Trabajo de Grado

Recomendaciones para el uso de la bicicleta como aporte a la movilidad sostenible en la localidad de Suba: Desde una aproximación de la "Política Pública de la Bicicleta 2021-2039''

Presentado por:

César Augusto Ávila Acevedo
Ingeniero Ambiental
Juan Pablo Bejarano Pérez
Politólogo
Camilo Ernesto Castillo Neva
Ingeniero Ambiental

Directora de Grado:

Ruth Miriam Moreno Aguilar
PhD. Urbanismo

Universidad Distrital Francisco José de Caldas
Facultad del Medio Ambiente y Recursos Naturales
Especialización en Ambiente y Desarrollo Local

2021

RESUMEN

La siguiente investigación contiene el proceso para diseñar recomendaciones que incentiven el uso de la bicicleta como aporte a la movilidad sostenible en la localidad de Suba desde la aproximación de la "Política Pública de la Bicicleta para el Distrito Capital 2021-2039", dicho proyecto se elabora a partir de las cuatro dimensiones de la sostenibilidad (socio-cultural, eco-ambiental, político-ideológico y técnico-económico), con una metodología de investigación mixta para la recolección y análisis de información, así como entrevistas con actores locales para conocer las problemáticas e incidencias de diferentes condiciones que fomentan y limitan el uso de la bicicleta e influyen en la calidad de vida de la población. Los resultados son un conjunto de recomendaciones para contextualizar la política pública en la localidad a la luz de problemáticas identificadas por las cuales los habitantes no optan por este medio de transporte como la falta de seguridad, infraestructura, cultura ciudadana y el desconocimiento de la normativa vigente.

Palabras clave: Bicicleta, Movilidad sostenible, Dimensiones de la sostenibilidad, Suba, Política Pública.

ABSTRACT

This research study contains the process to design recommendations that encourage the use of bicycles as a contribution to sustainable mobility in the locality of Suba from the approach of the "Bicycle Public Policy for the Capital District 2021–2039". This project is based on the four dimensions of sustainability (socio-cultural, eco-environmental, political-ideological, and technical-economic). This research followed mixed methods procedures for data collection and analysis, as well as interviews with local actors to learn about problems and the impact of different conditions that promote and restrict the use of bicycles and influence the quality of life of the population. The results are a set of recommendations to contextualize public policy in the locality, considering the identified issues which make the inhabitants not opt for this means of transport, such as a lack of security, infrastructure, citizen culture, and ignorance of current regulations.

Key words: Bicycle, sustainable mobility, dimensions of sustainability, Suba, public politics

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO I **9**
1. GENERALIDADES DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN **9**
1.1. Introducción **9**
1.2. Planteamiento del problema **11**
1.2.1. Crecimiento urbanístico 12
1.2.2. Contaminación atmosférica y efectos en la salud 13
1.2.3. Accidentabilidad 14
1.2.4. Uso de la bicicleta 15
1.3. La Localidad de Suba **17**
1.3.1. Localización área de estudio 17
1.3.2. Condiciones poblacionales 19
1.3.3. Condiciones socioeconómicas 22
1.3. Política Pública de la Bicicleta para el Distrito Capital 2021 – 2039 ..... **27**
1.3.4. Estrategia de participación 29
1.3.5. Presupuesto de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 30
1.4. Pregunta de investigación **32**
1.5. Objetivos **32**
1.5.1. Objetivo General 32
1.5.2. Objetivos Específicos 32
CAPÍTULO II **33**
2. REVISIÓN TEÓRICA Y CONCEPTUAL **33**
2.1. Marco Teórico – Conceptual **33**
2.1.1. Uso de la bicicleta 33
2.1.2. Desarrollo sostenible 35
2.1.3. Movilidad sostenible 36
2.1.4. Metodologías e índices para determinar ciudades ciclistas 37
2.2. Enfoques metodológicos **39**
2.2.1. Cuadro del enfoque metodológico 41
2.2.2. Fases de desarrollo metodológico 42
2.2.3. Entrevista 42

2.2.4. Diseño del muestreo 44
2.2.5. Instrumento de recolección 45
2.2.6. Triangulación de la información 46
CAPÍTULO III 48
3. RESULTADOS 48
3.1. Problemáticas que limitan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la localidad de Suba entre 2016 y 2021 48
3.1.1. Dimensión Socio–cultural 48
3.1.1.1. Integración de la bicicleta a la educación 48
3.1.1.2. Viajes en bicicleta 50
3.1.1.3. Hurtos 52
3.1.1.4. Siniestralidad 55
3.1.2. Dimensión Eco-ambiental 59
3.1.2.1. Ciclo-infraestructura 59
3.1.2.2. Condiciones geográficas de la localidad de Suba 62
3.1.2.3. Servicios complementarios 66
3.1.2.4. Emisiones de GEI y contaminantes locales 68
3.1.3. Dimensión Político – Ideológica 71
3.1.3.1. Reglamentación 71
3.1.3.2. Sistema Público de Bicicletas 74
3.1.4. Dimensión Técnico – económica 77
3.1.4.1. Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad 77
3.1.4.2. Comercio y talleres de bicicletas 79
3.1.5. Uso de la bicicleta y su aporte a la movilidad sostenible en Suba 81
3.1.5.1. Percepción de los biciusuarios de la localidad 81
3.2. Analizar la concordancia entre las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta en la localidad de Suba y la aproximación de la política pública de la bicicleta desde las dimensiones de la sostenibilidad. 83
3.2.1. Análisis de las problemáticas desde las dimensiones de la sostenibilidad a partir de fuentes bibliográficas - documental. 84

3.2.2. Análisis de la percepción de biciusuarios a partir de entrevistas en la localidad 86
3.2.2.1. Dimensión sociocultural 87
3.2.2.2. Dimensión eco-ambiental 88
3.2.2.3. Dimensión político-ideológica 90
3.2.2.4. Dimensión técnico-económica 90
3.2.3. Análisis Política Pública de la Bicicleta desde las dimensiones de la sostenibilidad 91
3.2.4. Análisis de las dimensiones de la sostenibilidad, la Política Pública de la Bicicleta y el uso de la bicicleta en la localidad. 98
3.3. Presentar el diseño de recomendaciones desde la movilidad sostenible para incentivar el uso de la bicicleta en la localidad de Suba 102
3.3.1. La bicicleta cultiva nueva cultura ciudadana 103
3.3.2. Pedaleando por el medio ambiente 104
3.3.3. La bicicleta también es política pública 105
3.3.4. Fortalecimiento de la economía de la bicicleta 106
4. CONCLUSIONES 110
5. BIBLIOGRAFÍA 114
6. ANEXOS 120

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Demografía y población de Suba 2020 18
Tabla 2. Proyección habitantes de Bogotá y la localidad de Suba 2016 - 2023 19
Tabla 3. Proyección poblacional localidad de Suba 2021 20
Tabla 4. Proyección hogares en Bogotá y la localidad de Suba 2018 - 2023 21
Tabla 5. Proyección viviendas en Bogotá y la localidad de Suba 2018 - 2023 22
Tabla 6. Clasificación estratificación socioeconómica 23
Tabla 7. Manzanas de estratificación en Suba 2017 23
Tabla 8. Gastos alimentación, arriendo y mascotas localidad de Suba 2017 25
Tabla 9. Rango en metros para el acceso más cercano a la red de ciclovías por estrato socioeconómico en Bogotá 26

Tabla 10. Objetivos de la Política Pública de la Bicicleta 2021 – 2039 28
Tabla 11. Identificación de factores estratégicos Política Pública de la Bicicleta 2021-2039.... 30
Tabla 12. Costos estimados por objetivos específicos de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 – Cifras en miles de millones de pesos 31
Tabla 13. Índices de ciudades ciclistas en el mundo 2019..... 38
Tabla 14. Cuadro enfoque metodológico..... 41
Tabla 15. Momentos de la entrevista 43
Tabla 16. Aspectos metodológicos para la entrevista 45
Tabla 17. Aspectos metodológicos para la entrevista 47
Tabla 18. Histórico de hurtos de bicicletas en Bogotá y Suba 2016 - 2020 53
Tabla 19. Histórico de siniestros que involucran bicicletas en Bogotá 2016 – 2020 56
Tabla 20. Histórico de siniestralidad que involucran bicicletas en Suba 2016 – 2020..... 58
Tabla 21. Extensión de cicloinfraestructura en la localidad de Suba 2018..... 60
Tabla 22. Evolución histórica extensión de ciclorrutas y Bicicarril en la localidad de Suba entre 2016 y 2021..... 61
Tabla 23. Cicloinfraestructura en Km por tipo de malla vial en la localidad de suba 2021 62
Tabla 24. Altitud localidad de Suba..... 62
Tabla 25. Precipitaciones en la localidad de Suba promedio 2001 a 2015..... 64
Tabla 26. Precipitaciones localidad de Suba por meses del año..... 65
Tabla 27. Ciclo Parqueaderos certificados en la localidad de Suba 2021..... 67
Tabla 28. Promedio de concentraciones anuales en Bogotá 2016 - 2020..... 69
Tabla 29. Promedio de concentraciones anuales en la localidad de Suba 2016-2020 70
Tabla 30. Comparendos para ciclistas en la localidad de Suba 2016-2019 73
Tabla 31. Programas y proyectos de movilidad de la localidad de Suba 2016-2021 78
Tabla 32. Percepción de los biciusuarios de la localidad sobre el uso de la bicicleta 82
Tabla 33. Resumen del Análisis de las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta en la localidad de Suba desde fuentes bibliográficas-documental 84
Tabla 34. Objetivo 1 Más seguridad personal" y las dimensiones de la sostenibilidad 91
Tabla 35. Objetivo 2. "Mayor seguridad vial" y las dimensiones de la sostenibilidad 92
Tabla 36. Objetivo 3. "Más y mejores viajes en bicicleta" y las dimensiones de la sostenibilidad 92

