

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD-ZONA 2			
CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN	
-	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No. 002	HORA INICIO: 4:00 p.m. LUGAR: IED John F. Kennedy		Hojas: 33
FECHA: 11/04/2018	HORA DE FINALIZACIÓN: 7:20		Acta No.20
PROYECTO: Segunda jornada de consulta del Estudio de Impacto Ambiental y Social de la Primera Línea de Metro de Bogotá			
ORDEN DEL DÍA			
<p>Presentación de los asistentes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Así funcionará el Metro de Bogotá 2. Estudio de Impacto Ambiental y Social (Componente Ambiental) 3. Estudio de Impacto Ambiental y Social (Componente Social) 4. La participación como base del Metro de Bogotá 			
DESARROLLO DE LA REUNIÓN			
<p>PRESENTACIÓN ASISTENTES:</p> <p>Los representantes de cada una de las empresas se presentan:</p> <p>Empresa Metro: Carolina Caycedo Consortio Metro BOG: Jeimy Samaniego, María Alejandra Tirado y Leonardo García</p> <p>La moderadora de la reunión hace</p> <p>NOTA ACLARATORIA</p> <p>“De conformidad con lo establecido en la ley 996 de 2005 se deja constancia de haber preguntado a los organizadores y asistentes a esta reunión, sesión, jornada, visita, inauguración, si se encontraba presente algún candidato a la Presidencia y Vicepresidencia de la República, el Congreso de la República, Gobernaciones Departamentales, Asambleas Departamentales, Alcaldías y Concejos Municipales o Distrital, o voceros de éstos, frente a lo cual se respondió que no se había invitado a ninguna persona candidato o aspirante y los asistentes manifestaron no tener ninguna de estas condiciones.</p> <p>De otra parte, la empresa Metro de Bogotá S.A. deja expresa constancia de no haber invitado a ningún aspirante o candidato a esta reunión y de haber hecho lectura expresa del parágrafo del artículo 38 de la ley 996 de 2005.</p> <p>Así mismo que una vez terminada esa lectura reiteró a los asistentes que si hay alguien en esta condición debe retirarse de la reunión”.</p>			

OBJETIVO DE LA REUNIÓN

Realizar la segunda jornada de consulta del Estudio de Impacto Ambiental y Social de la Primera Línea de Metro de Bogotá y resolver las inquietudes de los asistentes.

Recibir aportes, sugerencias, complementaciones, recomendaciones de los ciudadanos para enriquecer, implementar e incorporar al Estudio de Impacto Ambiental y Social - EIAS

METODOLOGÍA DEL ENCUENTRO

- Bloque descripción técnica del Proyecto
 - Proyección video explicación del Proyecto
 - Explicación técnica relacionada con la descripción del proyecto
 - Espacio de inquietudes y aportes de los asistentes (15 minutos)
- Bloque descripción Estudio de Impacto Ambiental y Social (componente ambiental)
 - Proyección video aspectos ambientales
 - Presentación del alcance y resultados de los aspectos ambientales
 - Espacio de inquietudes y aportes de los asistentes(15 minutos)
- Bloque descripción Estudio de Impacto Ambiental y Social (componente social)
 - Proyección video aspectos y beneficios sociales
 - Presentación del alcance y resultados de los aspectos sociales
 - Espacio de inquietudes y aportes de los asistentes(15 minutos)

PARTICIPANTES

- Presentación de la Empresa Metro de Bogotá.
- Presentación del Consultor: Consorcio Metro BOG (SYSTRA e INGETEC): Encargados de realizar el estudio.

INGETEC: Empresa colombiana líder en consultoría en Colombia y Latinoamérica. Tiene más de 70 años de experiencia en consultoría y supervisión de proyectos de Ingeniería de gran complejidad en más de 25 países.

SYSTRA: Empresa Francesa, líder mundial en Ingeniería de Transporte Público. 1 de cada 2 metros en el mundo son construidos por esta empresa, al igual que el 65% de los metros automáticos en el mundo.

- Financiera de Desarrollo Nacional - FDN: Entidad contratante del Estudio.
- Presentación la interventoría: Consorcio METRO (SENER e Integral)

SENER: Firma española, seis décadas ejerciendo la ingeniería de consulta en el ámbito nacional e internacional con amplia experiencia en proyectos integrales de infraestructura y transporte.

INTEGRAL: Firma colombiana Experiencia en proyectos similares tales como el Metro de Medellín.

- El año pasado se desarrolló el Estudio, el estudio ya se cerró y es lo que vamos a presentar el día de hoy para hacer retroalimentación.

¿CÓMO SE ABORDÓ EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL?

El enfoque del Estudio ambiental.

- Términos de Referencia expedidos por la FDN: para escoger al consultor y los contenidos del Estudio.
- Aplicación de Estándares Internacionales: definidos por la Banca Multilateral, como salvaguardas ambientales y sociales
- Participación activa de la Banca Multilateral.
- Conocimiento del territorio en forma directa y a través de la información recopilada por las Entidades Distritales: Incluyen recorridos y reuniones para la información primaria, también con información secundaria que se ha consultado.

GESTIÓN INTERINSTITUCIONAL

Esta gestión se ha desarrollado tanto a nivel Distrital como Nacional, algunas de las entidades con la que se ha trabajado son las siguientes:

- Secretaría Distrital de Ambiente
- Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales
- Corporación Autónoma Regional
- Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático
- Jardín Botánico de Bogotá
- Instituto para la Economía Social
- Secretaría de la Mujer
- Secretaría de Integración Social
- Secretaría Distrital de Planeación
- Instituto de Desarrollo Urbano
- Ministerio de Cultura
- Instituto Distrital de patrimonio y Cultura
- ICANH Instituto Colombiano de Antropología e Historia

¿CÓMO PARTICIPARON LOS CIUDADANOS?

Esta no es la primera reunión, desde el año pasado se han adelantado un proceso de participación, en el marco de este se desarrollaron más de 90 reuniones con ciudadanos e instituciones.

¿Quiénes participaron?

- Población Área de Influencia Directa (aledaña al corredor)
- Gobiernos locales
- Entidades Distritales con injerencia en el territorio
- Organizaciones sociales

¿Qué trabajo se adelantó con las inquietudes y aportes de los ciudadanos?

- Construcción de línea base socio económica

- Retroalimentación a los Términos de Referencia
- Identificación y evaluación de impactos
- Construcción de medidas de manejo

Inquietudes de los ciudadanos y presentación aspectos relevantes de cada zona

Las preguntas realizadas por la comunidad en las diferentes reuniones fueron incorporadas en el Estudio que ustedes pueden consultar en la página de la Empresa Metro.

Algunas de las inquietudes de la comunidad están relacionadas con: Técnicos, Prediales, Ambientales y Sociales.

- Reasentamiento de población: ¿Cuántos? ¿Cómo? ¿Cuándo? ¿Dónde
- La falta de cultura ciudadana actual y sus implicaciones para el Proyecto ¿Qué hacer?
- Protección al patrimonio cultural
- Afectaciones a los comerciantes formales e informales
- Estructura Ecológica Principal
- Afectación a árboles existentes sobre el corredor
- Preocupación por la calidad del aire y trabajos nocturnos
- Aumento en los niveles de ruido, de vibraciones
- Interacción con el sistema TransMilenio y con otras modalidades de transporte
- ¿Qué pasará con la movilidad en la etapa de construcción?
- Cercanía de Patio taller con el río Bogotá
- Beneficios del proyecto en la solución integral de movilidad

Se presentan fotografías de las Seis zonas en las que se dividió el trazado para el Estudio y por medio de estas fotografías se presentan las características generales de cada zona.

Se presenta un video con las generalidades del Proyecto.

1. ASÍ FUNCIONARÁ EL METRO DE BOGOTÁ

El ingeniero Leonardo García hace la presentación de los temas que se abordarán en el segmento técnico:

- Características generales de la PLMB
- Plan de manejo de desvíos generales
- Perfiles viales y diseño geométrico sistema vial renovado
- Interferencia con redes de servicios e infraestructura
- Estructura viaducto
- Material rodante - férreo
- Estaciones
- Puesto de control
- Patios y talleres
- Diseño de Urbanismo y Paisajismo
- Programación de Obra

Características generales de la PLMB

El trazado: El Metro sale del Patio Taller ubicado en el predio El Corzo, discurrirá por el costado sur, Predio Gibraltar, Toma el separador la Av. Villavicencio, gira para tomar la Av. 1 de mayo por el separador (Cruza la Av. Boyacá, Av. 68 y Cra 50), gira al norte para tomar la NQS, después toma el separador de la calle 8, calle 1 y gira al norte para tomar el separador de la Av. Caracas hasta la calle 76.

- Metro sobre Viaducto (Totalmente elevado)
- Longitud: 20,8 km entre terminales - 23,96 km en total
- Patio Taller – Predio el corzo – Ramal Técnico
- 12 metros de altura (Desde el suelo hasta el tablero)
- El viaducto va por el separador de las vías principales, excepto en el tramo entre el patio taller y la Av. Cali, donde transcurre por el costado sur de la prolongación de la Av. Villavicencio.
- Primera Estación – Portal de las Américas.
- Última estación: Calle 76 y 500 metros más
- Cola de maniobras para que los trenes se puedan devolver
- 15 estaciones + ALO (prevista)
- Inter-distancia promedio entre estaciones: 1,4 km
- Circulación de trenes modo Automático
- Velocidad máxima de operación: 80 km/h
- Velocidad comercial ~ 43 km/h
- Intervalo de espera de 3 min en horas punta
- Tráfico máximo: 26 232 pas./hora-sentido en etapa 1
- Número total de Trenes = 23
- 20 en operación y 3 para necesidades adicionales.

PLMB Etapa 1 y futuras

Etapa 1: Portal de las Américas – Calle 72, ramal técnico hasta el patio taller y una cola de maniobras. 23,96 km de longitud; 15 estaciones en operación – estación prevista en la ALO.

Etapa 2: con extensión al norte de Calle 72 hasta Calle 127. 26,2 km de longitud; 4 estaciones adicionales, total de 19 estaciones.

