



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

**DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE
PROYECTO PACIFICACIÓN CALLE 36 Y CALLE 39 PARQUE NACIONAL**

SBP-DTS-002-2026

**LOCALIDAD: SANTAFÉ Y CHAPINERO
PARQUE NACIONAL ENRIQUE OLAYA HERRERA**

SUBDIRECCIÓN DE BICICLETA Y PEATÓN - SBP

2026

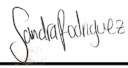
**SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD - SDM
AC 13 N°. 37 - 35
BOGOTÁ D.C., COLOMBIA
WWW.MOVILIDADBOGOTA.GOV.CO**



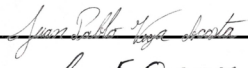
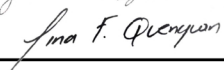
HOJA DE CONTROL DE VERSIONES

VERSIÓN	FECHA DE ENTREGA	DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN	NO. DE PÁGINAS
1	30/04/2026	Versión inicial	83

APROBADO POR:

NOMBRE	CARGO	FIRMA
Valentina Acuña	Directora de Planeación para la Movilidad	
Cristian Quintero	Director de Ingeniería de Tránsito (e)	
Yeandri Natalia Moreno Lopez	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón (e)	
Juan Carlos Tovar	Subdirector de Infraestructura	
Sandra Esperanza Rodríguez	Subdirectora de Transporte Privado	
Nubia Quintero	Subdirectora de Transporte Público	
Julián Andrés González	Jefe de la Oficina de Seguridad Vial	

REVISADO POR:

NOMBRE	CARGO	FIRMA
Andrés Felipe Salazar Valencia	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	
Juan Pablo Vega Acosta	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	
Lina Fernanda Quenguan	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	
Oscar Darío Segura Castro	Subdirección de Infraestructura	
Andrés Felipe Lemus Gutiérrez	Subdirección de Infraestructura	
Paula Valentina Perdomo Botello	Oficina de Seguridad Vial	Valentina Perdomo B.
Oswaldo Camargo Becerra	Subdirección de Transporte Privado	
Jonathan Cortes Guaje	Subdirección de Transporte Público	

ÍNDICE

1. OBJETIVO	8
1.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	8
2. CONTEXTO GENERAL	8
2.1. LOCALIZACIÓN DE PROYECTO	8
2.2. PARQUE ESTRUCTURANTE POT	10
2.3. PEMP PARQUE NACIONAL ENRIQUE OLAYA HERRERA (PEMP PNEOH)	11
2.3.1. Proyecto P-14 PEMP Movilidad Equitativa	13
3. CARACTERIZACIÓN	14
3.1. USOS Y ACTIVIDADES	14
3.1.1. Usos del Suelo	14
3.1.2. Bienes de Interés Cultural (BIC)	15
3.1.3. Actividades y equipamientos del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera (PNEOH)	16
3.1.4. Cambio en el uso cotidiano del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera (PNEOH)	23
3.2. CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	25
3.2.1. Calzada	25
3.2.2. Andenes EXISTENTE	28
3.2.2.1. Movilidad peatonal en el entorno del Parque Nacional	31
3.2.3. Red de cicloinfraestructura	32
3.2.3.1. Estacionamientos para bicicletas / cicloparqueaderos	35
3.2.4. Semaforización	36
3.2.5. Intersecciones y cruces peatonales	38
3.3. CONECTIVIDAD SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO	39
3.3.1. Rutas y Paraderos de Transporte Público	39
3.3.2. Integración del transporte público con la Infraestructura Peonatol	43
3.3.3. Sistema de Bicicletas Compartidas	43
3.4. OPERACIÓN TRANSPORTE PRIVADO	46
3.4.1. Operación de Cargue y Descargue	46
3.4.2. ZPP - habilitados, diseñados y en operación.	47
3.5. OPERACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO Y EMERGENCIA	50
4. DIAGNÓSTICO	50
4.1. DIAGNÓSTICO DE SEGURIDAD VIAL	50
4.1.1. Análisis de Siniestralidad	50
4.2. CONFLICTOS PEATONALES	53
4.2.1. Zonas de Riesgo para Peatones	53
4.3. CONFLICTOS EN USO DE CALZADA	53
4.3.1. Impacto en la Movilidad	54
4.3.2. Problemáticas de mal parqueo (Lugares de parqueo indebido)	54

4.3.3. Permanencia de peatones y ciclistas en calzada.	55
5. PROPUESTA	57
5.1. LÍMITE DE VELOCIDAD (gestión de velocidades seguras) 20 km	58
5.2. MEDIDAS DE PACIFICACIÓN	58
5.2.1. Redistribución de la calzada	59
5.2.2. Señalización y demarcación	62
5.2.3. Implementación de circuito para movilidad activa	63
5.3. PARÁMETROS OPERACIONALES Y DE DISEÑO DE LA PROPUESTA	65
5.3.1. Vehículo de diseño	65
5.3.2. Vehículo crítico	66
5.3.3. Definición de anchos de carriles	66
5.3.4. Restricciones de vehículos de carga.	67
5.3.5. Zona flexible (zonas de cargue y descargue, ascenso y descenso)	69
5.3.6. Zonas de estacionamiento regulado.	70
5.4. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	71
5.4.1. Pompeyanos y rampas	71
5.5. DESIGNACIÓN DE USOS DEL ESPACIO RECUPERADO	73
5.5.1. Configuración de espacios para la circulación y permanencia peatonal	73
5.6. ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS DE SEGREGACIÓN Y MOBILIARIO.	78
5.6.1. Cicloparqueaderos	78
6. ACCIONES	79
7. RECOMENDACIONES GENERALES	81

Listado de ilustraciones

Ilustración 1. Localización de Proyecto	9
Ilustración 2. Vista general sector cultural PNEOH	10
Ilustración 3. Tipologías de parque PNEOH	11
Ilustración 4. Movilidad y Accesibilidad Universal PEMP PNEOH	12
Ilustración 5. Proyecto Movilidad Equitativa PEMP PNEOH	13
Ilustración 6. Usos del suelo entorno PNEOH	14
Ilustración 7. Equipamientos en el entorno del Parque Nacional	15
Ilustración 8. Bienes de Interés Cultural BIC	16
Ilustración 9. Dinámica dominical sobre la AK 7	17
Ilustración 10. Espacios de circulación y encuentro PNEOH	18
Ilustración 11. Espacios contemplativos PNEOH	18
Ilustración 12. Espacios contemplativos PNEOH	19
Ilustración 13. Espacios deportivos costado sur PNEOH	19
Ilustración 14. Espacios deportivos costado norte PNEOH	20
Ilustración 15. Equipamientos al interior del PNEOH	22
Ilustración 16. Ocupación informal PNEOH	23
Ilustración 17. Ocupación informal PNEOH	24

Ilustración 18. Proyectos colindantes a la zona evaluada	27
Ilustración 19. Secciones viales PNEOH	27
Ilustración 20. Metodología de Priorización PNEOH	29
Ilustración 21. Estado de los andenes PNEOH	29
Ilustración 22. Cicloinfraestructura en el ámbito del PNEOH	32
Ilustración 23. Aforos en el ámbito del PNEOH	34
Ilustración 24. Ubicación de cicloparqueaderos existentes en la zona	35
Ilustración 25. Área de Oportunidad de instalación de cicloparqueaderos en la zona	36
Ilustración 26. Red semafórica en el entorno del PNEOH	37
Ilustración 27. Semaforización existente	38
Ilustración 28. Obstáculos en trayectorias peatonales	39
Ilustración 29. Rutas y paraderos de TP al interior del PNEOH	39
Ilustración 30. Estaciones de Transmilenio y paraderos SITP en el entorno del PNEOH	42
Ilustración 31. Delimitación de la zona Autorizada	44
Ilustración 32. Estación ID 73	45
Ilustración 33. Zonas de circulación y restricción para vehículos de carga	46
Ilustración 34. Segmentos viales analizados concepto de estacionamiento SDM - Proyecto ZPP	48
Ilustración 35. Zonas de Parqueo Pago	49
Ilustración 36. ZPP funcional PNEOH	49
Ilustración 37. Densidad de víctimas en la zona de influencia del parque nacional.	51
Ilustración 38. Distribución de lesionados y fallecidos por año en la zona de influencia del PNEOH	52
Ilustración 39. Distribución de víctimas por actor vial y por año en la zona de influencia del Parque Nacional.	52
Ilustración 40. Estacionamiento indebido en Calle 39	55
Ilustración 41. Uso temporal de calzada Calle 39	56
Ilustración 42. Esquema básico de la propuesta	59
Ilustración 43. Esquema anterior a cerramientos temporales	60
Ilustración 44. Esquema posterior a cerramientos temporales / actual	61
Ilustración 45. Esquema propuesto / nuevos usos en calzada	62
Ilustración 46. Esquema circuito de movilidad activa	65
Ilustración 47. Propuesta de Zonas Flexibles	70
Ilustración 48. Propuesta de Áreas de Estacionamiento Regulado	71
Ilustración 49. Propuesta de pompeyano	72
Ilustración 50. Propuesta de Áreas de Aprovechamiento Comercial	74
Ilustración 51. Propuesta áreas de permanencia	75
Ilustración 52. Propuesta de circuito para la movilidad activa	76
Ilustración 53. Propuesta de Áreas con potencial de actividades recreativas complementarias	77
Ilustración 54. Propuesta de Áreas de Estacionamiento para Ciclistas	78

Listado de tablas

Tabla 1. Equipamientos al interior del PNEOH	20
Tabla 2. Tipología y estado de segmentos del proyecto.	25

AC 13 # 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

Tabla 3. Estado actual calzadas PNEOH.	28
Tabla 4. Estado de los andenes	30
Tabla 5. Distribución de los viajes en la UTAM 091 Sagrado Corazón por motivo	32
Tabla 6. Cicloparqueaderos existentes en espacio público en la zona de estudio	35
Tabla 7. Rutas y paraderos de TP Carrera 7 PNEOHB	41
Tabla 8. Zonas amarillas en el sector de consulta.	42
Tabla 9. Estación TemBici– Entorno del Parque Nacional	45
Tabla 10. Esquemas circuito para movilidad activa	64
Tabla 11. Anchos de calzada mínimos requeridos para permitir la actividad de estacionamiento en vía, según tipología vehicular en circulación.	66
Tabla 12. Anchos de carril mínimos permitidos para circulación vehicular	67
Tabla 13. Restricción de Circulación según la sección vial.	67
Tabla 14. Acciones SDM proyecto PNEOH	79

INTRODUCCIÓN

El Parque Nacional Enrique Olaya Herrera ha experimentado transformaciones recientes en sus dinámicas de uso y en los patrones de movilidad de su entorno inmediato, evidenciando el impacto en la oferta de espacios de permanencia, recreación y circulación peatonal en este sector de la ciudad. Este escenario plantea la oportunidad de reevaluar la funcionalidad de las vías que bordean el parque, particularmente en el marco de su reapertura total, con el fin de orientar su configuración hacia una mayor vitalidad urbana, de acuerdo con los instrumentos de planificación vigentes, los proyectos formulados en el Plan de Manejo y Protección del parque y las necesidades del contexto urbano.

En esa línea, la redistribución del espacio vial para ampliar la oferta de áreas peatonales y habilitar espacios para el desarrollo de actividades recreativas y lúdicas se configura como una estrategia clave para fortalecer el rol del parque como nodo articulador de la vida urbana y el espacio público.

Bajo este contexto, el presente documento técnico de soporte tiene como alcance definir y sustentar las acciones para el componente de movilidad que pueden ser implementadas desde la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) en los corredores viales del entorno del parque, orientadas a la pacificación del tráfico, la priorización de la movilidad activa y la reorganización del espacio público para la movilidad. Estas acciones se enmarcan en las competencias institucionales de la entidad y se plantean como intervenciones progresivas que permitan evaluar su impacto y consolidar, a mediano plazo, soluciones de carácter permanente en el marco de los proyectos que hacen parte de la formulación del Plan Especial de Manejo y Protección del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera (PEMP-PNEOH). Es importante destacar que el éxito de este proyecto radica en la articulación y coordinación interinstitucional de las diferentes entidades del distrito, y su implementación se coordina de manera transversal con las demás entidades responsables de la recuperación del Parque Nacional.

1. OBJETIVO

Desarrollar e implementar acciones orientadas a priorizar la movilidad activa y la circulación peatonal en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, particularmente en las Calles 36 y Calle 39 entre la Avenida Carrera 7 y la Carrera 5, mediante la aplicación de un esquema integral que articula estrategias de señalización convencional, medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico.

Reorganizar el uso del espacio público al interior del parque, priorizando la circulación y permanencia de peatones y ciclistas, mediante la gestión de la velocidad, la implementación de medidas que promuevan un entorno seguro y accesible, y la regulación del estacionamiento en espacios adecuados que garanticen condiciones de seguridad vial para todos los actores.

1.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Incrementar la disponibilidad de espacio público para la movilidad y permanencia peatonal, en función de las dinámicas de uso del parque, mediante intervenciones de urbanismo táctico.
- Implementar medidas de gestión de la velocidad, a través de estrategias de pacificación.
- Optimizar el estacionamiento en calzada, mediante la habilitación de zonas reguladas para tal fin promoviendo el uso ordenado y seguro del espacio público.
- Incorporar espacios seguros para el parqueo de bicicletas, de manera complementaria en las zonas de permanencia.

2. CONTEXTO GENERAL

2.1. LOCALIZACIÓN DE PROYECTO

El proyecto se localiza en el entorno inmediato del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, en el sector comprendido entre la Calle 36 y la Calle 39, y entre la Avenida Carrera 7 y la Carrera 5. Estas vías conforman parte del sistema de accesos y bordes del parque, y actualmente facilitan la conectividad en sentido oriente–occidente y norte–sur entre las localidades de Santa Fe, Chapinero y Teusaquillo.

Ilustración 1. Localización de Proyecto



Fuente: SBP, 2026.

El parque constituye uno de los espacios públicos emblemáticos de la ciudad y se localiza en un punto estratégico que articula la estructura urbana con la reserva forestal de los Cerros Orientales de Bogotá. Esta condición le permite funcionar como un importante nodo de encuentro ciudadano, donde confluyen actividades recreativas, contemplativas y culturales, así como diversas manifestaciones cívicas, artísticas y sociales que hacen parte de la memoria colectiva de la ciudad.

Este sector hace parte de la UPL Centro Histórico la cual cuenta con una oferta variada de equipamientos, espacios públicos y en donde se proyectan diferentes intervenciones para la conservación del patrimonio y la renovación urbana. Esta UPL tiene servicios y usos que atraen población flotante que a diario visitan el territorio, trayendo consigo una serie de presiones y demandas para la movilidad y el acceso al transporte público. En este sector se busca brindar condiciones para atender las necesidades de la población residente y flotante, con el fin de robustecer el uso residencial (tanto el existente como el proyectado por renovación urbana) y potenciar los usos económicos, institucionales y turísticos ya existentes. Dentro de esta UPL uno de los proyectos ambientales y de adaptación al cambio climático hace referencia a la consolidación del Bosque Urbano del Parque Nacional, el cual mejorará la calidad del paisaje urbano, aportará en la regulación climática y brindará beneficios para la salud mental y física.

2.2. PARQUE ESTRUCTURANTE POT

De conformidad con lo establecido en el Decreto 555 de 2021, el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera se reconoce como un espacio público de encuentro de escala estructurante, en razón a su capacidad de convocatoria, su cobertura a nivel distrital y su función dentro del Sistema de Espacio Público Peatonal y para el Encuentro de la ciudad.

De acuerdo con las tipologías de diseño definidas para este espacio público que responden a la vocación basada en su función, el polígono localizado hacia el borde occidental del parque, colindante con la Avenida Carrera Séptima, corresponde a **tipología de parque cultural**, orientada a promover lugares de encuentro y permanencia para el desarrollo de actividades y eventos cívicos y culturales al aire libre que resaltan los valores culturales, las tradiciones y la memoria colectiva de la ciudad, pudiendo además incorporar en su diseño servicios sociales y del cuidado.

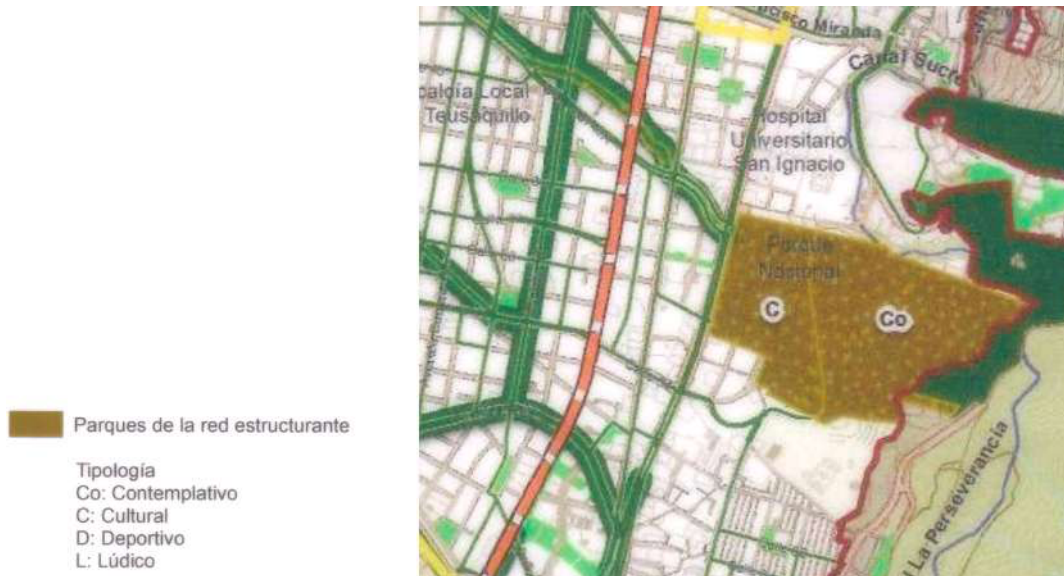
Ilustración 2. Vista general sector cultural PNEOH



Fuente: SBP, 2026.

De otra parte, el polígono localizado hacia el borde oriental, en dirección a los Cerros Orientales y colindante con la carrera 5, corresponde a **tipología contemplativa**, orientada a promover la riqueza y diversidad de coberturas vegetales en espacios diseñados para el disfrute ambiental y el desarrollo de actividades humanas de bajo impacto, priorizando una relación contemplativa y educativa a través de la permanencia y el recorrido. Actualmente en esta zona se encuentran zonas de juegos infantiles, plazoletas contemplativas, senderos y zonas verdes donde se desarrollan actividades lúdicas y recreativas.

Ilustración 3. Tipologías de parque PNEOH



Fuente: SDP, https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cu_4_1_sist_esp_pub_peat_encu.pdf.

En este contexto, las intervenciones y propuestas de diseño asociadas al presente proyecto deberán desarrollarse en concordancia con los lineamientos establecidos en el Decreto 555 de 2021, reconociendo las características y funciones de las tipologías definidas para este espacio público.

En consecuencia, las actuaciones deberán propender por la protección de los valores ambientales y paisajísticos asociados a las áreas de carácter contemplativo, así como por el fortalecimiento de los espacios destinados al encuentro ciudadano, la cultura y la permanencia en los sectores de vocación cultural.

2.3. PEMP PARQUE NACIONAL ENRIQUE OLAYA HERRERA (PEMP PNEOH)

Los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) son un instrumento de gestión de los bienes de interés cultural mediante el cual se establecen acciones necesarias para garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de los Bienes de Interés Cultural BIC. Los PEMP constituyen un instrumento de planificación de superior jerarquía por lo cual sus determinaciones deben ser incorporadas en los instrumentos de ordenamiento para actuar en armonía frente a las diferentes estructuras territoriales.

En el caso del PEMP PNEOH, la propuesta para el componente de movilidad tiene como objetivo general garantizar el acceso y conectividad del parque para todos los bogotanos mediante la definición del sistema de movilidad al interior del parque y su integración con el contexto urbano.

En ese sentido, los lineamientos de formulación para los diferentes proyectos, tienen como base las problemáticas y oportunidades identificadas desde la fase de diagnóstico del

AC 13 # 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

PEMP, atendiendo los diferentes actores viales de acuerdo con la jerarquía de la pirámide de la movilidad sostenible y estableciendo las siguientes prioridades:

- *Priorización de modos no motorizados: De acuerdo con las actividades que se realizan al interior del Parque es necesario dar prioridad a los modos no motorizados dentro de los cuales se encuentran los peatones y los ciclo usuarios.*
- *Seguridad vial: Se deben garantizar espacios seguros para cada uno de los actores que usan el Parque, estableciendo espacios específicos para el despliegue de las diferentes actividades y de esta forma prevenir conflictos entre los usuarios.*
- *Accesibilidad y conectividad: La infraestructura del Parque debe garantizar condiciones óptimas de accesibilidad para todos los usuarios del Parque y conectividad en condiciones seguras con el entorno inmediato.*
- *Gestión de la demanda: Optimizar el uso equitativo de la infraestructura, de tal manera que se aproveche social y económicamente por todos los usuarios del Parque.*
- *Zonas de tráfico calmado: Es necesario proponer medidas de pacificación del tránsito en aquellos puntos que se identifique un potencial de riesgo.*
- *Integración: En la formulación de los proyectos de ciudad que se desarrollen en el entorno del Parque, es necesario reconocer y valorar el patrimonio nacional existente para de esta manera integrar y proteger el Parque.*

Ilustración 4. Movilidad y Accesibilidad Universal PEMP PNEOH



Fuente: IDPC, 2026.

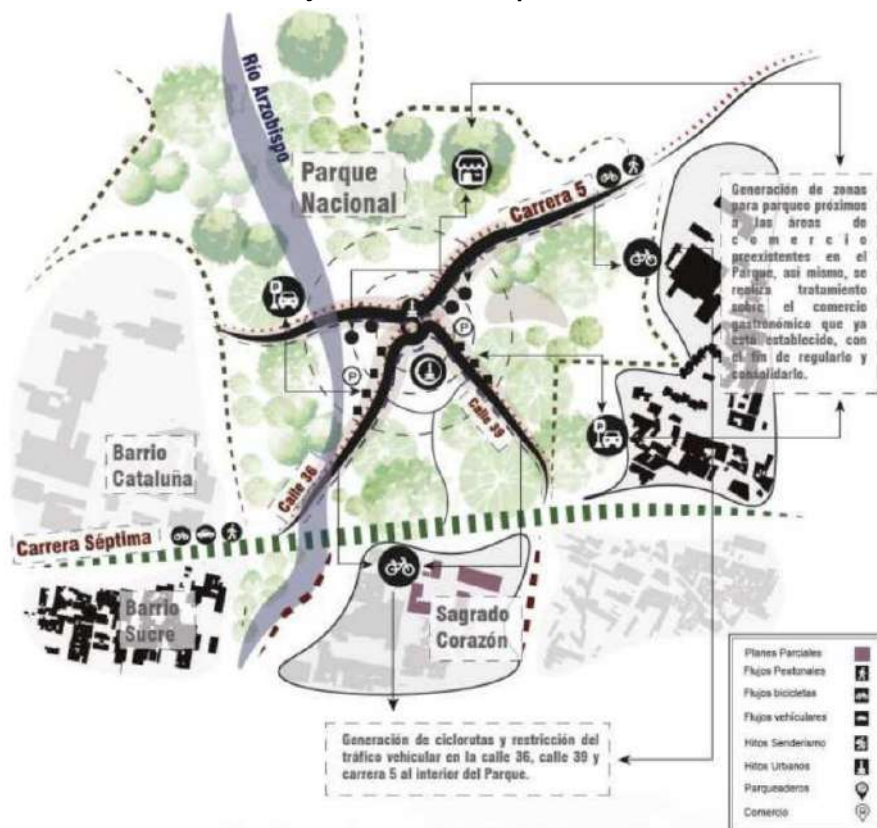
https://idpc.gov.co/wp-content/uploads/2025/PEMP/PEMP_PNEOH_Presentacion_sintesis.pdf

2.3.1. Proyecto P-14 PEMP Movilidad Equitativa¹

El objetivo general de este proyecto del PEMP es gestionar la demanda de usuarios del PNEOH de tal manera que se pueda generar un uso equitativo de la infraestructura, en el cual se prioricen los modos no motorizados y se mitiguen las externalidades generadas por el sistema. Este proyecto tiene como objetivos específicos:

1. Generar mayor espacio público peatonal garantizando la oferta de servicios de los usuarios del Parque.
2. Garantizar la cobertura y accesibilidad de la red de ciclorrutas en armonía con los proyectos de ciudad.
3. Mantener los usos y actividades económicas, generando programas de apoyo y actividades económicas en armonía con la infraestructura vial disponible, generando programas de apoyo en las actividades económicas de los residentes del sector del barrio El Paraíso, de forma ordenada.