Tabla 37. Objetivo 4. Más bici para todas y todos" y las dimensiones de la sostenibilidad..... 95
Tabla 38. Objetivo 5 "Bogotá polo productor de la bicicleta" y las dimensiones de la sostenibilidad 97
Tabla 39. Problemáticas del uso de la bicicleta y la Política Pública desde la dimensión Socio-cultural 99
Tabla 40. Problemáticas del uso de la bicicleta y la Política Pública desde la dimensión Eco-ambiental 100
Tabla 41. Problemáticas del uso de la bicicleta y la Política Pública desde la dimensión Político-ideológica 101
Tabla 42. Problemáticas del uso de la bicicleta y la Política Pública desde la dimensión Técnico-económica 102
Tabla 43. Síntesis de recomendaciones para mejorar el uso de la bicicleta y su aporte a la movilidad sostenible en la localidad de Suba 2022 - 2039 107

INDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1 Pirámide Poblacional (Proyecciones) Localidad de Suba 2021 21
Gráfica 2 Relación de palabras 33
Gráfica 3 Distribución modal de Bogotá - viajes al día de habitantes de Bogotá 2019 51
Gráfica 4 Evolución de los viajes en bicicleta en Bogotá. Cantidad diaria de viajes en bicicleta 2011-2019 51
Gráfica 5 Histórico de hurtos de bicicletas en Bogotá 2016 – 2020..... 54
Gráfica 6 Histórico de hurtos de bicicletas en Suba 2016 – 2020 55
Gráfica 7 Histórico de siniestros que involucran bicicletas en Bogotá 2016 – 2020 57
Gráfica 8 Histórico de siniestralidad que involucran bicicletas en Suba 2016 – 2020..... 58
Gráfica 9 Extensión cicloinfraestructura de Suba 2018..... 60
Gráfica 10 Evolución histórica Ciclo infraestructura en la localidad de Suba 2015 - 2021..... 61

INDICE DE MAPAS

Mapa 1 Ubicación Localidad de Suba 17
Mapa 2 Estratificación socioeconómica urbana de Suba 2019..... 24
Mapa 3 Sensores de conteo bicicletas en Bogotá 74

INDICE DE ILUTRACIÓNES

Ilustración 1 Tipos de usuarios de la bicicleta 34
Ilustración 2 Altitud localidad de Suba 63
Ilustración 3 Requerimientos para certificación de ciclo parqueaderos 68

CAPÍTULO I

1. GENERALIDADES DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

1.1. Introducción

Este trabajo de grado propone diseñar recomendaciones para incentivar el uso de la bicicleta como un aporte a la movilidad sostenible en la localidad de Suba, desde la aproximación de la Política Pública de la Bicicleta para el Distrito Capital 2021-2039 y las dimensiones de la sostenibilidad. Entendiendo que existen problemáticas asociadas a la movilidad y dinámicas de desarrollo local que limitan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la localidad de Suba.

Para lograr lo anterior, se han propuesto los siguientes objetivos: i) describir las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la localidad de Suba entre 2016 y 2021; ii) analizar desde las dimensiones de la sostenibilidad las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta y la aproximación a la Política Pública de la Bicicleta 2021 – 2039; y iii) presentar el diseño de recomendaciones desde la movilidad sostenible para incentivar el uso de la bicicleta en la localidad de Suba.

Desde la ciudadanía, las instituciones y la política pública se han hecho esfuerzos inmensurables para mejorar la movilidad y conducirla a la sostenibilidad, sin embargo, las problemáticas son evidentes y se requiere todo tipo de aportes que fortalezcan la gestión de los actores que dinamizan el desarrollo urbano sostenible en lo local y distrital. En los últimos años se ha construido un imaginario colectivo que percibe el uso de la bicicleta con beneficios para las personas y las ciudades desde múltiples perspectivas, sin embargo, en la actualidad, sólo el 8% del total de la población de Bogotá se transporta en este medio.

Las causas de esta negativa se acreditan principalmente a falencias en la seguridad vial y personal, la cultura del uso de la bicicleta, los mecanismos de participación ciudadana, la infraestructura pública, la intermodalidad en el transporte, la oferta comercial, productiva e institucionalidad, factores ambientales entre otros. Las dificultades de movilidad en Bogotá también son de carácter gubernamental, reflejadas en la implementación de modelos de crecimiento urbano acelerado, disperso y desordenado. Además, se suma la migración como un

factor que aumenta la densidad poblacional en las áreas urbanas, la falta de regulación del mercado vehicular y la baja eficiencia y cobertura del sistema de transporte público.

En la región de América latina y el mundo, cada día se evidencia un mayor interés por parte de los tomadores de decisiones y la ciudadanía para trabajar y articular el uso de la bicicleta como un medio de transporte que promueve estilos de vida saludables, genera autonomía de desplazamientos, reduce los tiempos de trayectos, su uso no contamina, mejora la salud y puede ser inclusiva. Sin embargo, aunque los gobiernos han creado programas de promoción y construcción de infraestructura ciclista, se evidencia una falta de articulación y coordinación entre los períodos administrativos y una baja capacidad institucional.

La movilidad sostenible puede mitigar las acciones que deterioran el ambiente y afectan la calidad de vida. El uso de la bicicleta como medio de transporte es un común denominador de los procesos innovadores que pueden garantizar accesibilidad a la población a través de la implementación de políticas con una mirada desde la cultura ciudadana, la conservación del ambiente y la transformación del espacio público.

La Política Pública de la Bicicleta 2021-2039, se ha dado a conocer a través del documento CONPES D.C. N.º 15 en el mes de marzo de 2021 en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). La principal problemática que busca atender es “las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad que limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida” (p.5) y su objetivo principal es “Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta” (p.5) a través 5 objetivos específicos para atender los aspectos que configuran la problemática mencionada (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021).

La interpretación de las dimensiones de la sostenibilidad, a través de las diferentes etapas de la investigación, permitieron identificar las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta en la localidad de Suba, desde fuentes bibliográficas y documentales, así como el desarrollo de entrevistas para conocer la percepción de diferentes actores locales que interactúan con la bicicleta. A partir de estos elementos se analizó la concordancia entre las problemáticas identificadas y la política pública de la bicicleta 2021 – 2039 para proponer recomendaciones que mejoren la movilidad sostenible en la localidad.

Las recomendaciones de este trabajo buscan ser una ruta para contextualizar e implementar la Política Pública de la Bicicleta en la localidad de Suba teniendo en cuenta la ubicación periférica al noroccidente de la ciudad, el déficit de vías de acceso, la estructura ecológica principal, la concentración de mayor número de habitantes de Bogotá, la diversidad socioeconómica y capacidad administrativa para fortalecer el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

1.2. Planteamiento del problema

Limitaciones en el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la localidad de Suba.

La rápida expansión de los centros urbanos se ha dado principalmente por el crecimiento demográfico, movimientos migratorios y la concentración de los sectores productivos en las grandes ciudades, siendo este último, eje de transformación promotor de éxodo de personas en busca de mejorar su calidad de vida.

Entre las consecuencias del desarrollo urbanístico, se destaca la crisis ambiental "como una crítica a la degradación ambiental generada por el crecimiento económico y en forma más generalizada por la racionalidad de la modernidad" (Leff, 2008, p. 23), es decir, la lógica capitalista considera a la productividad máxima como una de las estrategias que permiten la acumulación de capital (Vega, 2019). En la actualidad se incentiva el consumo creando necesidades innecesarias, que aumentan la crisis ambiental.

Bogotá no es ajena a esta crisis ambiental, es una ciudad que se ha adaptado a las dinámicas de desarrollo urbano y se trata de adecuar "a los estándares mundiales de productividad y competitividad, significando una alta concentración de las actividades productivas" (Rendón, 2009, p. 93), desencadenando una necesidad de movilidad urbana que está directamente relacionada con la calidad de vida de la población.

En los últimos 5 años el parque automotor ha tenido un crecimiento del 24% generando mayor contaminación atmosférica de la capital (Bogotá cómo vamos, 2020), Las problemáticas mencionadas no solo redundan en el ambiente, sino que también afectan la salud de las personas, que ha ubicado a la ciudad de Bogotá en el "puesto 44 entre las 62 ciudades capitales más contaminadas en el mundo de acuerdo con el reporte mundial de Calidad del Aire 2018"

(MONGABAY, 2019). El crecimiento a gran escala del parque automotor la ciudad, ha aumentado considerablemente las fuentes móviles de emisión de contaminantes a la atmósfera, que, por consiguiente, redundan en la calidad del aire de la ciudad causando enfermedades principalmente respiratorias.

Para el caso de la Localidad de Suba, esta es la tercera localidad con mayor área en Bogotá y la primera con mayor número de habitantes, lo que ha conllevado a un crecimiento urbano desordenado en búsqueda de atender las necesidades de la población, afectando gravemente la movilidad en la localidad. Asimismo, la crisis ambiental se ha agudizado desmejorando la calidad de vida de las personas.

Los problemas de movilidad de Suba han aumentado considerablemente, trayendo la reducción de velocidad de tránsito, retraso en los tiempos de viaje, consumo adicional de combustible, deterioro de las vías, mayor contaminación atmosférica e incremento de accidentes de tránsito (Ashhad, 2020).