Etapa 3: con extensión al norte de Calle 127 a Calle 170. Una posible extensión hacia sabana occidente – Mosquera, es igualmente considerada. ~35 km de longitud; 8 estaciones adicionales, total de 27 estaciones.

El viaducto va por todo el separador de las vías (Villavicencio, Av. 1 de Mayo, NQS, Calle 1, Calle 8 y Av. Caracas), esto repercute en que se genera una afectación a las vías, por lo cual estas se deben reconfigurar, para poder generar espacio público y un perfil vial renovado.

El viaducto tiene una estructura en tamaño y elevación muy similar al puente más alto de la calle 92.

Perfiles viales y diseño geométrico sistema vial renovado

- Gibraltar: Carriles mixtos y uno de servicio público, además de un amplio espacio público renovado, (Perfil 50 m de ancho)Villavicencio_ 50 mts de ancho
- Av. Villavicencio (entre la Av. Cali y Av. 1 de Mayo): 2 carriles mixtos, un carril para transporte

- público y ciclovía por debajo del viaducto.
- Av. 1 de Mayo: Un perfil más o menos homogéneo, conservando 2 carriles mixtos, un carril para transporte público, cicloruta por el separador, renovación del espacio público. (Perfil de 39 a 40 m, separador de 8 a 10 m)
 - NQS: Primera estación con Integración a TransMilenio, se mantienen dos carriles mixtos y carril de TransMilenio.
 - Calle 8 y calle 1: Un carril mixto y un carril de servicio público, cicloruta en el separador. (Perfil 29 a 30 m de ancho)
 - Av. Caracas- calle 1 a 26: Dos carriles mixtos y dos para TransMilenio, 37 m de ancho, espacio público (13,50 m) para arborización y mobiliario urbano.
 - Av. Caracas - Calle 26 a calle 76: El perfil cambia por ordenanza la ciudad, un separador amplio, dos carriles TransMilenio, un carril mixto compartido con bicicletas y espacio público que llega a 4,50 m, con inserción de espacio público mobiliario y arborización. La imagen presenta el perfil actual y el perfil propuesto.

Sobre la Av. Caracas se va a dar un mejoramiento de las estaciones de Transmilenio, todas se van a ampliar.

El sistema Metro será sistema eje del sistema del transporte. Adicional a ello será alimentado por el sistema SITP, taxis e intermunicipales.

- Incentiva el uso de bicicletas
- 10 de las 16 estaciones están conectadas con TransMilenio.
- La estación ALO está comunicada con el Metro por espacio publico

Interferencia con redes de servicios e infraestructura

Con el Proyecto se ha hecho una revisión de servicios públicos para detectar posibles interferencias con el proyecto, ya que este se va a realizar de manera lineal y mecanizada y una vez comience no se puede detener.

- 24 empresas de servicios públicos colaboraron para esta identificación
- Identificación de las redes de servicios públicos e infraestructura existente
- Identificación de las interferencias para luego detallar y proponer la solución de las interferencias críticas
- Diseño conceptual soluciones de las interferencias
- Afectación grande el puente de la 68, que será demolido y se volverá a construir.

Ejemplo: Una de las interferencias es el Puente de la Av. 68, la solución es demoler el puente actual y construir dos puentes nuevos y en el centro la estación del Metro, se habilita uno mientras se construye el otro.

La red de alta tensión que pasa por el Hospital de Kennedy también será trasladada.

Redes principales del acueducto y alcantarillado, y líneas de alta tensión serán trasladadas si tienen interferencia del Proyecto.

- La próxima semana la presentación completa será publicada en la página WEB

Estructura viaducto

Pilotes y dado de cimentación (40 a 70 metros de profundidad), pilas circulares y un capitel, sobre este descansa una gran viga en forma de U, este sistema fue diseñado y patentado por Systra.

Tablero en U: Por su forma ejerce una barrera al sonido, las aletas logran mitigar los sonidos porque lo encajonan

El Nivel del andén estará a 14 metros de altura, tiene unas puertas en cristal que son automáticas y que regulan el acceso y activan el sistema.

Las pasarelas tienen como función conectar los andenes con los módulos de acceso y en el caso de las estaciones con conexión a TransMilenio estas tendrán en nivel dos conexiones para entrar a la estación.

Montaje estándar mediante viga lanzadora

Proceso constructivo:

- Viga redonda
- Viga lanzadora gran U simple (doble vía) \approx 450 t longitud 110 m
- Dovelas llevadas al nivel del suelo sobre camiones o suministradas por encima del viaducto – se construirán en patio de dovelas.
- Las izan y las cosen sobre los pórticos o apoyos.
- Sistema mecanizado y una vez inicie no se puede parar.
- Se estandarizan los procesos de construcción.
- Apoyos cada 35 metros.

Se construirán las cimentaciones, pilas y capitales, después se montaran las dovelas en forma de U, que se elaboraran en un patio de dovelas y se transportaran hace el sitio de construcción para izarlas y coserlas.

Este sistema funciona en línea, de manera industrial y hace que en tiempo de construcción sea factible, no depende de factores externos.

Material rodante – Férreo

- 23 trenes en la primera etapa y 60 a 70 trenes para el 2.050
- Número de puertas por coche, por lado: 4
- Pasaje libre por puerta: 1,60 m
- Flujo de pasajeros por puerta: 40 pasajeros/ minuto
- Longitud total del tren (7 coches): 140 m
- Ancho del tren: 2,90 m
- Tipo: 1 nivel
- Intercirculación en todo el tren: Los pasajeros podrán circular por el tren porque hay puertas de comunicación.
- Norma de comodidad: 6 pasajeros/m²
- Capacidad por tren, respetando la norma de comodidad: 1.778 pasajeros
- Proporción de pasajeros sentados: 13,8%
- Velocidad máxima de servicio: 80 km/h⁴
- Masa estática (6pax/m²): 325 toneladas

- Masa rotacional: 8%
- Frenado de servicio: 1m/s^2

Estaciones

Son 16 estaciones en total.

Diseño funcional – Micro- simulaciones para saber cómo transitarían por la estación y macro para saber cómo transitarían por el sistema, para medir todos los efectos y cargas que se van a tener a lo largo de la operación:

Para los diseños se ha tenido en cuenta la demanda que ha sido proyectada al 2.050.

Metro funcionara como sistema troncal, el TransMilenio y otros sistemas de transporte funcionaran como sistemas de apoyo.

Diseño arquitectónico de las estaciones:

- Estación Simple: Zona de andenes y a los edificios laterales (Módulos de acceso), acceso por un costado lateral y zonas de intercambio.
- Estación Interconexión con TransMilenio: Grandes módulos de acceso, pasarelas superiores, módulos intermedios con conexión directa a la estación de TransMilenio.
- Estación Especial: En el mismo cuerpo de la estación están los andenes y las oficinas que se requieren para su funcionamiento. Por ejemplo, Av. 68 con tres conexiones, la estación responde a las necesidades del espacio público. Una estación mucho más robusta.

Las puertas fueron diseñadas teniendo en cuenta las características de los usuarios del transporte masivo. Las puertas son el primer sistema que hace que el sistema funcione automáticamente.

Estación de 1,40 m de ancho que corresponde al andén.

Apoyos más cercanos, la forma de U más ancho, con los andenes de abordaje, la cubierta y una serie pasarelas que conectaran los accesos con el andén.

Módulo de acceso – estación (andén)

El techo de cobertura de la estación es curvo tratando de simular la forma de los cerros orientales.

Puesto central de control

El PCC provee una capacidad de gestión centralizada de las operaciones del metro.

Las tareas principales:

- Optimizar en tiempo real la oferta de transporte en condición nominal o degradada
- Permitir operar cumpliendo con la seguridad de las personas y de los equipos
- Supervisar el estado de funcionamiento del sistema de transporte
- Asegurar la energización, ahorrando la energía
- Optimizar la utilización de todos los equipos de estación al servicio de los clientes
- Informar al cliente

- Permitir la comunicación en las estaciones y en los trenes entre el PCC y los pasajeros
- Ubicado en Calle 26.
- El tamaño es como el de una de las estaciones.
- Temas de seguridad: sistema de video, comunicación desde los vagones por teléfonos e intercomunicadores.

Patios y talleres

- Ubicado en el predio del Corzo (~32 Ha), cercano al río Bogotá y el canal Cundinamarca.
- Todo tipo de equipamiento para el mantenimiento de los trenes y todos los sistemas que se requieren en el Metro para que funcione.
- Puntos de apoyo para el PCC si se llega a requerir.
- Talleres, parqueaderos, zonas de mantenimiento y oficinas.
- Talleres dimensionados para flota de 2050 y Cochera dimensionada para flota de 2030 (extensión necesaria para 2050)
- Radio mínimo de 100 m, una vía de pruebas de ~900 m, vías sobre pilotes o embebidas en talleres
- 1 torno en foso, 1 cabina de pintura, 1 máquina de lavado
- Instalaciones para mantenimiento de infraestructuras
- Se realiza todo el mantenimiento que se requiera.

Plan de Manejo de desvíos generales

Después de hacer una modelación macro y micro, se encontraron al nivel de la ciudad una serie de vías que pueden servir como desvíos, estas vías están propuestas en sentido norte occidente. El tráfico presente sobre este corredor tendrá que desviarse, se hizo con base a macro (Toda la ciudad) y micro (dependiendo de la zona) modelos, con este se definieron unas vías alternas para los desvíos, estas se proyectan desde el Portal de las Américas hasta la calle 76. Una vez comiencen las obras, solo funcionará un carril para servicio público y el tráfico mixto será desviado hasta 300 a 500m, por vías alternas para volver a entrar al corredor.

Diseño de urbanismo y paisajismo

La mejora urbanística no solo se dará sobre el corredor, también si es necesario a 300 m alrededor de cada estación, esto depende de la zona y de la estación para estas mejoras de urbanismo.

1,50 metros de largo, módulos de acceso 15 m de largo, dependiendo a las estaciones, tienen andenes y terrazas, se sentirá que si se entra más a un centro comercial que a una estación.

