ALCALDIA DE BUCARAMANGA	*FORMATO CONCEPTO/ VIABILIDAD SOCIAL*	SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

CONCEPTO DE VIABILIDAD SOCIAL

FECHA DE REALIZACIÓN: 02 de junio de 2021

PROYECTO:
Corredor Carrera 26-Plan Centro.

DIRECCIÓN/ UBICACIÓN DEL PROYECTO:
Carrera 26 entre calle 32 y calle 37. Calle 37 entre Cra 25 y 27.

OBJETIVO:

Emitir concepto de impacto social a partir del levantamiento, interpretación y sistematización de la información recopilada participativamente con los diferentes actores del área de influencia del proyecto de infraestructura, en el marco del diseño, planeación y concertación del mismo, para establecer su viabilidad y factibilidad social.

RESPONSABLE:

Yenny Katherine Osorio Durán
Trabajadora Social
T.P 325851005-1.

CPS Secretaría de infraestructura.

METODOLOGÍA/ TECNICAS EMPLEADAS:

Etapa y taller de co-creación	-Visita contextual preliminar, observación directa y participante. -Recorridos de identificación de sucesos y actores sector centro y corredor. -Acercamiento y talleres participativos con los actores principales para vincularlos al proceso (líderes comunitarios JAL y JAC, residentes o habitantes, establecimientos comerciales, instituciones) -Encuestas de percepción comunitaria <u>Durante el taller</u> -Auto-presentación -Dialogo y tertulia sobre los aspectos a considerar. -Listas de mapeo de categorías de análisis (movilidad, ambiente, infraestructura, economía, social) -Árbol de necesidades e ideas. -Análisis de las expectativas, ideas y propuestas.
Taller de Concertación	-Presentación participantes -Talleres participativos con actores como líderes comunitarios JAL y JAC, residentes o habitantes, establecimientos comerciales, instituciones) -Exposición visual de los planos y renders. -Socialización propuesta de diseño arquitectónico -Análisis de las expectativas, preguntas y observaciones, para establecer acuerdos.

ALCALDIA DE BUCARAMANGA	*FORMATO CONCEPTO/ VIABILIDAD SOCIAL*	SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

CONTEXTUALIZACIÓN

Es fundamental determinar lo que podría ser el impacto social del área de influencia del proyecto de infraestructura CORREDOR DE LA CARRERA 26, el cual surge de la iniciativa titulada "PLAN CENTRO", cuya visión de ciudad se genera en el marco del Plan Maestro de Espacio Público y Proyecto Estratégico del Plan de Desarrollo: Espacio público-Tejido Vital. De esta manera, el presente documento, pretende constatar los beneficios previsibles o posibles factores de riesgo que se pueden dar a partir de su implementación. Para tal fin, se está implementando una metodología participativa para el levantamiento, interpretación y sistematización de la información, la cual ha permitido comprender la interacción de los distintos actores de la comunidad de la zona de actuación y las relaciones que tienen lugar en cada una de ellos, en torno a los diferentes espacios físicos que conformarán el sector a intervenir. Es así como se identificarán conjuntamente los impactos directos y efectos del accionar del proyecto en la población beneficiaria y en la ciudad en general, reconociendo que al construir, adecuar y repotenciar un escenario de equipamiento público al mismo tiempo se aporta a la transformación del entorno social donde se desarrolla.

En consecuencia, se emite el concepto que establece la viabilidad social del proyecto para el Banco de proyectos del municipio.

CONCEPTO DE VIABILIDAD E IMPACTO SOCIAL (para la comunidad beneficiaria y el municipio)

El proyecto de infraestructura del espacio público "Corredor de la carrera 26 y su área complementaria de la calle 37 desde la carrera 25 a la 27", se ubica sobre la zona céntrica de la ciudad, en los barrios Antonia Santos Sur y Bolívar, con estratificación socioeconómica 4. Esta propuesta se plantea bajo los criterios de planificación urbana y los principios de calidad, accesibilidad, sostenibilidad y ergonomía.

