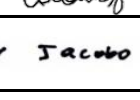
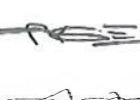
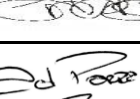
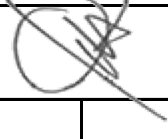
FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
5. Componente Ambiental: El Ing. Andrés Montoya, Residente Ambiental, manifiesta que las generalidades del Componente Ambiental están orientadas a establecer las medidas para controlar, prevenir y mitigar los impactos ambientales que se generen durante la etapas de preconstrucción y construcción del contrato, dentro de los impactos mas 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 Secretaría 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 secretaria 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 darle cumplimiento a las obligaciones a la Secretaría 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, esto para que e establezcan medidas y la protección, 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 ubcynplan 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 arboles que van a hacer bloqueados y trasladados, esto para minimizar la afectación que se pueda llegar a presentar a esta vegetación como tal .			

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
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 este trabajando en horario nocturno, se implementaran 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 e 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 <u>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.</u> 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 esta 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. En la actualización realizada por el Constratista se asumen 39 árboles más dentro de este inventario. En el tramo no solo existen 744 árboles sino unos 360 adicionales aproximadamente, los cuales no se van alterar por la obra. El permiso autoriza la tala de 310 árboles, el traslado de 380, la conservación de 154. Es importante resaltar que por las mesas que se han realizado con la comunidad, se proyecta una modificación de esos tratamientos para disminuir la cantidad de talas así mismo como los de traslado que se puedan mantener 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. 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 Manzales, Cedro, Falso Pimiento y Liquidambar; 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 especificos 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 ahuyentamientos, los cuales consisten en reproducción de sonidos de aves rapaces para generar el ahuyentamientos 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 esta 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 arboles 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 que 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: El Antropólogo Jacobo Hidalgo informa que el objetivo de este programa es la conservación del patrimonio arqueológico que se pueda ver afectado durante las actividades de excavación del proyecto. El patrimonio arqueológico son las evidencias de la actividad humana que pudiesen haber dejado las poblaciones pre-hispánicas como los grupos de la Colonia y la República que habitaron la zona. Estas evidencias arqueológicas pueden consistir en huellas de postes de vivienda, fragmentos de cerámica, restos de ollas, restos óseos, elementos utilizados en la vida diaria o elementos relacionados con la agricultura como los camellones. Antes del inicio de la obra se debe realizar el programa de arqueología preventiva regulado por el Decreto 138 del 2019. El programa está compuesto por tres fases: *Registro ante el Instituto Colombiano de Antropología e Historia-ICANH. *Realizar actualización del diagnóstico arqueológico. *Obtener aprobación del Plan de Manejo Arqueológico por parte del ICANH. Hay actividades arqueológicas aprobadas para realizar durante la obra: *Prospección arqueológica: Se realizan pozos de sondeo cada 15m en todo el trazado de la obra. Estos pozos son excavaciones manuales de 40 x 40 x 80 de profundidad. Se realizan en espacios verdes o luego del levantamiento de las superficies duras y antes de las excavaciones con máquina. *Monitoreo arqueológico: Seguimiento permanente a las excavaciones mecánicas y manuales. Se documenta mediante fichas de monitoreo arqueológico, fotografías y georeferenciación. *Laboratorio arqueológico: En caso de hallazgos arqueológicos se realizará la limpieza, análisis, clasificación, tabulación y almacenamiento del material encontrado y se sustentará con un informe final.			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
9. 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 preoperacionales 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 tecnomecanica 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 si 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 se encuentra ubicado en el barrio Los Andes.			
10. 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 realizaron 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 habrán 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 participe 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 esos 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 filmico 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 parcia 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, estás 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.			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
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 interesados 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 Ramirez 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 manejará el plan de manejo de tráfico puesto que es un tema importante para la movilidad en el sector; de igual manera se generaran 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. 11. 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 es importante que al final tomen los canales de atención, por si tienen alguna duda con relación al personal que se acerque a los predios a tomar información o a realizar algún tipo de actividad. 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 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.			