En algunas estaciones se requiere la mejora del espacio público, en otras, iluminación y en otras, espacios comunales.

- Kennedy: La estación está ubicada al costado oriental del Hospital del Kennedy, a ambos costados de la Av.1 de Mayo y con una importante renovación del espacio público.
- Av. Boyacá: La estación es una manzana completa, se renovara todo el espacio público.
- Estación Av. 68: Se conecta con la nueva troncal TransMilenio 68.
- Estación NQS: Modulo central, la primera estación en la que se conecta Metro y TransMilenio.
- Estación Calle 26: Mejoramiento espacio público, una gran estación de conexión con Calle 26.
- Estación Calle 72: Conexión con la troncal de la séptima, en el que se implanta un semideprimido que conecta la Av. Caracas con la séptima.
- La Calle 72 funcionara como estación terminal, mientras se construye la Fase 2, después pasara como

estación de paso.

En las imágenes de la presentación se muestran temas de mobiliario, señalización e iluminación.

La inserción del Metro ha tenido en cuenta el estado actual y los proyectos contemplados a largo plazo.

El metro actuara como sistema matriz, eje del transporte y el TransMilenio pasa a ser un proveedor.

Cada estación va a generar mucho espacio público renovado.

Programación de obra:

La obra se dividirá en seis grandes subtramos, cada subtramo va a tener seis vigas lanzadoras que trabajaran paralelamente, para reducir el tiempo de ejecución. También depende de temas de tráfico, personas y otras características para la ejecución.

Los seis subtramos entran a ejecutarse al mismo tiempo, excepto los tramos 5 y 6 que entran a construirse 5 o 6 meses después.

Se inicia la obra con la cimentación, las pilas y los capiteles, se para mientras llega la viga lanzadora que va a montar las dovelas, las cose y las fija y sigue adelante montando en línea las dovelas. Este sistema mecanizado garantiza la efectividad en el tiempo.

1 Fase: Construcción, cimentación y pilas del viaducto en la zona central del corredor, se va a ocupar 18 m de los carriles existentes, se mantiene un carril para el transporte público. El tráfico mixto será desviado.

2 Fase: En esta fase se montan las dovelas, esas aéreas de intervención se reducen, durante esa etapa se hace el mantenimiento de la malla vial.

3 Fase: Ya hay un viaducto y se hace la restitución del espacio público, reconfiguración los carriles mixtos, de TransMilenio y espacio público.

- Se presenta un video

2. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL (COMPONENTE AMBIENTAL)

La ing. María Alejandra Tirado hace la presentación indicando que los módulos ambiental y social están divididos en la presentación, pero hacen parte de un solo Estudio.

El estudio se hizo algo más amplio de lo que usualmente se hace, se tomaron estándares internacionales y se incorporó agua, aire, ruido, vegetación, paisajismo – urbanismo e interdisciplinario.

- Gestión interinstitucional
- Cumplimiento de estándares internacionales
- Estudio de Impacto Ambiental y Social / Componente ambiental

Estudio de impacto ambiental y social

Se hace una caracterización de los tres medios, se identifican los impactos y se proponen unas medidas de manejo, estos capítulos siguen estándares nacionales e internacionales. Se hace un análisis de riesgos, como

por ejemplo de inundaciones en el patio taller.

El estudio se desarrolló con el cumplimiento de estándares internacionales y mediante la gestión: interinstitucional distrital y nacional. El enfoque ambiental se realizó sobre los temas de aire, agua, ruido, vegetación, paisajismo, urbanismo e interdisciplinario.

Se explica que es un estudio de impacto ambiental, se parte de la definición del proyecto, ubicación de las estaciones, patio taller y obras complementarias, posteriormente se delimita el área de influencia, todos los que están presentes hacen parte del área de influencia directa del proyecto, después de delimitarla se realiza una caracterización de la zona desde los tres medios abiótico: aire, agua, suelo, paisaje y desde el biótico la fauna y la flora y finalmente el socio económico, luego se identifican los impactos y se proponen las medidas de manejo a estas medidas de manejo se le formulan planes de seguimiento y monitoreo, este estudio contó con un análisis de riesgos acumulativos y un análisis de riesgos y amenazas.

Se incluyó el análisis de impactos acumulativos, en Bogotá se están planeando y desarrollando muchos proyectos nuevos y que al momento de la construcción del Metro de Bogotá pueden estar siendo ejecutados simultáneamente.

Para el análisis de los impactos acumulativos se utilizó la metodología del Banco mundial, se escogieron ruido, aire y movilidad. Se busca saber si el proyecto Metro con otros proyectos en planeación puede tener incidencia de acumulación o sinergia sobre la ciudad.

Los proyectos de TransMilenio Séptima, Cali y ALO tienen un efecto acumulativo bajo, pero se consideró que era necesario un estudio más detallado en este aspecto.

BENEFICIOS: no va a tener emisiones.

Área de Influencia

Se define como el área en la cual se manifiestan de manera objetiva y en lo posible cuantificable los impactos ambientales ocasionados por el Proyecto.

En el área de intervención: Comprende el corredor, las manzanas, las boca calles que se van a mejorar a lo largo de las estaciones y el patio taller,

AID (Área de influencia directa): es el área donde hay intervención y se van a generar los impactos.

AID social: los predios que están sobre el corredor y los barrios a los que pertenecen como unidad mínima de análisis.

AII (Área de influencia indirecta): La zona a donde se pueden llegar a irradiar los impactos y la unidad de análisis es la localidad a la que pertenecen los barrios.

Se hace la invitación para revisar el estudio que está colgado desde el 12 marzo en la web, el estudio tiene un alto contenido técnico y pueden utilizar los canales dispuestos para retroalimentar el estudio.

Estos son los temas de más interés: no quiere decir que sean solo estos, pero estos son los que la gente ha manifestado como los que más les preocupan.

En temas de ruido y aire se mira cuanto se están extendiendo estos impactos.

Comunidades de análisis tomamos las localidades, esos son los límites que se ven, pero los impactos no van a llegar hasta allá.

Estructura de la información

El estudio es muy grande, para esta presentación se tomaron en cuenta los temas que más han preocupado a la gente, traemos 5 temas:

Aire, ruido, vibraciones, paisaje y vegetación – estructura ecológica.

Temas claves:

- Condición actual del territorio (Sin proyecto)
- Impacto Pre construcción, construcción y operación
- Programas de Manejo Ambiental y Social

MEDIO ABIOTICO

Los factores abióticos son imprescindibles en los ecosistemas e influyen en los seres vivos como por ejemplo, el agua, aire, suelo, clima, vibraciones, entre otros.

Se identificaron, analizaron, modelaron y evaluaron 6 impactos en el medio abiótico

- Alteración de la calidad del suelo.
- Alteración del paisaje.
- Alteración de la calidad del aire.
- Modificación de los niveles de ruido ambiental.
- Niveles de vibraciones.
- Reducción de los gases efecto invernadero.

De estos impactos se va a hablar de 4 específicos.

Monitoreos ambientales

Se hizo monitoreo de aire, ruido y agua, con esos datos se hizo modelamiento, para poder entender lo que está pasando en Bogotá con el incremento del transporte público,

Calidad del aire: PM2.5, PM10, CO (monóxido de carbono), NO2(dióxido de nitrógeno), SO2 (dióxido de azufre)

Ruido: PM2.5, PM10, CO (monóxido de carbono), NO2(dióxido de nitrógeno), SO2 (dióxido de azufre)

Aguas superficiales: Parámetros químicos: Oxígeno disuelto, demanda química de oxígeno, demanda bioquímica de oxígeno, nitrógeno total, fósforo total, Aceites y grasas y tenso activos (SAAM).

Aguas subterráneas: Coliformes totales y fecales, aceites y grasas, hidrocarburos, pH, temperatura, conductividad eléctrica, sólidos disueltos, sólidos suspendidos totales.

Parámetros químicos:

Oxígeno disuelto, demanda química de oxígeno, demanda bioquímica de oxígeno, nitrógeno total, fósforo total, aceites y grasas y caudal.

1 Impacto: Alteración de la calidad del aire

Alteración de la calidad del aire: Se presenta por presencia de partículas en el aire como: material particulado PM10 y material particulado PM 2,5.

Se van a tratar tres temas: Material particulado 10 micras, Material particulado 2,5 micras y gases.

Material particulado 10 micras: El polvo que se acumula en cualquier lado, una arena muy fina, ese material está suspendido y cae rápidamente.

Material particulado 2,5 micras: es material particulado más fino asociado a la combustión, es más fino y este si puede viajar un poco más. (hollín, smoke)

Condición actual:

Para PM10 en la norma diaria, los mayores niveles se observan en la Boyacá, aunque no es constante y está por debajo de la norma. En la norma anual, la Boyacá está muy por encima de la norma, siendo crítico el estado actual.

En la zona 2, el PM 2,5 presenta algunos días mediciones que están por encima del nivel de prevención en las tres estaciones; mientras que en relación a la norma diaria están por de debajo. En la norma anual las estaciones Kennedy y Av. Boyacá tuvieron mediciones que superan la norma anual.

Fuentes de emisión atmosférica

Fase de pre-construcción y construcción

- Adecuación Patio Taller: Incluye descapote, remoción de suelos, excavación y cargue de camiones, descargue de camiones de material de nivelación, combustión interna equipos fuera de vías.
- Preparación, montaje y fundación de columnas: Incluye remoción de suelos, cargue de suelos, descargue de materiales (relleno, material granular y concretos), perforación, combustión interna equipos fuera de vías.
- Construcción de vías: Incluye remoción de suelos, actividades de construcción de vías, combustión interna equipos fuera de vías y transporte de material.
- Construcción de estaciones: Se refiere a la remoción de suelos, descargue de suelos (suelos, concreto), emisiones por tubo de escape equipos y maquinaria en vías.
- Tráfico rodado: Tránsito vehicular proyectado

Fase de operación

La Primera Línea del Metro de Bogotá no generará un gran impacto en la emisión de contaminantes al ser un medio de transporte eléctrico, adicionalmente durante la operación se reducirá el flujo vehicular proyectado en la Avenida Caracas.