Ilustración 5. Proyecto Movilidad Equitativa PEMP PNEOH



Fuente: IDPC, 2026.

https://idpc.gov.co/wp-content/uploads/2025/PEMP/PEMP_PNEOH_DTS_Formulacion.pdf

¹ https://idpc.gov.co/wp-content/uploads/2025/PEMP/PEMP_PNEOH_DTS_Formulacion.pdf

De acuerdo con lo anterior y en línea con los objetivos planteados para el componente de movilidad especificados en el apartado 1.1, desde la SDM se proponen diferentes estrategias dirigidas a pacificar el entorno de la Calle 36 y Calle 39 junto con la glorieta de la Carrera 5, priorizando la circulación de los peatones y ciclistas, la organización de espacios de estacionamiento en vía y la implementación de nuevas áreas de permanencia en relación con las actividades económicas y recreativas del PNEOH con el fin de promover la seguridad vial y mayor vitalidad en el uso del espacio público.

3. CARACTERIZACIÓN

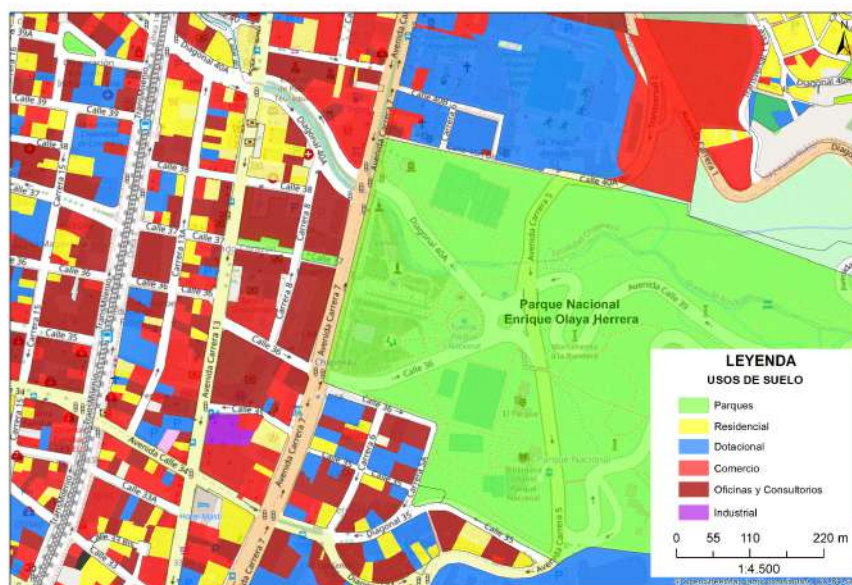
3.1. USOS Y ACTIVIDADES

3.1.1. Usos del Suelo

El Parque Nacional Enrique Olaya Herrera se inserta en un contexto urbano caracterizado por una alta concentración y diversidad de equipamientos de escala urbana y metropolitana, entre los que se destacan instituciones educativas como la Pontificia Universidad Javeriana, el Centro de Estudios Superiores de Administración - CESA y la Institución Universitaria de Colombia, así como equipamientos culturales de gran relevancia como el Teatro El Parque.

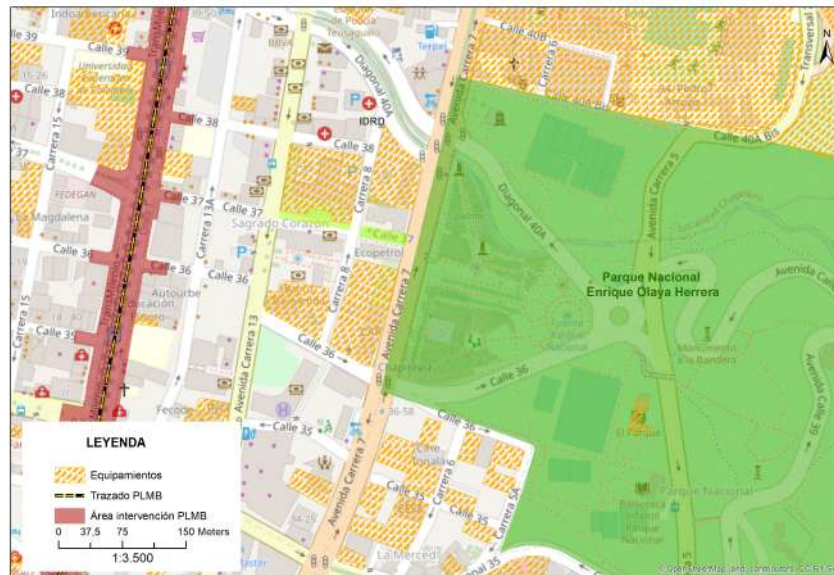
A esto se suma la proximidad a diferentes servicios financieros y a corredores de actividad económica como la Avenida Carrera 7 y la Carrera 13, que concentran servicios, comercio y empleo.

Ilustración 6. Usos del suelo entorno PNEOH



Fuente: SBP, 2026.

Ilustración 7. Equipamientos en el entorno del Parque Nacional



Fuente: SBP, 2026.

Esta configuración urbana genera flujos constantes de personas a lo largo del día (estudiantes, trabajadores, visitantes y residentes) que encuentran en el parque el principal espacio público disponible para actividades de permanencia, encuentro, tránsito y soporte a la vida cotidiana. En este sentido, el parque no opera únicamente como un espacio recreativo aislado, sino como una infraestructura urbana esencial que articula dinámicas sociales, culturales y económicas del sector.

3.1.2. Bienes de Interés Cultural (BIC)

El entorno del PNEOH se caracteriza por la presencia de un conjunto diverso de Bienes de Interés Cultural (BIC), distribuidos en distintas categorías de conservación, lo que configura un ámbito de alto valor patrimonial dentro de la ciudad. Esta condición se ve reforzada por el propio parque, el cual cuenta con declaratoria como Monumento Nacional, consolidándose como un elemento estructurante del paisaje urbano y de la memoria colectiva de Bogotá.

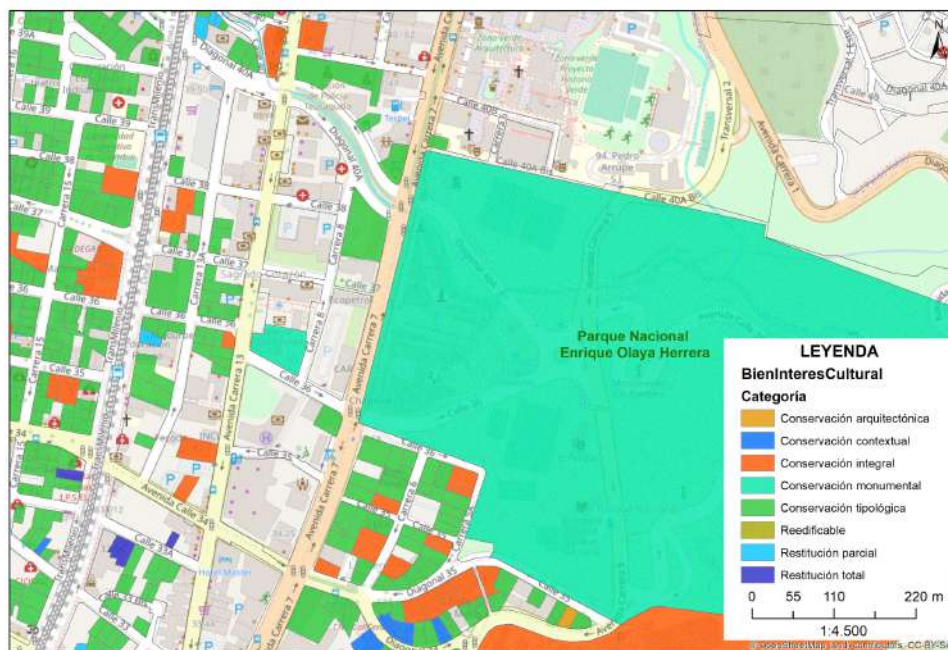
Como se observa en la siguiente ilustración, los BIC presentes en el sector abarcan categorías como conservación integral, conservación tipológica, conservación contextual y conservación arquitectónica, entre otras, lo que evidencia la riqueza y complejidad del tejido urbano circundante. Esta diversidad refleja diferentes niveles de protección e intervención permitida, así como la coexistencia de múltiples tipologías edificatorias y momentos históricos en un mismo entorno.

En este contexto, se destaca la presencia del barrio La Merced, reconocido por su valor en términos de arquitectura residencial y por la conservación de sus características morfológicas y tipológicas. En conjunto con los demás bienes identificados, se configura un

paisaje urbano de gran relevancia, donde la relación entre espacio público, patrimonio construido y estructura ecológica, representada por el parque, adquiere un papel fundamental.

En este sentido, las condiciones patrimoniales del entorno implican la necesidad de orientar las intervenciones bajo criterios de conservación, respeto por los valores históricos y armonización con las características urbanas y paisajísticas existentes. A su vez, esta condición representa una oportunidad para cualificar el espacio público y fortalecer la movilidad activa, en coherencia con la protección y puesta en valor del patrimonio cultural del sector.

Ilustración 8. Bienes de Interés Cultural BIC



Fuente: SBP, 2026.

3.1.3. Actividades y equipamientos del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera (PNEOH)

El Parque Nacional Enrique Olaya Herrera constituye uno de los espacios públicos de encuentro más relevantes dentro de la estructura urbana del oriente de la ciudad, caracterizándose por un uso continuo y diverso. Su oferta de espacios contemplativos, recreativos, deportivos y ambientales lo posiciona como un lugar de alta afluencia y un atractivo significativo tanto para los habitantes del sector como para la ciudadanía en general.

Dada su localización estratégica sobre el corredor de la Avenida Carrera Séptima y su reconocimiento a escala distrital, el parque funciona como un punto de referencia para el encuentro ciudadano, así como para la congregación de personas en el marco de

conmemoraciones, manifestaciones artísticas, actividades deportivas y eventos culturales que convocan población proveniente de distintas localidades. Al constituirse como uno de los principales espacios públicos de escala estructurante en la ciudad, el parque cumple un rol fundamental como escenario de recreación, esparcimiento y encuentro.

Ilustración 9. Dinámica dominical sobre la AK 7



Fuente: SBP, 2026.

Adicionalmente, sus características ambientales fortalecen la relación funcional y paisajística con la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, consolidando un corredor ambiental y recreativo de importancia dentro del sistema de espacio público. El uso del parque se presenta de manera permanente para el desarrollo de actividades de esparcimiento, culturales y deportivas, extendiéndose incluso a horarios nocturnos. En estos periodos se evidencia el uso ocasional de las canchas deportivas, así como la conformación de circuitos informales para trote y otras actividades físicas en sus senderos y áreas circundantes lo cual indica una posibilidad de potenciar el uso en horarios extendidos de acuerdo con las dinámicas del sector.

El Parque Nacional Enrique Olaya Herrera presenta una diversidad de usos cotidianos asociados a su amplia oferta de espacios abiertos, áreas verdes y dotaciones recreativas y culturales. En términos generales, el parque alberga actividades de descanso y permanencia en zonas verdes, encuentros informales, actividades de picnic, expresiones artísticas espontáneas y presentaciones culturales al aire libre, así como prácticas deportivas individuales y colectivas.

Ilustración 10. Espacios de circulación y encuentro PNEOH

Eje peatonal central	Plazoleta del Reloj
	

Fuente: SBP, 2026

En la parte baja del parque, en proximidad al corredor ambiental del río Arzobispo, predominan actividades asociadas al recorrido contemplativo y al disfrute paisajístico del entorno natural. En este sector se localizan senderos peatonales, áreas de descanso, y espacios de encuentro como la plazoleta del reloj, fuentes de agua y monumentos, los cuales favorecen la permanencia y el tránsito pausado de los visitantes. Como parte de las acciones de recuperación del parque se han descubierto senderos que permiten mayor proximidad con el cuerpo de agua, de igual manera se ha restaurado el mapa de Colombia que es uno de los puntos de referencia en este sector.

Ilustración 11. Espacios contemplativos PNEOH

Río Arzobispo	Mapa Colombia	Zonas de descanso
		

Fuente: SBP, 2026

Ilustración 12. Espacios contemplativos PNEOH

Kioscos de alimentos y bebidas	Uso temporal de calzada
	

Fuente: SBP, 2026

Hacia el costado Sur, en el entorno de la Calle 36, se concentra una importante oferta de equipamientos deportivos y culturales. En este sector se encuentran canchas para la práctica de fútbol, hockey, tenis y canchas múltiples, así como espacios destinados a actividades culturales y de encuentro, entre los que se destacan plazoletas y el Teatro del Parque que se restauró en el 2025 y constituye un sitio importante con una programación constante de eventos artísticos y culturales.

Ilustración 13. Espacios deportivos costado sur PNEOH

Cancha de fútbol	Cancha de hockey	Canchas múltiples
		

Fuente: SBP, 2026

Por su parte, en el costado norte y en las áreas de mayor pendiente del parque colindantes con la Universidad Javeriana, se localizan zonas destinadas principalmente a la práctica deportiva, incluyendo espacios para escuelas de tenis, áreas de patinaje y canchas de voleibol.

AC 13 # 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

Ilustración 14. Espacios deportivos costado norte PNEOH



Fuente: SBP, 2026

En conjunto, estas dotaciones y su emplazamiento en un contexto bastante natural, rodeado de grandes zonas verdes y vegetación diversa atraen usuarios recurrentes y contribuyen a la consolidación del parque como un escenario relevante para los vecinos del sector y la ciudadanía que transita diariamente por el lugar.

Actualmente el parque está cerrado parcialmente, con horarios específicos para el acceso y la permanencia de los peatones, por lo que el desarrollo del proyecto se enfocará en mejorar las condiciones para que las personas puedan aprovechar un espacio público en mejores condiciones y con libre acceso.

Entre los equipamientos y servicios que generan mayor afluencia y circulación de personas en el entorno del parque y que se localizan de manera más cercana a las Calle 36 y 39 se encuentran:

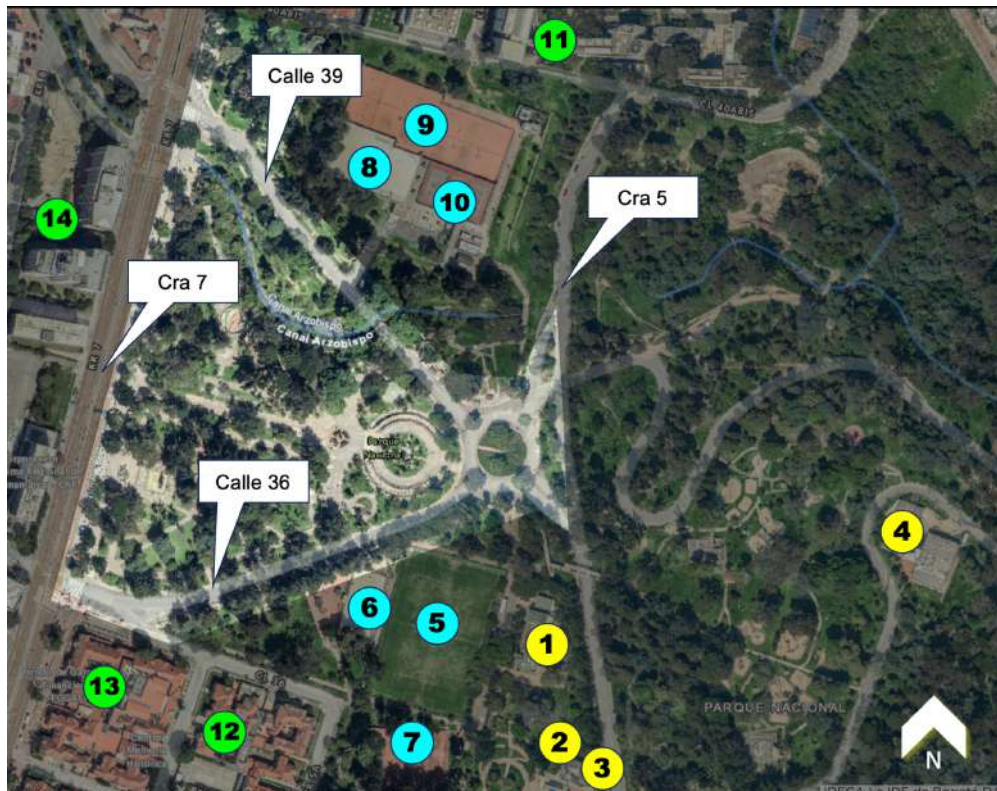
Tabla 1. Equipamientos al interior del PNEOH

Equipamiento o servicio localizado al interior del Parque Nacional		
1	Teatro El Parque IDARTES	Artes escénicas y escenario de coloquios, conferencias y talleres, abierto a gestores, educadores y trabajadores de la cultura y de las artes vivas en todas las áreas.
2	CREA El Parque IDARTES	Centro de Formación y Creación Artística que ofrece formación artística gratuita en áreas como música, danza, teatro, artes plásticas y literatura.
3	Biblioteca Pública El Parque BiblioRed / IDARTES	Es una biblioteca - laboratorio artístico, que ofrece programas y experiencias artísticas que promueven la apropiación de la lectura, la escritura, la oralidad, los diversos lenguajes artísticos.

4	Universidad Pedagógica Sede Parque Nacional	Institución de educación superior que cuenta con diferentes espacios para el desarrollo de programas académicos, talleres y actividades artísticas en el entorno del Parque Nacional.
Instalaciones Deportivas localizadas al interior del Parque Nacional		
5	Cancha de Fútbol costado sur	Práctica a cargo de escuelas de formación deportiva, uso regular durante la semana y con mayor intensidad los fines de semana.
6	Cancha de Hockey costado sur	Práctica a cargo de escuelas de formación deportiva, uso regular durante la semana y particularmente fines de semana.
7	Canchas de Tenis costado sur	Práctica libre y a cargo de escuelas de formación deportiva, uso regular durante la semana en horarios establecidos y con mayor intensidad los fines de semana.
8	Pista de Patinaje costado norte	Práctica recreativa de libre uso, sin programación específica durante toda la semana.
9	Canchas de Tenis costado norte	Práctica a cargo de escuelas de formación deportiva, uso regular durante la semana en horarios establecidos y con mayor intensidad los fines de semana.
10	Canchas Múltiples costado norte	Práctica recreativa de libre uso, sin programación específica durante toda la semana.
Equipamiento o servicio localizado en el entorno inmediato del Parque Nacional		
11	Pontificia Universidad Javeriana	Educativo.
12	Centro de Estudios Superiores de Administración CESA	Educativo.
13	Institución Universitaria de Colombia	Educativo.
14	Sede Principal Ecopetrol	Administración Pública.

Fuente: SBP, 2026

Ilustración 15. Equipamientos al interior del PNEOH



Fuente: SBP, 2026

Adicionalmente, la relativa escasez de espacios públicos de encuentro, como parques de menor escala en el entorno inmediato, refuerza la dependencia funcional del territorio respecto al parque, intensificando su uso y evidenciando la necesidad de garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad, confort y capacidad de acogida. Esta situación se ve acentuada por la buena conectividad en transporte público del sector —a través del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, el sistema troncal de TransMilenio y la futura Línea 1 del Metro de Bogotá— que amplía el alcance del parque a usuarios provenientes de otras zonas de la ciudad.

En consecuencia, el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera debe entenderse como un nodo estructurante dentro del sistema de espacio público de la ciudad, cuya presión de uso no solo responde a su entorno inmediato, sino también a su papel dentro de la red de centralidades urbanas. Lo anterior plantea la necesidad de orientar las intervenciones en sus bordes y áreas adyacentes hacia la priorización de modos peatonales y no motorizados, así como hacia la generación de espacios de estancia y transición de mayor calidad, en coherencia con la demanda efectiva del lugar.

3.1.4. Cambio en el uso cotidiano del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera (PNEOH)

Como consecuencia de desplazamientos desde sus territorios de origen y demanda de atención a las problemáticas territoriales y sociales ante el gobierno nacional, la comunidad indígena Emberá ocupó el PNEOH en dos periodos prolongados de asentamiento. El primer periodo se inició en septiembre de 2021, seguido de un segundo retorno significativo entre mayo de 2024 y septiembre de 2025.

Estas ocupaciones se desarrollaron bajo condiciones precarias para la permanencia y salubridad de la comunidad, generando, a su vez, afectaciones relevantes sobre las condiciones físicas, ambientales y patrimoniales del parque.

Ilustración 16. Ocupación informal PNEOH

Ocupación Comunidad Emberá Parque Nacional / Sector histórico



Fuente: IDPC. https://idpc.gov.co/wp-content/uploads/2025/PEMP/PEMP_PNEOH_DTS_Formulacion.pdf

La ocupación no permitió el uso del espacio público como se hacía habitualmente, desplazando a los residentes de barrios vecinos y a la población que cotidianamente usaba este lugar de encuentro. Una vez levantadas las ocupaciones humanas, se evidenciaron modificaciones en las dinámicas de uso y movilidad del entorno del parque ya que se mantuvieron los cerramientos perimetrales como medida preventiva adelantada desde el Distrito para evitar nuevas ocupaciones.

Por un lado, la reducción de la sección vial de la Calle 36 y Calle 39 a un carril vehicular ha contribuido a disminuir el impacto de los modos motorizados en el área, así como a mitigar la problemática asociada al estacionamiento indebido sobre estas vías. Por otro lado, el cerramiento perimetral del globo central del parque ha limitado el uso continuo del espacio público, restringiendo la movilidad y la permanencia peatonal a horarios previamente establecidos. Actualmente, el acceso al parque es parcial y funciona con horarios

establecidos y puntos de control para los peatones, ubicados sobre la Avenida Carrera 7, la glorieta en proximidad a la Carrera 5 y laterales sobre la Calle 39.