Por otro lado, los actores identificados en el sector son en su mayoría residentes en contexto habitacional familiar. Asimismo, hay presencia significativa de establecimientos comerciales de bienes y servicios de primera y segunda necesidad como farmacias, micro y super mercados, tiendas, papelerías, restaurantes, tecnología, entre otros. También funcionan instituciones de carácter público, privado, cooperativas, corporaciones e IPS, que ofrecen asistencia y atención a las familias, así como servicios educativos, religiosos, culturales, de salud, inmobiliarios, negocios y empresariales. De esta manera, los actores claves se pueden ubicar en categoría de análisis como sujetos pobladores, comunitarios, comerciales e institucionales.

En cuanto a la identificación de sucesos desde la dimensión social, cultural, movilidad, económica, ambiental y de infraestructura en el entorno del área de influencia, se pudo determinar que se presentan problemáticas relacionadas al consumo de sustancias psicoactivas, constante presencia de habitantes de calle y población migrante, alta percepción de inseguridad y de perdida de la apropiación del parque de los niños. Asimismo, se hacen expresas situaciones de contaminación auditiva, ausencia de cultura ciudadana ambiental para el manejo de residuos y basuras. Lo que corresponde al espacio público se reconoce la invasión de las vías por cargue y descargue, andenes y malla vial en mal estado, tránsito de carga pesado, falta de señalización y mobiliario urbano deteriorado. En definitiva, las diferentes

problemáticas que se generan en el espacio público representan un factor generador de afectación en la calidad de vida social de la población y habitantes del sector, al versen obstaculizadas las posibilidades de accesibilidad, uso y disfrute, así como se provoca la pérdida de identidad y la fragmentación del tejido urbano.

Es así como el diseño del proyecto construido participativamente y que continua en proceso social de fortalecimiento comunitario, pretende que el espacio público sea un eje verde, cultural y turístico estructurante que integre los diferentes modos de movilidad activa, pasiva y sostenible, priorizando al peatón. Por tanto, la propuesta arquitectónica contempla la intervención de la calzada y los andenes, con el fin de recuperar el espacio público, aquel que esta invadido por bahías de parqueo y para esto, se eliminarán todas las barreras arquitectónicas, con elementos de segregación vehicular y peatonal como lo son los bolardos. Se hará una nivelación con adoquín con piedra natural de color beige. Se dispondrá de dos zonas de cargue y descargue, una sobra la calle 33 y otra sobre la calle 35. En lo que corresponde a la calle 37 entre la carrera 25 y 27, se mantendrán los dos carriles vehiculares de circulación de acuerdo a los lineamientos del POT y a manera general, se adaptará el espacio público al manual del espacio público y plan maestro de espacio público. En referencia al equipamiento urbano se plantean elementos como bebederos de agua, sillas en concreto ubicadas estratégicamente y cestas de basuras. En cuanto a la vegetación y arborización, se propone la instalación de 8 árboles endémicos y 88 especies de vegetación, que no proporcionan daños a la infraestructura y se dará tratamiento definitivo a aquellos que actualmente están generando afectaciones, se retirarán dos palmeras. Adicionalmente, se proyecta la soterranización de redes eléctricas con las diferentes empresas de servicios públicos.

De esta manera, las condiciones sociales de la población objetivo y del área de influencia directa, como consecuencia de la implementación del presente proyecto, se estima que sean mejores, puesto que traerá consigo un aumento previsible en los niveles de bienestar comunitario a partir del mejoramiento y recuperación del espacio público para el transito peatonal, se incrementará la convivencia social a partir de este eje verde articulador con un alto componente cultural y de aprovechamiento de la memoria histórica colectiva del Paseo España. Asimismo, la instauración e instalación de bienes públicos entendidos estos como los elementos, mobiliario urbano y recursos físicos que equiparán este escenario, permitirá la prestación de los servicios de estancia y contemplación con confort, de forma que el corredor se convierta en un espacio natural y activo vital de uso cotidiano para la comunidad.