Resultados de la Modelación:

Aportes resultantes de emisión atmosférica en los escenarios de Construcción y Operación

Se hizo el monitoreo en 18 estaciones durante 18 días. Los datos se dividieron en las seis zonas que presento al inicio, la información de los muestreos esta por zona, las diapositivas muestran fotografías de los muestreos,

Se presentan los resultados por zona las modelaciones de realizaron durante la etapa de construcción y de operación, la modelación incluye la condición actual y la proyección a 25 años, se observa una disminución en la etapa de construcción y de operación.

La modelación se hace a 25 años teniendo en cuenta el parque automotor de la ciudad en ese momento. A futuro el estudio se basa en los diseños y criterios de hoy, estos se reflejan en las licitaciones y estos se deben cumplir y puede haber mejoría. El contratista deberá actualizar modelos, de acuerdo a los rieles que utilicen, aceleraciones, tipo de frenado. El estándar no puede ser peor, que genere más. Después de estos diseños se actualice, mejore a lo modelado. Si sobrepasa la norma, incorporar otros materiales, entregar informes de cumplimiento ambiental.

Conclusiones: La concentración en la Av. Caracas es alta y su tendencia es mayor.

La Primera Línea del Metro de Bogotá no generará un gran impacto en la emisión de contaminantes al ser un medio de transporte eléctrico; adicionalmente durante la operación el Metro disminuirá el escenario actual porque se reducirá el flujo vehicular proyectado en la Av. Caracas y se movilizará un gran volumen de personas lo que también incidirá en la disminución de tráfico mixto.

Hay una guía de estricto cumplimiento que le da el norte al contratista y es la medida de manejo

No se sabe de dónde va estar ubicado el patio de dovelas, no se sabe de dónde se va a sacar el concreto el contratista, pero eso no quiere decir que no se tomen acciones para garantizar su adecuado manejo.

Este proyecto no requiere licencia ambiental, por estar en un ambiente urbano, pero sí requiere permisos, de vertimientos, emisiones, ante las respectivas entidades. Se entregaran estos informes a interventoría y a la empresa Metro.

Las medidas de manejo se realizan desde los diseños, controlando la fuente emisora. Hay medidas de control y manejo, que se cumplan con revisiones electromecánicas, en las volquetas, control, humectación, carpados, lavado a afueras.

Manejo de materiales en patio taller, humectación, velocidad de vehículos para evitar suspensión de material, cerramiento de frente de obra, también para proteger las rondas hídricas para proteger la estructura ecológica. Educación y capacitación a personal de obra.

Se menciona que en la zona de patio taller se va a realizar un relleno y se presentará paso de maquinaria, se adecua para dar manejo a las aguas por su cercanía con el río Bogotá.

Medida: Manejo de fuentes de emisiones atmosféricas: aire

- Condiciones generales. El contratista deberá refinar los detalles de construcción y tomará los diseños actuales y los actualizará, los términos de referencia registran las condiciones mínimas pero se debe adelantar los ajustes necesarios para su mejora. Durante la construcción se realizará un informe de cumplimiento ambiental.
- Control y riego áreas de manejo de materiales
- Mitigación de las emisiones de gases de fuentes móviles
- Capacitación y señalización
- Controles y mantenimiento de vehículos y maquinarias del proyecto
- Traslado de materiales de construcción y sobrantes

2 Impacto: Modificación de los niveles de ruido ambiental

Para este tema se adelantaron modelaciones, se realizaron monitoreos en 18 puntos a diferentes distancias, para modelar la condición actual, se modeló el corredor y no toda la ciudad, se muestra que existen varios puntos críticos como la Av. Caracas, durante la construcción se mantienen los puntos críticos y la tendencia es a aumentar los niveles de ruido, con el proyecto la tendencia mejora, existen puntos específicos como los sitios

donde el tren frena y arranca.

Se informa que el ruido esta zonificado en Bogotá, zonas residenciales, parques, hospitales, entre otras; en las zonas residenciales y de parques Bogotá se encuentra por encima de la norma, en la zona de hospitales la ciudad se encuentra por encima en un día hábil.

Los puntos donde se hicieron las mediciones son los sitios donde van a estar ubicadas las estaciones y además se hace una modelación a lo largo del corredor.

Fuentes de emisión de ruido

Fase de Pre construcción y Construcción:

Operación de la maquinaria específica del proyecto: Introducción y operación temporal de equipos y maquinaria de tipo buldóceres, retroexcavadoras, compactadoras, carro tanques, volquetas, cargadores, grúas, entre otros.

Tráfico Rodado: Tránsito vehicular proyectado

Fase de Operación:

Operación del Proyecto: Operación del sistema de transporte masivo eléctrico

Tráfico Rodado: Tránsito vehicular proyectado

Medida: Manejo de fuentes de emisiones atmosféricas: ruido

- Condiciones generales
- Controles y mantenimiento de vehículos y maquinarias del proyecto
- Manejo y control del ruido

Acciones:

- El contratista deberá actualizar la modelación de ruido y línea base acorde con los diseños de detalle.
- Identificar y estandarizar los sectores del área de influencia según los parámetros máximos permisibles de ruido ambiental.
- Realizar un Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA) cada mes.
- Evaluar la operación del metro (cruces, velocidad, movimientos imprevistos, mantenimiento del viaducto).
- Revisión de vehículos y maquinaria al inicio de su puesta en servicio de tal manera que se garantice su integridad y buen estado.
- Los vehículos deberán contar con silenciadores en perfecto estado.
- Realizar mantenimiento preventivo y correctivo a la maquinaria y equipos que contemple el engrase y cambio de piezas averiadas para impedir la generación de ruidos externos.
- Evaluar periódicamente el cambio de tecnología utilizada.
- Mantener una hoja de vida de los mantenimientos de todos los equipos y maquinarias.
- En los sitios con altos niveles de ruido el contratista deberá asegurar que no se superen los niveles de emisión estipulados por la Resolución 627 de 2006, y el personal que se encuentre dentro de la zona de influencia deberá portar con todos los elementos de protección personal auditiva.
- Las actividades de demolición, tránsito y descarga de material se restringirán al periodo diurno.
- Generar un informe técnico cada vez que realice una monitoreo de emisión de ruido y ruido ambiental.

Las medidas de Manejo para el tema de ruido con similares: El contratista de la etapa de operación deberá mejorar las medidas de manejo y actualizar el modelo.

Se presentará restricción en los horarios de trabajo, las modelaciones se realizaron como si todo se realizará al mismo tiempo, pero se tiene previsto que la obra se realice por tramos.

La dovela en forma de U recoge el ruido entre la rueda y el riel, hace que salga más allá de la dovela, la tolerancia entre los rieles y ruedas es importante.

Las dovelas: El canal donde va el riel en la parte de arriba tiene una pestaña, esto se adiciono para reducir el ruido, la fricción del riel contra las ruedas, el ruido también disminuye porque el riel está a un mismo nivel, la dovela encapsula el ruido, se prevé que esa emisión salga hacia arriba, las acciones de frenados y arranque son las que generan más ruido, peor la tecnología ha avanzado mucho y se propone aplicarla al Metro de Bogotá.

El movimiento de los vehículos y en específico los motores sería lo que más genera ruido en la etapa de construcción, el contratista debe hacer seguimiento.

3 Impacto: Modificación de los niveles de vibraciones

Es uno de los temas que más asusta a los vecinos del corredor, lo asocian con la afectación de los predios. Se hizo un monitoreo en varios horarios y sitios para mirar cómo se comportan los vibraciones. Hay unas vibraciones que son naturales de la ciudad, que generan miedo pero que no causan afectaciones en las edificaciones.

Se expone la metodología empleada para la mediciones de la condición actual sin Proyecto:

Se realizó un estudio detallado de las vibraciones, se establecieron 18 puntos de monitoreo, casi paralelos a los de ruido, se midieron vibraciones verticales y horizontales con equipos especializados que miden tres ejes a distancias cero en el andén y a 15 metros en del eje con el objetivo de medir, en el caso del paso de TransMilenio que ocurre. Se muestra la localización de las mediciones, se presentan los análisis mediante las gráficas y se observa que a medida que uno se aleja del corredor disminuye la vibración haciéndose más imperceptible.

No hay normas para las vibraciones en Colombia, pero se tomó la Alemana que es la más acertada.

El patio taller, no hay tráfico no hay nada por lo cual no se evidencian vibraciones.

Los puntos rojos en la figura que se presenta, son las mediciones del estudio, si se siente una vibración no quiere que se vaya a caer el edificio en el que estamos.

El Metro va a generar vibraciones pero la cimentación ayuda disipar la vibración hacia el suelo, se hunden.

No se prevé daños a estructuras durante la construcción, no hay pilotajes, son fundición in situ.

Manejo: Manejo de vibraciones

- Levantamiento de actas de vecindad para edificaciones que se encuentren a 15 m del eje de la PLMB
- Levantamiento de actas de vecindad en edificaciones clasificadas como de interés cultural en la ciudad de Bogotá
- Previo a las actividades de construcción se deberá realizar un registro fotográfico o fílmico del estado de

las edificaciones que pueden ser potencialmente afectadas.

- Cumplir con lo establecido en la Guía de Manejo Ambiental para el Sector de la Construcción.
- El mantenimiento de los equipos de construcción y equipos de transporte.
- Realizar monitoreos de emisión de vibraciones con el fin de dar cumplimiento a los requerimientos de la DIN 4150.

Gases efecto invernadero:

Durante la etapa constructiva no se puede hablar de una reducción de gases efecto invernadero, lo que se puede hablar es de un aporte mínimo; durante la operación (30 años) la reducción es importante, 8 millones, es lo que necesita la ciudad, este sistema eléctrico por eso puede reducir de forma significativa son las emisiones.