Ilustración 17. Ocupación informal PNEOH

Ocupación Emberá Sector histórico / Barrio La Merced



Fuente: SBP, 2025

Como resultado de lo anterior, se dio inicio a un proceso de recuperación integral del espacio público, el cual se encuentra actualmente en desarrollo y cuenta con la participación de diferentes entidades del orden distrital.

Estos cambios en las dinámicas de uso, así como los cerramientos y canalizaciones actualmente implementados sobre la circulación peatonal y vehicular, constituyen una condición que ha permitido probar la reducción de la capacidad vial en el entorno del parque que se ha mantenido desde octubre de 2025. Lo anterior representa una oportunidad para reorientar el uso futuro de estas vías hacia modos de transporte sostenibles, priorizando la circulación peatonal y ciclista, y mejorando las condiciones de seguridad vial y accesibilidad universal, en concordancia con lo establecido en el Plan Especial de Manejo y Protección del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera.

3.2. CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

3.2.1. Calzada

Con base en la información disponible en el Geoportal del IDU y en el Sistema de Información Geográfica del IDU (SIGIDU), se determina la tipología vial de acuerdo al Decreto 555 de 2021 “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”, junto con las reservas y estado de la calzada, y de igual manera, las observaciones de los elementos viales, como se muestra a continuación:

Tabla 2. Tipología y estado de segmentos del proyecto.

TRAMO	CIV	PK_ID	SENTIDO	TIPOLOGÍA	ESTADO	OBSERVACIONES
Calle 36 Entre Av. Carrera 7 y Carrera 6	3002408	527448	Occidente - Oriente	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
Calle 36 entre Carrera 6 y Glorieta Parque Nacional	3002327	527466	Occidente - Oriente	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
Glorieta Parque Nacional	3002378	527478	N/A	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
	3002380	527451	N/A	Intermedia	Satisfactorio	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
	3002381	527670	N/A	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
	3002379	530875	N/A	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
Conectante Calle 36 con Glorieta	3002327	91012276	N/A	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
Conectante Glorieta con Carrera 5	3002383	527442	Occidente - Oriente	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
		91012275	N/A	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
Av. Calle 39 entre Calle 39 y Glorieta Parque Nacional	3002385	91034597	Oriente - Occidente	Local	Aceptable	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU

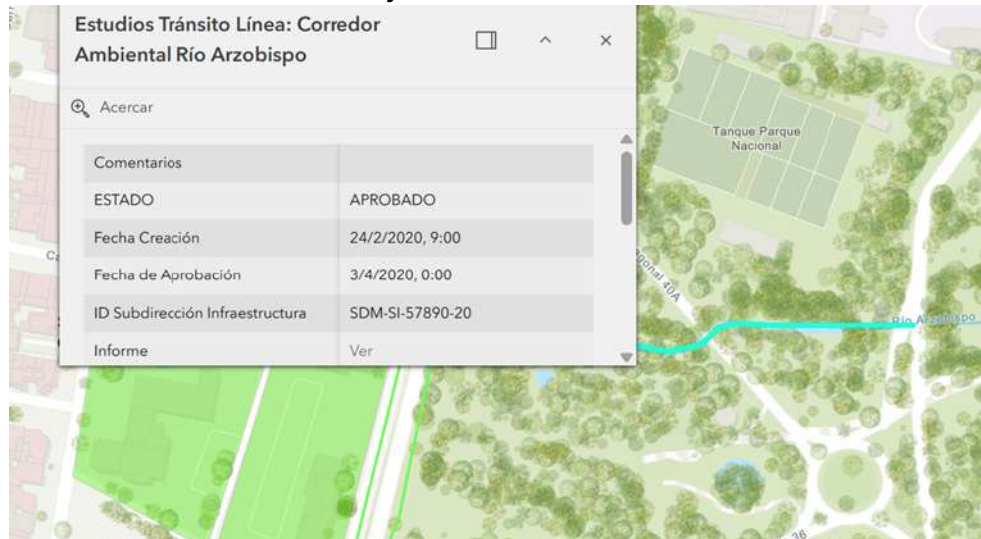
TRAMO	CIV	PK_ID	SENTIDO	TIPOLOGÍA	ESTADO	OBSERVACIONES
Conectante Carrera 5 con Av. Calle 39	3002377	527457	Norte - Sur	Intermedia	Satisfactorio	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
Conectante Glorieta Parque Nacional con Calle 39	3002406	91012278	Oriente - Occidente	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
Av. Calle 39 entre Glorieta Parque Nacional y Puente Río Arzobispo		91012274	Oriente - Occidente	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
Puente Río Arzobispo	3002947	24119268	Oriente - Occidente	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU
Av. Calle 39 entre Puente Río Arzobispo y Av. Carrera 7	2003675	91012049	Oriente - Occidente	Intermedia	Bueno	No presenta reservas actuales reportadas en SIGIDU

Fuente: SIGIDU y Geoportal IDU

Como se observa, no se tienen reservas activas reportadas que puedan llegar a interferir o a modificar el proyecto evaluado.

Se realiza la revisión para identificar reservas y proyectos colindantes a la zona de estudio. A partir de la información disponible en el Visor SI de la SDM se identifica que el proyecto Corredor Ambiental Río Arzobispo cuyo alcance es *“ELABORAR LOS DISEÑOS DETALLADOS ARQUITECTÓNICOS, URBANOS, PAISAJÍSTICOS Y TÉCNICOS DEL CORREDOR AMBIENTAL RÍO ARZOBISPO”* a cargo de la Empresa de Acueducto de Bogotá, no incluye intervenciones a nivel vehicular, aunque si se tiene proyectada intervención a nivel de cicloinfraestructura dentro del Parque Nacional, cruzando la Diagonal 40A hasta conectar con la Carrera 5, como se observa en la siguiente ilustración:

Ilustración 18. Proyectos colindantes a la zona evaluada



Fuente: Visor SI

Se aclara que dicho proyecto realizó las intervenciones sobre espacio público y recuperación de la ronda del Río Arzobispo en un área de 5.000 m², y adecuó 2.89 kilómetros de sendero ecológico peatonal en la franja paralela del Canal desde la Carrera 30 hasta la Carrera 7, 1.5 kilómetros de ciclorrutas en las modalidades de calzada única y ciclo carril, sin realizar intervenciones en el Parque Nacional.

Como resultado de los recorridos de campo realizados por el equipo de trabajo, se determinó que el circuito vial conformado por la conexión entre la Calle 39 y la Calle 36 tiene una longitud de 561 metros y una pendiente aproximada del 5.4%. Dadas las condiciones geográficas de la zona, se identificaron diferentes tipos de sección vial, los cuales se relacionan en la siguiente ilustración:

Ilustración 19. Secciones viales PNEOH



Fuente: SBP, 2026

Sobre la Calle 39, se registra un ancho promedio de 8.00 metros. Dentro de la Calle 39, específicamente sobre el Río Arzobispo, se encuentra la sección con ancho mínimo de 5.40 metros (color amarillo). En la zona de la rotonda, el ancho promedio es de 8.75 metros (color verde). Finalmente, en la Calle 36 se tiene la sección con mayor ancho promedio de 9.20 metros (indicado en color azul).

A continuación se presenta el registro fotográfico del estado actual de la calzada.

Tabla 3. Estado actual calzadas PNEOH.

Estado general de las calzadas	
Calle 36 	Glorieta 
Puente Río Arzobispo 	Calle 39 

Fuente: SBP, 2026

3.2.2. Andenes

En cuanto a la infraestructura peatonal, al aplicar la metodología de priorización de circuitos peatonales desarrollada con la asistencia técnica de Arup y C40 Cities para la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), se han identificado geográficamente tramos con potencial de intervención tanto en el entorno del Parque Nacional como en su interior, con el fin de mejorar y potenciar las condiciones de movilidad, conectividad y seguridad vial.

Dicha metodología permite identificar sectores de la ciudad con mayor potencial de conectividad entre los servicios del Sistema del Cuidado y el acceso a los diferentes componentes del transporte público. Como se observa en la ilustración, los segmentos

resultados en color rojo presentan un mayor puntaje ponderado, lo que indica que corresponden a áreas de alta conectividad. En este sentido, el sector se configura como un ámbito estratégico para la formulación de intervenciones orientadas a fortalecer la movilidad activa, con énfasis en los desplazamientos peatonales.

Ilustración 20. Metodología de Priorización PNEOH



Fuente: SBP, 2026

En cuanto al estado de los andenes registrado por el IDU, se encuentra que sobre la carrera séptima en el entorno del Parque, los andenes se encuentran en buen estado, sin embargo se evidencian algunos segmentos en estado regular, y especialmente los andenes que colindan con las manzanas del Barrio La Merced hacia el sur se encuentran en mal estado.

Ilustración 21. Estado de los andenes PNEOH



Fuente: IDU.

Con respecto al reconocimiento en campo de la infraestructura, los andenes tuvieron un mantenimiento general posterior al levantamiento de la ocupación informal y como parte de la rehabilitación integral del parque, estas adecuaciones incluyeron algunos vados y rampas sobre la Calle 36 y la Calle 39 que permiten acceder a los senderos y aceras perimetrales, sin embargo, en algunos casos la señalización horizontal de cebras no corresponde con puntos de acceso a las franjas de circulación peatonal de los andenes. Actualmente se siguen desarrollando labores de adecuación de senderos peatonales en el costado norte del parque, costado de la vírgen, sin embargo aún se observan algunas dificultades para garantizar la accesibilidad universal y el desplazamiento en superficies continuas.

Tabla 4. Estado de los andenes

Estado general de infraestructura peatonal	
Calle 36 	Rampas Calle 36 
Señalización proximidad glorieta 	Puente Río Arzobispo 



Fuente: SBP, 2026

3.2.2.1. Movilidad peatonal en el entorno del Parque Nacional

La movilidad en el área de influencia del Parque Nacional se caracteriza por una compleja interacción entre flujos motorizados y desplazamientos no motorizados. Esta zona actúa como un nodo de alta atracción de viajes, impulsado por la concentración de equipamientos educativos, de salud, de servicios y zonas residenciales.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, el perfil de los viajes con destino a este sector se concentra en tres modos principales:

- Transporte público: Principal motor de acceso masivo 32%.
- A pie: Con una alta incidencia en trayectos superiores a los 15 minutos 22%.
- Vehículo particular (Auto): Reflejando la conectividad vial del entorno 17%.

Dado que el uso de suelo predominante es de comercio y servicios, la zona no se comporta solo como un corredor de paso, sino como el punto de llegada final para miles de bogotanos, lo que exige que el espacio público sea capaz de soportar una demanda de población flotante diversa y constante.

Esta zona se consolida como un nodo de alta atracción debido a su composición institucional y de servicios. Al analizar la motivación de los desplazamientos, se observa que el **trabajo y el estudio** son los principales motores de movilidad, representando una parte significativa del total de viajes de destino en la zona.

De un universo de **666 viajes de destino a la Unidad Territorial de Medida registrados**, se destaca que el **30% corresponden a motivos laborales**, seguidos por actividades académicas y la realización de trámites administrativos. Esta concentración de viajes con propósito fijo refuerza la necesidad de contar con una infraestructura peatonal de alta capacidad que soporte los flujos en horarios pico.

Tabla 5. Distribución de los viajes en la UTAM 091 Sagrado Corazón por motivo

Motivo	Viajes
trabajar	200
Estudiar	63
asuntos médicos	14
trámites	47
Actividades Recreativas/deportivas y de visita	21
compras	14
viajes del cuidado	10
otro	4
total Viajes Motivados	373
A regresar al hogar	293
Total	666

Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. La Encuesta es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben tomarse como cifras exactas.

3.2.3. Red de cicloinfraestructura

El Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, ubicado estratégicamente en el límite de las localidades de Santa Fe y Chapinero, se consolida como un nodo articulador de movilidad activa en el centro-orienté de la ciudad. Su proximidad a los Cerros Orientales y su colindancia con centros de alta generación de viajes, como la Pontificia Universidad Javeriana y el CESA, le otorgan un rol fundamental en la conectividad intermodal.

Ilustración 22. Cicloinfraestructura en el ámbito del PNEOH



Fuente: SBP, 2026

Como se observa en la imagen, esta ubicación permite captar un volumen significativo de desplazamientos no motorizados, facilitados principalmente por su integración con la red de ciclorrutas y las actividades que se generan los fines de semana y festivos, convirtiendo al parque en un punto focal de recreación y transporte. De esta manera el entorno del Parque cuenta con la siguiente cicloinfraestructura:

- Avenida Carrera 7: Corredor principal que conecta el borde oriental.
- Carrera 13: Corredor vital que soporta una de las mayores demandas de ciclistas en la ciudad y ofrece una alternativa paralela a la Avenida Carrera 7.
- Calle 36: Conexión transversal clave que facilita el flujo entre el oriente y el occidente conectando hacia la Av. NQS.
- Sistema de Bicicletas Compartidas en el perímetro del parque, el cual refuerza la intermodalidad, permitiendo a los usuarios realizar viajes de "última milla" de manera eficiente.

- **Ciclovía dominical**

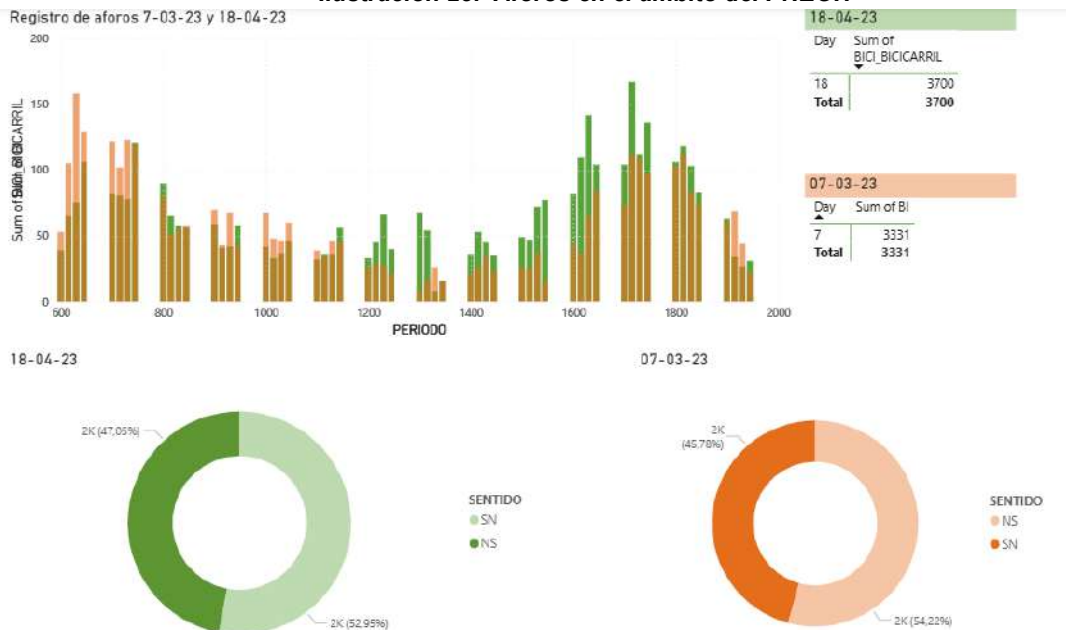
En el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera se desarrolla la ciclovía dominical sobre el corredor de la Carrera Séptima, una de las actividades más tradicionales y representativas de la ciudad, orientada a la promoción de la actividad física, la recreación y el uso del espacio público por parte de la ciudadanía.

En este sector, la ciclovía adquiere una relevancia particular, dado que el parque funciona como un punto de concentración de actividades complementarias, tales como estaciones recreativas, pedagógicas y de actividad física, que fortalecen la oferta institucional y fomentan la apropiación del espacio público. Esta dinámica consolida al Parque Nacional como un nodo estratégico dentro del circuito de la ciclovía, articulando la movilidad activa con espacios de permanencia y encuentro ciudadano.

Por lo anterior, la ciclovía dominical refuerza la vocación peatonal y recreativa del entorno, y pone en evidencia la necesidad de consolidar condiciones permanentes de seguridad, accesibilidad y confort para los usuarios, en coherencia con las dinámicas que ya se desarrollan de manera periódica en el sector.

De otra parte, para el desarrollo del diagnóstico, se utilizó la base de datos del Observatorio de Movilidad, analizando los aforos vehiculares en la intersección de la Avenida Carrera 7 con Calle 36 (Nodo AK_7X_CL_36). El estudio comprende dos jornadas representativas (días típicos) correspondientes al 7 de marzo y 18 de abril de 2023, con mediciones realizadas en dos periodos: mañana (06:00 a 13:00) y tarde (13:00 a 20:00).

Ilustración 23. Aforos en el ámbito del PNEOH



Fuente: SDM/Observatorio de Movilidad.

Los registros evidencian una dinámica de movilidad activa de alta intensidad en el sector:

El día 7 de marzo de 2023 se contabilizó un volumen total de 3.331 ciclistas en el día, con una Hora Máxima de Demanda (HMD) matutina entre las 06:15 y las 07:15.

Para el 18 de abril de 2023 el volumen ascendió a 3.700 ciclistas al día, desplazando la HMD hacia la jornada tarde, específicamente entre las 17:15 y las 18:15.

En cuanto a la distribución direccional, los resultados muestran un comportamiento pendular en ambos aforos, característico de viajes obligatorios relacionados a trabajo y estudio, lo que explica por qué el flujo cae drásticamente después de las 09:00 y antes de las 16:00. No obstante, el flujo de retorno tiende a ser más distribuido en el tiempo lo que puede generar una mayor percepción de congestión en la ciclorruta en horas de la tarde.

Para el día 7 de marzo de 2023 existe una predominancia en el flujo de sentido Norte-Sur (NS), representando el 54.22% del total con 1806 registros, mientras que el sentido Sur-Norte (SN) constituye el 45.78% restante con 1525 registros. Por otra parte el día 18 de abril la predominancia se evidencia en el sentido Sur-Norte (SN) con un 52.95% y 1959 registros, mientras que el sentido Norte-Sur (NS) presenta el 47.05% restante con 1741 registros.

De acuerdo a la Encuesta de Movilidad 2023, el borde oriental tiene una carga de viajes hacia el centro en la mañana y un retorno masivo hacia el norte/occidente en la tarde, información que se confirma con mayor precisión en el aforo realizado el 18 de abril de 2023.

AC 13 # 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

3.2.3.1. Estacionamientos para bicicletas / cicloparqueaderos

Actualmente el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, particularmente en las calles 36 y 39 entre la Carrera Séptima y la Carrera 5 cuenta con una oferta actual de 14 cupos de cicloparqueaderos. A continuación se presenta la desagregación de dichos cupos bajo diferentes estrategias y trabajos realizados desde la SDM.

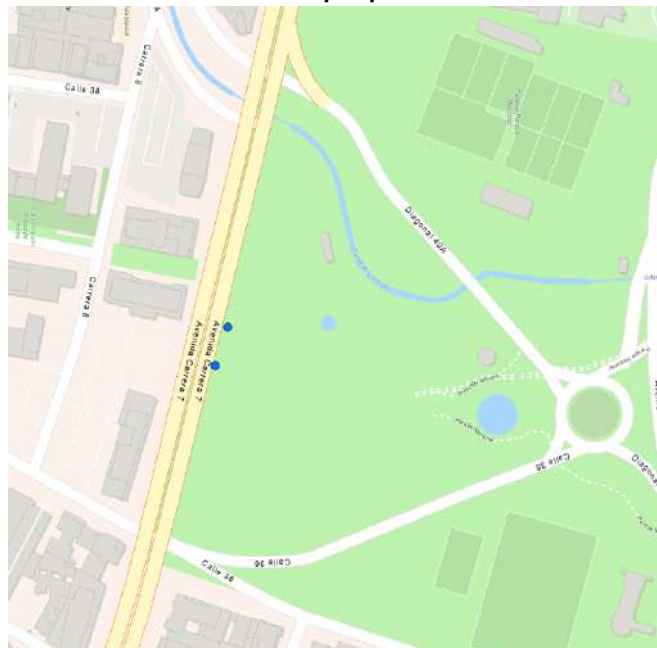
- **Cicloparqueaderos en parques, plazas, plazoletas y/o aceras.**

La SDM viene construyendo un inventario de cupos de Cicloparqueaderos en espacios públicos de la ciudad como parques, plazas, plazoletas y/o aceras. Analizando la zona de estudio, se cuenta con dos (2) cicloparqueaderos ubicado en acera, lugares que brindan un total de 14 cupos para el estacionamiento de bicicletas de forma gratuita y con mobiliario anclado tipo sujeción de rueda, se presenta la información y ubicación correspondiente a dichos Cicloparqueaderos:

Tabla 6. Cicloparqueaderos existentes en espacio público en la zona de estudio

Espacio	UPZ	Nombre	Localidad
Acera	343	Parque Nacional sobre la carrera 7	Chapinero
Acera	343	Parque Nacional sobre la carrera 7	Chapinero

Ilustración 24. Ubicación de cicloparqueaderos existentes en la zona

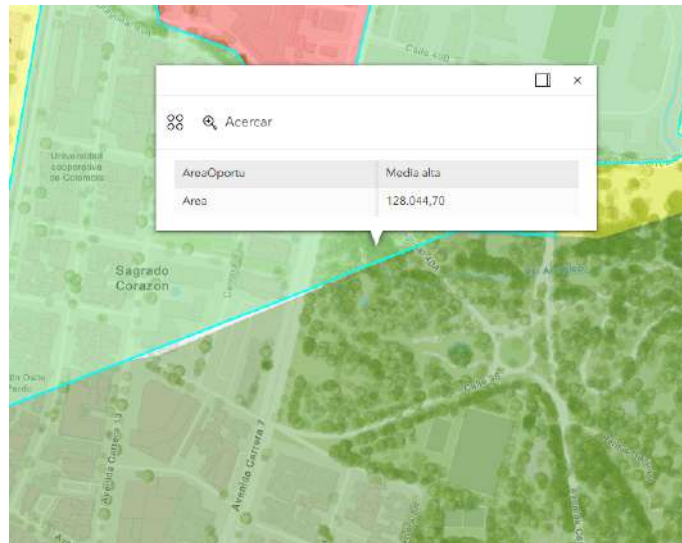


Fuente SDM- SBP

- **Demanda futura de Cicloparqueaderos en la zona**

Desde la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón de la Secretaría Distrital de Movilidad se ha venido adelantando un proceso de proyección de demanda de Cicloparqueaderos por ZAT teniendo en cuenta los equipamientos con los que cuenta Bogotá, a continuación se hace referencia a este ejercicio basado específicamente en la zona.

Ilustración 25. Área de Oportunidad de instalación de cicloparqueaderos en la zona



Fuente SDM- SBP

El análisis del entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera evidencia una oferta limitada de cicloparqueaderos, insuficiente para atender la demanda actual y potencial de usuarios que acceden al parque en bicicleta. Esta situación resulta particularmente relevante considerando el carácter recreativo, deportivo y de alta afluencia del sector, así como su adecuada conectividad con la red de movilidad activa de Bogotá.