Debido a los problemas de movilidad que enfrenta la ciudad y la localidad, en los últimos años la bicicleta se ha posicionado como un medio de transporte con múltiples beneficios, sin embargo, también su uso es limitado por la falta de cultura y responsabilidad ciudadana que en la cotidianeidad son factores que generan conflictos y siniestros con los demás actores de la movilidad. Asimismo, la infraestructura vial, la gestión institucional y presupuestal ha sido limitada para promover una movilidad sostenible.

1.2.1. Crecimiento urbanístico

La rápida expansión de los centros urbanos se ha dado principalmente por el crecimiento demográfico, movimientos migratorios y la concentración de los sectores productivos en las grandes ciudades, siendo este último, no solo un eje de transformación, sino también promotor de la migración en la búsqueda de las personas por mejorar la calidad y las condiciones de vida. Entre las consecuencias del desarrollo urbanístico, se destaca la crisis ambiental “como una crítica a la degradación ambiental generada por el crecimiento económico y en forma más generalizada por la racionalidad de la modernidad” (Leff, 2008, p. 23). La transformación de la naturaleza a espacios urbanos sigue siendo un fenómeno que difícilmente se va a detener, en la medida que la población

aumente y requiera de productos para satisfacer sus necesidades, el incremento de contaminantes se va a hacer más evidente, afectando la salud de la población y el equilibrio ecosistémico entre otros.

El crecimiento urbanístico y demográfico de Bogotá, también se ve reflejado en la afectación a la movilidad, porque en la medida que aumenta la población, "el parque automotor de automóviles ha crecido en un 24%" (Bogotá cómo vamos, 2020), como una supuesta solución al problema del transporte, cuando en realidad agudizó el mismo y se convirtió en el punto de partida de otras situaciones de igual magnitud, evidenciando la falta de planeación de la ciudad y la infraestructura ineficiente de acuerdo con las necesidades de los habitantes.

En el periodo 2012-2017, Suba fue una de las localidades con mayor área aprobada en licencias de construcción y urbanismo. El mayor número de licencias se otorgaron para el uso residencial, le siguen los usos comerciales, estacionamientos, industria, oficinas y otros servicios. El desarrollo urbanístico de la localidad se debe principalmente al crecimiento poblacional y económico, hasta 2017 la Alcaldía Mayor de Bogotá reportó cerca 1,2 millones de habitantes en Suba, con 10.056 hectáreas y una de las zonas que alberga el mayor número de personas en Bogotá. El aumento de los habitantes de la localidad ha conllevado a que también aumenten los medios de transporte, generando mayor congestión vehicular y emisión de contaminantes, por eso se hace necesario la implementación de estrategias que promuevan el uso de la bicicleta como aporte a la movilidad sostenible.

1.2.2. Contaminación atmosférica y efectos en la salud

El crecimiento a gran escala del parque automotor en Bogotá ha aumentado considerablemente las fuentes móviles de emisión de contaminantes a la atmósfera. Por consiguiente, redundan en la calidad del aire de la ciudad causando enfermedades respiratorias entre otras. Observando las concentraciones de las emisiones en Suba, todas ellas están por debajo de los límites establecidos por la normativa, sin embargo, esto no quiere decir que dichas concentraciones, no afecten considerablemente la salud de los habitantes de la localidad.

Bogotá no es ajena a estas problemáticas ambientales, es una ciudad que se ha adaptado fácilmente a las dinámicas de desarrollo urbano y se ha adecuado "a los estándares mundiales de

productividad y competitividad, significando una alta concentración de las actividades productivas" (Rendón, 2009, p. 93), que no solo redunda en el ambiente, sino que también afectan la salud. La localidad Suba, es la tercera con mayor área en Bogotá y la primera con mayor número de habitantes, lo que ha conllevado a un crecimiento urbano que requiere atender las necesidades de la población. No obstante, al igual que en el resto de la ciudad, la crisis ambiental continúa en declive deteriorando la calidad de vida de los habitantes.

Las emisiones vehiculares o por fuentes móviles representan el 61% de las emisiones atmosféricas en Bogotá (Sistema de Información Ambiental de Colombia, 2019) y están compuestas principalmente por: monóxido de carbono (CO), dióxido de azufre (SO_2), dióxido de nitrógeno (NO_2), compuestos orgánicos volátiles (COV) y material particulado (PM 2.5 y PM 10) (IDEAM, 2014), dichos componentes, son los causantes del deterioro en la salud del aparato respiratorio, conllevando posiblemente a la mortalidad cardiopulmonar (Ministerio de Agricultura, 2018). De acuerdo con los boletines de vigilancia epidemiológica, ambiental y sanitaria, en la localidad de Suba se presentó en el primer trimestre de 2017 más de 450 casos de pacientes con enfermedad respiratoria aguda (ERA), de igual forma, para los primeros trimestres de 2018 y 2019 se presentaron 739 y 611 casos respectivamente en menores de 5 años con esta enfermedad. Dichas problemáticas en la salud respiratoria de las personas pueden deberse a los niveles elevados de $PM_{2.5}$ sin dejar de lado la incidencia de PM_{10} en enfermedades de la misma índole (Subred integrada de servicios de salud, 2018).

Los organismos de control de la localidad, a través de la Subred Integrada de Servicios de Salud Norte, monitorea constantemente la calidad del aire, en la que se afirma que Suba no es una localidad con índices bajos de calidad del aire (ICA), sin embargo, las concentraciones son significativas e impactan negativamente la salud de las personas, especialmente niños menores de 5 años y adultos mayores a 60 años. También mencionan un menor porcentaje de población mayor a 14 años que presentan cuadros de enfermedades de respiración aguda (ERA) causadas principalmente por $PM_{2.5}$ y PM_{10}.

1.2.3. Accidentabilidad

El aumento considerable del parque automotor en Suba, al igual que en el resto de la ciudad, ha generado problemáticas asociadas a la reducción de velocidad de tránsito, retraso en los tiempos

de viaje, consumo adicional de combustible, deterioro de las vías, aumento de la contaminación atmosférica, y también el incremento de accidentes de tránsito (Ashhad, Cabrera, & Roa, 2020). Asimismo, el desarrollo económico que se concentra en las grandes ciudades hace que la población deba desplazarse distancias largas para llegar a los lugares trabajo, así como, en algunos casos, más dependiente del vehículo automotor, en últimas se refleja en la congestión vehicular y que concluyen en accidentes de tránsito (Caicedo, Córdoba, & Lara, 2015). Para Bogotá, en el año 2019 se presentaron 34990 siniestros viales, de los cuales el 8,22% corresponden a Suba, dentro de estos accidentes cabe resaltar los relacionados con bici-usuarios y aunque la gran mayoría de ellos no son reportados, la Secretaría de Movilidad de Bogotá registró el fallecimiento de 62 ciclistas en 2019 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

1.2.4. Uso de la bicicleta

Las problemáticas producto de la movilidad insostenible, de alguna forma se pueden atender con el uso de la bicicleta, no obstante, la ciudadanía que usa y respalda este medio de transporte, ha identificado falencias que limitan implementación. De acuerdo con la encuesta multipropósito de 2018, en la localidad de Suba el uso de la bicicleta como medio de transporte pasó de 21,4% en 2014 al 22,4% en 2017 (Secretaría Distrital de Planeación, 2017). Sin embargo, a pesar de ser catalogada como la localidad que más usa la bicicleta en Bogotá, no se puede decir que sea una cifra satisfactoria; según la Encuesta Multipropósito de 2017, el número de habitantes que se desplazaron al trabajo en bicicleta fueron 53.959, es decir, el 8,4% de la población de la localidad utilizó este medio de transporte, un porcentaje bajo teniendo en cuenta la totalidad de habitantes de la localidad.

La Alcaldía de Bogotá en conjunto con las alcaldías locales han implementado programas en el marco de la política pública con el objetivo que las personas elijan la bicicleta como su transporte a través de mejorar y garantizar una buena experiencia en los viajes, sin embargo, las propuestas gubernamentales no han sido acogidas por la mayoría de la ciudadanía porque en los imaginarios existentes el uso de la bicicleta no es seguro.

La Encuesta de percepción de riesgo vial de la ciudad de Bogotá indaga a los encuestados sobre cuál medio de transporte es nada o poco seguro para movilizarse, en 2019 la bicicleta ocupó el tercer lugar de percepción con un 83%, demostrando que entre los habitantes existe la sensación

de riesgo e inseguridad como un factor determinante a la hora de optar por este medio de transporte. Cabe aclarar, que a los encuestados también se les preguntó sobre ¿cuál es el mejor medio para movilizarse? Y la preferencia de estos está entre Transmilenio y la bicicleta, ocupando esta última el segundo lugar, dicha respuesta señala que las personas consideran a la bicicleta como un apropiado medio de transporte a pesar de ser considerado inseguro (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Otra causa por la que los ciudadanos no utilizan la bicicleta como medio de transporte en la ciudad se relaciona con los hurtos de estas mismas. En ocasiones la acción delictiva tiene como consecuencia el homicidio o lesiones que hace grave está situación. De acuerdo con Oróstegui (2018) en la actualidad la bicicleta es uno de los 10 bienes que más hurtan en Bogotá, en 2018, se denunciaron 7.732 robos de bicicletas en la capital, las localidades de Suba, Engativá y Kennedy presentaron el 43% del total de los casos.

Frente a esta situación, algunos ciudadanos descartan el uso de la bicicleta como principal medio de transporte. Según la Cámara de Comercio de Bogotá (2020) en la Encuesta de percepción y victimización de 2020 la percepción de inseguridad aumentó 16 puntos al pasar de 60% en 2019, a 76% en 2020, situación que evidentemente no contribuye para que Bogotá sea un espacio de sana convivencia y las personas puedan sentirse seguras utilizando la bicicleta para transportarse a cualquier lugar de la ciudad, dejando atrás el conocimiento de los beneficios que en general posee su uso.