Medidas de Manejo

En total se formularon 15 medidas de manejo para el Medio Abiótico, las que están relacionadas con los impactos presentados, son:

- Manejo de residuos sólidos, domésticos, industriales y especiales
- Manejo de fuentes de emisiones atmosféricas y de ruido
- Manejo de Vibraciones
- Manejo para la reducción de gases efecto invernadero
- Manejo de materiales y equipos de construcción y patio taller

Pasivos ambientales: a lo largo del corredor hay talleres, estaciones de gasolina que pueden ser comprados para el Proyecto, el riesgo de encontrar residuos ahí es inminente, en el plan de manejo se plantea hacer un reconocimiento haga un reconocimiento y aplicar un procedimiento para sanear esa condición. Primero se maneja desde el tema predial y luego del contratista.

MEDIO BIÓTICO

Hace referencia a aquello que resulta característico de los organismos vivos o que mantiene un vínculo con ellos.

Impactos identificados: Se identificaron, analizaron y evaluaron 5 impactos en el medio biótico.

- Afectación de zonas verdes
- Afectación a la cobertura vegetal
- Afectación de fauna asociada a la cobertura vegetal
- Alteración de la estructura ecológica principal
- Afectación de especies endémicas, con veda o algún grado de amenaza

1 Impacto: Alteración de la cobertura vegetal Forestal

Manejo: Plan de manejo del arbolado; Se ha formulado un plan de paisajismo con unas especies determinadas que con los años se ha comprobado que son las más aptas. Estos árboles no van a incidir en la purificación del aire, porque no son especies nativas sino híbridos, por las condiciones ambientales, las especies nativas no son las más resistentes.

Ejemplo: Av. Las Américas: Las especies nativas desaparecieron.

Estos árboles no se siembran dónde quieren responden a unos patrones de urbanismo. Dentro del estudio se hizo un análisis de 7 unidades paisajísticas, con base a factores como el valor paisajístico del árbol, las condiciones del suelo, entre otros.

En la actualidad sobre el corredor fueron identificados 3.287 árboles, no todos se talan, se van a mantener los que más se puedan de estos, 1.548 se conservaran, 1.373 serán talados por condiciones fitosanitarias, 366 serán trasladados. Total 4.834 por compensación y porque se van a sembrar 2.920 individuos nuevos.

Especies recomendadas para siembra a lo largo de la PLMB:

- Liquidambar: 575
- Caucho Sabanero: 334
- Pino Romerón: 83
- Roble Andino: 209
- Roble Australiano: 473
- Eucalipto Pomarroso: 281
- Jazmín de la China: 551
- Falso Pimiento: 414

Se seleccionaron las 8 especies que van a estar sobre el corredor. Esta es una propuesta paisajística y la entidad que decide la compensación de los árboles a talar es la Secretaria de Ambiente.

Con el diseño paisajístico que tenemos en este momento estamos más allá de la compensación, en una relación de 2,1 árboles nuevos por cada árbol talado.

En la zona 2 se sembraran las siguientes especies :

- Roble Australiano: 1
- Eucalipto Pomarroso: 9
- Jazmín de la China: 64
- Falso Pimiento: 182

Estas especies son las identificadas como las más actas para cada zona, en algunas zonas no se pueden sembrar las mismas especies por los niveles de contaminación presentes en cada zona, para esta zona en total se van a sembrar 256 árboles.

2 Impacto: Intervención de la Estructura Ecológica Principal

La Estructura Ecológica Principal es una red de corredores ambientales localizados en el DISTRITO CAPITAL e integrados a la estructura ecológica regional, cuyos componentes básicos son: sistema de áreas protegidas, parques urbanos, corredores ecológicos y área de manejo especial del río Bogotá.

El Metro cruza los siguientes corredores ecológicos: Canal Cundinamarca, Canal Tintal II, Canal Río Seco, Canal Albina, Río Fucha o San Cristóbal, Canal Arzobispo y área de manejo especial del río Bogotá.

El proyecto no interviene como tal la estructura ecológica principal, los apoyos están por fuera de las rondas hídricas. Pero si se cuenta con medidas para protegerlas. En el caso del Río Bogotá la intervención directa es en la zampa del río.

Medida: Manejo de rondas hídricas y cuerpos de aguas superficiales

- Delimitación de las áreas de Estructura Ecológica Principal anexas.
- Aislamiento del cuerpo de agua mediante la instalación de mallas sintéticas.

- Definir áreas especiales para el almacenamiento de material.
- Mediciones de parámetros fisicoquímicos y bacteriológicos.
- Se debe efectuar una limpieza diaria del cuerpo de agua y de sus taludes, con el fin de evitar posibles obstrucciones de la misma por residuos que lleguen a esta.
- Prohibición del lavado de maquinaria y equipos en los cuerpos de agua.

Hay un humedal cercano, La Vaca pero no es afectado por el Proyecto directamente, pero si hay programa de delimitación y protección para que el contratista tenga claro que no se puede acercarse.

3 Impacto: Alteración al Paisaje

Pérdida de los elementos que dan valor al paisaje: Alteración de la vegetación, modificación de la infraestructura, pérdida de sentido de pertenencia por el lugar y pérdida del valor estético de la zona.

El paisaje va a cambiar, el paisaje de toda la ciudad va a cambiar, primero por la construcción del viaducto y porque va haber renovación urbana importante. El corredor va a tener más de 2.000 árboles nuevos. Muy de la mano de los estudios sociales, se recogió información de cómo valoran el paisaje los habitantes de las zonas aledañas al trazado.

Esta información se modela en cuanto a la percepción y la calidad visual del paisaje El Metro es un proyecto de renovación urbana, un cambio substancial de cómo se reconfigura el espacio público especialmente en las estaciones. Se hizo una modelación de cómo es concebido el paisaje hoy en día, basado en la percepción y es muy diferente como cada uno perciben el paisaje. Una serie de elementos se tomaron en cuenta en las modelaciones y se tuvieron en cuenta para la calificación.

Esta información indica que los bogotanos valoran mucho el verde, sobre todo en las zonas aledañas al Río Bogotá, esta percepción cambia a medida que nos acercamos al centro de la ciudad.

Se tuvieron en cuenta los BIC, que no va a ser afectados pero que pueden tener conexión con las zonas con intervenciones.

Paisaje en la Zona 2:

La calidad visual en esta zona, especialmente en las zonas aledañas al corredor, es baja debido especialmente a la falta de zonas verdes sobre el corredor. Las zonas verdes, separadores arborizados y parques tienen una alta valoración entre los ciudadanos.

Medida: Manejo de compensación por la afectación paisajística

- Renovación urbana del corredor que incluye mejoramiento del paisajismo, ampliación y adecuación de espacio público, mejora de estaciones actuales de TransMilenio, aporte en la seguridad del corredor mediante pasos iluminados y mobiliario urbano
- Integración de los componentes del paisaje como lo natural y urbano
- Diseño arquitectónico con elementos de sostenibilidad

Una observación que nos hicieron en una reunión es cuál es mi paisaje desde el Metro, voy a ver la ropa colgada en las azoteas. La respuesta es que muchos de los árboles nuevos tienen alturas cercanas a los 15 metros y van a generar un paisaje más agradable, pero no se puede evitar que la gente cuelgue ropa en las viviendas a lo largo del trazado.

Medidas de Manejo Medio Biótico:

- Manejo y remoción de cobertura vegetal
- Manejo de árboles
- Manejo de compensación por afectación paisajística.
- Manejo de fauna terrestre urbana

3. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL (COMPONENTE SOCIAL)

El estudio ambiental tiene dos componentes ambiental y social. Desde el componente social se abordaron:

- Gestión social con comunidad
- Gestión Interinstitucional
- Componente social: caracterización socioeconómica

El Estudio tiene un enfoque de derechos, incluyente, sustentabilidad, corresponsabilidad, de género, diferencial e interdisciplinario.

Insumos: Términos de referencia de la DNP y cumplimiento de estándares internacionales porque este estudio se va a construir con financiamiento internacional.

Se incluyeron temas adicionales que no hacen parte de los términos de referencia como por ejemplo el tema de género, ocupantes del espacio público.

La banca hace especial énfasis en temas, como :

- Reasentamiento: El tema de reasentamiento tiene unos estándares adicionales a lo que se contempla usualmente.
- Género e inclusión: Incluir las realidades de discapacidad, población LGTBI, para fortalecer el componente social.

En el estudio realizamos una caracterización de un corredor que es muy diverso, esto genera un entendimiento del corredor desde sus particularidades sociales.

Temas que se caracterizaron:

- Demográfico: Edad, Sexo, dinámica poblacional
- Servicios públicos y sociales: Instituciones educativas, de salud, parques y vías
- Aspectos culturales e históricos:
- Económico: Polos de desarrollo y Mercado laboral
- Organización social y presencia institucional: JAC, Organizaciones, programas y proyectos
- Tendencias de desarrollo: Integración con el ordenamiento territorial de la ciudad
- Aspectos arqueológicos: Diagnóstico y trámites ante el ICAHN

Caracterización de la zona 2:

- Amplia oferta de instituciones educativas y de salud.
- Vendedores informales en la zona del Hospital de Kennedy.
- Zona de alto impacto en el sector de los bares de la Av. 1 de mayo.

- Zona industrial en el Barrio Carvajal.
- Zona comercial de motos en la Av. 1 de mayo y de servicios de salud en los alrededores del Hospital de Kennedy.

Impactos identificados

Se identificaron, analizaron y evaluaron 12 impactos en el medio socio económico:

- Generación de expectativas y conflictos
- Cambio en la participación ciudadana para la construcción de vida urbana
- Reconfiguración de la red interinstitucional para la construcción de vida urbana alrededor de la primera línea de metro
- Alteración a la movilidad peatonal y vehicular
- Afectación a la infraestructura pública y social
- Generación temporal de empleo
- Cambio en la dinámica económica del comercio formal
- Cambio en la dinámica económica del comercio informal
- Cambio en la dinámica de ocupación y el valor del suelo
- Renovación cultural y urbana
- Afectación al patrimonio cultural
- Traslado involuntario de población durante la etapa de construcción

1) Impacto Generación de expectativas y conflictos: Todas lo relacionado con la generación

Medida: Programa de información y participación de los grupos de interés

“Hablemos de metro Bogotá” reuniones de información y participación: Tener un programa de información y comunicación robusta para que desde diferentes canales se de una información veraz y acertada.