En este contexto, se identifica una oportunidad para la implementación de cicloparqueaderos de escala media-alta en la zona de estudio, que permitan responder de manera adecuada a los patrones de uso del parque y a la creciente participación de la bicicleta como modo de transporte. El fortalecimiento de esta infraestructura contribuirá no solo a mejorar las condiciones de acceso y permanencia de los usuarios, sino también a incentivar el uso de modos sostenibles y a consolidar el parque como un nodo articulador de la movilidad activa en el sector

3.2.4. Semaforización

En cuanto a las condiciones de semaforización, sobre el corredor de la Carrera Séptima, en los cruces con las calles 36 y 39, se identifican intersecciones semaforizadas que cuentan con dispositivos de control peatonal en ambos costados del Parque Nacional y adicionalmente para ciclistas en la Calle 36. Estos dispositivos regulan los movimientos

AC 13 # 37 – 35

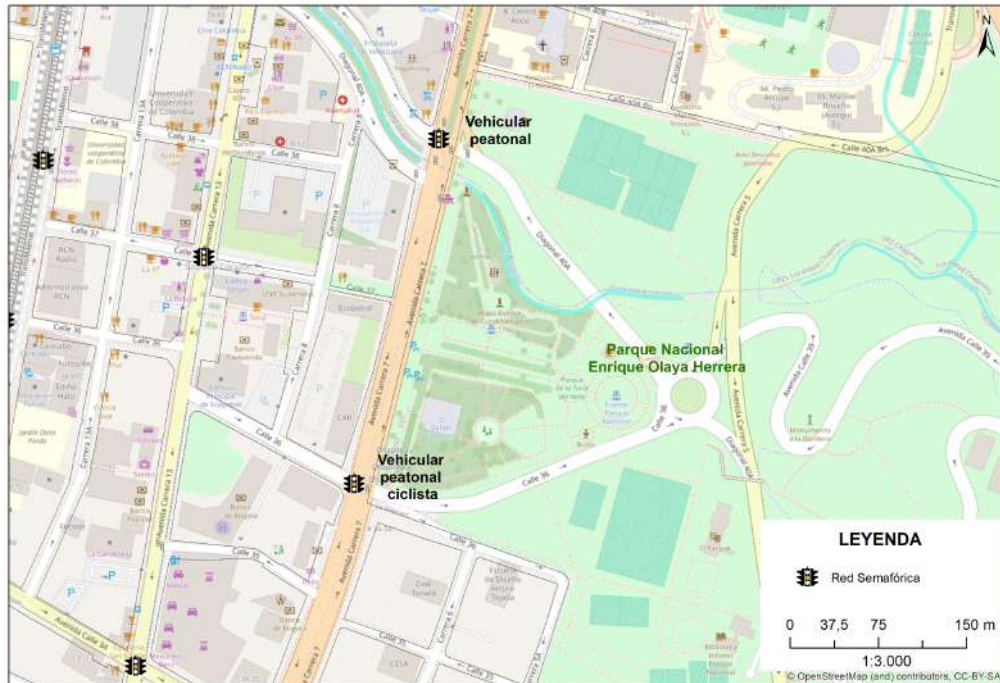
Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

transversales, contribuyendo a generar condiciones de mayor seguridad y prioridad para el tránsito de peatones en el acceso y salida del parque.

Ilustración 26. Red semafórica en el entorno del PNEOH



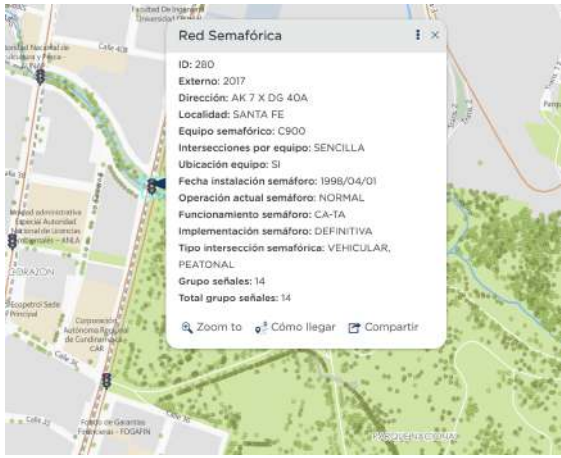
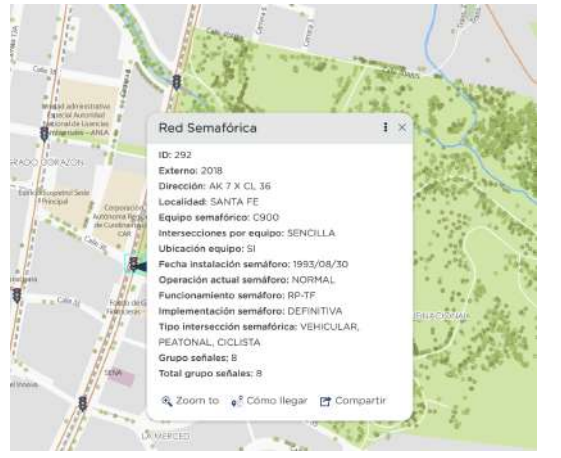
Fuente SDM- SBP

No obstante, es importante señalar que el corredor de la Avenida Carrera Séptima tiene prevista una intervención integral, por lo cual, para efectos del presente análisis y la formulación de la propuesta, se parte de la condición actual de operación de los ciclos semafóricos.

En este sentido, si bien la existencia de semáforos peatonales en los cruces de la Calle 36 y Calle 39 representan un elemento favorable para la regulación y seguridad de los desplazamientos a pie, se identifican oportunidades de mejora en términos de continuidad y accesibilidad de los recorridos peatonales, especialmente en el costado oriental de la Carrera Séptima y sobre el andén contiguo al Parque Nacional.

En particular, la ausencia o deficiencia de elementos de infraestructura menor, como vados y rampas, limita la transición adecuada entre calzada y andén, afectando la accesibilidad universal y la fluidez de los desplazamientos peatonales en el sector.

Ilustración 27. Semaforización existente

Semaforización Calle 36	Semaforización Calle 39
	

Fuente SDM- SBP. BASE: <https://mapas.bogota.gov.co/>

3.2.5. Intersecciones y cruces peatonales

Como se mencionó anteriormente, los cruces peatonales cuentan actualmente con elementos de señalización horizontal y vertical, en correspondencia con la semaforización instalada en las intersecciones de la Calles 36 y la Calle 39 con la Avenida Carrera 7. Si bien esta infraestructura se encuentra supeditada a la intervención integral prevista para este corredor, se identifican oportunidades de mejora orientadas a facilitar y hacer más seguros los desplazamientos peatonales.

Particularmente, en la intersección de la calle 39 se evidencia una falta de correspondencia entre la señalización horizontal existente y las condiciones físicas de la infraestructura peatonal. En este punto, la configuración actual de andenes, vados y rampas presenta discontinuidades y cambios de nivel que obligan a los peatones a sortear barreras en su recorrido, afectando la fluidez del cruce. Esta situación impacta de manera más significativa a personas con movilidad reducida, limitando las condiciones de accesibilidad universal y el uso seguro del espacio público.

Adicionalmente, se identifica que no existen otros pasos peatonales formalmente establecidos sobre la Calle 36 y la Calle 39 hacia el interior del parque, lo que afecta la permeabilidad y continuidad de los recorridos peatonales para atravesar estas vías. No obstante, se observa que los peatones realizan cruces de manera intuitiva para acceder al área central del parque, aprovechando las condiciones de bajo flujo vehicular en estos tramos. Esta situación evidencia la necesidad de fortalecer las condiciones de cruce peatonal mediante soluciones que respondan a los patrones reales de desplazamiento, con el fin de mejorar la seguridad y la accesibilidad en el sector.

Ilustración 28. Obstáculos en trayectorias peatonales

Obstáculos en el cruce peatonal de la Calle 39 con Carrera 7ma



Fuente SDM- SBP

3.3. CONECTIVIDAD SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

3.3.1. Rutas y Paraderos de Transporte Público

El Parque Nacional Enrique Olaya Herrera PNEOH, cuenta con una amplia oferta de transporte público en su entorno inmediato, lo cual garantiza condiciones favorables de accesibilidad desde diferentes sectores de la ciudad. El área se encuentra servida principalmente por rutas del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP, que circulan por corredores viales principales cercanos como la Carrera Séptima, la Carrera 13 y otras vías cercanas.

De manera específica, se encuentra que sobre la Calle 36 circulan dos (02) rutas del SITP: el servicio complementario 18-3 (Autonorte Est. Terminal - Germania) y el servicio urbano 97 (Rincón de Venecia - Galerías) sin paraderos de transporte público en el parque y en el tramo de la Calle 39 no hay rutas ni paraderos de transporte público, por lo que su función dentro de la red de movilidad se asocia principalmente a la circulación local y a la conexión con los corredores estructurantes cercanos. No obstante, la Carrera Séptima, que delimita el parque por su costado occidental, concentra una amplia oferta de paraderos y rutas del sistema zonal del SITP, permitiendo la conectividad del sector con diferentes zonas de la ciudad y garantizando el acceso al parque mediante transporte público a una distancia caminable.

Ilustración 29. Rutas y paraderos de TP al interior del PNEOH

Paradero SITP Museo del Parque Cra 5

Ruta de Transporte Público 18-3



Fuente: SDM, 2026

El entorno del **Parque Nacional Enrique Olaya Herrera** cuenta con acceso al sistema **TransMilenio** a través de dos corredores estructurantes. Por un lado, sobre la Avenida Caracas se localizan estaciones del sistema troncal a una distancia caminable, lo que amplía la cobertura de transporte masivo y facilita la articulación con el resto de la red de transporte público de la ciudad.

Asimismo, sobre el corredor de la Carrera 7, entre las calles 31 y 134, actualmente opera un carril preferencial por el que circulan 54 rutas del SITP.

Adicionalmente, los paraderos del SITP sobre la Carrera Séptima concentran la mayor oferta de transporte público en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, constituyéndose como el principal corredor de acceso al parque. Esta condición permite que los bordes del parque sobre las calles 36 y 39 no dependan directamente del transporte público, lo que refuerza su potencial para ser intervenidos con criterios de priorización peatonal y movilidad activa.

Tabla 7. Rutas y paraderos de TP Carrera 7 PNEOHB

Paradero	Ubicación	Rutas principales SITP	Observaciones	Validaciones Mensuales
386A00 Parque Nacional (AK 7 CL 36)	Carrera 7 con Calle 36	18-3, 593, A601, A642, T12, T13, 359, 56A, 579, 97, A814, B907, C124, C131, T25, T40	Principal acceso sur al parque. Cercanía a zonas deportivas del parque y servicios educativos.	3.937
BD-003A Parque Nacional (AK 7 CL 37)	Carrera 7 con Calle 37	D81	Acceso norte al parque. Conecta con Universidades, servicios comerciales y zonas residenciales.	1.142
384A00 Universidad Javeriana (AK 7 CL 40)	Carrera 7 con Calle 40	18-3, 593, A601, T12, T13, T40	Alta afluencia por uso educativo. Conexión zona norte de la ciudad. Funciona como nodo complementario al parque.	38.939
823A00 Ecopetrol (AK 7 CL 37)	Carrera 7 con Calle 37	593, A124, H907, T12, T13, T25		3.840
BD -004A CAR Cundinamarca	Carrera 7 con Calle 36	L81		7.274

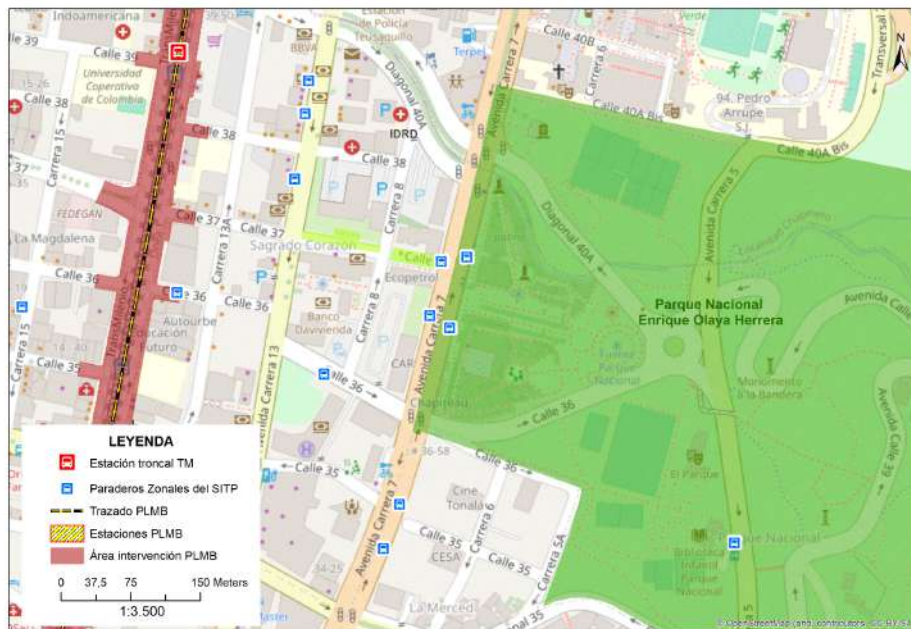
Fuente: SDM, 2026

De manera complementaria, el corredor de la Carrera Séptima ofrece acceso al sistema mediante la estación **Museo Nacional**, ubicada a una distancia peatonal aproximada de 5 a 8 minutos del parque. En este corredor operan servicios del sistema; sin embargo, no se dispone de una estación o parada exclusiva frente al parque, por lo que el acceso se realiza a través de infraestructura localizada en su área de influencia.

En conjunto, estas condiciones consolidan una **alta accesibilidad al sistema de transporte masivo** aunque no hay infraestructura troncal directa en el borde inmediato del parque. Adicionalmente, en el mediano plazo, este entorno contará con acceso a las estaciones de la Línea 1 del Metro de Bogotá, fortaleciendo las condiciones de accesibilidad

mediante transporte público de alta capacidad a distancias caminables inferiores a 500 metros.

Ilustración 30. Estaciones de Transmilenio y paraderos SITP en el entorno del PNEOH



Fuente:SDM.

En este contexto, la presencia de corredores de transporte público de alta capacidad en el entorno cercano —como la TransMilenio sobre la Avenida Caracas y la futura Línea 1 del Metro de Bogotá, así como las rutas del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá sobre la Carrera Séptima— permite que el acceso al Parque Nacional Enrique Olaya Herrera se realice principalmente mediante modos de transporte público y recorridos peatonales de corta distancia. En este sentido, el hecho de que los bordes del parque sobre las calles 36 y 39 no funcionen como corredores de transporte público directo representa una oportunidad para priorizar la movilidad peatonal y ciclista, así como para implementar estrategias de tráfico calmado y redistribución del espacio vial que favorezcan la permanencia, la seguridad vial y la calidad del espacio público en el entorno inmediato del parque.

Por otro lado, una vez revisadas las bases de datos con las que cuenta la Subdirección de Transporte Público (STPU), a continuación, se muestran la zona amarilla para el servicio de transporte público individual tipo taxi dentro del área de consulta:

Tabla 8. Zonas amarillas en el sector de consulta.

NO.	TRAMO VIAL	LOCALIDAD	ESTADO
1	Calle 39 entre Carrera 5 y Carrera 7	Santa Fe	AUTORIZADA

Fuente: STPu - SDM, 2026.

Es importante indicar que esta zona amarilla no ha sido objeto de actualización por parte de la STPU de acuerdo con los criterios vigentes de la entidad para su habilitación, por lo cual, en caso de presentar conflicto con la propuesta de pacificación, esta dependencia considerará otros tramos que atiendan los posibles usuarios del servicio en futuras evaluaciones en el sector.

Se precisa que la Administración Distrital se encuentra en una fase de transición operativa. Las zonas amarillas, concebidas como espacios para el estacionamiento transitorio de taxis con el fin de optimizar el uso de la infraestructura y reducir el tráfico de vacante, están siendo integradas al nuevo modelo de Zonas de Excelencia Operacional (ZEO).

Este modelo, liderado por la Subdirección de Transporte Público, tiene como objetivo la modernización del servicio mediante la incorporación de tecnologías de cero y bajas emisiones, la formación integral de los conductores y el uso de herramientas tecnológicas para el seguimiento de viajes.

En consecuencia, la implementación de nuevas áreas de ascenso y descenso en vía pública deberá ajustarse a los lineamientos del *“Protocolo para el aprovechamiento económico del espacio público en la actividad de servicios en zonas amarillas de excelencia operacional (ZEO) en vía pública”* adoptado mediante Resolución N°. 1718022 de 2025.

3.3.2. Integración del transporte público con la Infraestructura Peatonal

En relación con la integración del transporte público y la infraestructura peatonal, el estado de los andenes constituye un elemento fundamental para garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad. Como se mencionó anteriormente en el numeral de andenes, y de acuerdo con la información registrada por el IDU, los andenes sobre la Carrera Séptima en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera presentan, en términos generales, buenas condiciones, lo que favorece el acceso a los paraderos del sistema de transporte público ubicados en este corredor.

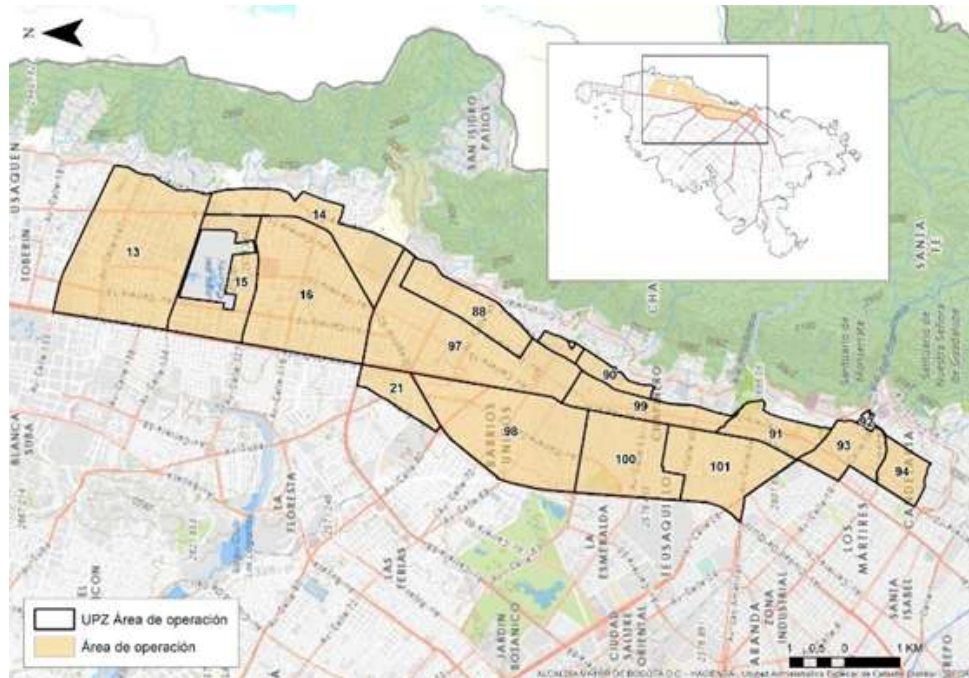
No obstante, hacia el interior del área de estudio se identifican tramos en estado regular, y particularmente en los sectores colindantes con las manzanas del barrio La Merced, hacia el sur, se evidencian andenes en mal estado, lo que limita las condiciones de accesibilidad y continuidad de los recorridos peatonales.

Esta situación genera una desarticulación entre la oferta de transporte público y la calidad de la infraestructura peatonal, afectando la experiencia de acceso al sistema, especialmente para poblaciones con movilidad reducida.

3.3.3. Sistema de Bicicletas Compartidas

El Sistema de Bicicletas Compartidas actualmente cuenta con 297 estaciones autorizadas para su operación, las cuales se encuentran distribuidas en 34,8 km², en las localidades de Usaquén, Chapinero, Barrios Unidos, Santa Fe, La Candelaria y Teusaquillo, y su ubicación y visualización puede ser consultada en el Portal de Datos Abiertos de la SDM, donde se actualiza periódicamente esta información que está disponible en distintos formatos para su descarga, incluidos shapefile, Geodatabase de archivos (GDB), KML y CSV.

Ilustración 31. Delimitación de la zona Autorizada



Fuente: SDM 2026

- **Criterios de ubicación de estaciones del SBC**

En el marco del Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público 2022-063 se autorizó ubicar las estaciones del Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) sobre alamedas, plazas y plazoletas, red de andenes, vías peatonales, malla vial, sistema de parques y zonas bajo puentes peatonales y vehiculares. Consecuentemente, considerando tales opciones de ubicación, la empresa M1 TRANSPORTES SUSTENTAVEIS LTDA. SUCURSAL COLOMBIA (TEMBICI), selecciona los espacios para instalar las estaciones dentro de la zona de operación del sistema. Lo anterior obedece a criterios como:

- **La cercanía de la estación a la red de transporte público:** Los sistemas de bicicletas compartidas son mucho más utilizados en el último tramo de los viajes, conectando las estaciones de transporte masivo con el trabajo, por ejemplo. Son distancias cortas, pero que pueden ser hechas en menor tiempo y de una manera más cómoda en bicicleta. Por eso, la proximidad a las estaciones de Transmilenio y paraderos del SITP facilita el acceso a los usuarios y permite una integración modal más grande.
- **La cercanía de la estación a ciclovías o ciclorrutas:** Ya que la bicicleta compartida es también una invitación para ciclistas urbanos sin experiencia, las rutas exclusivas o segregadas aportan más seguridad y tranquilidad en el camino.
- **La proximidad a zonas con alta concentración de empleos – zonas comerciales, de servicios y oficinas:** Ir y regresar del trabajo es uno de los mayores motivadores para desplazamientos diarios en los sistemas de bicicletas compartidas.
- **La proximidad a zonas mixtas, con alta densidad de residentes y servicios:** Para garantizar una alta tasa de penetración del sistema en las

ciudades, es importante tener estaciones donde hay demanda para desplazamientos cortos.

- **La visibilidad de la estación:** Es importante que la estación sea ubicada en esquinas o sectores con alta población flotante, para que ella sea visible y que se presente como una nueva opción de transporte para residentes.
- **Topografía:** Las rutas con menor inclinación son más cómodas para los usuarios, ya que generan un menor esfuerzo para el usuario y se pueden hacer en menos tiempo.
- **La proximidad de la estación a parques o áreas de recreación:** Para tener un equilibrio en uso durante los días laborables y los fines de semana, es importante tener algunas estaciones cerca de parques o áreas recreativas.

Con base en lo anterior, a continuación se relaciona la estación dentro del área de influencia en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera particularmente en la Calle 36 y Calle 39 entre la Avenida Carrera 7 y la Carrera 5:

Tabla 9. Estación TemBici– Entorno del Parque Nacional

Cód. Estación	Nombre Estación	Dirección	Elemento	Anclajes	Viajes mensuales promedios realizados	Total Viajes origen (extracciones)	Total Viajes destino (retornos)
73	Cra 7 con Cl 36	Av.Carrera 7 entre Calle 36 y Calle 39 - Costado Oriente	Andén	23 (Solar)	328	15.425	13.430

Fuente: SDM 2026

Nota: Los viajes mensuales de la estación corresponden a los datos promedio mensuales desde el inicio de la operación hasta el 28 de febrero de 2026.