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
12. INQUIETUDES DE LA COMUNIDAD			
La Comunicadora Social, Adriana Parra, hace lectura de las preguntas realizadas por el chat:			
1.El señor Ismael Serramo pregunta: En algún momento se ha pensado desviar el tráfico por las carreras aledañas a la Carrera 68B, en el sector de los Concesionarios FORD y KIA?			
Rta/ El Ingeniero Alejandro Castillo responde que el PMT en este sector en la primera etapa, proyectada para los primeros seis meses, consiste en la ampliación del separador central para albergar los carriles de Transmilenio a futuro, entonces en esta primera etapa no se tiene pensado implementar desvíos detrás de los Concesionarios de ese sector ni tampoco, por ahora, se tendrían trabajos en los andenes oriental y occidental. Cuando inicien los trabajos en los andenes, se harán en dos etapas,en la primera, se cerrarán las zonas más cercanas a los predios, garantizando el acceso a estos y después de hacer el traslado de las redes y la construcción de ese espacio público se invertiría el proceso, es decir, se habilitaría esa zona y se cerraría la adyacente. Se está a más de seis meses de esa etapa. Es importante que la comunidad participe en los Comités IDU de manera que pueda ir conociendo el avance de los proyectos y tener la información de primera mano.			
2. El señor Ericson Merchán pregunta: La segunda etapa de dónde a dónde va?			
Rta/ El Ingeniero Alejandro Castillo responde que el Proyecto Avenida 68 está dividido en 9 tramos y este específicamente es el Grupo 7 que está entre la Avenida Calle 66 y la Calle 100 con Carrera 65. Es un tramo de aproximadamente 3 kilómetros el cual se ha dividido por sectores. Las primeras actividades de obra serían sobre CAFAM de la Floresta y los andenes de la Calle 72 a la Calle 80. En dos meses aproximadamente se tienen contemplados los trabajos de la ampliación sobre el separador entre la Calle 72 y la Calle 66. Se cerrarían los carriles rápidos y quedarían habilitados los carriles lentos y uno del rápido y los andenes seguirían funcionando normalmente, esto también mientras se terminan las negociaciones con los antejardines que se vienen haciendo con el IDU. Una vez finalicen las negociaciones, se entraría a una segunda etapa que está a más o menos 8 meses de iniciar. El Contrato va a tener una ejecución de 5 años. Se tratará de trabajar en los horarios diurnos y ocasionalmente en horarios nocturnos. Este sector no es muy residencial y posiblemente se podrán hacer ajustes en algunos casos específicos. Salvo que en algunos PMT se autoricen actividades nocturnas estas se realizarán para que no afecten la circulación. Una segunda etapa en este sector específico será una vez se tengan las ampliaciones del separador y luego se hagan las actividades de redes en los andenes. Oportunamente se le informará a la comunidad sobre los trabajos.			
3. La señora Mabel Peraza de FENALCO pregunta: En los cierres de andenes se tienen contemplados los accesos a los establecimientos de comercio? Con el cierre de los andenes se plantea alguna estrategia para evitar robos?			
Rta/ La Profesional Social, Andrea Ramírez, responde que en la medida de lo posible se debe garantizar el acceso a los establecimientos comerciales y a las grandes superficies. Dentro del Programa de Gobernanza para la movilidad se tiene establecida la gestión interinstitucional . Si bien el Contarista no puede ser garante de la seguridad en el sector, sí se hace gestión con las autoridades encargadas para mitigar el impacto.			
4. El señor Ricardo H pregunta: En las zonas en donde el PMT está en proceso de autorización aún no se van a realizar cierres de andenes o accesos a los predios?			
Rta/ El Ingeniero Alejandro Castillo responde que si se habla del sector de la Calle 66 a la Calle 72, en esta primera etapa no se tienen contemplados cierres de andenes. Se van a cerrar los carriles adyacentes al separador central, uno por sentido, es decir, se pasarían de 4 carriles por sentido a 3 y el que está cerrado es el pegado al separador central a las líneas de alta tensión. En la primera etapa no va a haber afectación a los andenes.			