Actividades: Sistema de información inclusivo y con enfoque diferencial y programa de información: “Metro Comunica” y Hablemos del Metro de Bogotá

“Metro Escucha”: formulación e implementación de un sistema de atención al ciudadano

“Metro Resuelve” : Sistema de atención y respuesta de PQRS

“Metro Cumple”: Reporte a la ciudadanía de la gestión y avances

“Metro de Bogotá es Cultura” - Construyendo Ciudadanía: Un tema transversal el tema de cultura ciudadana, este es un Proyecto integral que transformara a la ciudad.

2) Impacto Cambio en la participación ciudadana para la construcción de vida urbana

Medida: Programa de fortalecimiento ciudadano para la construcción de vida urbana de la primera línea de Metro de Bogotá

- Fortalecimiento veeduría y comités ciudadanos: Fortalecimiento de las organizaciones comunitarias y sociales y ambientales
- Proyecto de fortalecimiento ciudadano

- Diagnóstico comunitario desarrollado
- Identificación y vinculación de red comunitarias, actores y organizaciones ciudadanas al proyecto de fortalecimiento.
- Generación de nuevas organizaciones sociales por medio del proyecto de fortalecimiento "Colectivo Metro" (participación de la ciudadanía e instituciones)

3) Impacto Reconfiguración de la red interinstitucional para la construcción de vida urbana alrededor de la primera línea de metro

Medida: Programa de articulación interinstitucional para la construcción de vida urbana de la primera línea de Metro de Bogotá (Se necesite la participación activa del Distrito y en temas puntuales como habitante de calle e y vendedores ambulantes)

- Conformación de un mesa interinstitucional a nivel Distrital y local.
- Potencializar la Cultura Metro por medio de las organizaciones sociales que hacen parte del proyecto "Colectivo Metro".
- Generación de convenios interinstitucionales para Construcción de visión conjunta para la cultura Metro

4) Impacto: Alteración a la movilidad peatonal y vehicular (Este impacto está relacionado cambio del perfil vial de la Av. Caracas, sensibilización e información para que todos nos adecuamos)

Medida: Programa de cultura de movilidad sostenible

- Campaña de seguridad vial
- Acciones articuladas para la promoción de la cultura de movilidad sostenible: Busca promover una cultura de movilidad desde etapas tempranas del Proyecto.
- Implementación de estrategias pedagógicas con diferentes grupos poblacionales.
- Habilitación de corredores seguros: Las gente le teme a los cerramientos con polisombra porque da la sensación de inseguridad, se proponen zonas con señalización, iluminación y seguridad.
- Coordinación para accesos a predios en etapa de construcción.
- Preparación, educación y sensibilización por el cambio del perfil vial de la Avenida Caracas.

Medida: Plan de Manejo de Tránsito

Buscar garantizar el acceso a predios y garajes, también en zonas comerciales busca garantizar el acceso de los clientes.

- Manejo y desvíos de tránsito vehicular
- Manejo y circulación de vehículos de carga
- Manejo de señalización existente durante la intervención
- Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra

5) Impacto: Afectación a la infraestructura y daños a terceros

Medida: Programa de atención a la infraestructura y daños a terceros

Proyecto de afectación a bienes inmuebles o infraestructura pública o privada

- Levantamiento de actas de vecindad: Para comprobar como estaba la infraestructura antes de que la obra comience, esto como evidencia de la responsabilidad civil en caso de que se generen

afectaciones a la infraestructura.

- Proyecto de atención para daños de bienes a terceros
- Proyecto de acompañamiento en el control de vibraciones: Los resultados se publicaran periódicamente y están relacionadas con "Metro cumple".

6) Impacto: Generación temporal de empleo

Medida: Programa de inclusión socio laboral

La mano de obra priorizada proviene del AID, sabemos que en las Localidades de Kennedy y Bosa hay población vulnerable con necesidad de vinculación laboral, se extiende a la población del AII y finalmente a la población que está cubierta por los diferentes programas de inclusión social del Distrito, como habitante de calle y población LGTBI, entre otros.

- Articulación con el servicio público de empleo
- Contar con una política de vinculación laboral desde una perspectiva de inclusión social y productiva.
- Consolidación de nodos y redes de apoyo laboral entre la población objeto, como: muebleros, mecánicos, comerciantes de compra venta, etc.
-

Medida: Programa de manejo para el influjo laboral y violencia en razón de género

Este programa está dirigido a prevenir la violencia en razón de género ya que las mujeres son más vulnerables en el transporte público, también busca generar Cero tolerancia a las agresiones en el sistema y garantizar el acceso al transporte masivo.

Esta medida fomenta relaciones sociales apropiadas y respetuosas para los grupos poblacionales que generalmente son vulnerados por su condición.

- Protocolo y plan de trabajo específico a su área de intervención en razón a las mujeres y personas LGTBI.
- Medidas a implementar para abordar el riesgo de violencia de género.
- Conformar un comité zonal específico de mujeres y/o población LGTBI, para evaluar los efectos de la afluencia de personal y generar las respectivas medidas de manejo y mitigación.

7) Impacto: Cambio en la dinámica económica del comercio formal

Medida: Programa de sostenibilidad económica- comercio formal

Se han realizado reuniones con el sector de comerciantes y se han planteado estrategias para afrontar los impactos generados por la obra. Hay que ser claro que NO hay compensaciones económicas, se propone un programa enfocado en el acompañamiento al sector y capacitaciones. Se la exención tributaria está en estudio.

- Plan de capacitación y gestionar el acceso de los comerciantes a líneas de crédito
- Diseñar una estrategia (concertada y acordada con los comerciantes) para garantizar el flujo de clientes durante la etapa constructiva
- Establecer, desarrollar, apoyar e implementar estrategias publicitarias para la promoción de los negocios durante la fase de construcción.
- Estudiar y gestionar mecanismos que le permita a los comercios formales la exención de impuestos locales y/o nacionales durante la etapa de construcción de la PLMB.
- Diseñar una estrategia para garantizar el cargue y descargue de mercancías en los comercios respectivos durante la etapa de construcción.

- Diseñar y apoyar ferias o eventos colectivos de comercialización durante la etapa de obras.

8) Impacto: Cambio en la dinámica económica del comercio informal

Medida: Programa de sostenibilidad económica para ocupantes del espacio público.

Esta medida está relacionada con una exigencia muy puntual de la Banca Multilateral y es que se va a hacer con los vendedores ambulantes durante la construcción y operación. Este programa se basa en un convenio con el IPES y las líneas que implementan en sus programas.

- Generación e impulso de alternativas y estrategias dirigidas hacia los comerciantes informales, que fomenten la generación de un ingreso, la equidad de género, la inclusión productiva, las buenas prácticas comerciales y de manufactura, y la transición hacia la formalidad.
- Realizar monitoreo periódico y sistemático de las dinámicas de las actividades del comercio informal.
- Identificar en los territorios, oportunidades en los circuitos de la economía popular
- Diseñar alternativas de financiamiento en condiciones que faciliten los emprendimientos y fortalecimientos empresariales de dichas unidades productivas.
- Búsqueda de alianzas estratégicas.
- Fortalecer las organizaciones gremiales representativas de la economía popular.
- Fortalecer las competencias generales y específicas
- Identificar posibilidades de inserción al mercado laboral formal.
- Trasladar organizada y planeada a los ocupantes del espacio público, a lugares adecuados

9) Impacto: Cambio en la dinámica de ocupación y el valor del suelo

Medida: Programa de Observatorio de ocupación y valor del suelo

Busca establecer los cambios en la dinámica de la ocupación del suelo, la desvalorización o valorización de los predios por el Proyecto.

- Proyecto de monitoreo a los patrones de ocupación de la propiedad urbana, de los costos de la renta y la valorización predial

10) Impacto: Renovación cultural y urbana

Medida: Programa para la construcción de tejido urbano de la primera línea de Metro de Bogotá

Este es un proyecto que renovará la ciudad, no es solo un viaducto, es una apuesta importante por generar una nueva cultura alrededor del Metro.

- Construcción de la Política de Cultura Metro de Bogotá
- Capacitación al personal vinculado al proyecto acerca de la política de Cultura Metro de Bogotá
- Implementación, adopción y apropiación de la Cultura Metro de Bogotá en la etapa de construcción y operación

11) Impacto: Afectación al Patrimonio cultural: Este impacto está relacionado con el traslado del monumento a los Héroes (Bolívar ecuestre)

Medida: Programa de manejo para la protección del Patrimonio Cultural

Este programa está relacionado con la protección de todos los bienes de interés cultural (BIC) ubicados a lo

largo del corredor, como la zona de Hospitales y los barrios de conservación ubicados sobre la Av. Caracas como el barrio Armenia, Teusaquillo, entre otros.

Esta ficha está siendo revisada y orientada por quien sabe en esta ciudad de este tema el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural-IDPC.

- Protección de los Inmuebles de Interés Cultural de los ámbitos Nacional y Distrital
- Protección de los sectores de interés cultural
- Protección de bienes muebles en espacio público
- Planes Especiales de Manejo y Protección – PEMP
- Plan de Manejo Arqueológico.

Medida: Programa de Manejo para el Monumento a los Héroes

El traslado está a cargo de la Empresa Metro y del IPC, ellos están evaluando varias opciones para el traslado.

- Estudios previos
- Planeación del proyecto
- Estudios y Diseños
- Aprobación del Proyecto de Intervención
- Ejecución del Nuevo Edificio
- Traslado del Bolívar Ecuestre

12) Impacto: Traslado involuntario de población durante la etapa de construcción

Medida: Plan de reasentamiento: (Acompañamiento y asesoría a la población motivo de reasentamiento. Para mitigar el impacto generado por el traslado involuntario de las personas que residen o hacen uso de los predios requeridos para la construcción del Metro.

Las Unidades sociales, familiares y comerciantes que serán trasladadas para

Inicialmente se hizo un convenio con el IDU para la adquisición de los predios que hacen parte del primer grupo de predios que son lo que están afectados por el viaducto.