Ilustración 32. Estación ID 73



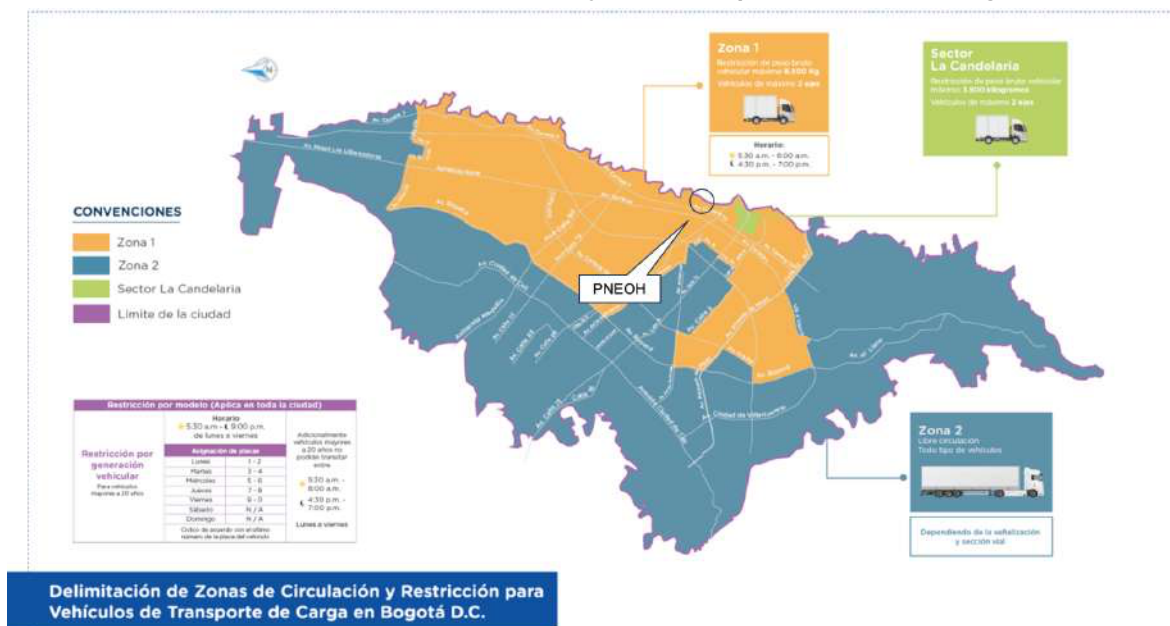
Fuente: SDM, 2025

3.4. OPERACIÓN TRANSPORTE PRIVADO

3.4.1. Operación de Cargue y Descargue

El área de influencia se encuentra localizada en la Zona 1 de restricciones de circulación, para el tránsito de vehículos de carga con peso bruto vehicular superior a 8.5 Toneladas de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas, y para las operaciones de cargue y descargue para vías arteriales el horario permitido es de 22:00 a las 06:00 horas, en caso que no pueda ser realizada al interior del predio, y para vías intermedias y locales se permiten vehículos de carga de hasta designación 2 (máximo 2 ejes) de las 8:00 horas a las 17:00 y entre las 20:00 horas y las 6:00 horas, atendiendo las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización en vía, conforme a lo establecido en el Decreto 652 de 2025, "Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad"

Ilustración 33. Zonas de circulación y restricción para vehículos de carga



Fuente. SDM, 2026

Adicionalmente, se presentan las consideraciones específicas para el caso de las vías arteriales donde se establece: "(...) Artículo 11°.- Cargue y descargue sobre vías arterias. No podrán efectuarse maniobras de cargue o descargue sobre vías arterias o sobre los accesos, salidas y/o conectantes a éstas, en ninguna zona del Distrito Capital.

Cuando el vehículo tenga como punto de destino un predio situado sobre malla vial arterial, deberá ingresar al mismo, o efectuar el cargue o descargue desde un estacionamiento fuera de vía, o desde la vía intermedia o local más cercana, siempre que los vehículos de transporte de carga no excedan los dos (2) ejes, y atendiendo en todo caso las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre sobre estacionamiento.

Cuando no sea posible atender ninguna de las posibilidades antes enunciadas y el cargue y/o descargue deba realizarse sobre la malla vial arterial, se efectuará únicamente entre las 22:00 horas y las 06:00 horas, teniendo una zona de transición debidamente señalizada con dispositivos luminosos, a una distancia que permita a los demás usuarios de la vía advertir la presencia del vehículo.

Parágrafo.- Se exceptúan de la restricción antes prevista, los vehículos de emergencia, los de transporte de valores, los de gases medicinales, los de servicios públicos domiciliarios en servicio y los de transporte de materiales y maquinaria para obras públicas que se encuentren en servicio; siempre y cuando la obra asociada a la actividad, cuente con el Plan de Manejo de Tránsito -PMT- aprobado y vigente, de acuerdo con los lineamientos definidos en el respectivo concepto técnico, adicionalmente deben portar los distintivos y/o documentos correspondientes. (...)."

En todo caso se recomienda realizar las actividades en el menor tiempo posible, implementar estrategias de mitigación del ruido evitando encender dispositivos de audio, conversaciones entre colaboradores demasiado fuertes, implementar ruedas de goma a las carretas y equipos auxiliares de carga, evitar golpear el material contra el piso entre otros, con el objeto de evitar molestias en los demás ciudadanos.

En relación con las **dinámicas específicas del Parque Nacional** y su entorno, se identifica que actualmente no existen zonas demarcadas para las actividades de cargue y descargue específicamente. No obstante, este tipo de actividades se presenta de manera esporádica, particularmente asociada a la realización de eventos al aire libre que requieren el transporte de estructuras, escenarios y otros elementos logísticos, así como al abastecimiento de los puntos de venta de alimentos y bebidas presentes en el sector.

En este sentido, se reconoce la necesidad de incorporar espacios específicos para el cargue y descargue, que permitan organizar estas dinámicas de manera más eficiente y segura, evitando interferencias con la circulación peatonal, ciclista y vehicular. La delimitación de estas zonas contribuiría a reducir conflictos en el uso del espacio público, mejorar las condiciones de operación durante eventos y favorecer una adecuada gestión logística del parque, principalmente enfocadas en tipologías de vehículos livianos y de servicio, tales como camionetas, vehículos de reparto y camiones de pequeña escala, asociados a actividades de abastecimiento y operación local.

La implementación de áreas donde se pueda desarrollar el cargue y descargue se plantea como una medida complementaria dentro de la reorganización del espacio público, orientada a compatibilizar las actividades recreativas, comerciales y logísticas, en coherencia con los objetivos de seguridad vial, accesibilidad y priorización de la movilidad activa en el sector.

3.4.2. ZPP - habilitados, diseñados y en operación.

Las Zonas de Parqueo Pago - ZPP, nacen como un modelo de gestión del estacionamiento en vía establecido por la Alcaldía Mayor de Bogotá, el cual permite el uso del espacio público para el estacionamiento de vehículos regulado a cambio de un pago, por un tiempo

determinado. Este enfoque busca responder de manera técnica, organizada y sostenible a la problemática derivada del uso informal e indiscriminado del espacio público, contribuyendo directamente a la mejora de la movilidad, la recuperación del espacio urbano y la regulación del estacionamiento en sectores estratégicos de la ciudad.

El desarrollo e implementación del proyecto ZPP se enmarca en las actividades de estructuración conjunta adelantadas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Terminal de Transporte S.A. (TTSA), en virtud del Contrato Interadministrativo No. 2021-2470. Dicho instrumento contractual define los lineamientos y responsabilidades para el diseño, implementación, operación y seguimiento del sistema de estacionamiento regulado en vía, el cual busca optimizar el uso del espacio público, promover la equidad en el acceso al mismo y fortalecer la gestión de la movilidad urbana.

En el sector del Parque Nacional se ha realizado la evaluación para la implementación de ZPP en 10 segmentos viales potenciales, los resultados del análisis de la viabilidad de habilitación para el estacionamiento en vía, se presentan a continuación:

Ilustración 34. Segmentos viales analizados concepto de estacionamiento SDM - Proyecto ZPP



Fuente: <https://sig.simur.gov.co/visorsi/>

La zona presenta un (1) segmento vial habilitado, uno (1) no habilitado y ocho (8) habilitados de manera condicional sin solicitud de implementación de aproximadamente 41

AC 13 # 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

cupos para vehículos y en reevaluación, ya que presentan interferencia con el Plan Regularización de la Institución Educativa CESA, y se encuentran pendiente del desistimiento de la institución a la implementación del Plan, para poder implementar los ZPP.

Actualmente en el ámbito del Parque Nacional, se encuentra operativo una ZPP en la Calle 36 entre Avenida Carrera 7 y la Carrera 6, con una capacidad total de 12 cupos, 9 para vehículos y 3 para motos. De los cuales 2 cupos para vehículos no fueron implementados por mal estado del pavimento.

Ilustración 35. Zonas de Parqueo Pago



Fuente: <https://www.zonadeparqueopago.gov.co/estacionate>

Ilustración 36. ZPP funcional PNEOH

Zona de Parqueo Pago Calle 36



Fuente: SBP, 2026

3.5. OPERACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO Y EMERGENCIA

En relación con la gestión de residuos sólidos, el entorno del PNEOH se encuentra cubierto por el esquema de recolección definido por la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP), el cual opera mediante micro-rutas y frecuencias establecidas según las características del sector.

Dada su localización sobre corredores de alta actividad urbana como la Carrera Séptima, el área cuenta con servicios de recolección periódica y barrido, orientados a atender la demanda generada por flujos peatonales, actividades recreativas y usos institucionales presentes en el sector.

No obstante, el análisis se enfoca en las condiciones observadas de operación y disposición de residuos en el espacio público. En este sentido, la dinámica del parque y su entorno inmediato sugiere la necesidad de fortalecer estrategias complementarias, tales como la disposición adecuada de mobiliario para residuos, puntos de acopio y acciones de cultura ciudadana, que contribuyan al mantenimiento de las condiciones de limpieza y calidad del espacio público.

4. DIAGNÓSTICO

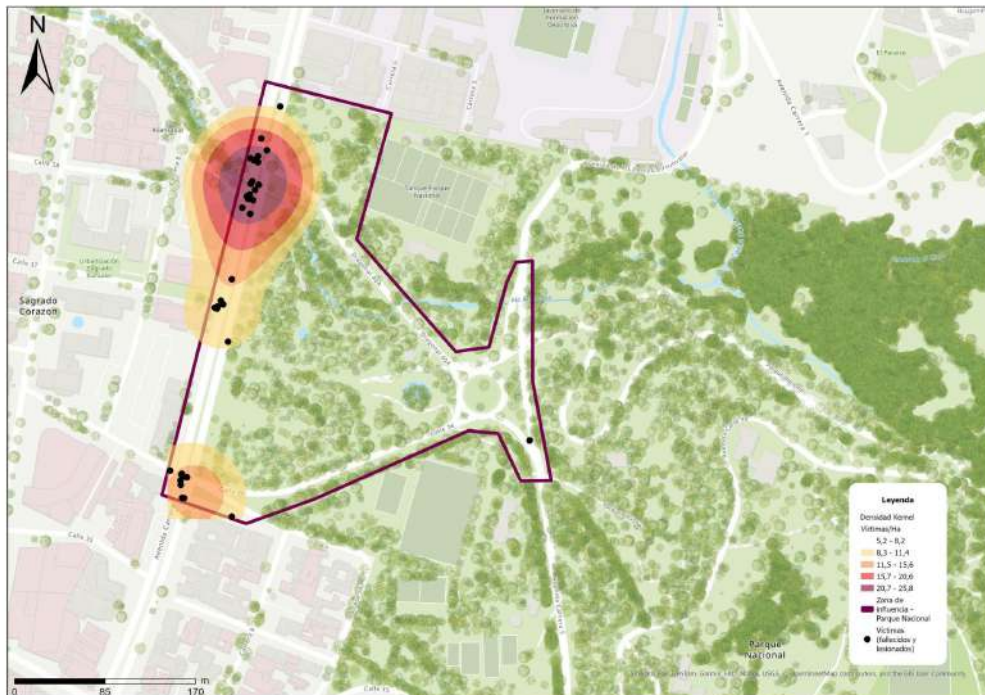
4.1. DIAGNÓSTICO DE SEGURIDAD VIAL

4.1.1. Análisis de Siniestralidad

Se consulta la base de datos georreferenciada de siniestralidad del SIGAT para los últimos cuatro años (2022-2025).

Se identifica que en la zona de influencia del Parque Nacional la siniestralidad se concentra en las intersecciones de la Carrera 7 con Diagonal 40A y Carrera 7 con Calle 36. Dentro del parque solo se identifica una víctima lesionada (peatón hombre de 13 años) en la Carrera 5, reportada en febrero de 2024.

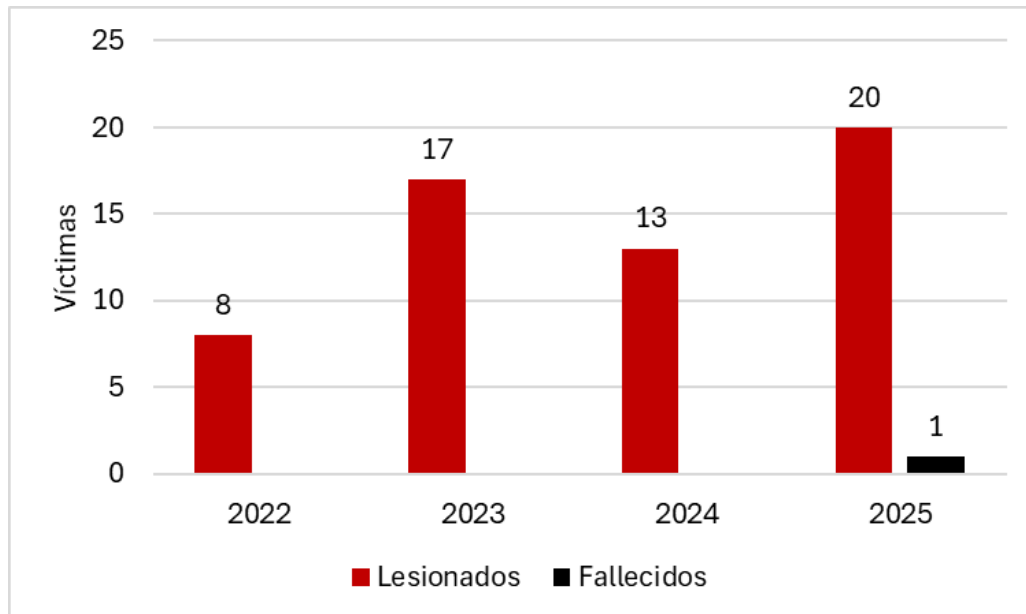
Ilustración 37. Densidad de víctimas en la zona de influencia del parque nacional.



Fuente: datos de SIGAT, fecha de consulta 16/04/2026, fecha de corte 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

Este polígono ha concentrado 58 lesionados y 1 fallecido en los últimos cuatro años (2022-2025). El 2025 fue el año que reportó la cifra más alta de lesionados con 20 casos.

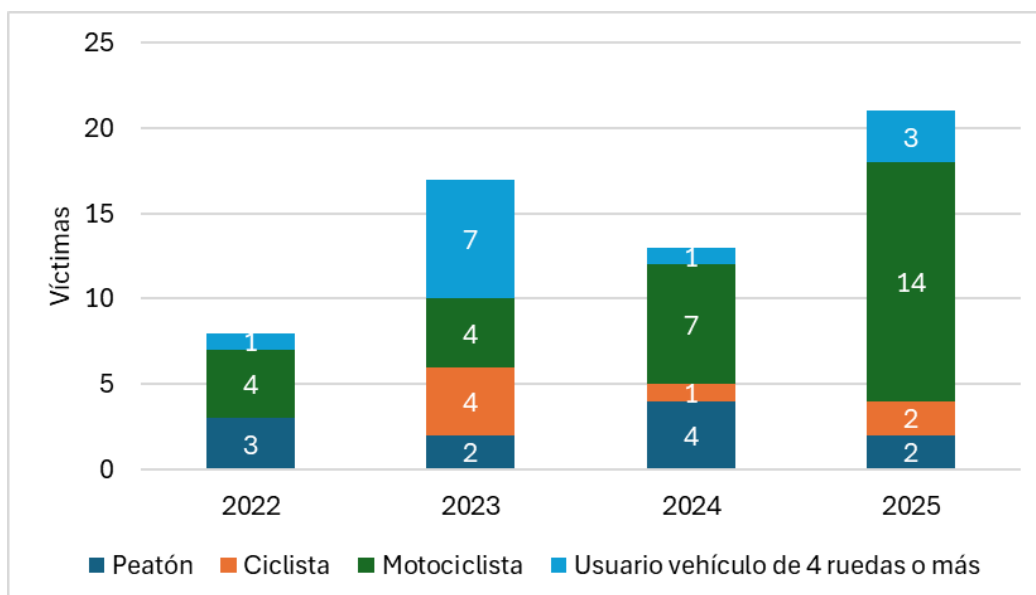
Ilustración 38. Distribución de lesionados y fallecidos por año en la zona de influencia del PNEOH



Fuente: datos de SIGAT, fecha de consulta 16/04/2026, fecha de corte 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

Con respecto a las víctimas por actor vial, en 2025 se registra un aumento notable frente a los años anteriores, impulsado principalmente por el incremento en motociclistas. En contraste, los demás actores viales mantienen niveles relativamente estables, lo que evidencia una mayor concentración del riesgo en este grupo.

Ilustración 39. Distribución de víctimas por actor vial y por año en la zona de influencia del Parque Nacional.



Fuente: datos de SIGAT, fecha de consulta 16/04/2026, fecha de corte 31/12/2025, indicador de fallecidos a 30 días.

Tomando como referencia la información, se identifica que en la zona de influencia del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera los principales puntos de siniestralidad que involucran peatones se concentran en intersecciones semaforizadas, destacándose particularmente la ubicada en la Carrera Séptima con calle 39.

Así mismo, se evidencian eventos en la intersección de la Carrera Séptima con calle 37, donde los registros sugieren la ocurrencia de cruces peatonales en condiciones de riesgo, lo que configura un punto crítico de siniestralidad en el sector.

Es así como los patrones identificados permiten establecer la necesidad de implementar estrategias integrales orientadas a la protección del peatón, tales como la adecuación y formalización de pasos peatonales seguros, la incorporación de medidas de gestión y reducción de la velocidad, y el fortalecimiento de la señalización y demarcación vial. Estas acciones deben responder tanto a las condiciones actuales como a las dinámicas esperadas una vez se levanten los cerramientos temporales y se reactive plenamente el uso del parque, anticipando un incremento en los flujos peatonales y en las actividades de permanencia en el sector.

4.2. CONFLICTOS PEATONALES

4.2.1. Zonas de Riesgo para Peatones

Actualmente, las condiciones derivadas de los cerramientos temporales del Parque Nacional han modificado las dinámicas habituales de circulación y permanencia peatonal, generando nuevas formas de acceso y desplazamiento en el sector. En particular, la falta de claridad en los puntos de ingreso y en los recorridos hacia el globo central del parque ha propiciado que algunos peatones utilicen la calzada para su desplazamiento, especialmente durante los fines de semana, cuando se incrementa la afluencia de usuarios.

Adicionalmente, en el entorno de la glorieta próxima a la Carrera 5 se evidencian cruces peatonales que no cuentan con demarcación ni regulación formal, lo que genera condiciones de ambigüedad en la interacción entre peatones, ciclistas y vehículos. Esta situación incrementa el riesgo, al no existir elementos claros que ordenen los movimientos y prioricen la circulación peatonal.

En este sentido, se identifican zonas críticas que requieren la implementación de estrategias orientadas a mejorar la seguridad vial, mediante la definición de rutas peatonales claras, la formalización de pasos peatonales y la incorporación de medidas que prioricen y protejan el desplazamiento de los peatones en el sector.

4.3. CONFLICTOS EN USO DE CALZADA

4.3.1. Impacto en la Movilidad

En relación con el impacto sobre la movilidad, no se contemplan modificaciones en los sentidos de circulación vehicular existentes, por lo cual no se prevén afectaciones significativas en la operación general del tráfico en el sector. En este sentido, las condiciones actuales de circulación se mantienen, incorporando ajustes asociados a la pacificación del entorno que buscan mejorar la convivencia entre los diferentes actores viales.

No obstante, la intervención sí plantea un impacto positivo en la movilidad peatonal y en los modos activos, mediante la priorización de espacios seguros, accesibles y continuos para la circulación a pie y en bicicleta. Las estrategias propuestas, tales como la mejora de cruces peatonales, la implementación de infraestructura para la movilidad activa y la reorganización del espacio público, contribuyen a optimizar las condiciones de desplazamiento, especialmente en un entorno con alta afluencia de peatones como el Parque Nacional.

De esta manera, el proyecto promueve una redistribución más equitativa del espacio vial, sin comprometer la funcionalidad del sistema de movilidad existente, y orientando las condiciones de uso hacia un modelo más seguro, incluyente y sostenible.

4.3.2. Problemáticas de mal parqueo (Lugares de parqueo indebido)

Previo a las medidas de cierre implementadas en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, se evidenciaba la presencia recurrente de estacionamiento de vehículos en calzadas y en áreas no autorizadas para este fin, particularmente en los corredores viales de la Calle 36 y 39 que bordean el globo central del parque.

Esta situación generaba afectaciones en la organización del espacio vial y en las condiciones de circulación, además de propiciar conflictos en el uso del espacio público y contribuir a una percepción de desorden urbano en el sector. Asimismo, estas dinámicas se asociaban a otras problemáticas sociales que incidían en la percepción de seguridad por parte de los usuarios del parque y de los peatones que transitan por su entorno.

Adicionalmente, es importante mencionar que en las condiciones actuales de cerramiento del parque, se han generado comportamientos relacionados con el mal parqueo, especialmente en la zona aledaña a la glorieta de donde confluyen las Calles 36 y 39, en espacios residuales de la señalización horizontal existente.

En este contexto, las intervenciones planteadas buscan contribuir al ordenamiento del espacio público y del espacio vial, así como fortalecer las condiciones de accesibilidad, permanencia y control social del entorno. De esta manera, se espera mejorar la percepción de seguridad y promover un uso más adecuado y disfrutable del parque y de sus áreas circundantes.

Ilustración 40. Estacionamiento indebido en Calle 39

Estacionamiento indebido en la Calle 39



Fuente: Google Maps, 2023

4.3.3. Permanencia de peatones y ciclistas en calzada.

Como situación previa a los cerramientos parciales y totales que ha sufrido el parque, se identificó que durante los fines de semana, y especialmente en los horarios de funcionamiento de la ciclovía sobre la carrera Séptima y sobre la Calle 39 desde la Avenida Circunvalar, se presenta una alta afluencia de peatones y ciclistas en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera. Esta dinámica de uso se encuentra asociada, entre otros factores, a las rutas de práctica deportiva y la presencia de establecimientos de venta de alimentos y bebidas ubicados sobre las calles 36 y 39, los cuales actúan como puntos de atracción para los usuarios del parque y de la ciclovía.