Es importante tomar en consideración que se conforma como un corredor ambiental incluyente de libre acceso a todos los grupos poblaciones en diferentes rangos de edades (niños, niñas, adolescentes, adultos, personas mayores y personas en condición de discapacidad) y se hace expresa la necesidad de coadyuvar para su adecuado uso y sostenibilidad, la articulación de la administración pública municipal por medio de las Secretarias del Interior, Infraestructura y Desarrollo social principalmente para abordar las problemáticas presentes en el área, en dialogo con las organizaciones sectoriales y la comunidad en general, dando atención a lo referente al mantenimiento, cuidado y apropiación, los cuales son vitales en el proceso de valoración, reconocimiento y conservación del corredor ambiental.

No obstante, a partir de lo anteriormente expuesto es oportuno referir que el mobiliario de sillas en concreto para la estancia, debe estar sujeto a la aprobación y validación por los actores ubicados directamente en el área donde se proyectan instalar, toda vez que para algunos residentes actualmente se asocia como focos de atracción de inseguridad. Por otro lado, el retiro de las bahías de parqueo por invasión de espacio público y uso inadecuado, puede representar un aspecto sensible para los usuarios de los mismos. De esta forma, ante esta propuesta que contempla la intervención, se requiere un constante dialogo con los actores involucrados como se ha venido realizando en los diferentes talleres y actividades participativas y aquellas que se proyectan llevar a cabo, de manera que se establezcan los acuerdos necesarios.

En consecuencia, las acciones conducentes de este proyecto de infraestructura social en el marco de inversión pública, es viable y factible socialmente, al contribuir a la prevención de la inseguridad presente en el territorio a través de espacios físicos mejorados, iluminados, embellecidos y accesibles, en complemento con la articulación interinstitucional y los actores comunitarios para su sostenibilidad. En definitiva, se fomentará la integración social para la dignificación de este corredor de encuentro ciudadano, como una manifestación de gobernabilidad y con conectividad como tejido urbano-social.

Para finalizar, es fundamental proporcionar claridad que el proceso social en el marco del presente proyecto continúa implementándose debido a que responde a una visión de ciudad y a la presencia de múltiples actores. Para esto, se tienen previstas diferentes actividades, alternativas y acciones a corto y mediano plazo, para el fortalecimiento de las estrategias de apropiación, reconocimiento, coordinación y participación en él. De manera que se efectúen todas la metodología social prevista desde la planeación hasta la socialización y sistematización.

.

OBSERVACIONES, SOPORTES Y ANEXOS

- Se anexa acta de taller de co-creación del proyecto.
- Se anexa actas de concertación del proyecto.
- Se anexa documento con listado de necesidades.
- Se anexa resultados de las encuestas de percepción aplicadas en el marco del proyecto.



Firma: Yenny Katherine Osorio Durán
T.P 325851005-1.

ALCALDIA DE BUCARAMANGA	*FORMATO CONCEPTO/ VIABILIDAD SOCIAL*	SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

CONCEPTO DE VIABILIDAD SOCIAL

FECHA DE REALIZACIÓN: 02 de junio de 2021

PROYECTO:
Corredor Carrera 26-Plan Centro.

DIRECCIÓN/ UBICACIÓN DEL PROYECTO:
Carrera 26 entre calle 32 y calle 37. Calle 37 entre Cra 25 y 27.

OBJETIVO:

Emitir concepto de impacto social a partir del levantamiento, interpretación y sistematización de la información recopilada participativamente con los diferentes actores del área de influencia del proyecto de infraestructura, en el marco del diseño, planeación y concertación del mismo, para establecer su viabilidad y factibilidad social.

RESPONSABLE:

Yenny Katherine Osorio Durán
Trabajadora Social
T.P 325851005-1.

CPS Secretaría de infraestructura.