Los otros predios afectados por estaciones y renovación urbana serán adquiridos directamente por la Empresa Metro y hay plan de reasentamiento para este proceso.

4. LA PARTICIPACIÓN COMO BASE DEL METRO DE BOGOTÁ

Aquí no se terceriza la información, toda la información la maneja directamente la Empresa Metro.

Primer momento de consulta y participación social

- Reuniones de inicio: Ciudadanía vecina al trazado de las Zonas 1, 2,3,4,5, y 6
- Reunión universidades y organizaciones ambientales
- Reunión de avance: Taller de impactos y Socialización del Plan de reasentamiento
- Reuniones de finalización
- Reuniones extraordinarias

Segundo momento de participación Consulta y complementación EIAS

- Socialización del proceso de adquisición predial y reasentamiento dirigido a propietarios, residentes y usuarios de predios afectados
- Socialización divulgación EIAS: Se realizó con Academia, ONG, Comerciantes, Gremios y ciudadanos vecinos de las seis zonas en las que subdividió el trazado.

CONCLUSIONES

- La Primera Línea del Metro de Bogotá es un proyecto ambientalmente viable y que genera beneficios sociales.
- La totalidad de los impactos identificados en el Estudio de Impacto Ambiental y Social – EIAS cuentan con su medida de manejo adecuada y suficiente.
- El EIAS se construyó de manera participativa.
- El EIAS se construyó de manera articulada con las Entidades Distritales que tienen injerencia en el territorio.
- La PLMB aportará en la consolidación de una Bogotá sostenible, mejorando la movilidad, aportando en la renovación urbana y ofreciendo un sistema eléctrico.

METRO RESUELVE

Se cuenta con un sistema de atención y resolución de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias, los canales habilitados corresponden a:

www.metrodebogota.gov.co
@MetroBogota
Teléfono: 5553333
metrobogota@alcaldiabogota.gov.co

INQUIETUDES DE LA COMUNIDAD

Componente Técnico

Pregunta: En la diapositiva de la calle 42 no me son claros los sentidos, norte, sur, oriente occidente, como para tener más clara la información.

R/ El Ing. Leonardo García explica sobre la imagen la ubicación de la estación.

Pregunta: ¿La línea azul demarca la zona que van a intervenir?

R/ No, la línea azul demarca la zona de mayor intervención en términos urbanísticos. Zona de intervención estaciones 500 metros a la redonda si la zona lo requiere.

Pregunta: Estación calle 42, ¿van a tomar parte de la manzana o toda la manzana?

R/ Los predios al costado izquierdo de la estación no van a ser adquiridos. Se van a adquirir hasta dónde va la línea azul, a partir del predio que está después del audiofarma, excepto el de la esquina porque es el área que se requiere para el giro del Metro. El resto de la manzana queda completa.

Pregunta: ¿Los apartamentos al frente del parque de palenque, al frente de Santa Marta de Pastrana, los van a adquirir?

R/ Los apartamentos al costado occidental, Esos se van a adquirir esos

Pregunta: ¿El parque que está en este momento lo dejan intacto?

R/ Les voy a resumir en una respuesta, 1) lo que está dentro de la línea azul, tiene una correspondencia con la estructura predial hoy, esos predios se van a comprar lo que está dentro de la línea azul. Escuchen un momento porque no quiero que la reunión se enfoque en el tema predial. Tuvimos una serie de reuniones entre el 5 a 10 marzo a donde invitamos a los propietarios de todos los predios que vamos a adquirir, enviamos cartas y volantes. E iniciamos el primer contacto con ellos, algunos fueron con sus arrendatarios para revisar el tema predial.

La reunión de hoy no es para el tema predial. Una vez terminemos estas jornadas de socialización del estudio, vamos a comenzar unas jornadas de trabajo con propietarios, residentes o comerciantes que ocupan los predios que vamos a adquirir, los vamos a volver a llamar para revisar con detenimiento el tema predial y el tema de reasentamiento. En las jornadas que siguen vamos a hablar de todos los detalles prediales, pero les pido que nos concentremos en el tema del EIAS y técnicos.

Pregunta: Es importante determinar los sitios que van a ser afectados por el proyecto. ¿Entonces el parque de Palenque no va a ser afectado?

R/ No va a ser afectado. Estén atentos a la convocatoria, en marzo se llenaron todos los espacios. Pero lo más importante es que para las siguientes reuniones todos hayan estudiado la política de reasentamiento de la empresa, la van a encontrar en la página web de la empresa. Es necesario que la estudien.

Pregunta: Ustedes tienen un diseño o algo que podamos ver los de la localidad, es para saber dónde van a quedar las estaciones, como para saber, a mí no me afecta en el tema de venta, pero me afecta porque estoy cerca de la estación.

R/ La información está en la página web de Metro, allí están todos los productos que se hicieron y entre esos está uno de estaciones, la información la va a encontrar al mismo nivel de esta, es decir, están enmarcados la ubicación de la estación como la estamos viendo en la presentación en términos de manzanas. Y si por algún motivo no la puede consultar, se puede dirigir a la Empresa Metro para que le den a conocer la información.

Pregunta Crispiano Jaime: ¿Qué otras valorizaciones o valores tenemos que prepararnos para este proyecto?

R/ El proyecto está completamente financiado, es dinero de la Nación – Gobierno Nacional en un 70% y el Distrito en un 30%. En ese orden no hay valorización como en otros proyectos de infraestructura de la ciudad, no se requiere el cobro de valorización.

Pregunta: Esto está muy bonito, todos los planos y todo, pero esto es algo a largo plazo, yo creo que todos aquí estamos interesados en el trazado exactamente del Metro, si nos traen un plano para ver el trazado, las

curvas y las casas que van a ser afectadas. Pero en este momento no sabemos que casas van a estar afectadas.

R/ La primera diapositiva que mostro el ingeniero es el trazado, ese es el trazado de la línea Metro.

Pregunta: Sería que nos mostraran un mapa con el trazado y los predios.

R/ Ese es el ejercicio que hacemos en la mesa de trabajo con propietarios, inquilinos, poseedores, comerciantes, tenedores de los inmuebles que vamos a afectar. El propósito de la reunión de hoy es socializarles el Estudio de impacto ambiental y social, donde uno de los temas es la afectación predial y ni siquiera hemos llegado a ese punto. Es conocer los efectos - impactos que el proyecto genera en las zonas que se van a intervenir con el Proyecto.

Pregunta: En la estación Kennedy, el ingeniero nos dijo que van a quedar unos edificios con todos los servicios, yo quiero saber qué va a quedar detrás de la estación al costado norte, si yo voy a quedar al frente de la estación, ¿cómo va a ser la parte ambiental y de seguridad?

R/ Interesante pregunta, la estación es un edificio con 4 fachadas y con espacio público de todo tipo, a nivel de la calle debe tener un desarrollo comercial de todo tipo. En el video se va a mirar vamos a poder apreciar cómo queda la estación Kennedy porque es el ejemplo que se toma.

Intervención: No sé si el tema este contemplado, cuando el proyecto arranque el tráfico se va a volver un monstruo, el SITP es una locura y es un mal servicio, no tiene orden. Si ese sistema está como está hoy, cómo será cuando comience el caos.

R/ Usted parte de una justificación que todos hemos sufrido, en la fase de construcción siempre se garantiza un corredor para transporte público, pero solo uno, reconocemos que es un impacto en la movilidad, es responsabilidad, del proyecto, del contratista y de la Empresa Metro supervisar la implementación de planes de manejo de tráfico. Los planes son previamente formulados por constructor y abalado por la Secretaría de Movilidad. Por norma debemos formular un Plan de Manejo de Tránsito que la Secretaría Movilidad monitorea en cada fase de construcción, para garantizar la movilidad.

Componente Ambiental

Pregunta: ¿En qué zonas se van a plantar los árboles nuevos?

R/ Van por todo el andén, van a estar ubicados cada 10 m, esa es la propuesta que se tiene, en las zonas de estación van a sembrarse muchos más árboles, pero va a ser por todo el corredor.

Pregunta: En cuanto a la vibración usted dijo que 15 o 30 metros, yo sé que de pronto es de la parte técnica, las excavaciones o cómo van a meter esas columnas, con qué equipo las van a hacer, de tornillo que es con concreto o con golpe, porque de acuerdo a eso las casas van a sufrir afectaciones.

R/ La construcción es con pilotes pre excavado, de tal forma que no hay afectación. Es con tornillo, la construcción es pre excavado con tornillo y con fundido en el sitio, eso no genera golpe, no genera vibración, la vibración es mucho menor.

Pregunta: Respecto al a aire, ese estudio que tiene ustedes hace cuándo lo hicieron porque estamos en alerta amarilla de casi toda la ciudad en cuanto al aire, si no estamos haciendo construcciones grandes, que va a pasar en Kennedy si ya estamos al tope. ¿Qué política tiene para mitigar el impacto? ¿Qué están haciendo ustedes y el Ministerio de Salud por la comunidad de Kennedy?

R/ El monitoreo se realizó en agosto del año pasado. La calidad de aire que presentamos actualmente está asociada al tráfico de los vehículos que transitan por el sector, cuando entre en operación el Metro va a mover dos mil personas por tren, además el Metro es eléctrico y no va a haber emisión de gases, cuando se reduzca la cantidad de buses y carros que pasen por el sector. Durante la construcción se aplica una medida de control de la maquinaria que se va a tener, como tal el proyecto no puede mejorar la calidad del aire porque todavía no ha entrado en operación el Metro. Si se llega a incrementar que sea lo menos posible para no afectar la calidad de aire. Una medida que puede mitigar la calidad de aire, es que durante la construcción solo va a funcionar un carril, lo que significa una disminución del tráfico.

Pregunta: ¿Quisiera saber si el Distrito tiene un inventario de las viviendas que están por el corredor por donde va el Metro y si tienen registrado el estado de las viviendas por si aparecen fallas posteriores que afecten las viviendas y si el Distrito se compromete a compensar esas estructuras que se afecten por el Proyecto?

R/ Esa pregunta va a ser resuelta en el módulo tres, cuando se expliquen las medidas de manejo.