Como consecuencia de esta concentración de actividades, se evidencia de manera recurrente la ocupación de la calzada por parte de peatones y ciclistas, quienes utilizan estos espacios tanto para la circulación como para la permanencia. Esta situación pone de manifiesto una demanda significativa de espacio público para el desarrollo de actividades de

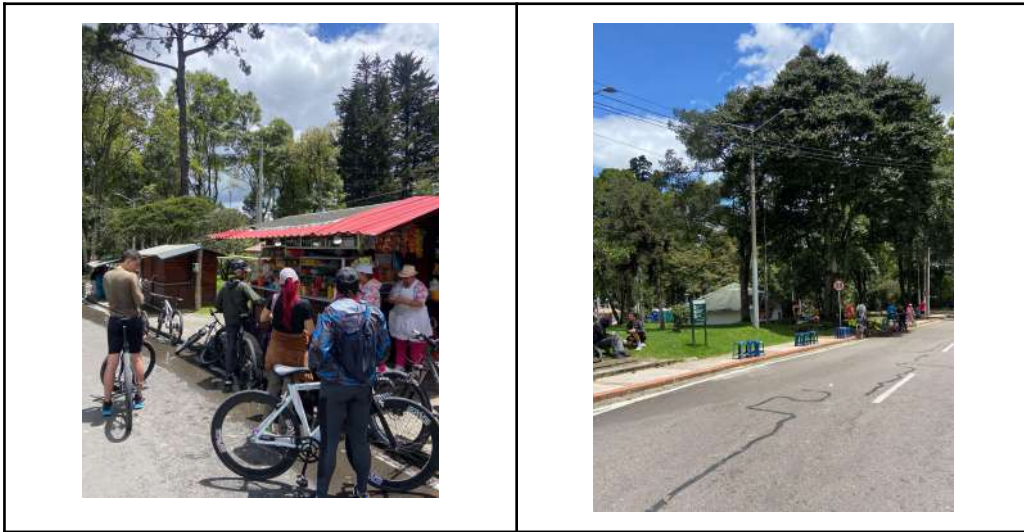
encuentro, descanso y consumo asociado a las dinámicas recreativas del sector, la cual no siempre puede ser absorbida por la infraestructura peatonal existente.

Teniendo en cuenta que en las condiciones actuales del parque estas situaciones se dan en menor medida, se espera que, con la reactivación del espacio público y la estrategia integral de recuperación, los usos peatonales regresen de manera más ordenada y segura.

En este contexto, la ocupación informal de la calzada refleja la necesidad de contar con espacios adecuados que permitan organizar de manera más eficiente los flujos de peatones y ciclistas, así como las áreas de permanencia asociadas a estas actividades. Por lo tanto, las intervenciones propuestas buscan responder a esta demanda mediante la mejora y ampliación de las condiciones del espacio público, favoreciendo entornos más seguros, accesibles y ordenados que permitan compatibilizar las dinámicas de movilidad activa con las actividades de permanencia propias del uso recreativo del parque y su entorno.

Ilustración 41. Uso temporal de calzada Calle 39





Fuente: SBP, 2026

5. PROPUESTA

A partir del diagnóstico realizado, el cual evidencia condiciones de alta conectividad del entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, así como oportunidades de mejora en la accesibilidad, continuidad de los recorridos peatonales y seguridad vial, se formulan las presentes intervenciones orientadas a priorizar la movilidad activa y la circulación peatonal en el sector, particularmente en las calles 36 y 39 entre la Carrera Séptima y la Carrera Quinta.

La propuesta se estructura a partir de un enfoque integral que articula estrategias de señalización convencional, medidas de tráfico calmado y acciones de urbanismo táctico, con el fin de responder tanto a las condiciones físicas de la infraestructura existente como a las dinámicas de uso y apropiación del parque y su entorno. En este sentido, se busca consolidar un entorno más seguro, accesible e incluyente, que favorezca la conectividad entre el parque, el sistema de transporte público y los servicios urbanos asociados.

De manera complementaria, las intervenciones planteadas contemplan la reorganización del uso del espacio público al interior del parque, priorizando la circulación y permanencia de peatones y ciclistas. Para ello, se incorporan acciones orientadas a la gestión de la velocidad, la optimización del estacionamiento en calzada mediante su regulación en zonas específicas, y la implementación de espacios seguros para el parqueo de bicicletas, promoviendo un uso más ordenado y eficiente del espacio público.

En este marco, las estrategias propuestas se enfocan en la implementación de intervenciones de corto y mediano plazo, principalmente a partir de infraestructura de carácter liviano y ajustes operativos, que permitan mejorar de manera progresiva las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial en el entorno del Parque Nacional.

5.1. LÍMITE DE VELOCIDAD (gestión de velocidades seguras) 20 km

En el marco de las estrategias de pacificación del tráfico propuestas para el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, se plantea la modificación del límite de velocidad en los tramos de las calles 36 y 39 entre la Carrera Séptima y la Carrera Quinta, pasando de la condición actual de 30 km/h a un límite de 20 km/h.

Si bien la normativa nacional, en particular la Ley 2251 de 2022, establece un límite de 30 km/h para zonas con alta presencia de peatones, como áreas residenciales, intersecciones y sectores con concentración de usuarios vulnerables, también permite que las autoridades territoriales definan límites inferiores con base en estudios técnicos y criterios de seguridad vial, de acuerdo con las condiciones específicas del entorno.

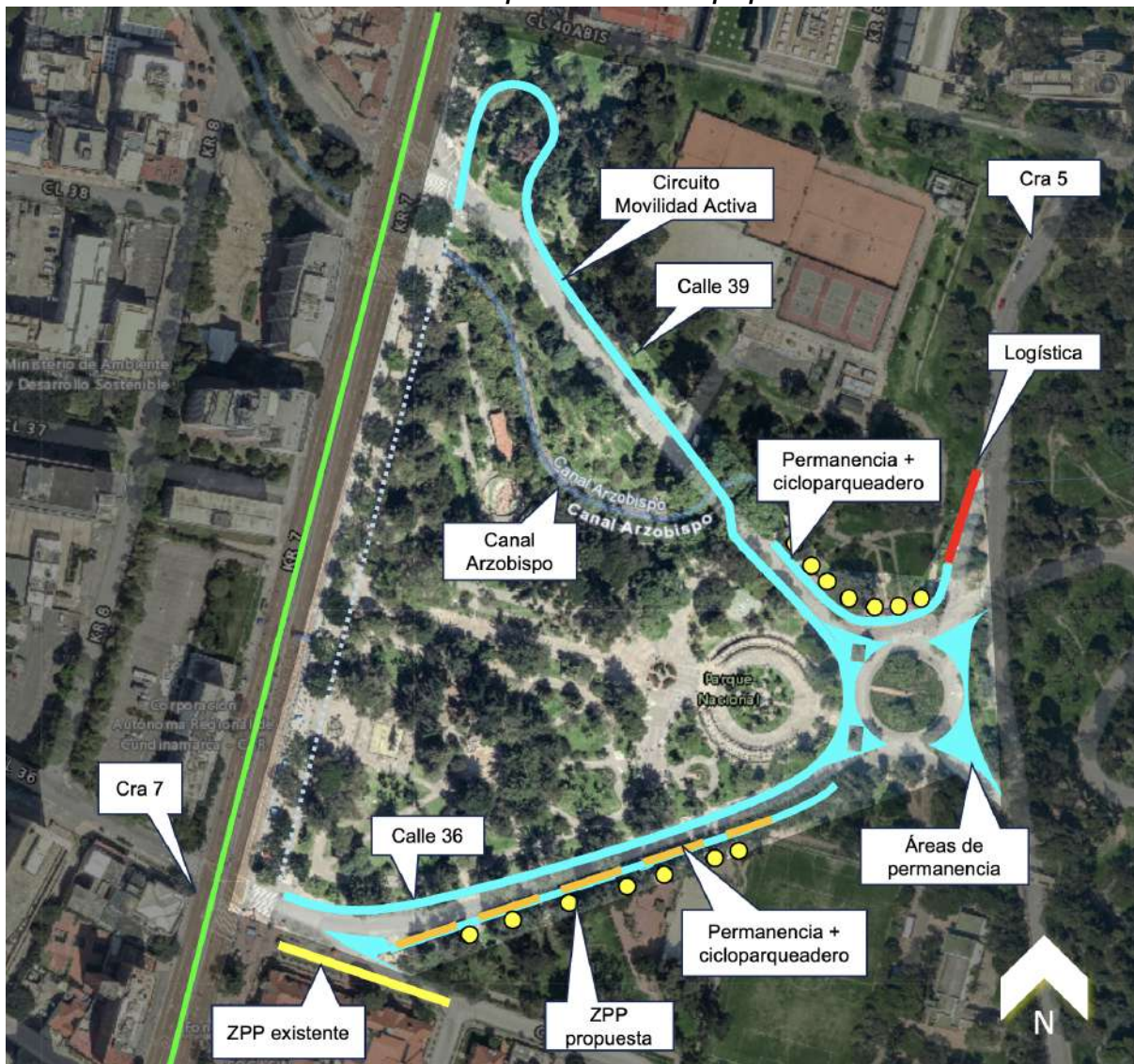
En este sentido, la reducción a 20 km/h se justifica en las características del sector, el cual presenta una alta afluencia peatonal, la presencia constante de ciclistas y una vocación recreativa y de permanencia asociada al Parque Nacional. Esta medida busca disminuir la posibilidad de los siniestros viales, mejorar la percepción de seguridad y favorecer la convivencia entre los diferentes actores viales.

De manera complementaria, la implementación de este límite deberá estar acompañada de medidas físicas y operativas de tráfico calmado, tales como intervenciones de urbanismo táctico, adecuación de cruces peatonales, incorporación de elementos de control de velocidad y señalización correspondiente, que permitan garantizar su cumplimiento efectivo y consolidar un entorno seguro, accesible y orientado a la movilidad activa.

5.2. MEDIDAS DE PACIFICACIÓN

En el marco del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, el presente capítulo, detalla las estrategias y acciones específicas diseñadas para transformar las dinámicas de movilidad en el área. Estas medidas buscan priorizar al peatón y ciclista, mejorar la seguridad vial y fomentar el uso de modos de transporte sostenibles, en consonancia con los objetivos de pacificación y revitalización del entorno del parque. A través de la redistribución del uso de calzada, implementación de señalización adecuada, infraestructura básica para la permanencia y regulación de zonas de estacionamiento, se busca crear un espacio más amable, seguro y accesible para todos los usuarios.

Ilustración 42. Esquema básico de la propuesta



Fuente: SBP, 2026

5.2.1. Redistribución de la calzada

Con el fin de mejorar las condiciones de movilidad peatonal, ciclista y de permanencia en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, se plantea una estrategia de reconfiguración progresiva del uso de la calzada, basada en el reconocimiento de las dinámicas actuales del sector y en las intervenciones implementadas recientemente sobre sus corredores viales.

El análisis del funcionamiento de las vías que bordean el parque permitió identificar que, si bien estas operaban originalmente con dos carriles de circulación vehicular, la intensidad de uso peatonal asociada a la actividad recreativa, cultural y deportiva del

parque, así como la presencia de servicios comerciales en su entorno inmediato, generaban dinámicas de ocupación del espacio público que superan la capacidad del andén y se extendían hacia la calzada.

En este contexto, también se han presentado procesos de estacionamiento indebido en áreas no autorizadas de la vía, así como ocupación informal del espacio por parte de usuarios que buscaban áreas de permanencia o circulación, particularmente en horarios de mayor afluencia y durante los fines de semana. Estas condiciones evidenciaron la necesidad de replantear la distribución del espacio vial, de manera que responda de forma más adecuada a los patrones reales de uso del sector.

A partir de esta lectura, la intervención plantea un proceso de transformación progresiva de la sección vial, el cual puede entenderse a través de tres momentos: el estado inicial, la intervención temporal de reducción de carriles y la configuración propuesta de consolidación del espacio público.

- **Estado inicial: ocupación de la calzada y estacionamiento indebido**

En la condición original, las vías del sector operaban con dos carriles de circulación vehicular, acompañados por andenes laterales y la franja verde asociada al parque. Sin embargo, la presencia de actividades comerciales en el borde del espacio público, sumada a la alta demanda de acceso al parque por parte de visitantes, propiciaba situaciones recurrentes de estacionamiento indebido sobre la calzada, especialmente en áreas que no estaban demarcadas y señalizadas para dicha actividad.

Esta situación generaba afectaciones tanto a la operación vehicular como a la seguridad de los usuarios del espacio público, al reducir el ancho efectivo de circulación y promover maniobras irregulares de estacionamiento. Asimismo, la falta de espacios adecuados para la permanencia de personas en el entorno inmediato del parque hacía que parte de las dinámicas sociales asociadas a la visita del lugar se trasladaran de manera informal hacia la calzada.

Ilustración 43. Esquema anterior a cerramientos temporales



Fuente: SDM, SBP

- **Cerramiento temporal: reducción de carriles mediante segregación**

Como respuesta a las situaciones de ocupación informal del parque, su cerramiento prolongado por más de un año y estrategias de mitigación de posibles nuevas ocupaciones y campamentos informales, se implementó una medida de gestión temporal del espacio vial, consistente en la reducción de la sección vehicular a un solo carril de circulación, mediante la instalación de elementos de segregación tipo maletín o jersey.

Esta intervención adelantada desde la Secretaría de Gobierno y con la participación de diferentes entidades distritales, permitió controlar el estacionamiento irregular y delimitar de manera más clara el espacio destinado a la circulación vehicular, generando además un efecto de pacificación del tráfico en los corredores viales de la Calle 36 y Calle 39. De igual manera, la experiencia evidenció que la operación de la vía con un solo carril resultaba viable para atender la demanda de circulación del sector, sin afectar las trayectorias normales y la conectividad zonal.

La implementación de esta medida permitió también explorar nuevas posibilidades de uso para el espacio liberado, evidenciando el potencial de la vía para incorporar funciones complementarias relacionadas con la movilidad activa y el disfrute del espacio público.

Ilustración 44. Esquema posterior a cerramientos temporales / actual



Fuente:SDM, SBP

- **Configuración propuesta: redistribución del espacio para movilidad activa y permanencia**

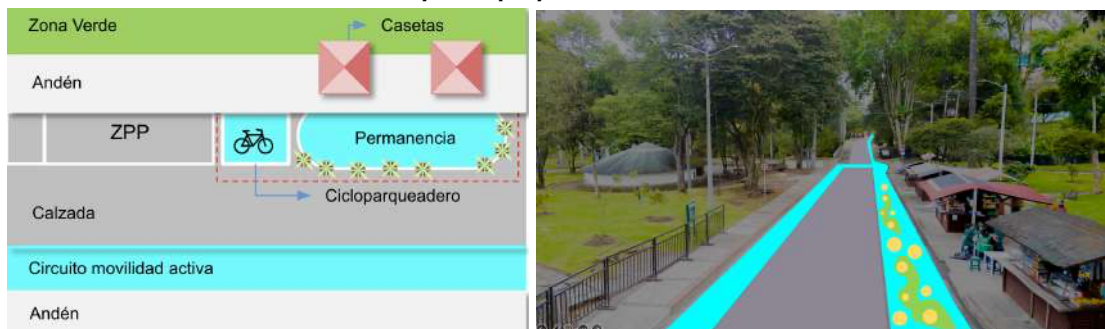
A partir de las condiciones observadas durante la intervención temporal, la propuesta plantea consolidar una nueva configuración de la sección vial, manteniendo la operación vehicular en un solo carril y destinando el espacio anteriormente ocupado por el segundo carril a usos asociados a la movilidad sostenible y la permanencia de los usuarios, fortaleciendo las dinámicas comerciales existentes.

En este sentido, se proyecta la habilitación de áreas de permanencia contiguas al parque, que permitan organizar las dinámicas de estancia asociadas al encuentro

ciudadano y al consumo de alimentos en el sector. De manera complementaria, se plantea la incorporación de cicloparqueaderos, con el objetivo de fortalecer la accesibilidad en bicicleta hacia el parque y responder a la alta presencia de ciclistas que caracteriza el corredor, especialmente durante fines de semana y jornadas de ciclovía.

Asimismo, en aquellos tramos donde las condiciones de la vía lo permitan, se propone la implementación de Zonas de Parqueo Pago (ZPP), como estrategia para ordenar el estacionamiento vehicular y evitar nuevamente la ocupación indebida de la calzada.

Ilustración 45. Esquema propuesto / nuevos usos en calzada



Fuente:SDM, SBP

En conjunto, estas acciones permiten optimizar el uso del espacio disponible en la vía, mejorar las condiciones de seguridad vial y consolidar un entorno urbano más adecuado para la alta presencia de peatones y ciclistas, fortaleciendo el carácter recreativo y de encuentro que caracteriza el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera.

5.2.2. Señalización y demarcación

Debido al cambio en las dinámicas de movilidad vehicular en la zona del proyecto y, especialmente, a la disminución de la capacidad de las calles 36 y 39, es necesario ajustar la estrategia de señalización y demarcación vial, incorporando las propuestas de nuevos usos en la calzada, con el objetivo de fortalecer la seguridad vial, generar espacios para la permanencia y circulación de peatones e incorporar medidas de estacionamiento en vía.

La señalización deberá articularse con la estrategia de urbanismo táctico que incluye la implementación del circuito para movilidad activa y la redistribución de la calzada, permitiendo la conformación de cruces peatonales seguros, la adecuada indicación de los límites de velocidad y la incorporación de elementos de diseño propios de un entorno vial pacificado.

De manera complementaria, y en función de las condiciones específicas o de las necesidades del sector que se identifiquen en el desarrollo del diseño, se deberán considerar elementos adicionales de control y gestión de la velocidad, tales como reductores de velocidad tipo resalto parabólico, bandas alertadoras, señalización vertical y

horizontal específica, así como dispositivos de señalética que refuercen la legibilidad del espacio y orienten a los diferentes actores viales. Estos elementos deberán responder de manera coherente a las propuestas planteadas en el proyecto, garantizando su adecuada implementación y contribuyendo a la consolidación de un entorno seguro, ordenado y accesible.

5.2.3. Implementación de circuito para movilidad activa

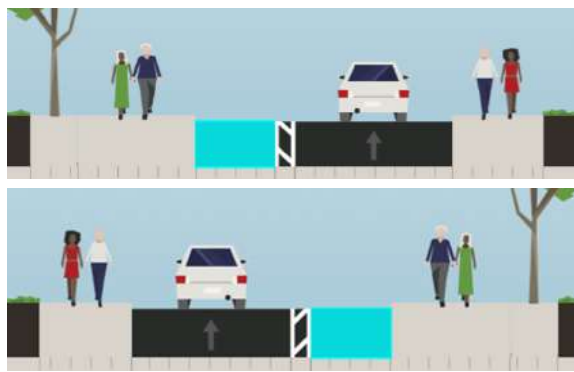
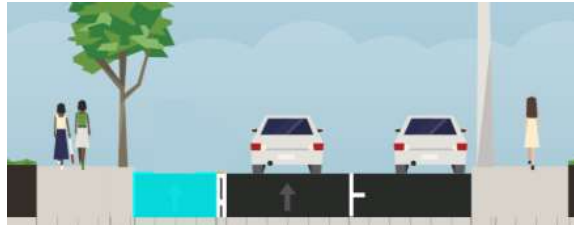
De acuerdo con los lineamientos de formulación, en los cuales se priorizan los diferentes actores viales a partir de la pirámide de jerarquía de la movilidad urbana sostenible, la cual promueve la priorización de los modos no motorizados, especialmente en zonas de tráfico calmado, la propuesta se articula con el Proyecto P-14: Movilidad equitativa, orientado a generar mayor espacio para el peatón y a garantizar la cobertura y accesibilidad de la red de ciclorrutas.

En este contexto, y considerando que el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) se desarrolla en distintas fases, como primera etapa se proyecta la implementación de un circuito destinado para la movilidad activa sobre las calles 36 y 39, entendida como una franja que busca proporcionar un espacio seguro, cómodo, agradable y coherente para el desarrollo de actividades recreativas y circulación peatonal en el perímetro del globo central del parque.

Dado que actualmente no se cuenta con cicloinfraestructura en el costado oriental del parque, la consolidación del circuito para la movilidad activa entre las calles 39 y 36, prioriza la movilidad peatonal y fortalece la conectividad, ampliando las condiciones para la movilidad activa en el área, respondiendo a la oportunidad de ofrecer nuevos espacios recreativos y para la práctica de actividades deportivas de bajo impacto como el trote.

En virtud de las condiciones actuales los anchos mínimos y máximos de calzada, la ubicación de las zonas de actividad, las dinámicas deportivas, culturales y comerciales, se presenta a continuación la configuración esquemática del perfil vial a lo largo del trayecto de la propuesta de circuito para la movilidad activa.

Tabla 10. Esquemas circuito para movilidad activa

Descripción	Propuesta Esquemática
Calle 39 El circuito para la movilidad activa se dispone al costado sur desde la glorieta y antes del puente sobre el Río Arzobispo, con el fin de mantener la continuidad del circuito en el globo central del parque. Después del puente sobre el río la franja se dispone en el costado norte, ya que sobre ese costado no hay andén accesible y como estrategia para desincentivar el parqueo indebido.	
Puente Arzobispo La franja se traslada al costado norte de la Calle 39. Es la sección más angosta del circuito y se aprovecha el cambio de costado como estrategia para disminuir la velocidad vehicular.	
Calle 36 La franja se dispone en el costado norte para facilitar la continuidad en su uso ya que en el costado sur se implementarán las zonas de permanencia frente a los kioscos y la Zona de Parqueo Pago ZPP.	

Fuente: SBP, 2026.

Dado que el puente Arzobispo presenta la sección crítica con un ancho de 5.4m la franja en este sector va contar con 1.20 m. Esta solución se plantea como una medida localizada y puntual, destinada a aplicarse de manera exclusiva en la extensión del puente. La segregación busca garantizar la seguridad y fluidez para los futuros usuarios. A continuación se presenta la implantación del trazado el cual irá adosada al globo central del parque.

Ilustración 46. Esquema circuito de movilidad activa



Fuente: SDM.

Este trazado mitiga los conflictos con los diferentes usuarios viales como los vehículos de diseño presentes en la zona de estudio como los son los buses padrones y camión vector.

5.3. PARÁMETROS OPERACIONALES Y DE DISEÑO DE LA PROPUESTA

5.3.1. Vehículo de diseño

En el marco de la definición de los parámetros operacionales y de diseño, se establecen como vehículos de referencia el bus padrón y el camión recolector de residuos, con el fin de garantizar que las áreas destinadas a la circulación vehicular cumplan con los requerimientos técnicos en términos de geometría y operación.

Para el caso del transporte público, se adopta como vehículo de diseño el bus padrón, con una longitud de 13,50 metros, el cual corresponde al vehículo de mayor dimensión que circula actualmente en el sector. La modulación del diseño geométrico con este vehículo permite garantizar condiciones adecuadas para la operación del SITP, así como para otros vehículos de características similares, tales como buses de turismo que acceden al parque, asegurando la correcta ejecución de maniobras, especialmente en la glorieta y en la conexión hacia la calle 39.

De manera complementaria, se considera como vehículo de diseño el camión recolector de residuos, con una longitud de 10,70 metros, con el fin de verificar la adecuada operación de los vehículos asociados a las actividades de mantenimiento y aseo del parque. A partir de la modelación de este vehículo, se validan las condiciones de giro y circulación en los

diferentes puntos del proyecto, garantizando que no se presenten interferencias ni restricciones operativas.