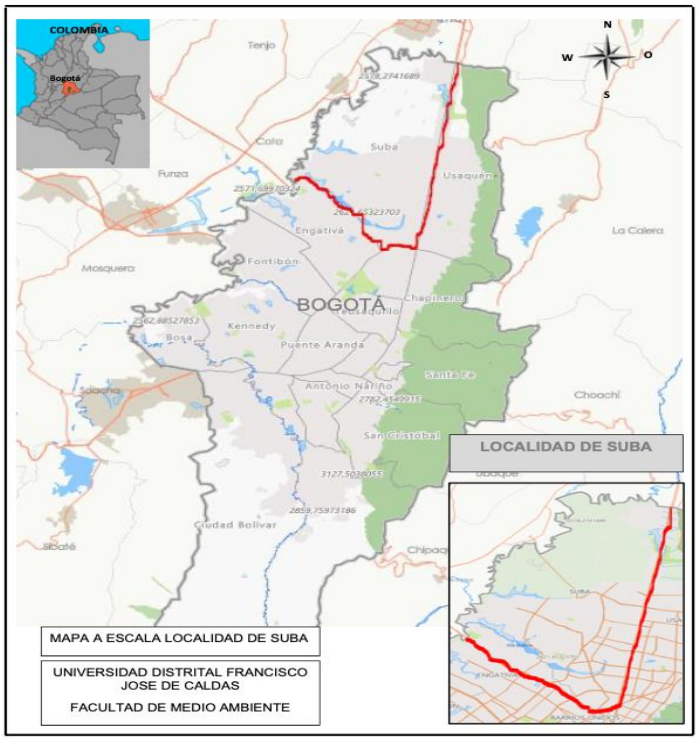
Los gobiernos tanto nacionales como distritales, han creado normas y programas direccionados a regular y mejorar el uso de la bicicleta como medio de transporte, entre los más destacados se encuentran el Decreto 319 de 2006 por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá; la Resolución 1531 de 2014 (al colegio en bici); la Ley 1811 de 2016 que otorga incentivos para promover el uso de la bicicleta; el Decreto 456 de 2018 que declara a Bogotá como la capital mundial de la bicicleta; el Decreto 495 de 2019 por medio del cual se crean el Consejo consultivo, Consejo distrital y los Consejos locales de la bicicleta y Política Pública de la bicicleta 2021 – 2039 entre otros. Como se puede observar, se han hecho avances significativos que han permitido que los ciudadanos se apropien de la bicicleta como medio de transporte.

1.3. La Localidad de Suba

1.3.1. Localización área de estudio

La expansión territorial y urbana que presentó Bogotá durante el siglo XX con el propósito de homogeneizar y modernizar la capital del país a través de políticas y planes para la adhesión de sus municipios vecinos por el aumento de las demandas sociales y económicas producto de una creciente y continua inmigración, generó que en 1954 Suba dejara de ser un municipio aledaño para ser parte de Bogotá como un Distrito Especial con un cambio en el uso de suelos para dar paso a la construcción de viviendas, legales e ilegales y la ubicación de sectores agroindustriales como el cultivo de flores, hasta 1977 Suba conservó sus instituciones municipales y posteriormente en 1991 se declaró localidad de Bogotá (Alcaldía Local de Suba, 2013).

Mapa 1 Ubicación Localidad de Suba



Fuente: Datos tomados de Datos Abiertos Bogotá (2021).

La localidad de Suba limita al norte con el municipio de Chía, con el Río Bogotá de por medio; al oriente con la localidad de Usaquén, con la Avenida Paseo de los Libertadores o Avenida Carrera 45 de por medio; al sur con las localidades de Engativá y Barrios Unidos; y al occidente con el municipio de Cota con el Río Bogotá de por medio. La topografía de Suba combina una

parte plana a ligeramente ondulada ubicada al occidente de la localidad y otra parte inclinada a muy inclinada localizada en los Cerros de Suba. La localidad de Suba tiene una extensión de 10.056,0 hectáreas, de las cuales 5.800,7 hectáreas son de suelo urbano, 3.762,7 hectáreas de suelo rural y 492,7 de suelo de expansión (Secretaría Distrital de Planeación, 2020).

Suba se encuentra dividida en 13 Unidades de Planeación Zonal (UPZ) y una cadena montañosa ubicada a una distancia considerable con el resto de la ciudad de Bogotá, siendo la zona oriental más integrada al resto de Bogotá, que no es considerada como Suba, y la zona noroccidental donde se encuentran UPZ como Suba (27), Rincón (28), Tibabuyes (72), entre otras.

Tabla 1. Demografía y población de Suba 2020

Demografía y población	Suba	Bogotá
Extensión	10.056 ha (6.1% de Bogotá)	163.637 ha
Tipo de suelo urbano	5.801 ha (58%)	37.636 ha (23%)
Tipo de suelo expansión urbana	493 ha (5%)	2.975 ha (2%)
Tipo de suelo rural	3.763 ha (37%)	112.687 ha (75%)
Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ)	13	120
Densidad poblacional urbana (2020)	237.8 hab/ha	215 hab/ha

Fuente: Datos tomados de la SDP (2020) y la Veeduría Distrital de Bogotá (2020).

Suba ha vivido un proceso de conurbación y zonificación territorial que presenta todos los estratos sociales y una zona rural con dinámicas que se asemejan a un municipio. Las diferencias socioeconómicas entre sus habitantes se han materializado con desigualdades y problemáticas para acceder al transporte, la formación, el trabajo, los bienes y servicios, las tecnologías de información y comunicación (TIC) y actividades de recreación, cultura, deporte y esparcimiento. Afectando la calidad de vida de sus habitantes quienes en ocasiones tienen que invertir su tiempo libre para movilizarse en una localidad periférica del noroccidente de Bogotá con rutas de acceso congestionadas.

1.3.2. Condiciones poblacionales

Según las *Proyecciones de Población* entregadas por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), la población de Bogotá para 2021 fue de 7.834.167 habitantes, y para la localidad de Suba con 1.252.675 habitantes que corresponde al 16% del total de la población de la ciudad.

Tabla 2. Proyecciones habitantes de Bogotá y la localidad de Suba 2016 - 2023

Año	Habitantes de Bogotá	Habitantes Localidad Suba	% habitantes de Bogotá en Suba
2016	7.300.918	1.128.753	15,5%
2017	7.337.449	1.137.868	15,5%
2018	7.412.566	1.152.387	15,5%
2019	7.592.871	1.192.644	15,7%
2020	7.743.955	1.227.787	15,9%
2021	7.834.167	1.252.675	16,0%
2022	7.834.167	1.252.675	16,0%
2023	7.834.167	1.252.675	16,0%

Fuente: Datos tomados de la SDP (2021).

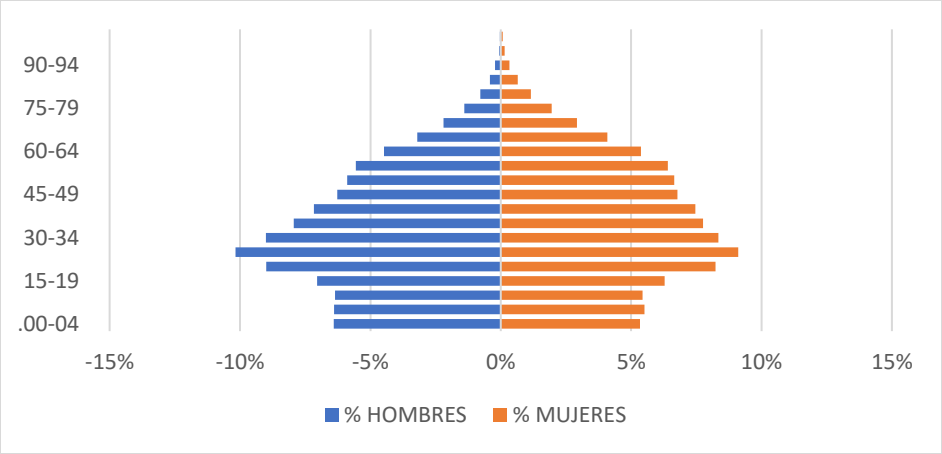
Para 2021, los grupos poblacionales de la localidad de Suba se agrupan de 0 a 14 años (niños) con 220.995 habitantes, 15 a 24 años (edad laboral temprana) con 190.875 habitantes; 25 a 59 años (edad laboral máxima) con 654.646 habitantes; y 60 años en adelante (personas de edad avanzada) con 186.159 habitantes (Secretaría Distrital de Planeación, 2017).

Tabla 3. Proyección poblacional localidad de Suba 2021

Grupo Poblacional	Total	Porcentaje
0-4 años	73.187	6%
5-9 años	74.219	6%
10-14 años	73.589	6%
15-19 años	83.210	7%
20-24 años	107.665	9%
25-59 años	654.646	52%
60-100 años	186.159	15%
Total	**1.252.675**	**100%**

Fuente: Datos tomados de la SDP (2021).

De acuerdo con lo anterior, el mayor rango de edad de población se encuentra entre los 25 a 59 años, lo que podría interpretarse como una localidad con una cantidad considerable de habitantes en edad laboral. Asimismo, su pirámide poblacional proyectada permite visualizar que la localidad tiene una base estrecha con grupos de edades que representan poblaciones que necesitan acceder a programas de formación y ofertas laborales. La punta de la pirámide es estrecha, aunque en crecimiento, indicando la importancia de invertir en el sector salud para la población de mayor edad actual y futura.