5. El señor David Rojas pregunta: En la Calle 67 habrá paso peatonal?			
Rta/ El Ingeniero Alejandro Castillo responde que el paso peatonal para el ingreso a la Estación se tiene contemplado a la altura de la Calle 67C-60 por el costado oriental y por la Calle 68-61 por el costado occidental. Este cruce busca tener acceso a la estación de la Calle 72 y la implementación de este cruce semafórico no se hace en la primera etapa. Seguramente el primer año no se va a hacer sino hacia el año 3 del proyecto			
6. La señora Fabiola Castañeda pregunta: Cuándo se va a tener la visita para conocer el impacto de la obra sobre el comercio?			
Rta/ El Economista Gustavo Zambrano responde que en la etapa de preconstrucción se realizan dos actividades. La primera fue una entrevista a alrededor de 15 comercios o 15 empresas en donde se les preguntó cuáles son los principales impactos percibidos. Hay preocupación por el nivel de ventas porque los cierres programados pueden afectar la accesibilidad y visibilidad de los predios. Adicionalmente se hicieron unas encuestas de caracterización para conocer representativamente cuáles son los tipos de comercio en la zona. Estas encuestas se hicieron en alrededor de 280 empresas ubicadas sobre la Avenida 68 y en cuadras cercanas. La zona se encuentra muy bien caracterizada y se quiere a partir de esto y a medida que avance la obra, hacer contacto con los empresarios y comerciantes que se puedan ver afectados directamente su negocio.			
7. El señor Camilo Rodríguez pregunta: Se verá afectado el ingreso vehicular a ALKOSTO?			
Rta/ El Ingeniero Alejandro Castillo responde que ALKOSTO hace parte del tramo ubicado entre la Calle 80 y la Calle 72. Se tiene pensado entre la Calle 73 y la Calle 80, iniciar con las actividades de las nuevas redes de servicios públicos como CODENSA, ETB y los acueductos que se encuentren en asbesto cemento pasarlos a PVC . En este tipo de comercio generalmente se trabajan los accesos por medias calzadas.			
8. El usuario EDU pregunta: Qué va a pasar con la inundaciones que se presentan sobre la Avenida 68?			
Rta/ El Ingeniero Alejandro Castillo responde que va a haber una etapa de construcción 5 años y 5 años más de mantenimiento y luego una póliza de estabilidad por 5 años más. El agua es enemiga de las estructuras de los andenes y de la vía, entonces se debe garantizar un buen drenaje para el proyecto. Se han hecho varias reuniones con la EAAB y se están haciendo unos diseños los cuales están socializados con la red troncal y con estos se mejoran considerablemente las condiciones de muchos de los alcantarillados pluviales del sector y de los sanitarios pero especialmente los pluviales. Lo anterior va a generar muy buena noticias para algunas calles que presentan inundaciones porque se pondrán uno colectores de gran diámetro y unas líneas expresas también de gran diámetro con lo que se pretende solucionar parte de esa gran problemática que tiene este sector. Hay unas zonas que están bajas y por esta razón cuando el Canal Salitre sube sus niveles, realmente cuando el río Bogotá sube sus niveles, muchas de las tuberías empiezan a funcionar a presión. Se está estudiando la manera de que esos trabajos mejoren considerablemente el tema. Va a haber un gran alivio para la comunidad con este proyecto.			
9. El usuario Ricardo 2021 pregunta: Es posible enviarle por correo copia de los RT de dos predios?			
Rta/ María Fernanda Fagua, Profesional Social de la Oficina de Predios del IDU responde que esa copia la puede solicitar el propietario a través del link del IDU y en el asunto se debe escribir Solicitud Técnica de Registro Topográfico.			