En este sentido, la adopción de estos vehículos de diseño permite asegurar la compatibilidad entre las necesidades operativas del sistema y las estrategias de intervención planteadas, manteniendo condiciones adecuadas de funcionamiento sin comprometer la priorización de la movilidad activa en el sector.

5.3.2. Vehículo crítico

Para la definición de los parámetros geométricos del proyecto, se adopta como vehículo crítico de diseño el bus padrón, con una longitud de 13,50 m, y el camión recolector de residuos, con una longitud de 10,70 m. La modulación del diseño se realiza con base en el bus padrón, que al ser el vehículo de mayor dimensión que circula en el sector permite garantizar la adecuada operación no solo del transporte público, sino también de vehículos de características similares, como se mencionó anteriormente. Adicionalmente, en los accesos a la glorieta se consideró un vehículo de control de menor dimensión (longitud aproximada de 7,17 m), con el fin de validar las condiciones de entrada y salida en estos puntos y garantizar una operación adecuada para diferentes tipologías vehiculares.

5.3.3. Definición de anchos de carriles

Para la definición de los criterios técnicos relacionados con la viabilidad o restricción al estacionamiento en vía, se tienen en cuenta tanto la normativa vigente, como las condiciones geométricas y de movilidad de cada tramo vial evaluado (Ver Tablas 12 y 13), las cuales están en función del ancho mínimo de la calzada, del sentido de circulación vehicular y del tipo y volumen vehicular en circulación entre otros.

Tabla 11. Anchos de calzada mínimos requeridos para permitir la actividad de estacionamiento en vía, según tipología vehicular en circulación.

Anchos mínimos para permitir estacionamiento en vías locales e intermedias (m)		
Solo circulación de vehículos livianos		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,00	9,00
Doble	9,00	12,00
Con circulación de vehículos de carga		
Sentido de circulación	En un costado	En ambos costados
Único	6,25	9,25
Doble	9,50	12,50

Fuente. Concepto técnico SI-CT-001_2020

Para la redistribución de las calzadas que van a conservar la circulación vehicular en las Calles 36 y 39 así como en la glorieta, el ancho del carril se ajusta los parámetros mínimos establecidos de acuerdo con las necesidades identificadas y los vehículos de diseño, en ese sentido, se deben considerar:

Tabla 12. Anchos de carril mínimos permitidos para circulación vehicular

Tipo de vehículos que transitan	Ancho carril de circulación (m)
Vehículos livianos	3,00
Vehículos de carga	3,25

Fuente. Concepto técnico SI-CT-001_2020

5.3.4. Restricciones de vehículos de carga.

Tal como se mencionó, las disposiciones contenidas en el Decreto 652 de 2025: “Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad”, en el SUBCAPÍTULO 2 SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR CARGA, establece lo siguiente, respecto al tránsito de vehículos de carga, en función de la malla vial, en este sentido, la norma dispone lo siguiente:

“(...) Artículo 491°. - Circulación de vehículos de transporte de carga en función de la malla vial fuera del horario de restricción. En malla vial arterial con sección vial V-0, V-1, V-2, V-3 y en malla vial intermedia con sección vial V4, V4R V5 y V6 se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de todas las designaciones. (Ver tabla 20)

Tabla 13. Restricción de Circulación según la sección vial.

SECCIONES VIALES POT (Descripción)			DESIGNACIÓN POR TIPO DE EJE
			HORAS VALLE (De las 8:00 horas a las 17:00 y entre las 20:00 horas y las 6:00 horas)
Vía V-0:	100 metros	Malla Arterial Principal y Malla Arterial Complementaria	Se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de todas las designaciones, atendiendo las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización implementada
Vía v-1:	60 metros		
Vía V-2:	40 metros		
Vía V-3:	30 metros (en sectores sin desarrollar)		
	28 metros (en sectores sin desarrollar)		
Vía V-3E:	25 metros		

SECCIONES VIALES POT (Descripción)			DESIGNACIÓN POR TIPO DE EJE HORAS VALLE (De las 8:00 horas a las 17:00 y entre las 20:00 horas y las 6:00 horas)
Vía V-4:	22 metros	Malla Vial Intermedia	
Vía V4R	22 metros (en zonas rurales)		
Vía V-5:	18 metros (para zonas industriales acceso a barrios)	Malla Vial Intermedia	
Vía V-6:	16 metros (local principal en zonas residenciales)	Malla Vial Intermedia	
Vía V-7:	13 metros (local secundaria en zonas residenciales)	Malla Vial Local	Se permite la circulación de vehículos de transporte de carga hasta designación 2 máximo 2 ejes
Vía V-8:	10 metros (pública, peatonal, vehicular restringida)	Malla Vial Local	No se permite
Vía V-9:	8 metros (peatonal)	Malla Vial Local	No se permite

Fuente: Decreto Distrital 652 de 2025

En malla vial local con sección vial V-7, con ancho mínimo de calzada de seis (6.00) metros se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de hasta dos (2) ejes, de acuerdo con lo establecido en los artículos 485 al 502 del presente Decreto. Subrayado fuera de texto

Parágrafo 1. Para la circulación de vehículos de transporte de carga en cualquier vía, se atenderán las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización implementada por la autoridad de tránsito.

Parágrafo 2. En casos excepcionales, la Secretaría Distrital de Movilidad, podrá autorizar la circulación de vehículos de carga que transporten combustibles para realizar actividades de abastecimiento en la ciudad(...)"

Por lo anterior se informa que, actualmente sobre los tramos analizados aplican las siguientes condiciones de circulación para vehículos de carga:

1. El tramo vial de la calle 39 por tratarse de una vía perteneciente a la malla vial local(según el Sistema de Información Geográfica IDU SIGIDU) “Se permite la circulación de vehículos de transporte de carga hasta designación 2 máximo 2 ejes”, atendiendo lo previsto en el Código Nacional de Tránsito. Así mismo, el tramo vial de la calle 36, pertenece a malla vial intermedia, en la que “se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de todas las designaciones, atendiendo las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización implementada”.

AC 13 # 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

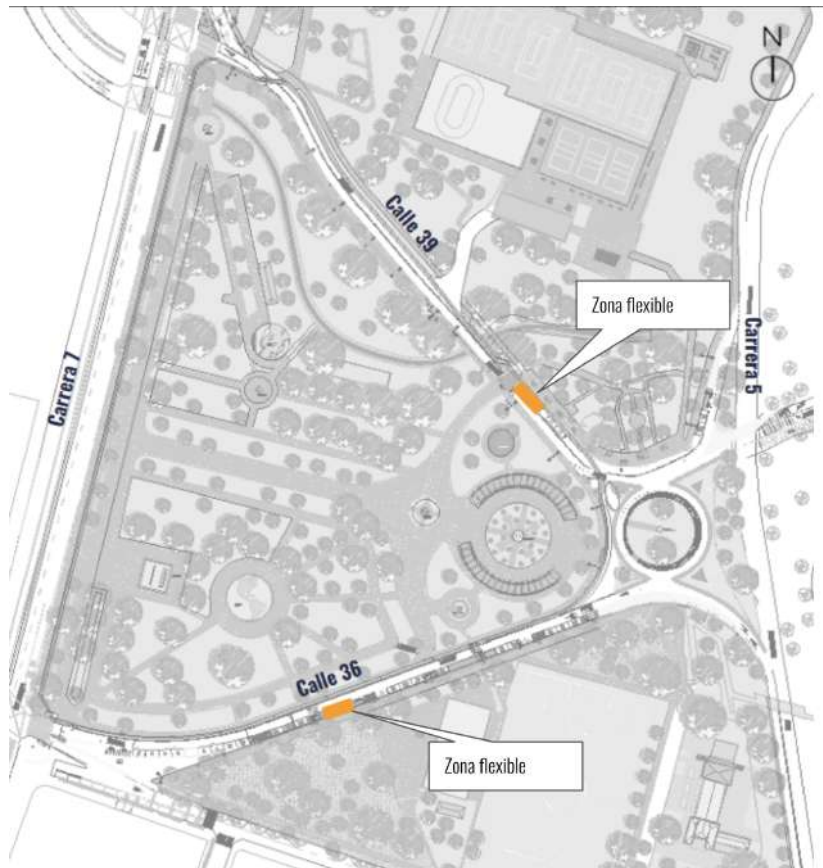
Línea 195

2. Es importante implementar señalización **SR18**, con plaqueta informativa: *“Tres ejes en adelante”* en el acceso vial de la calle 39, por la carrera 5.
3. Se considera también fundamental la instalación de señal vertical en el acceso de la Calle 36 con carrera 7: **SR18** con plaqueta informativa: *“Cuatro ejes en adelante”*, para el ingreso de vehículos de carga máxima C3, dadas las condiciones geométricas de la malla vial y operativas del sector.
4. Adicionalmente, el diseño de implementación de una zona de cargue y descargue en el tramo vial de la calle 36 y la calle 39 con plaqueta informativa *“Exclusivo para vehículos de carga, operaciones logísticas máx. 30 min”*.

5.3.5. Zona flexible (zonas de cargue y descargue, ascenso y descenso)

Las zonas flexibles hacen parte de las propuestas enfocadas en generar medidas de reorganización de la calzada vehicular que se articulen con los usos existentes y propuestos sobre las Calles 36 y 39. En ese sentido, se hace necesario incorporar un área definida para actividades de cargue y descargue en colindancia con los kioscos, que permitan tener una zona próxima para la el descargue de insumos o elementos necesarios para el desarrollo de las actividades comerciales o de logística.

Ilustración 47. Propuesta de Zonas Flexibles



Fuente: Elaboración propia de la SDM.

5.3.6. Zonas de estacionamiento regulado.

Teniendo en cuenta el atractivo generado por los espacios y actividades que se pueden desarrollar en el Parque Nacional, así como la presencia de estacionamiento en vía de manera no regulada dentro de sus vías internas, se identifica un alto potencial para la incorporación de estos tramos en el marco del proyecto Zonas de Parqueo Pago (ZPP). La implementación del proyecto en este sector permitiría garantizar la rotación en el uso del espacio público, promoviendo una ocupación eficiente y ordenada del mismo, lo que se traduce en una mejora sustancial en la experiencia de los visitantes y usuarios del parque.

Desde el punto de vista técnico, la infraestructura, tipo y anchos de vía y sentidos de circulación, así como las dimensiones mínimas requeridas para la implementación del proyecto (2,5 metros para los cupos y 0,5 metros para la zona de seguridad) es posible garantizar la adecuada circulación de los usuarios, así como la organización del espacio público de las vías internas del Parque.

De acuerdo con las condiciones actuales del parque y como estrategia de pacificación, se considera habilitar los cupos mayoritariamente sobre la Calle 36, ya que estarían localizados en situación de proximidad con las áreas deportivas y servicios del parque en su costado sur (cancha de hockey, cancha de fútbol, plazoleta de uso múltiple, baños, entre

AC 13 # 37 – 35

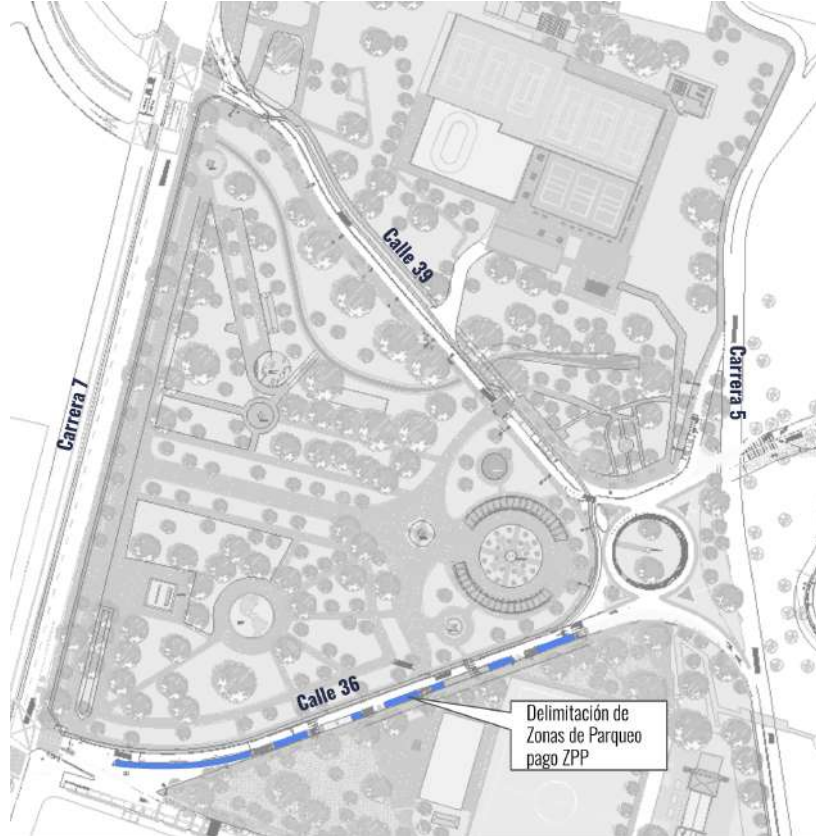
Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

otros), así como los kioscos de venta de alimentos que podrían generar mayores condiciones de control social y visibilidad hacia los vehículos.

Ilustración 48. Propuesta de Áreas de Estacionamiento Regulado



Fuente: Elaboración propia de la SDM.

La propuesta de zonas de parqueo pago contempla la incorporación de cupos para vehículos livianos y motocicletas, así como la destinación de espacios accesibles para personas con movilidad reducida. En este sentido, se definirá la localización y el número aproximado de cupos vehiculares a lo largo del corredor, junto con la disposición de áreas específicas para motocicletas, incluyendo su ubicación en el costado sur de la calle 36, en inmediaciones de la Institución Universitaria de Colombia, localizada en el Barrio La Merced.

5.4. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

5.4.1. Pompeyanos y rampas

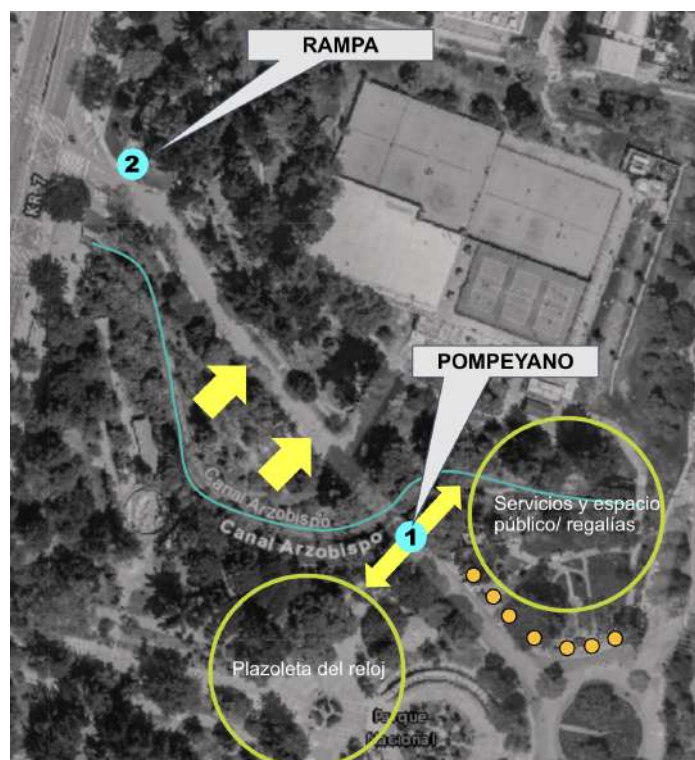
Como parte de las estrategias orientadas a mejorar la conectividad y continuidad de los recorridos peatonales, se propone la implementación de un cruce elevado tipo pompeyano sobre la calle 39, previo al puente sobre el río Arzobispo. Esta intervención tiene como objetivo principal fortalecer la conexión entre el globo central del parque (particularmente el sector de la plazoleta del reloj) y el costado norte, donde se localizan kioscos de bebidas y alimentos, la fuente histórica y los senderos asociados al corredor ambiental del río.

La incorporación de este elemento permitirá consolidar un punto de cruce seguro y accesible, respondiendo a los patrones actuales de desplazamiento peatonal y facilitando la transición continua entre ambos costados del parque. Así mismo, el cruce elevado actúa como una medida efectiva de pacificación del tráfico, al generar una reducción física de la velocidad vehicular y priorizar el tránsito peatonal sobre la calzada.

Adicionalmente, esta solución contribuye a mejorar la legibilidad del espacio público, al formalizar un punto de cruce que actualmente se realiza de manera intuitiva por los usuarios, y a garantizar condiciones de accesibilidad universal mediante la eliminación de barreras y la continuidad a nivel entre andenes y calzada.

En este sentido, la implementación del pompeyano se configura como una intervención estratégica que articula la movilidad peatonal con las dinámicas de permanencia, recreación y valor paisajístico del Parque Nacional, fortaleciendo su uso seguro y su integración con el entorno inmediato. La localización corresponde al punto 1 de la ilustración:

Ilustración 49. Propuesta de pompeyano



Fuente: Elaboración propia de la SDM.

Adicionalmente, en el punto 2 de la ilustración se plantea la habilitación de una rampa que permita garantizar la conectividad con el andén del costado oriental de la Carrera 7, mejorando la continuidad de los recorridos peatonales en este sector. Esta intervención contribuirá a optimizar las condiciones de accesibilidad universal, facilitando el tránsito seguro y autónomo de todas las personas que circulan por el costado oriental de la calle 39.

Para la implementación de estos elementos de accesibilidad se deben atender los lineamientos de localización, dimensionamiento y condiciones técnicas incluidos en el Manual de Espacio Público de Bogotá MEP (Decreto 263 de 2023).

5.5. DESIGNACIÓN DE USOS DEL ESPACIO RECUPERADO

Como parte de las estrategias de pacificación del tránsito y la adecuación de nuevos lugares para la circulación y permanencia de los peatones en el entorno del PNEOH, el urbanismo táctico se presenta como una de las acciones enfocadas en consolidar una dinámica de uso del espacio público que prioriza a los peatones y los modos de transporte sostenibles. El trabajo de campo y la situación de uso actual de los espacios públicos para la movilidad con respecto a las dinámicas generadas a partir de los cerramientos que se han mantenido desde finales del 2025, permitieron identificar zonas con potencial de transformación hacia la permanencia de los peatones y su articulación paisajística con las diferentes áreas del parque localizadas en el entorno de la Calle 36 y 39.

De igual manera, la disminución de la capacidad vehicular de las vías, que actualmente solo tiene habilitado un carril, permite aprovechar las áreas restantes para configurar áreas de permanencia, estacionamiento en vía, cicloparqueaderos y otras actividades lúdicas que se pueden materializar a través de un diseño integral de urbanismo táctico.

5.5.1. Configuración de espacios para la circulación y permanencia peatonal

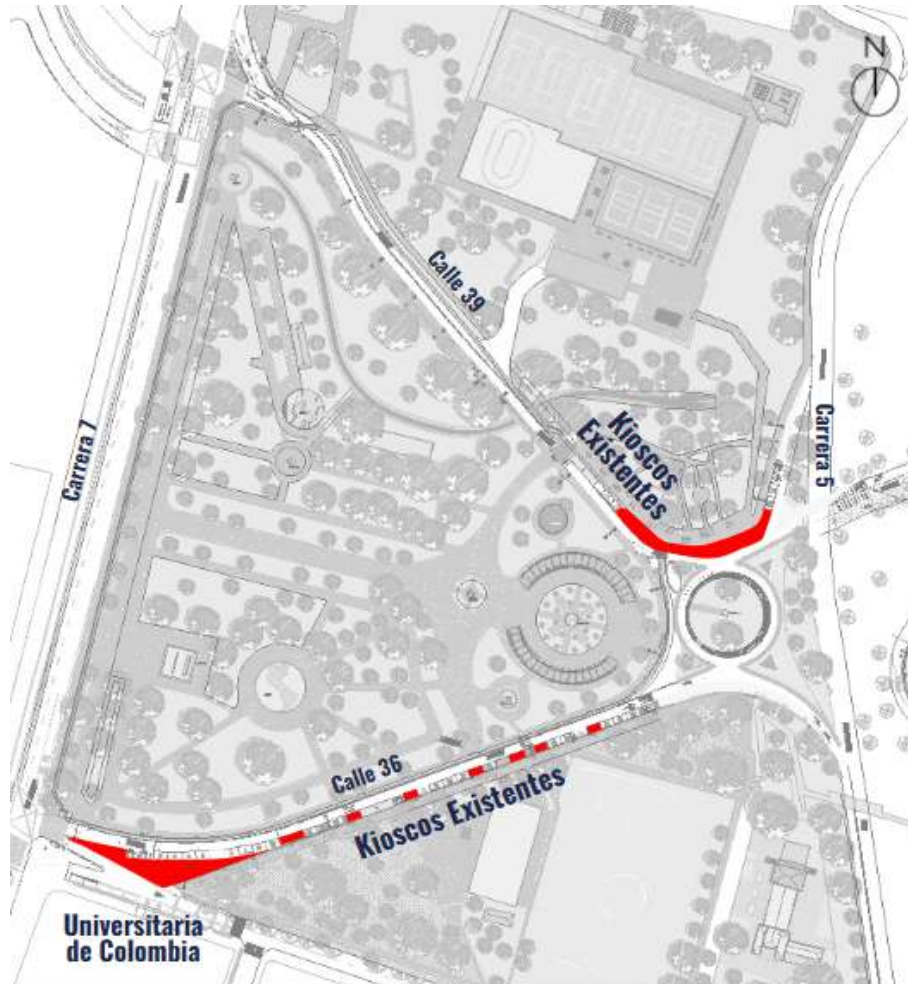
Las intervenciones de urbanismo táctico propuestas en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera se estructuran a partir de la definición de distintas tipologías de áreas que permiten reorganizar el uso de la calzada y cualificar el espacio público en sus bordes. Estas áreas responden a las dinámicas identificadas en el sector y buscan promover una mayor diversidad de usos, favoreciendo la permanencia, la activación del espacio y la interacción social. En ese sentido, se plantean las siguientes como parte del diseño integral del proyecto:

Áreas de aprovechamiento comercial: espacios adecuados a través de señalización y demarcación, elementos para la segregación física con respecto a los carriles vehiculares y mobiliario para la permanencia de las personas cercano y complementado con estacionamiento adecuado de ciclistas en torno a las áreas de actividad comercial sobre la Calle 36 y 39. Estos espacios se proponen como extensión de la actividad comercial bajo condiciones de seguridad vial.

Se plantea un área de aprovechamiento comercial aproximada de distribuida en relación con los kioscos existentes en el parque y cerca a los dotacionales del contexto como la Universitaria de Colombia. En la calles 36 y 39, en las zonas aledañas a los kioscos, se plantean las áreas de aprovechamiento comercial distribuidas en el espacio para el uso compartido por parte de los Kioscos, en estos espacios se plantea mobiliario de permanencia como sillas y mesas de carácter itinerante, delimitados con materas para una mejor ambientación. En la recuperación de la zona sur de la Calle 36, se plantea una zona

comercial con módulos de venta que apoyen la dinamización del sector y mobiliario de permanencia como mesas y sillas mesas de carácter itinerante delimitado con materas para una mejor ambientación y protección de los usuarios.