Gráfica 1 Pirámide Poblacional (Proyecciones) Localidad de Suba 2021
Fuente: Datos tomados de la SDP (2021).

Según las proyecciones de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), para 2021 en Bogotá existen un total de 2.840.109 hogares con una proyección total de 2.811.251 viviendas. En la localidad de Suba se encuentran 447.624 hogares que representan el 15.8% del total de la ciudad, así como 466.469 viviendas que representan el 16.6%. Lo que posiciona a la localidad con el mayor número de hogares y viviendas en Bogotá.

Tabla 4. Proyección hogares en Bogotá y la localidad de Suba 2018 - 2023

Año	Hogares en Bogotá	Hogares en Suba	% hogares de Bogotá en Suba
2018	2.564.897	397.049	15,5%
2019	2.664.781	415.415	15,6%
2020	2.759.217	432.613	15,7%
2021	2.840.109	447.624	15,8%
2022	2.915.263	461.778	15,8%
2023	2.991.250	475.959	15,9%

Fuente: Datos tomados de la SDP 2021.

Tabla 5. Proyección viviendas en Bogotá y la localidad de Suba 2018 - 2023

Año	Viviendas en Bogotá	Viviendas en Suba	% viviendas de Bogotá en Suba
2018	2.540.687	409.258	16,1%
2019	2.643.428	429.911	16,3%
2020	2.739.982	449.349	16,4%
2021	2.822.461	466.469	16,5%
2022	2.898.736	482.654	16,7%
2023	2.975.465	498.817	16,8%

Fuente: Datos tomados de la SDP 2021.

La mayor concentración de hogares y viviendas de Bogotá en la localidad de Suba representa en la cotidianeidad la movilización de miles de personas que se desplazan a sus lugares de estudio, trabajo y demás diligencias. Lo anterior representa un colapso de la movilidad en la localidad y la ciudad que tiene implicaciones en la calidad del transporte, los problemas de tráfico, la calidad de vida de los habitantes y la contaminación del ambiente.

Estas implicaciones se evidencian en la velocidad promedio de desplazamiento en Suba y Bogotá, el gasto del tiempo libre de las personas en la duración de los viajes que tienen que comenzar sus jornadas más temprano y regresar más tarde, la accidentabilidad y la baja calidad de aire que genera enfermedades cardiopulmonares y metales.

1.3.3. Condiciones socioeconómicas

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) señala la estratificación socioeconómica como una clasificación a los inmuebles de uso residencial que acceden a servicios

públicos a través de un cobro por estratos, buscando principalmente generar cobros diferenciados que permitan la asignación de subsidios y el cobro de contribuciones. De esta forma, quienes tienen mayor capacidad de ingresos pagan un valor superior por los servicios públicos y dan un aporte para que los estratos bajos paguen sus facturas con un subsidio.

Su normatividad se hace en atención al régimen de servicios públicos en Colombia a través de la ley 142 de 1994 *Por la cual se establece el régimen de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones*. Para el área urbana del Distrito Capital actualmente está determinada por el Decreto Distrital 551 de 2019; en el área rural por el Decreto Distrital 304 de 2008 y para los centros poblados el Decreto Distrital 396 de 2017 en una clasificación en seis (6) estratos como una herramienta de focalización del gasto (DANE, s.f.).

Tabla 6. Clasificación estratificación socioeconómica

Estrato	1	2	3	4	5	6
Clasificación	Bajo-bajo	Bajo	Medio-bajo	Medio	Medio-alto	Alto

Fuente: Datos tomados del DANE (SF).

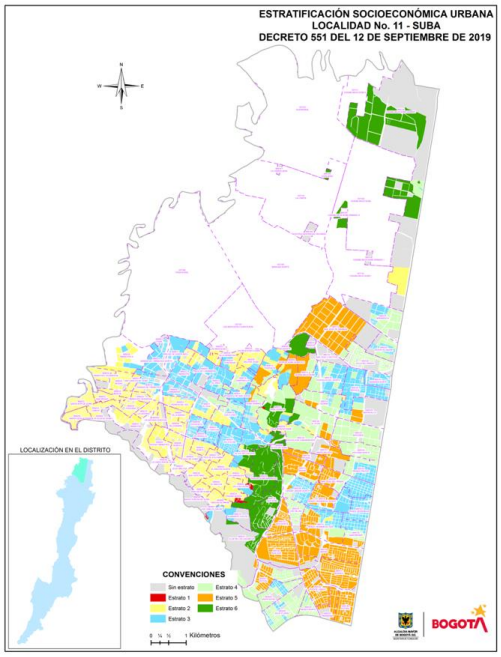
Las manzanas de estratificación en Bogotá son unidades geográficas tipo manzana asociadas a la variable de estrato socioeconómico, en la localidad de Suba predomina el estrato 2 con 2.153 manzanas que representan el 44% del total de la localidad.

Tabla 7. Manzanas de estratificación en Suba 2017

Localidad	Sin estrato	Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3	Estrato 4	Estrato 5	Estrato 6	Total
Suba	497	28	2153	1105	444	504	122	4853
Porcentaje	10%	1%	44%	23%	9%	10%	3%	100%

Fuente: Datos tomados de la Cámara de Comercio de Bogotá, (2020).

Mapa 2 Estratificación socioeconómica urbana de Suba 2019



Fuente: Datos tomados de la Secretaría Distrital de Planeación (2020).

De acuerdo con la información de la Encuesta Multipropósito de 2014 y 2017 realizada por el DANE y la Secretaría Distrital de Planeación (2017), los gastos mensuales en el hogar por localidades están divididos en gasto en alimentos, gasto en arriendo y gasto en mascotas en los hogares[1]. La alimentación es el gasto más importante en los hogares debido a que de ésta depende realizar otras actividades y la supervivencia de sus miembros, aun así, en comparación entre 2014 y 2017 se presenta una disminución en la alimentación de $685000 A $583.000 pesos colombianos pudiéndose interpretarse como una disminución de calidad y cantidad de la seguridad alimentaria en los hogares o la disminución del número de miembros por hogares.

Los arriendos son el segundo componente en el que más gastan los hogares de Bogotá, de acuerdo con el DANE (2017) cerca de la mitad de los hogares de la ciudad viven en esta condición, reflejando un aumento de $747.000 a $825.000. La tenencia de mascotas es un indicador en aumento, de acuerdo con Fenalco, se estiman que en el país 6 de cada 10 hogares tienen una mascota, reflejando una dinámica creciente en el mercado de bienes y servicios asociados al

[1] El último indicador se incluye por un aumento considerable en este gasto en los últimos años.

cuidado de mascotas, creciendo el 103.6 % entre 2013 y 2018 (Secretaría Distrital de Planeación (SDP), 2017).

Tabla 8. Gastos alimentación, arriendo y mascotas localidad de Suba 2017

Gastos	2014	2017	Diferencia	Diferencia porcentual
Alimentación	$ 685.000	$ 583.000	-$ 102.000	-15%
Arriendo	$ 747.000	$ 825.000	$ 78.000	10%
Mascotas	$ 67.000	$ 65.000	-$ 2.000	-3%

Fuente: Datos tomados de la SDP (2021).

Para 2019, el gasto promedio semanal de la localidad de Suba en pasajes y transporte público fue de $63.795 y en combustibles y parqueaderos de vehículos particulares de $85.259 pesos colombianos. Señalando que en la localidad el 11.2% no alcanza a cubrir los gastos mínimos, el 59.9% cubre los gastos mínimos y el 32,9% cubren más de los gastos mínimos (Observatorio de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Bogotá, 2019).

El Índice de Pobreza Multidimensional (IMP) es un indicador que agrupa distintas dimensiones para que una persona sea considerada pobre, para la encuesta multipropósito de 2017, se utilizó una metodología propuesta por Ángulo, Díaz, y Pardo, 2011. En la que el índice se construye a partir de 5 indicadores o dimensiones: 1) educación, 2) condiciones de la niñez y la juventud, 3) salud, 4) trabajo, 5) acceso a los servicios públicos domiciliarios y condiciones de vivienda. Considerando a una persona pobre si presenta carencias en el 33% de los indicadores (Secretaría Distrital de Planeación (SDP), 2017).

De acuerdo con la Secretaría Distrital de Planeación, para 2017 en Bogotá el porcentaje de personas con incidencia de pobreza multidimensional fue de 4.85% del total de la población, en la localidad de Suba fue de 3.2%. La percepción sobre el nivel de vida de los habitantes sobre sus condiciones de vida es un indicador que busca analizar la felicidad y la calidad de vida preguntándoles a los hogares cómo consideran sus condiciones actuales en comparación con hace cinco años, teniendo en cuenta que a medida que se logra mejorar la calidad de vida, estas son más

optimistas y perciben mejores condiciones en su hogar. En la localidad de Suba, los hogares que consideran que mejoró su calidad de vida con respecto a su nivel cinco años atrás pasó del 59.3% en 2014 a 53% en 2017 (Secretaría Distrital de Planeación (SDP), 2017).

La estratificación socioeconómica urbana que se maneja en la ciudad, así como el gasto y los de pobreza multidimensional, son indicadores que no sólo determinan la calidad y percepción de vida de los habitantes, sino también un determinante en la forma y las condiciones para la movilidad de las personas.