METODOLOGÍA/ TECNICAS EMPLEADAS:

Etapa y taller de co-creación	-Visita contextual preliminar, observación directa y participante. -Recorridos de identificación de sucesos y actores sector centro y corredor. -Acercamiento y talleres participativos con los actores principales para vincularlos al proceso (líderes comunitarios JAL y JAC, residentes o habitantes, establecimientos comerciales, instituciones) -Encuestas de percepción comunitaria <u>Durante el taller</u> -Auto-presentación -Dialogo y tertulia sobre los aspectos a considerar. -Listas de mapeo de categorías de análisis (movilidad, ambiente, infraestructura, economía, social) -Árbol de necesidades e ideas. -Análisis de las expectativas, ideas y propuestas.
Taller de Concertación	-Presentación participantes -Talleres participativos con actores como líderes comunitarios JAL y JAC, residentes o habitantes, establecimientos comerciales, instituciones) -Exposición visual de los planos y renders. -Socialización propuesta de diseño arquitectónico -Análisis de las expectativas, preguntas y observaciones, para establecer acuerdos.

ALCALDIA DE BUCARAMANGA	*FORMATO CONCEPTO/ VIABILIDAD SOCIAL*	SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

CONTEXTUALIZACIÓN

Es fundamental determinar lo que podría ser el impacto social del área de influencia del proyecto de infraestructura CORREDOR DE LA CARRERA 26, el cual surge de la iniciativa titulada "PLAN CENTRO", cuya visión de ciudad se genera en el marco del Plan Maestro de Espacio Público y Proyecto Estratégico del Plan de Desarrollo: Espacio público-Tejido Vital. De esta manera, el presente documento, pretende constatar los beneficios previsibles o posibles factores de riesgo que se pueden dar a partir de su implementación. Para tal fin, se está implementando una metodología participativa para el levantamiento, interpretación y sistematización de la información, la cual ha permitido comprender la interacción de los distintos actores de la comunidad de la zona de actuación y las relaciones que tienen lugar en cada una de ellos, en torno a los diferentes espacios físicos que conformarán el sector a intervenir. Es así como se identificarán conjuntamente los impactos directos y efectos del accionar del proyecto en la población beneficiaria y en la ciudad en general, reconociendo que al construir, adecuar y repotenciar un escenario de equipamiento público al mismo tiempo se aporta a la transformación del entorno social donde se desarrolla.

En consecuencia, se emite el concepto que establece la viabilidad social del proyecto para el Banco de proyectos del municipio.

CONCEPTO DE VIABILIDAD E IMPACTO SOCIAL (para la comunidad beneficiaria y el municipio)

El proyecto de infraestructura del espacio público "Corredor de la carrera 26 y su área complementaria de la calle 37 desde la carrera 25 a la 27", se ubica sobre la zona céntrica de la ciudad, en los barrios Antonia Santos Sur y Bolívar, con estratificación socioeconómica 4. Esta propuesta se plantea bajo los criterios de planificación urbana y los principios de calidad, accesibilidad, sostenibilidad y ergonomía.

Por otro lado, los actores identificados en el sector son en su mayoría residentes en contexto habitacional familiar. Asimismo, hay presencia significativa de establecimientos comerciales de bienes y servicios de primera y segunda necesidad como farmacias, micro y super mercados, tiendas, papelerías, restaurantes, tecnología, entre otros. También funcionan instituciones de carácter público, privado, cooperativas, corporaciones e IPS, que ofrecen asistencia y atención a las familias, así como servicios educativos, religiosos, culturales, de salud, inmobiliarios, negocios y empresariales. De esta manera, los actores claves se pueden ubicar en categoría de análisis como sujetos pobladores, comunitarios, comerciales e institucionales.

En cuanto a la identificación de sucesos desde la dimensión social, cultural, movilidad, económica, ambiental y de infraestructura en el entorno del área de influencia, se pudo determinar que se presentan problemáticas relacionadas al consumo de sustancias psicoactivas, constante presencia de habitantes de calle y población migrante, alta percepción de inseguridad y de perdida de la apropiación del parque de los niños. Asimismo, se hacen expresas situaciones de contaminación auditiva, ausencia de cultura ciudadana ambiental para el manejo de residuos y basuras. Lo que corresponde al espacio público se reconoce la invasión de las vías por cargue y descargue, andenes y malla vial en mal estado, tránsito de carga pesado, falta de señalización y mobiliario urbano deteriorado. En definitiva, las diferentes

problemáticas que se generan en el espacio público representan un factor generador de afectación en la calidad de vida social de la población y habitantes del sector, al versen obstaculizadas las posibilidades de accesibilidad, uso y disfrute, así como se provoca la pérdida de identidad y la fragmentación del tejido urbano.