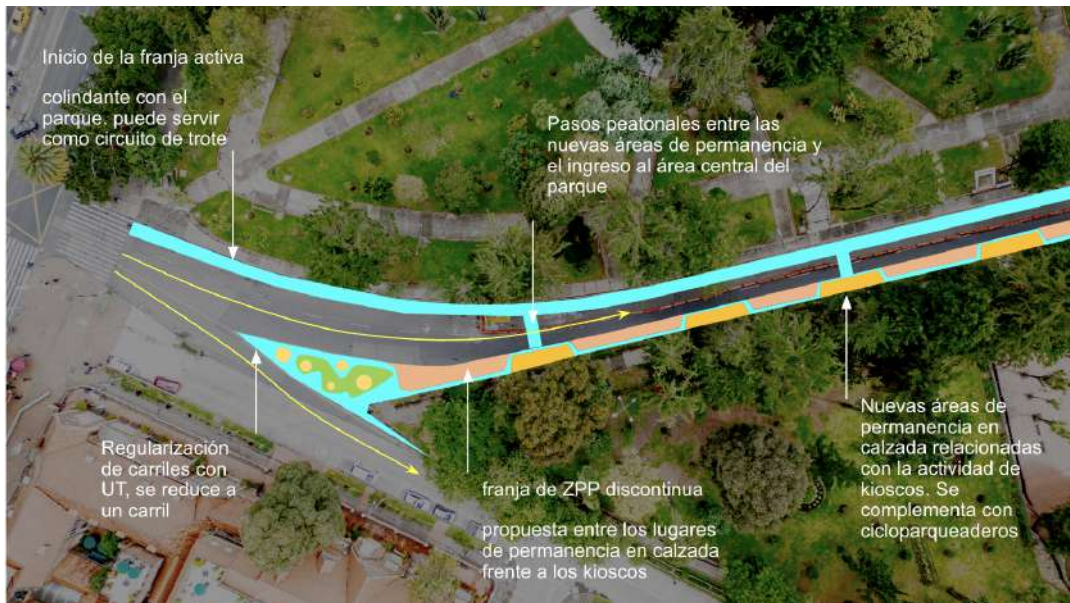
Ilustración 50. Propuesta de Áreas de Aprovechamiento Comercial



Fuente: Elaboración propia de la SDM.

Áreas de permanencia y mejoramiento paisajístico: espacios adecuados a través de la disposición de materas, bancas y un diseño de superficie que permitan darle continuidad al diseño integral del urbanismo táctico e indicar la restricción para la circulación y estacionamiento de vehículos.

Ilustración 51. Propuesta áreas de permanencia

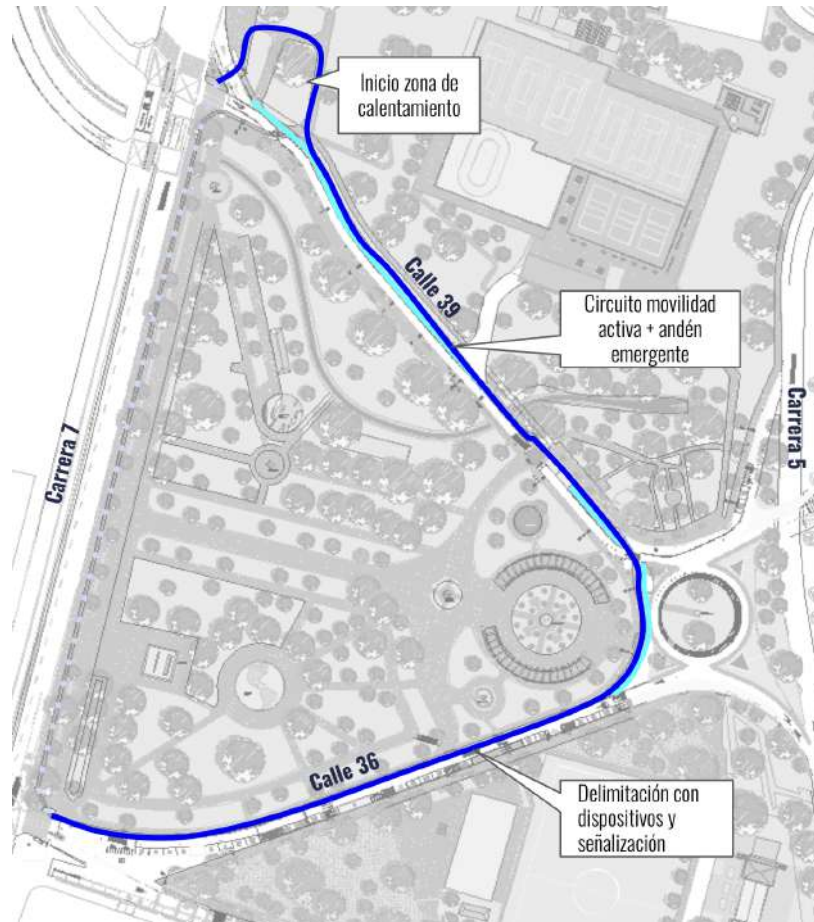


Fuente: *Elaboración propia de la SDM.*

Circuito para la movilidad activa: espacio de tipología lineal que configura un circuito perimetral que bordea el polígono central del parque, destinado a dar continuidad a la circulación de las personas y brindar espacio adecuado para actividades de deporte recreativo, la actividad de trote y zona de aprendizaje para el uso de la bicicleta.

Se conforma como un circuito cerrado de aproximadamente 830 m lineales de recorrido, cuyo inicio se plantea en la zona de la virgen cerca a la calle 39, como un espacio con ejercicios de calentamiento y/o enfriamiento; continua sobre el andén de la carrera 7, donde se propone generar una demarcación sutil del circuito para poder generar la continuidad, sobre la calle 36 se plantea la franja con un ancho promedio de 1.3 m segregada con dispositivos como bordillos no traspasables e hitos; continua por la zona de la glorieta, donde se genera la demarcación del circuito como zona activa, acompañado de una zona de circulación pasiva sin delimitarse quedando resguardada por zonas de recuperación de espacio público. Sobre la Calle 39 se plantea el circuito demarcado sin segregación, acompañado de un andén emergente donde el ancho de la calzada lo permite, delimitado con elementos de segregación como materas.

Ilustración 52. Propuesta de circuito para la movilidad activa



Fuente: Elaboración propia de la SDM.

Áreas con potencial de actividades recreativas complementarias: espacios adecuados para la localización de nuevos módulos lúdicos o para actividad física que complementen la oferta recreativa y deportiva del parque y brinden un nuevo uso a las áreas recuperadas como parte de la estrategia integral de pacificación.

La SDM habilitará las áreas de permanencia en calzada a través de herramientas de señalización, demarcación y urbanismo táctico como alcance dentro de sus competencias. El mobiliario complementario para la permanencia, actividades recreativas y adecuación paisajística puede ser incorporado posteriormente en estas áreas de acuerdo con el resultado de la gestión interinstitucional para su instalación y correspondiente mantenimiento.

En pro de la diversificación de usos y ofertas relacionadas para los diferentes usuarios del parque, en relación con los rangos de edades, intenciones de uso del espacio e intensidades del ejercicio, se plantea una posible zona con mobiliario de ejercicio biosaludable en la zona norte de la calle 36, segregada con materas para una mayor protección del espacio, se plantea también una posible zona con mobiliario de ejercicio con pesas y barras tipo Crossfit, en la zona occidental de la glorieta contigua al circuito para la

AC 13 # 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

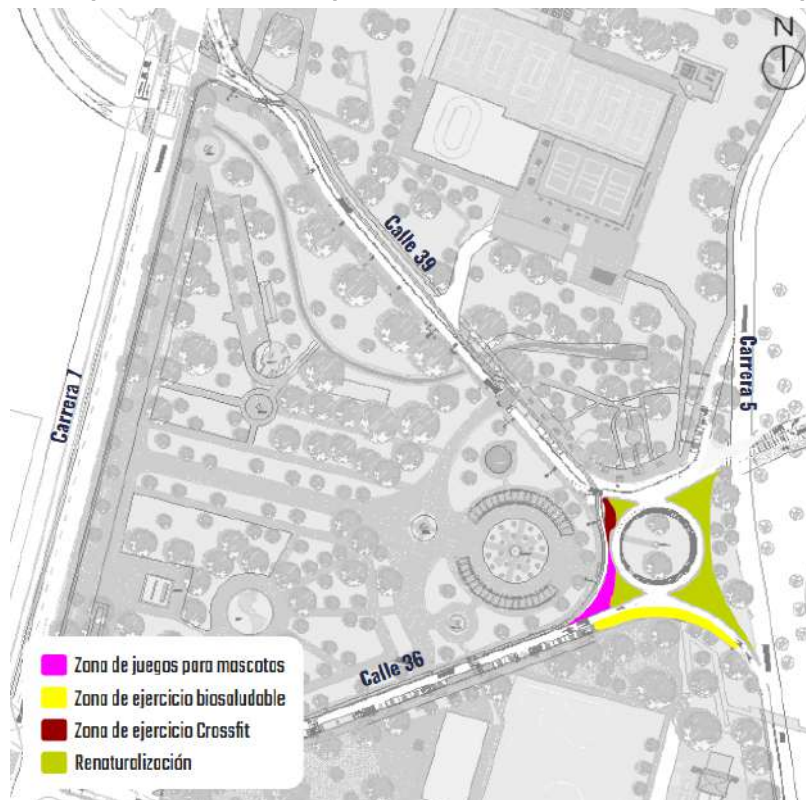
movilidad activa como una posible estación durante el circuito, segregada con materas para una mayor protección del espacio.

En relación con la posibilidad de incorporar espacios para mascotas, se plantea una posible zona con mobiliario de agility o juegos para mascotas en la zona occidental de la glorieta aledaña al circuito para la movilidad activa, segregada con materas para una mayor protección del espacio.

Estas posibilidades de usos y actividades han sido discutidas en las mesas de seguimiento interinstitucional del proyecto, sin embargo únicamente se mencionan como alternativas de uso y no comprometen a la SDM en la gestión de dotaciones y mobiliario para su instalación, las cuales estarán a cargo de las entidades administradoras del parque como el caso del IDRD y de las demás involucradas en la gestión integral del proyecto para complementar los espacios habilitados a través del presente proyecto de la SDM.

La zona este de la glorieta, es un espacio de alta complejidad en relación a la seguridad vial en cuanto al planteamiento y localización de los cruces peatonales, por lo que se propone una posible renaturalización del espacio, delimitada con sardinel o con materas para generar una barrera más clara y que el peatón no utilice este espacio como zona de esparcimiento.

Ilustración 53. Propuesta de Áreas con potencial de actividades recreativas complementarias



Fuente: Elaboración propia de la SDM.

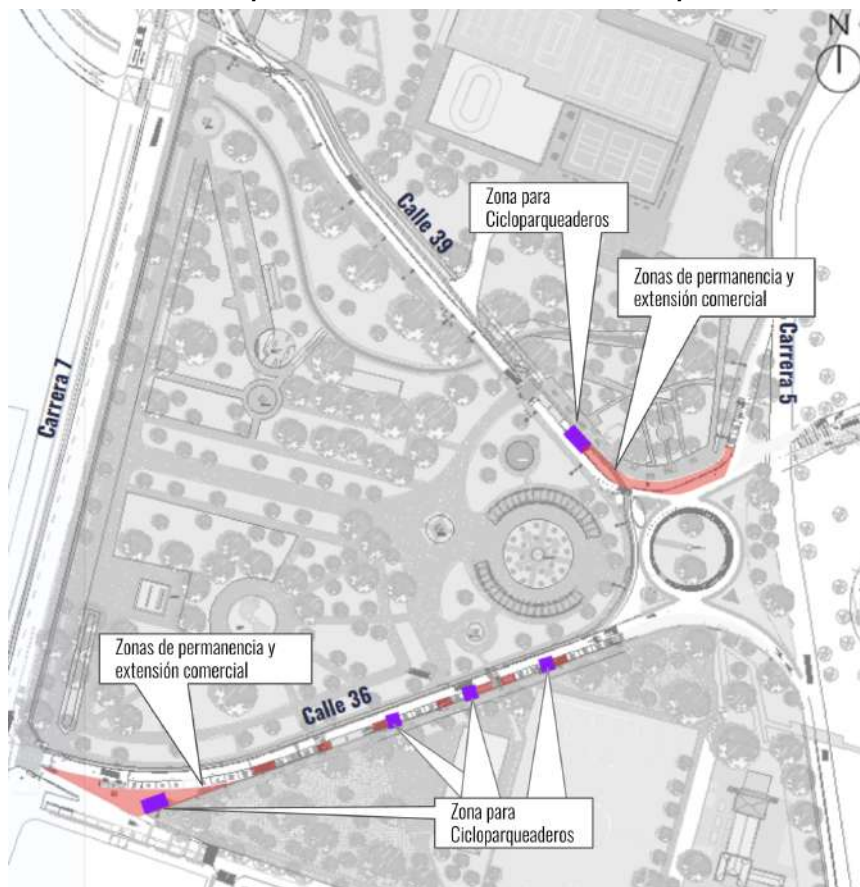
5.6. ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS DE SEGREGACIÓN Y MOBILIARIO.

5.6.1. Cicloparqueaderos

En el marco de las estrategias de cualificación del espacio público, se propone la incorporación de cicloparqueaderos como parte del mobiliario urbano, con el fin de proporcionar espacios adecuados y seguros para el estacionamiento de bicicletas. Esta medida busca fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible, así como fortalecer la intermodalidad y el acceso al parque y a su entorno.

La localización de estos elementos se plantea de manera estratégica, especialmente en áreas de permanencia y en sectores asociados a actividad comercial, de modo que se integren a la dinámica del espacio público y contribuyan a su activación. De esta manera, los cicloparqueaderos no solo cumplen una función operativa, sino que también complementan la configuración de estos espacios, promoviendo un uso ordenado, seguro y eficiente, tanto para ciclistas como para peatones.

Ilustración 54. Propuesta de Áreas de Estacionamiento para Ciclistas



Fuente: Elaboración propia de la SDM.

6. ACCIONES

En el marco de las competencias de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), y con el propósito de materializar un esquema integral de pacificación de los corredores viales de las calles 36 y 39 en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, se definen las acciones estratégicas requeridas para la transformación de estos ejes en espacios seguros, accesibles y acordes con la vocación peatonal del sector.

Las acciones planteadas se organizan de acuerdo con su alcance y horizonte de implementación, permitiendo su desarrollo progresivo y su validación técnica por parte de las dependencias competentes. En conjunto, estas medidas configuran una hoja de ruta para la redistribución del espacio vial, en coherencia con la dinámica urbana del entorno, teniendo en cuenta los siguientes puntos:

1. Reconfiguración del espacio vial: Ajuste de la sección de las calles 36 y 39 mediante la reducción de capacidad vehicular y la implementación de medidas de calmado de tráfico, priorizando su función como vías de acceso local.
2. Fortalecimiento del espacio peatonal: Ampliación y mejora de los desplazamientos a pie, garantizando continuidad, accesibilidad universal y condiciones seguras para la circulación peatonal.
3. Infraestructura para la bicicleta: Incorporación de elementos que faciliten el estacionamiento de bicicletas, promoviendo modos de transporte sostenibles en el entorno del parque.
4. Generación de espacios de permanencia: Adecuación de áreas para estancia, encuentro y actividades complementarias para brindar mayor vitalidad, mediante mobiliario urbano y tratamiento del espacio público.
5. Organización del estacionamiento: Regulación y optimización del parqueo en vía, incluyendo la implementación de zonas de parqueo pago en correspondencia con la actividad del parque.

Tabla 14. Acciones SDM proyecto PNEOH

Acción	Descripción	Referencia	Plazo
Configuración de zonas de expansión comercial. ¹	Implementar elementos de segregación en calzada, tales como señalización horizontal, materas y tachones no traspasables, urbanismo táctico, entre otros, para la definición de áreas en calzada donde se pueda localizar mobiliario de permanencia, especialmente frente a los kioscos existentes	Calle 36 https://maps.ap.p.goo.gl/aAbMnVcmXmevms52A Calle 39 https://maps.ap.p.goo.gl/W9sFvvoy39bcrF9F8	CORTO

Acción	Descripción	Referencia	Plazo
	en la Calle 36 y la Calle 39. De manera complementaria se debe generar espacio para cicloparqueaderos.		
Configuración de nuevas zonas de permanencia y recreación. ¹	Implementar elementos de segregación en calzada, tales como señalización horizontal, materas y tachones no traspasables, urbanismo táctico, entre otros, para la conformación de espacios de actividad múltiple, permanencia, encuentro y recreación para brindar mayor vitalidad al entorno del parque y aprovechar espacios subutilizados o residuales en torno a la glorieta y los corredores viales. De manera complementaria se debe generar espacio para cicloparqueaderos.	Calle 36 https://maps.ap.p.goo.gl/GHsZdwQ22v93Wxrw9 Glorieta https://maps.ap.p.goo.gl/deDLn2nPnXP5M275Z	CORTO
Configuración de circuito para la movilidad activa perimetral.	Implementar elementos de segregación en calzada, tales como señalización horizontal, materas y tachones no traspasables, urbanismo táctico, entre otros, para configurar un circuito continuo entre la Carrera 7, Calle 36 y 39, que permita la continuidad del desplazamiento peatonal en condiciones accesibles y actividades deportivas de nivel recreativo como trotar en un espacio seguro y señalizado.	Calle 36 https://maps.ap.p.goo.gl/hUkWf6bkaP5PcD3T9 Calle 39 https://maps.ap.p.goo.gl/U8skX1CbFFpGMqum7	CORTO
Configuración de Estacionamiento en vía. ²	Implementación de cupos de estacionamiento en vía para vehículos livianos, micromovilidad y cargue y descargue en las Calles 36 y el entorno de la glorieta que conecta con la Carrera 5 y Calle 39.	Calle 36 https://maps.ap.p.goo.gl/LpYtwOanCXuv5cULA	CORTO

Acción	Descripción	Referencia	Plazo
	Las Zonas de Parqueo Pago se deben ubicar exclusivamente sobre la Calle 36. De manera opcional se debe complementar con espacio para cicloparqueaderos.		
Notas: 1. La SDM habilitará las áreas de permanencia en calzada a través de herramientas de señalización, demarcación y urbanismo táctico. El mobiliario complementario para la permanencia, actividades recreativas y adecuación paisajística puede ser incorporado posteriormente en las nuevas zonas de permanencia, recreación y extensión comercial, de acuerdo con el resultado de la gestión interinstitucional para su instalación y correspondiente mantenimiento de parte de las entidades competentes (IDPC, IDRD, Alcaldía Local, Secretaría de Gobierno, entre otras que se articulen en la sostenibilidad del proyecto integral del PNEOH).. 2. La implementación de la Zona de Parqueo Pago ZPP, depende de la gestión del IDRD como entidad administradora del PNEOH para la emisión del RUPi sobre los segmentos viales previstos y para efecto de su administración y operación por parte de la Terminal de Transporte SA. Sin embargo, el diseño integral de la propuesta incluye la definición de las áreas necesarias para el desarrollo de la actividad.			

Fuente: Elaboración propia de la SDM.

7. RECOMENDACIONES GENERALES

Con el fin de garantizar una adecuada implementación y sostenibilidad de las intervenciones propuestas por la SDM en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, se formulan las siguientes recomendaciones:

Gestión social y articulación con actores comerciales

Se recomienda adelantar un proceso de gestión social y articulación con los establecimientos comerciales y actividades económicas presentes en el entorno del parque, particularmente con aquellos que actualmente hacen uso del espacio público para el desarrollo de sus actividades. Este proceso deberá orientarse a socializar los objetivos y alcances del proyecto, así como a generar espacios de diálogo que permitan a los actores del sector comprender los beneficios asociados a la mejora y cualificación del espacio público.

En este sentido, las estrategias de gestión social deberán promover la apropiación de las intervenciones propuestas, resaltando cómo la mejora de las condiciones de circulación, permanencia y calidad urbana del entorno pueden contribuir a fortalecer las dinámicas de encuentro y aumentar la afluencia de usuarios al sector, lo cual puede traducirse en

AC 13 # 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

Línea 195

oportunidades para el desarrollo de las actividades comerciales existentes. Así mismo, se recomienda fomentar compromisos de corresponsabilidad orientados al adecuado uso, cuidado y mantenimiento de los espacios públicos intervenidos.

Desde la SDM se apoyará el proceso de socialización de las acciones aquí propuestas en lo relacionado con la reconfiguración del espacio público para la movilidad.

Articulación y coordinación interinstitucional

Se recomienda fortalecer los mecanismos de articulación y coordinación interinstitucional entre las entidades distritales con competencias en la gestión, administración y conservación del entorno del parque, con el fin de garantizar una adecuada implementación y sostenibilidad de las intervenciones propuestas.

En este sentido, resulta fundamental la coordinación con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, en su calidad de entidad administradora del parque, así como con el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, particularmente en lo relacionado con la protección y conservación de los valores patrimoniales asociados a este espacio público emblemático de la ciudad.

De igual manera, se debe adelantar la articulación de acciones con las alcaldías locales de Santa Fe, Chapinero y Teusaquillo, así como con la Unidad de Mantenimiento Vial, con el propósito de verificar y, de ser necesario, adelantar intervenciones de mantenimiento o adecuación sobre las calzadas y superficies viales del área de influencia del proyecto, garantizando condiciones adecuadas previas a la implementación de las estrategias de pacificación vial y urbanismo táctico lideradas por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Complementación de mobiliario urbano y actividades recreativas

El mobiliario de las áreas habilitadas mediante intervenciones de urbanismo táctico por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), podrá ser complementado por otras entidades distritales y actores institucionales mediante la incorporación de mobiliario para la permanencia, dotaciones recreativas y deportivas, así como elementos paisajísticos que contribuyan a la activación y cualificación del espacio público en el entorno del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera.

Estas acciones deberán estar condicionadas a la definición de esquemas claros de administración, mantenimiento y sostenibilidad por parte de la entidad que disponga los elementos y mobiliario, con el fin de garantizar la permanencia en el tiempo de las intervenciones y evitar procesos de deterioro o subutilización del espacio público.

Seguimiento y evaluación de las intervenciones

Se recomienda implementar un esquema de seguimiento y evaluación posterior a la implementación de las intervenciones, con el fin de analizar su desempeño en términos de uso del espacio público, condiciones de movilidad peatonal y ciclista, y percepción de seguridad por parte de los usuarios del entorno del parque.

Para tal fin, en esta etapa se recomienda aplicar el lineamiento de Seguimiento y Monitoreo a Intervenciones de Movilidad y Seguridad vial_Versión 2025 de la SDM, disponible en la siguiente ruta:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/intranet/sites/default/files/2021-01-06/lineamiento-seguimiento-intervenciones-24-12-2020.pdf>

Este proceso de monitoreo permitirá identificar posibles ajustes en la configuración de las intervenciones asociadas a las estrategias de pacificación vial y urbanismo táctico, así como evaluar su impacto en la organización de los flujos peatonales y ciclistas, la apropiación del espacio público y las dinámicas de permanencia asociadas a las actividades recreativas, culturales y comerciales presentes en el sector.