Un estudio financiado por el Instituto de Salud Pública de la Universidad de Washington, en 2018 realizó una investigación sobre la distribución de la infraestructura por índice socioeconómico en Bogotá, en el que describen que, a pesar del éxito de tener la red más amplia de ciclorrutas de América Latina, no se han analizado las disparidades de la distribución de rutas de acuerdo con el nivel socioeconómico en los barrios de la ciudad. En el trabajo exploratorio se evaluó la distribución y distancia de la red de ciclorrutas con manzanas urbanas, realizando un análisis ecológico espacial para calcular la distancia desde el centro de cada manzana hasta el punto de acceso más cercano a la red de infraestructura ciclista. La distancia media fue de 444 metros, sin embargo, osciló entre 1.062 metros para las zonas más desfavorables y hasta 315 metros para las más ricas. (Parra, Gomez, Pinzon, Brownson, & Millet, 2018)

Tabla 9. Rango en metros para el acceso más cercano a la red de ciclovías por estrato socioeconómico en Bogotá

Estrato socioeconómico	Rango en metros para el acceso más cercano a la red de ciclovías
1	1.062
2	478
3	438
4	376
5	325
6	315

Fuente: Datos tomados de Parra, Gómez, Pinzón, Brownson, & Millet, (2018)

Lo anterior presenta que existe inequidad y diferencia en la distribución espacial especialmente para las áreas más desfavorecidas lo que afecta la seguridad y las condiciones en los recorridos de las personas que se movilizan en bicicleta. En el caso de Suba, el 78% de las manzanas pertenecen a los estratos 1, 2, 3 y sin estrato, lo que representa un promedio de 659,3 metros para encontrar una ciclorruta desde un área residencial. Los estratos 4, 5 y 6, que representan el 22% de las manzanas de la localidad, tienen un rango de 338,6 metros.

1.3. Política Pública de la Bicicleta para el Distrito Capital 2021 – 2039

La Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 se ha publicado a través del documento CONPES D.C. N.º 15 en el mes de marzo de 2021 en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM)dando cumplimiento al Acuerdo Distrital 708 de 2018 *Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*. La SDM presentó una propuesta de estructuración de la Política Pública de la Bicicleta que fue aprobada y avalada por la Secretaría Distrital de Planeación -SDP, luego de su revisión con la Secretaría Técnica del Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C.) para establecer la fase preparatoria.

De forma paralela, en 2019 la SDM desarrolló la agenda pública a través de las fases de diagnóstico y participación ciudadana que culminaron con el documento "Diagnóstico de la Política Pública de la Bicicleta" aprobado el 17 de enero de 2020 por la SDP. De esta forma, la SDM avanzó con el desarrollo de la fase de Formulación por medio de mesas de trabajo con distintas entidades distritales y con organizaciones que trabajan temas en relación con la bicicleta.

Durante el año 2020 se armonizaron los resultados, productos y metas de la Política Pública de la Bicicleta con el Plan Distrital de Desarrollo "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI". Luego, en el mes de noviembre de 2020, se desarrolló la sesión de PreCONPES para presentar la propuesta de la política y atender las observaciones para considerar el ajuste del documento y sus anexos.

La problemática que busca atender la Política Pública de la Bicicleta es **"las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad que limitan el derecho de la ciudadanía a usar la bicicleta para mejorar su calidad de vida"** y su objetivo principal es **"Mejorar las**

condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta" (p.5). Para el desarrollo del objetivo planteado se han formulado 5 objetivos específicos para atender los aspectos que configuran la problemática mencionada. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021).

Tabla 10. Objetivos de la Política Pública de la Bicicleta 2021 – 2039

Objetivo	Descripción
1)"Más seguridad personal" - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá	Reducir el número de hurtos a ciclistas y mejorar las condiciones de seguridad en el espacio público a través de proyectos como el fortalecimiento del Registro bici y la implementación de una estrategia de prevención de violencias y delitos en corredores de ciclorrutas, con énfasis en la violencia ejercida contra las mujeres.
2)"Mayor seguridad vial" - Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta	Diseño de estrategias de mitigación de riesgo vial orientado a ciclistas, construcción de campañas de comunicación y cultura ciudadana para mejorar la seguridad y sensibilizar a los diferentes actores viales sobre la norma y conducta en torno a la seguridad vial.
3)"Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá	Ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura, específicamente a través de proyectos orientados a la construcción e implementación de nuevos kilómetros, así como la conservación, operación y mantenimiento; Aumentar el número de viajes en bicicleta a través del sistema de navegación ciclista, la ampliación de cupos de ciclo parqueaderos y la implementación de bicicletas compartidas en la ciudad. .
4)"Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta	Democratizar el uso y disfrute de la bicicleta por medio de programas y campañas de promoción de su uso desde enfoques de derecho, género y diferencial.
5)"Bogotá polo productor de la bicicleta" - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta	Promover la formación, innovación y el aumento de la productividad del sector económico de la bicicleta mediante programas y proyectos que permitan aprovechar el potencial de las TIC. Asimismo, desarrollar herramientas para los empresarios que contribuyan a aumentar los niveles de competitividad y su proyección internacional.

Fuente: Datos tomados del CONPES Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 (2021).

Para cumplir los objetivos señalados, 20 entidades distritales hacen parte del Plan de Acción de la Política Pública de la Bicicleta a través de 10 resultados y 44 productos proyectados a 2039. Para el cumplimiento de esta política se proyecta una inversión total de 2.22 billones de

pesos compartidos entre sectores de gobierno distrital: Seguridad, Convivencia y Justicia; Gobierno, Hacienda, Desarrollo Económico, Industria y Turismo; Educación, Cultura, Recreación y Deporte; Ambiente; Salud; Planeación; Mujer y Movilidad.

1.3.4. Estrategia de participación

De acuerdo con la importancia de la participación ciudadana en la construcción e implementación de la política pública, se desarrolló un proceso para que la ciudadanía expresara su opinión y contribuyan con acciones o actividades para dar cumplimiento a los objetivos de la política. Para dar cumplimiento al proceso, se realizaron 4 encuentros territoriales a través de mesas de trabajos con dos momentos, en su primera parte se dio la presentación del proceso de diagnóstico, la problemática identificada y la propuesta de objetivos. El segundo momento se dividió temáticamente por: Ambiente y Salud; Infraestructura; Seguridad Vial; Promoción del uso de la bicicleta; Institucionalidad; Género; Participación y Seguridad Personal. Un espacio que recogió una serie de propuestas por parte de la ciudadanía, iniciativas y colectivos que trabajan el uso de la bicicleta que concluyó con identificar 8 dimensiones estratégicas para atender la problemática identificada.

Tabla 11. Identificación de factores estratégicos Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

Dimensiones	Temas
Seguridad Vial	Siniestralidad vial que involucra al ciclista.
Seguridad Personal	Hurtos y delitos que atentan contra la vida y patrimonio del ciclista
Diversidad e inclusión	Enfoque diferencial-poblacional y de género, identificando sus particularidades frente al uso de la bicicleta.
Salud y Ambiente	Uso de la bicicleta con la situación ambiental y la salud pública.
Infraestructura	Infraestructura física asociada al uso de la bicicleta
Intermodalidad de la bicicleta	Inclusión de la bicicleta en el intercambio modal del sistema de movilidad.
Productividad	Explora las actividades económicas alrededor de la Bicicleta.
Institucionalidad	Tareas y responsabilidades que desde el sector público del distrito se deben llevar a cabo en relación con la bicicleta

Fuente: Datos tomados del CONPES Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

1.3.5. Presupuesto de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

Según el CONPES 15 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, para el desarrollo de la política pública de la bicicleta (2021-2039) será necesario destinar un total de $2.22 billones de pesos a través de fuentes de financiamiento asociadas a cooperación internacional, alianzas público-privadas u otras. De los 8 sectores administrativos, el Sector Movilidad tendrá una mayor participación con un 80% equivalente a 1.78 billones de pesos de inversión del total. Asimismo, la entidad que proyecta una mayor inversión en el desarrollo de la Política es el IDU como la encargada de la construcción y mantenimiento de infraestructura; seguida por la Secretaría Distrital de Movilidad que tiene a cargo los programas de seguridad vial, promoción de la bicicleta

e implementación de ciclorrutas. Otra entidad que proyecta una significativa inversión es el Instituto Distrital de Recreación y Deporte con iniciativas asociadas al desarrollo de actividades recreativas y deportivas en bicicleta (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021).

Tabla 12. Costos estimados por objetivos específicos de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 – Cifras en miles de millones de pesos

Sector	2021-2024	2025-2028	2029-2032	2033-2036	2037-2039	Total, por sector	%
Cultura, recreación y deporte	54.499 M	66.385 M	74.717 M	84.095 M	69.928 M	349.627 M	*15.7%*
Desarrollo económico	1.082 M	1.278 M	1.495 M	1.737 M	1.478 M	7.072 M	*0.3%*
Educación	12.456 M	11.042 M	12.887 M	14.906 M	12.449 M	63.742 M	*2.9%*
Gobierno	612 M	612 M	612 M	612 M	459 M	2.911 M	*0.1%*
Movilidad	736.522 M	281.459 M	257.833 M	277.978 M	227.747 M	1.781.417 M	*80.2%*
Salud	446 M	446 M	446 M	446 M	446 M	2.124 M	*0.1%*
Seguridad convivencia y Justicia	2.087 M	2.349 M	2.644 M	2.976 M	3.252 M	12.533 M	*0.6%*
Ambiente	780 M	240 M	0 M	0 M	0 M	1.020 M	*0.05%*
Total	**808.621 M**	**363.799 M**	**350.623 M**	**382.740 M**	**314.588 M**	**2.220.371 M**	**100%**

Fuente: Datos tomados del CONPES Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

Las Políticas Públicas propuestas en el Estado, en cabeza de los Gobiernos, tienen como objetivo mejorar la calidad de vida de sus habitantes a través de la resolución de problemas sociales y planeación, favoreciendo a las poblaciones locales a corto plazo, sin embargo, como menciona Garzón (2017, p. 246) “no ofrecen soluciones estructuradas que la empoderen y le permitan

continuar con dicho proceso después que los proyectos sean ejecutados". Atendiendo a esta situación, el Estado descentraliza sus funciones y traspasa algunas a los gobiernos locales, de tal forma, que sean ellos quienes identifiquen sus propias necesidades y diseñen proyectos que den solución a las mismas. En Bogotá, la implementación de los planes de desarrollo ha permitido que la sociedad progrese, pero también ha traído bastantes problemas en los que se incluye la movilidad y será uno de los grandes retos de la localidad de Suba.