Es así como el diseño del proyecto construido participativamente y que continua en proceso social de fortalecimiento comunitario, pretende que el espacio público sea un eje verde, cultural y turístico estructurante que integre los diferentes modos de movilidad activa, pasiva y sostenible, priorizando al peatón. Por tanto, la propuesta arquitectónica contempla la intervención de la calzada y los andenes, con el fin de recuperar el espacio público, aquel que esta invadido por bahías de parqueo y para esto, se eliminarán todas las barreras arquitectónicas, con elementos de segregación vehicular y peatonal como lo son los bolardos. Se hará una nivelación con adoquín con piedra natural de color beige. Se dispondrá de dos zonas de cargue y descargue, una sobra la calle 33 y otra sobre la calle 35. En lo que corresponde a la calle 37 entre la carrera 25 y 27, se mantendrán los dos carriles vehiculares de circulación de acuerdo a los lineamientos del POT y a manera general, se adaptará el espacio público al manual del espacio público y plan maestro de espacio público. En referencia al equipamiento urbano se plantean elementos como bebederos de agua, sillas en concreto ubicadas estratégicamente y cestas de basuras. En cuanto a la vegetación y arborización, se propone la instalación de 8 árboles endémicos y 88 especies de vegetación, que no proporcionan daños a la infraestructura y se dará tratamiento definitivo a aquellos que actualmente están generando afectaciones, se retirarán dos palmeras. Adicionalmente, se proyecta la soterranización de redes eléctricas con las diferentes empresas de servicios públicos.

De esta manera, las condiciones sociales de la población objetivo y del área de influencia directa, como consecuencia de la implementación del presente proyecto, se estima que sean mejores, puesto que traerá consigo un aumento previsible en los niveles de bienestar comunitario a partir del mejoramiento y recuperación del espacio público para el transito peatonal, se incrementará la convivencia social a partir de este eje verde articulador con un alto componente cultural y de aprovechamiento de la memoria histórica colectiva del Paseo España. Asimismo, la instauración e instalación de bienes públicos entendidos estos como los elementos, mobiliario urbano y recursos físicos que equiparán este escenario, permitirá la prestación de los servicios de estancia y contemplación con confort, de forma que el corredor se convierta en un espacio natural y activo vital de uso cotidiano para la comunidad.

Es importante tomar en consideración que se conforma como un corredor ambiental incluyente de libre acceso a todos los grupos poblaciones en diferentes rangos de edades (niños, niñas, adolescentes, adultos, personas mayores y personas en condición de discapacidad) y se hace expresa la necesidad de coadyuvar para su adecuado uso y sostenibilidad, la articulación de la administración pública municipal por medio de las Secretarias del Interior, Infraestructura y Desarrollo social, las organizaciones sectoriales y la comunidad en general, para dar atención a lo referente al mantenimiento, cuidado y apropiación, los cuales son vitales en el proceso de valoración, reconocimiento y conservación del corredor ambiental.

No obstante, a partir de lo anteriormente expuesto es oportuno referir que el mobiliario de sillas en concreto para la estancia, debe estar sujeto a la aprobación y validación por los actores ubicados directamente en el área donde se proyectan instalar, toda vez que para algunos residentes actualmente se asocia como focos de atracción de inseguridad. Por otro lado, el retiro de las bahías de parqueo por invasión de espacio público y uso inadecuado, puede representar un aspecto sensible para los usuarios de los mismos. De esta forma, ante esta propuesta que contempla la intervención, se requiere un constante dialogo con los actores involucrados como se ha venido realizando en los diferentes talleres y actividades participativas y aquellas que se proyectan llevar a cabo, de manera que se establezcan los acuerdos necesarios.