10. La señora Fabiola Castañeda comenta que no se ha tenido respuesta por parte del IDU respecto al antejardín afectado			
Rta/ María Fernanda Fagua responde que en el proceso que se está llevando, cada RT tiene un grupo de profesionales asignados para cada área. Solicita que la señora Fabiola se comunique con la profesional del área social para que le haga la transferencia con el área pertinente que sería el área de adquisiciones para que le indiquen en qué estado está el proceso. Se tiene un grupo de RT para dar una respuesta individualizada. Si no sabe o no tiene conocimiento de quien es la profesional social a cargo, le solicita que se comunique al celular 3207175514 para que desde allí haga la solicitud.			
11. La señora Michelle pregunta: A la EDS Texaco se le respetarán los accesos y de ser así, cuándo serán intervenidos?			
Rta/ El Ingeniero Alejandro Castillo responde que sí se le garantizan los accesos. En las zonas en donde se tienen EDS es donde se necesita mayor área para poder tener la estación, los carriles de Transmilenio que son 2 para permitir el sobrepaso. En este punto en específico se tendría un separador en el costado oriental entre la calzada de Transmilenio y la mixta que sería el sitio en donde se colocarán los postes de alta tensión y los 3 carriles mixtos por sentido. Se tiene una necesidad especial de área en esa zona. La etapa en donde se estarían haciendo esos accesos sería más o menos a comienzos del próximo año en enero o febrero. Seguramente un mes antes se tendrá una reunión con la EDS.			
12. La señora Doris pregunta: Va a haber una reunión el jueves a las 11:00 am?			
Rta/ El Arquitecto Julio César Montoya informa que se está organizando una reunión en Facebook Live el jueves a las 6:00 p.m.			
La Profesional Social del Contratista, Andrea Ramírez, agradece la participación a la reunión y recuerda que a través de los diferentes canales de atención se tendrá contacto con la comunidad. Solicita que se diligencie la evaluación de la reunión con el fin de conocer la opinión de los participantes.			

FORMATO											
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD											
CÓDIGO		PROCESO				VERSIÓN					
FO-SC-14		GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA				2.0					
COMPROMISOS ADQUIRIDOS											
COMPROMISO				RESPONSABLE				FECHA DE CUMPLIMIENTO			
FIRMAS											
NOMBRE				ENTIDAD/CARGO				FIRMA			
ARQ. JULIO CÉSAR MONTOYA				COORDINADOR SOCIAL / IDU							
T.S. MARIA ALEXANDRA RODRIGUEZ OTERO				PROFESIONAL SOCIAL INTERVENTORÍA							
ING. ALEJANDRO CASTILLO				DIRECTOR DE PROYECTO / CONTRATISTA							
ING. ANNY ESPINOSA				ESPECIALISTA DE TRÁNSITO CONTRATISTA							
ING. ANDRÉS MONTOYA				RESIDENTE AMBIENTAL CONTRATISTA							
ING. MAGDA TORRES				COMPONENTE FORESTAL / CONTATISTA							
LAURA TAUTIVA				BIOLOGA / CONTRATISTA							
JACOBO HIDALGO				ANTROPÓLOGO /CONTRATISTA							
ING. ANGELA PATRICIA TORRES				RESIDENTE SST CONTRATISTA							
C.S. ANDREA RAMIREZ				PROFESIONAL SOCIAL / CONTRATISTA							
C.S. ADRIANA PARRA				COMUNICADORA SOCIAL / CONTRATISTA							
ELABORÓ				RESPONSABLE				APROBÓ			
NOMBRE	C.S.ADRIANA A. PARRA			C.S ANDREA RAMIREZ			ALEXANDRA RODRIGUEZ OTERO				
CARGO	COMUNICADORA SOCIAL			PROFESIONAL SOCIAL			PROFESIONAL SOCIAL DE INTERVENTORIA				
FIRMA											
ANEXOS:	SI	X	NO	TIPO ANEXO	DE	PLANILLA DE ASISTENCIA / REGISTRO FOTOGRÁFICO	CANTIDAD				