Pregunta: Muchas zonas de Kennedy son humedales o fueron humedales, ¿esto no retrasa o complica las obras?

R/ El Proyecto no cruza humedales, no hay afectación directa a humedales. Complementación desde la parte técnica: Si el humedal estuviera virgen sería un sobre esfuerzo para ejecutarlo. Ciertos sectores fueron humedales, pero han sido afectados porque hay construcciones, entonces esos remanentes de agua han migrado, para efectos de construcción no los tenemos cerca. La Av. Primero de mayo lleva seis o siete décadas construida y esta sobre consolidada.

Pregunta: ¿Cómo van a manejar la red de agua Casablanca que va por la Av. Primero de Mayo?

R/ En la explicación de la parte técnica explique el tema de redes. Todas las redes identificadas que van a ser afectadas por el proyecto, se surtirá un proceso de traslado, un programa que el proyecto Metro viene adelantando que se llama TAR (Traslado anticipado de redes), para aquellas redes principales, matrices y algunas secundarias que serán movidas antes de comenzar las obras del Metro.

Por la Av. Boyacá va la Tibito Casablanca, esta tubería es muy importante porque surte a más de tres millones de habitantes, se hará una obra de desvío de una manija, en poco tiempo el acueducto estará haciendo esa obra, porque justamente está en el separado de la Boyacá y a la Primero de Mayo. Así mismo, a lo largo de la Av. Primero de mayo, la red de alta tensión será desplazada, por la Av. Villavicencio también habrá obras, porque hay redes principales del acueducto por el separador y por ese lado va el viaducto.

Componente social

Pregunta: ¿Qué nos hace pensar que este proyecto va? Yo pensaría que la decisión es política y económica; la financiación esta, 7% - 30%, tenemos un presidente que hoy en día ya quedo mal con un cheque y dentro de 45 días vamos a tener un nuevo presidente. Por qué el interés de la gente de hablar del tema predial, ustedes han

hecho un trabajo importante, pero yo creería el impacto ambiental y social es posterior, le quedara a los que no van a vender. ¿Hay diseños definitivos y dónde los puedo consultar? ¿Para cuándo está programado adjudicar la obra del Metro?

R/ El Metro se va a hacer, es un hecho. Los cronogramas de obras mayores y menores tendrán los ajustes normales de obra cuando se cuente con el constructor seleccionado. Los recursos están girados, no estamos esperando que lleguen. Los recursos de la Nación ya están concretos y se aprobaron las vigencias futuras, son recursos que se van a ejecutar en los siguientes 30 años. La financiación, tenemos que adelantar esos recursos que se van a girar en los próximos 30 años a hoy, para iniciar la selección del constructor, por esos estamos cerrando a mitad de año los créditos con la Banca multilateral. El metro no tiene reversa.

Respuesta técnica: Este es un símil de la obra, antes con los otros proyectos teníamos un tríptico y una cotización, ahora tenemos una promesa de compraventa firmada y un proyecto que ya se está ejecutando. Hace unas semanas se publicó en la página de la Empresa Metro los pre pliegos y la declaración de intenciones. Si quieres saber más del Metro no buscaría en medios normales, sino que buscaría en la página de la empresa Metro. El proceso ya comenzó con la licitación, seguirá el diseño de detalle y la construcción. Las obras indirectas, como traslado redes, construcción del puente de la 68, adecuación patio taller se iniciaran en el segundo semestre de este año. Ya hay diseños definitivos y los puede descargar de la página del Metro o directamente en la oficina del Metro los puede solicitar, la información que se puede presentar porque hay información que hace parte del proceso licitatorio.

Pregunta: ¿Qué pasara con la Av. 1 de Mayo, de la 80 al Tintal?

R/ La respuesta se la debe dar el IDU. Viene la obra de la Avenida Tintal -Villa Alsacia que va a conectar el corredor, con esas obras posiblemente se complementara la Av. 1 de Mayo. Es un proyecto IDU.

Pregunta: El proyecto va a generar una afectación social para los que venden y para los que quedan; hay un acompañamiento para los que se van, pero hay algún proyecto con los que nos quedamos, porque que con este tipo de proyectos hay una migración de indigentes a dónde están esas obras, hay varios cosas en la ciudad. En las estaciones que proponen se va a llenar de indigentes, más teniendo con un metro elevado y unas columnas, donde ellos se van a ubicar debajo. Es como proyectar como esa parte nos va afectar a nosotros y va a venir un desarrollo urbanístico que va a generar un desplazamiento de los que viven en la zona.

R/ El proyecto es un proyecto macro, es el proyecto de infraestructura más grande que se va a comenzar en Suramérica. Tiene un proceso que se lleva secuencialmente, cuando llega el proceso predial se han surtido las otras etapas, como el Estudio.

El viaducto está a 12 m, como el puente más alto de la 94, ahí nadie vive porque no genera sombra para resguardarse, eso no quiere decir que no existan, existen por todo los corredores de la ciudad. Las estaciones no son como las de TransMilenio, la estación del Metro tiene 150 mts de largo y 40 mts de profundidad más o menos, es un centro comercial y alrededor de un centro comercial no hay indigentes, hay una mejora urbanística, paisajística y una mejora en servicios.

Hay una realidad en la ciudad, hay sectores de la ciudad que tienen muchos habitantes de calle, pero también hay una propuesta desde las medidas de manejo, como la mesa de trabajo interinstitucional, ya nos reunimos con Secretaría de Integración Social con el área de habitante de calle, para que comiencen a pensarse esos programas, estamos integrando a todo el Distrito en este Proyecto.

Para los que se van está el Programa de reasentamiento. Para la población que se queda están la mayoría de los programas que mencione, como información, atención a infraestructura, un tema de comerciantes; están pensados a partir de la caracterización que hicimos. Cuando llegue la obra, va a llegar la parte social de Metro,

para todas las situaciones que se presenten van a contar con el acompañamiento de la Empresa Metro.

Pregunta: ¿Qué va pasar con el entorno a las estaciones y todo el desarrollo inmobiliario entorno a las estaciones?

R/ No queremos ese efecto de transformaciones espontanea a en sitios con aglomeraciones importantes, no queremos que se presente una pérdida de valor de esos predios. Estamos en el momento de la formulación de un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, que entre otros temas define los uso del suelo, nosotros participamos para definir la norma urbanística que puede garantizar que el entorno urbano del corredor y las estaciones pueda gozar de una buena calidad urbanística y controlar la proliferación de edificios de todos los tamaños y demoliciones casas para construir bodegas. Vamos a tener una norma urbanística que va controlar el desarrollo urbanístico alrededor del Proyecto.

Pregunta: ¿Hay medidas específicas para mitigar la afectación a los comerciantes? ¿De qué manera se hace la divulgación de este tipo de reuniones?

R/ En el tema del plan de manejo para el tema comercial hay varios puntos que buscamos atender, como buscar fortalecerlos con capacitación y la mitigación por las obras, la obra no va a estar 5 años ahí, la obra va a ir avanzando, durante las obras vamos a garantizar el acceso al comercio, estamos buscando estrategias como ferias y otras propuestas para llamar al a los compradores, queremos garantizar que el cliente ingrese y que los tiempos de obra sean los necesarios.

Aclaración de la Empresa Metro: No hay indemnizaciones monetarias para la actividad comercial, todas las medidas son comunicacionales o de capacitación.



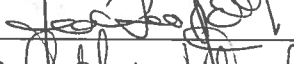

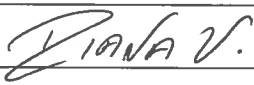
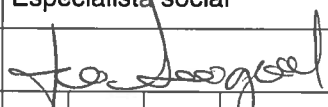
Convocatoria: Nosotros temeos un área de influencia sobre el corredor, el proceso de convocatoria se ha realizado a la manzana aferente, a lado y lado, del corredor y 300 m alrededor de las estaciones y también convocamos a los miembros de los comités zonales de participación, a los presidentes de JAC se les dio invitación, pegamos afiches en tiendas y sitios públicos; buscamos que todos asistan pero especialmente los que están ubicados sobre ese corredor.

Pregunta: Mi casa la tumban de qué voy a vivir, porque no tengo otra entradas y lo que me van a dar no me va a alcanzar. ¿A qué precio van a pagar el metro cuadrado o cómo van a liquidar el precio?

R/ Voy a responderle la segunda pregunta porque la primera usted la cerró diciendo que no le va a alcanzar lo que le vamos a pagar, si no le hemos dicho cuanto le vamos a pagar.

Vamos a comprar los predios al valor de un avalúo comercial que es muy distinto a un avalúo catastral. Solamente le puedo decir que el valor el metro cuadrado de su predio, lo sabremos cuando tengamos el avalúo comercial, cuando le llegue a usted la oferta de compra, va conocer el valor del inmueble. El valor también depende de las condiciones del mercado y se compara con el valor de inmuebles de iguales características al suyo. Cuando llegue la oferta inmobiliaria usted tiene dos opciones, puede decir que está de acuerdo con el valor que le van a pagar o que no está de acuerdo con el valor. No hay opción de decir que no vende. Lo único que está en controversia es el valor del inmueble. Los predios que se requieren para el Metro se van a comprar si o si, porque es un proyecto de interés general.

Se da por terminada la reunión a las 7:20 p.m.

COMPROMISOS ADQUIRIDOS					
COMPROMISO	RESPONSABLE			FECHA DE CUMPLIMIENTO	
FIRMAS					
NOMBRE	ENTIDAD/CARGO			FIRMA	
María Carolina Caycedo	Metro de Bogotá – Prof. de gerencia de comunicación				
Leonardo García	CONSORCIO METRO BOG – Coordinador técnico				
Jeimy Samaniego	CONSORCIO METRO BOG – Especialista social				
María Alejandra Tirado	CONSORCIO METRO BOG – Especialista ambiental				
ELABORÓ		RESPONSABLE		APROBÓ	
NOMBRE: Diana Velásquez		Jeimy Samaniego			
CARGO: Profesional social		Especialista social			
FIRMA 					
ANEXOS:	SI	NO	TIPO DE ANEXO:	CANTIDAD:	