En consecuencia, las acciones conducentes de este proyecto de infraestructura social en el marco de inversión pública, es viable y factible socialmente, al contribuir a la prevención de la inseguridad presente en el territorio a través de espacios físicos mejorados, iluminados, embellecidos y accesibles, en complemento con la articulación interinstitucional y los actores comunitarios para su sostenibilidad. En definitiva, se fomentará la integración social para la dignificación de este corredor de encuentro ciudadano, como una manifestación de gobernabilidad y con conectividad como tejido urbano-social.

Para finalizar, es fundamental proporcionar claridad que el proceso social en el marco del presente proyecto continúa implementándose debido a la magnitud del mismo y a la presencia de múltiples actores. Para esto, se tienen previstas diferentes actividades, alternativas y acciones a corto y mediano plazo, para el fortalecimiento de las estrategias de apropiación, reconocimiento, coordinación y participación en él.

.

OBSERVACIONES, SOPORTES Y ANEXOS

- Se anexa acta de taller de co-creación del proyecto.
- Se anexa actas de concertación del proyecto.
- Se anexa documento con listado de necesidades.
- Se anexa resultados de las encuestas de percepción aplicadas en el marco del proyecto.



Firma: Yenny Katherine Osorio Durán
T.P 325851005-1.

LISTADO DE NECESIDADES DE PROYECTO
DE INFRAESTRUCTURA

NOMBRE DEL PROYECTO: CARRERA 26- PLAN CENTRO

FECHA: 30/04/2021

El listado de necesidades comunitarias que se presenta a continuación, se recepciona en el marco de los talleres de co-creación desarrollados de manera participativa con los diferentes actores comunitarios y públicos (ediles, presidenta JAC y residentes/habitantes del sector) para la intervención de la carrera 26 en el marco del Plan Centro, proyecto liderado por la Secretaria de Infraestructura del municipio de Bucaramanga.

LISTADO DE NECESIDADES COMUNITARIAS PARA ESTUDIO DE VIABILIDAD DE INCLUSIÓN EN EL PROYECTO

NECESIDAD	DESCRIPCIÓN
1. Recuperar el espacio público del parque los niños.	-Deterioro y detrimento del parque en sus espacios físicos. -Percepción de pérdida de identidad y apropiación de espacio público del parque. -Constantes problemáticas sociales que existen alrededor y al interior del parque asociadas al consumo de SPA, delincuencia e inseguridad, lugar de permanencia de habitantes de calle y población migrante, contaminación y uso inadecuado de las basuras, entre otros.
2. Posibilitar accesos peatonales seguros a través de la malla vial y señalización	-No hay pasos peatonales o cebras debidamente demarcadas sobre la vía en las esquinas donde hay más alto flujo vehicular.
3.Delimitar zona de carga y descarga de acuerdo a la normativa para que no se genere invasión del espacio público	-No están establecidas con claridad las zonas de carga y descarga de la carrera 26.
4. Instalación, adecuación y mejoramiento de la iluminación	-Ausencia de iluminación adecuada y suficiente para todos los espacios de la carrera 26 (ya que unas nos funcionan y las demás fueron hurtadas) -Percepción de inseguridad al existir áreas oscuras
5. No instalar sillas o bancas de mobiliario urbano	-Manifiestan que las sillas, bancas o mesas atraen inseguridad.

6. Revisión, adecuación y mejoramiento de los andenes	-Deterioro y levantamiento de tabletas del piso. -Tabletas o losas faltantes del piso, en algunos tramos de la carrera 26 -Se presenta ocasionalmente tránsito de moto-taxistas por los andenes.
7.Brindar tratamiento y solución definitiva a las raíces de los arboles que se encuentran sobre los andenes o el espacio público	-Se presente una problemática sentida sobre la calle 33, debido a que las raíces de un árbol ya cortado y que se encuentra sobre el andén, no solo ha ocasionado el levantamiento de sus pisos aledaños sino también dentro de las viviendas directamente aledañas.
8.Mejoramiento de la malla vial	-En algunas partes se encuentra en mal estado y en condiciones limitadas para el tránsito vehicular a las zonas residenciales.
9.Incorporar cestas de basura para el manejo adecuado de residuos	-Ausencia de este mobiliario urbano al existir puntos críticos del tramo con problemáticas de salubridad e higiene.