1.4. Pregunta de investigación

¿Qué recomendaciones se deben proponer desde la aproximación de la Política Pública de la Bicicleta 2021 - 2039, para aportar al uso de la bicicleta y la movilidad sostenible en la Localidad de Suba?

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

Diseñar recomendaciones para incentivar el uso de la bicicleta como aporte a la movilidad sostenible en la Localidad de Suba desde la aproximación de la Política Pública de la Bicicleta 2021 – 2039.

1.5.2. Objetivos Específicos

1. Describir las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la localidad de Suba entre 2016 y 2021.
2. Analizar desde las dimensiones de la sostenibilidad las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta en la localidad de Suba y la aproximación a la "Política Pública de la Bicicleta 2021 - 2039".
3. Presentar el diseño de recomendaciones desde la movilidad sostenible para incentivar el uso de la bicicleta en la localidad de Suba.

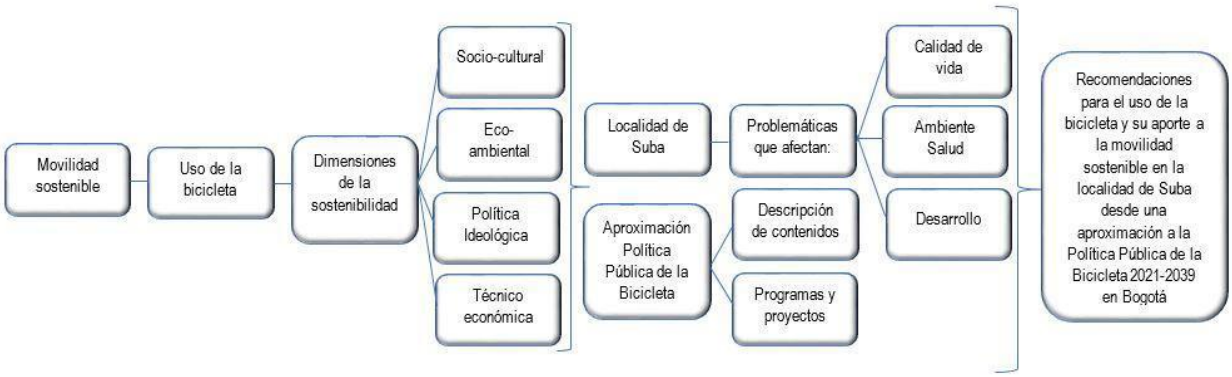
CAPÍTULO II

2. REVISIÓN TEÓRICA Y CONCEPTUAL

2.1. Marco Teórico – Conceptual

Con el fin de poder comprender la problemática de los elementos que limitan el uso de la bicicleta y su aporte a la movilidad sostenible de la localidad de Suba, es importante identificar conceptos, variables y efectos en la calidad de vida de la población de la localidad que influyen en el uso de la bicicleta como un medio de transporte.

A continuación, se desarrollan los conceptos generales que giran en torno al uso de la bicicleta y su interconexión con el desarrollo sostenible desde la perspectiva de la movilidad sostenible.



Gráfica 2 Relación de palabras

2.1.1. Uso de la bicicleta

El uso de la bicicleta es un elemento clave para brindar acceso a un sistema de transporte inclusivo, sostenible y seguro, por lo tanto, su uso no discrimina condición etaria, económica o situación poblacional, permitiendo una solución a bajo costo en comparación con los vehículos a motor e impactando positivamente la calidad de vida de la población.

Es importante contextualizar que existen tres tipos de usuarios de la bicicleta: i) los que utilizan la bicicleta por no tener otra opción en los cuales interfieren factores como el difícil acceso a medios de transporte motorizados y principalmente la situación económica; ii) los que la utilizan

por actividades asociadas a la recreación y deporte; y iii) los que la usan por decisión propia, en donde interfieren factores como el ahorro en tiempo de traslado, movilidad y conciencia ambiental. asimismo, es trascendental agregar a las personas que consideran que movilizarse en bicicleta no es un medio de transporte respetable (BID, 2015, p.14)



Ilustración 1 Tipos de usuarios de la bicicleta

Fuente: Imagen tomada del BID (2015).

Conforme a lo anterior, de acuerdo con el BID (2015) el uso de la bicicleta se encuentra enmarcado en diferentes factores que pueden, o no, potencializar su uso desde la perspectiva de las personas y la institucionalidad como son:

- **Infraestructura:** Km de infraestructura para la bicicleta
- **Servicios complementarios:** Ciclo estacionamientos – talleres de reparación
- **Seguridad vial:** Porcentaje de ciclistas heridos o muertos en accidentes de tránsito
- **Seguridad personal:** Robos de bicicletas
- **Política pública:** Políticas para la promoción de la bicicleta
- **Reglamentación – planeación - promoción - educación:** Existencia de normatividad y programas para el adecuado uso de la bicicleta.
- **Intermodalidad:** Integralidad con los sistemas de transporte masivo público
- **Emisiones de GEI:** Factores de salud pública por emisiones de CO2 y demás contaminantes por fuentes móviles.

El uso de la bicicleta ha sido por excelencia uno de los medios de transporte local que más beneficios ha traído al cuidado del ambiente y a la sociedad en materia de salud y movilidad. Lo

anterior, posiciona a la misma como instrumento que contribuye al cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS), las instituciones que le apostaron a esta iniciativa proponen que los gobiernos deben invertir más en este proyecto, "hacer el transporte más sostenible es de vital importancia para la humanidad y el planeta" (World Cycling Alliance, 2019), el apoyo gubernamental es esencial para alcanzar los ODS, porque es la ruta adecuada para dignificar la vida de los ciudadanos.

2.1.2. Desarrollo sostenible

El concepto aparece por primera vez con la publicación del informe de Brundtland (1987), que alerta las consecuencias negativas ambientales que tiene desarrollo económico y la globalización con el fin de buscar posibles soluciones. A través de la historia, se ha transformado el concepto en la búsqueda de un desarrollo unificado por medio del crecimiento económico, la protección al medio ambiente y la superación de las condiciones de pobreza y desigualdad.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) estableció una primera mirada con base al informe "Nuestro Futuro Común" bajo la siguiente premisa:

> *"Está en manos de la humanidad asegurar que el desarrollo sea sostenible, es decir, asegurar que satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias. El concepto de desarrollo sostenible implica límites, no límites absolutos sino limitaciones que imponen a los recursos del medio ambiente impuestas por el estado actual de la tecnología y de la organización social y por la habilidad de la biosfera para absorber los efectos de las actividades humanas."* (Naciones Unidas, 1987, p. 23).

La evolución del concepto de desarrollo sostenible y la necesidad de la población a nivel mundial la ONU establece en las Conferencia de las Naciones Unidas desarrolladas entre 2012 y 2015 los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), reafirmados por la Asamblea General de la ONU en el 2015 con la agenda de Desarrollo 2030, compuesta por 17 ODS y 169 metas.

2.1.3. Movilidad sostenible

Tiene como base el concepto de desarrollo sostenible, buscando comprender cómo los sistemas de movilidad contribuyen en el mejoramiento de la calidad de vida. De acuerdo con Bustos (2018):

> *"supone el uso de un modelo de transporte que mitigue los impactos negativos en el medio ambiente y procure una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, a partir de estrategias como el uso de sistemas integrados de transporte público, el uso de la bicicleta y otros vehículos que utilicen energías renovables, en reemplazo del carro particular."*

En relación con las dimensiones de la sostenibilidad y la movilidad urbana, Jiménez (2011) señala:

> *"La sostenibilidad urbana requiere una movilidad racional y un transporte sostenible incidiendo en la dimensión ambiental (emisiones de GEI, contaminación atmosférica, ruido, impactos sobre ecosistemas exteriores), en la dimensión económica (eficiencia y competitividad, afectadas por la congestión) y en la dimensión social (atendiendo a condiciones de salud, cohesión e integración, evolución demográfica, accesibilidad y habitabilidad)".*

En referencia con movilidad sostenible, se destaca el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: Ciudades o Comunidades Sostenibles para "lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles" junto con la meta 11.1". Para 2030, se trabaja por proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, (…) prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad" (Naciones Unidas, 2016).

Partiendo del concepto global de sostenibilidad, a continuación, se presentan conceptos desde la perspectiva de la movilidad que determinan y contextualizan elementos necesarios en favor del uso de la bicicleta.

La ciclo-Inclusión; de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se define como: "Una política ciclo-inclusiva es aquella que busca integrar el uso de la bicicleta en la red de transporte con condiciones seguras y eficientes" (BID, 2015, p. 1).

La normativa de Seguridad Vial en Bogotá se contextualiza a través del Decreto Distrital 813 de 2017 el Distrito adoptó el "Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista para Bogotá 2017 - 2026" que define la seguridad vial como:

"El conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados" (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017).

El concepto de Seguridad Personal está formalizó en el Decreto Distrital 657 de 2011 como

"Un Derecho y una finalidad primordial del Estado, que en su condición de bien público propicia la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional por parte de otros, en contra de la integridad física, el patrimonio y otros derechos individuales y colectivos de todas las personas." (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2011).

2.1.4. Metodologías e índices para determinar ciudades ciclistas

Debido al auge del uso de la bicicleta en las ciudades y la participación de las autoridades locales en generar mejores condiciones para su promoción a través de programas y proyectos, organizaciones que promueven la movilidad urbana, a través de investigaciones han construido distintos índices y metodologías para evaluar, categorizar y calificar a las ciudades en el mundo.

Tabla 13. Índices de ciudades ciclistas en el mundo 2019

Índice	Metodología	Parámetros
Coya	Investigación sobre las ciudades del mundo que están mejorando sus condiciones del uso de la bicicleta como un modo de transporte saludable y sostenible. El estudio seleccionó distintas ciudades tradicionales y menos populares para analizar cada ubicación y varios factores que determinan si una ciudad es buena para andar en bicicleta o no.	Este estudio analiza: i) el número de bicicletas robadas, muertes y accidentes ciclistas, longitud de infraestructura ciclista; ii) las condiciones climáticas como horas de sol, milímetros de lluvia y el número de días de clima extremo; iii) economías colaborativas de la industria de la bicicleta como el volumen de bicicletas compradas, y la cantidad de estaciones para compartir o alquilar en la ciudad; y iv) eventos especiales relacionados con el ciclismo como el día sin automóvil y la masa crítica.
The Copenhagenize Index	Otorga puntos a las ciudades por los esfuerzos para establecer la bicicleta como una forma de transporte factible, aceptada y práctica. Entendiendo el desafío de modernizar el ámbito público para eliminar las décadas de diseño de las calles orientadas al automóvil.	A través de 13 puntos y parámetros, se determina y muestra lo que está sucediendo en la promoción del uso de la bicicleta con una metodología que permite bonificar y destacar los esfuerzos extra. Estas acciones están catalogadas con el objetivo de generar una imagen holística de la compatibilidad de las bicicletas con el mundo.
Eco-Counter	Los datos registrados son una herramienta vital para los planificadores de ciudades como una fuente confiable y precisa para informar los proyectos y la infraestructura local que contribuye al aumento de la actividad ciclista.	El alcance del análisis se realizó a través de 39 países, 612 gobiernos locales, 3266 sitios de recuento, datos provenientes de contadores de bicicletas automatizados y el recuento total de bicicletas.

Fuente: Datos tomados de Coya (2019) Copenhagenize (2019) y Eco-Counter (2019).

Los índices mundiales de ciudades ciclistas se han construido por organizaciones europeas donde más se ubican las ciudades tradicionales y que trabajan desde diferentes escenarios por la promoción del uso de la bicicleta como un medio de transporte accesible para la mayor cantidad de la población. En la actualidad son limitados de este tipo de ejercicios de en el continente americano en parte por la falta de desarrollo de datos, aun así, de acuerdo con el índice Coya 2019, en Colombia las ciudades que más usan la bicicleta y hacen parte del estudio son Bogotá con el puesto 82, Cali con la casilla 83 y Medellín con el puesto 89.

En este contexto, organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) han construido estrategias para promover el uso de la bicicleta con el objetivo de orientar la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte de forma eficiente, segura, responsable y sostenible. En el documento "Cómo impulsar el ciclismo urbano, recomendaciones para América Latina y el Caribe" se proponen seis recomendaciones para organizar y preparar a las instituciones que participan en procesos de planeación, implementación y seguimiento de políticas públicas de movilidad urbana como una tarea compleja que requiere un esfuerzo de distintos actores para cambiar la forma y los medios cómo nos movilizamos en la actualidad, con el propósito de garantizar que cada persona pueda escoger la forma de desplazarse en la ciudad a partir de criterios de sostenibilidad ambiental (BID, 2017).

2.2. Enfoques metodológicos

Para lograr los objetivos del trabajo se requiere implementar elementos metodológicos que correspondan a cada etapa de desarrollo del proyecto. Se tendrá en cuenta principalmente herramientas de análisis y comparación, organizados por las fases del proyecto, las limitaciones del uso de la bicicleta en la localidad de Suba y la política pública de la bicicleta 2021 – 2039, tomando como base el método mixto.

Los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos (contextualizar) y cualitativos (incidir, efectos), así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada (meta inferencias) y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio. (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2008), como lo citó (Hernández-Sampieri, 2014).

Con el fin de inferir en los diseños mixtos específicos, se utiliza el diseño transformativo concurrente (DISTRAC) lo cual permite recolectar datos cuantitativos y cualitativos en un mismo momento, guiados por una teoría, visión, ideología o perspectiva (Hernández-Sampieri, 2014), que para el caso de estudio se utiliza lo establecido por el Banco Interamericano de Desarrollo en el documento denominado Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe (BID, 2015).

El propósito de usar el método mixto en la investigación pretende conocer la incidencia que tienen las diferentes condiciones y problemáticas para el uso de la bicicleta en la localidad de Suba desde la revisión de la política pública de la bicicleta en Bogotá y las dimensiones de la sostenibilidad. Para la línea cuantitativa se pretende determinar ciertas variables que fomentan el uso de la bicicleta desde el componente socio cultural, eco ambiental, político ideológico y técnico económico en Suba a través de datos estandarizados que influyen en la calidad de vida de la población de la localidad. Para la rama cualitativa se busca entender los procesos de adopción al uso de la bicicleta y abordar el problema de investigación desde las necesidades de los biciusuarios mediante entrevistas que permitan corroborar y/o generar causa y problemáticas para el uso de bicicleta.

Estas variables permitirán determinar las principales problemáticas a través del cruce de información para generar recomendaciones en la implementación y el desarrollo de la “Política Pública de la Bicicleta para el Distrito Capital 2021-2039” en la Localidad de Suba.

2.2.1. Cuadro del enfoque metodológico

Tabla 14. Cuadro enfoque metodológico

Momento metodológico	Categoría	Variable	Indicadores	Método	Técnicas
Describir las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la localidad de Suba entre 2016 y 2021.	Problemáticas que limitan el uso de la bicicleta	Dimensiones de la sostenibilidad	-Integración de la bicicleta a la educación. -Viajes en bicicleta. -Hurtos. -Siniestralidad. -Ciclo-infraestructura. -Condiciones geográficas de la localidad. -Servicios complementarios. -Emisiones de GEI y contaminantes locales. -Reglamentación. -Sistema Público de Bicicleta. -Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad. -Comercio y talleres de bicicleta.	Cuantitativo – cualitativo	• Observación. • Revisión de documentos de la Política Pública de la bicicleta. • Revisión bibliográfica y documental
Analizar desde las dimensiones de la sostenibilidad las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta en la localidad de Suba y la aproximación a la "Política Pública de la Bicicleta 2021 - 2039".	Análisis problemáticos identificadas		- Problemáticas desde las dimensiones de la sostenibilidad. - Uso de la bicicleta en la localidad. - Política Pública de la Bicicleta 2021-2039.	cualitativo	-Entrevistas semiestructuradas. -Método comparativo. -Análisis de la información.
Presentar el diseño de recomendaciones desde la movilidad sostenible para incentivar el uso de la bicicleta en la localidad de Suba	Recomendaciones para el uso de la bicicleta y su aporte a la movilidad sostenible.		Recomendaciones desde las dimensiones de la sostenibilidad en el corto, mediano y largo plazo	Cualitativo	- Formulación de recomendaciones

2.2.2. Fases de desarrollo metodológico

El desarrollo del proyecto requiere de las siguientes fases, las cuales corresponden a cada aproximaciones cuantitativas y cualitativas correspondientes al desarrollo de la especialización:

- Descripción y análisis de fuentes primarias y secundarias existentes, que hacen referencia a las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta en la localidad de Suba.
- Dimensiones de la sostenibilidad: Socio cultural; Eco ambiental; Político ideológico; y Técnico económico.
- Análisis desde las dimensiones de la sostenibilidad sobre las problemáticas limitan el uso de la bicicleta en la localidad de Suba de acuerdo con la Guía para impulsar el uso de Bicicleta, Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe.
- Entrevistas sobre el uso de la bicicleta y su aporte a la movilidad sostenible
- Aproximación de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 desde las dimensiones de la sostenibilidad.
- Análisis de la información aportada por las plataformas virtuales de la localidad y la ciudad, la aproximación de a la política pública de la bicicleta, entrevistas a biciusuarios, que permita la construcción de modelos comparativos para la interpretación de la información y priorización de problemáticas en la localidad de Suba.
- Elaboración de la propuesta (recomendaciones) que permita mejorar el uso de la bicicleta aportando a la movilidad sostenible de la localidad de Suba en el corto y mediano y largo plazo.

Teniendo en cuenta la importancia de las entrevistas a realizar para la variable cualitativa, se desarrolla la siguiente metodología que permite inferir y corroborar las problemáticas en una muestra poblacional que nos permita expandir el entendimiento de los problemas para el uso de la bicicleta.

2.2.3. Entrevista

La entrevista es una técnica que pretende recopilar información de forma oral y personalizada, permitiendo conocer de primera mano situaciones vividas y “aspectos subjetivos de la persona como las creencias, las actitudes, las opiniones, los valores, en relación con la

situación que se está estudiando" (Bisquerra, 2009). Desde la investigación cualitativa, la entrevista recolecta datos y los relaciona directamente con el contexto, no obstante, se requiere ajustar la misma a un diseño que enriquezca la información. En este caso, se seleccionó la entrevista semiestructurada porque se fundamenta en un guion que determina el tipo de información que se quiere obtener. Por otro lado, el diseño de preguntas abiertas posibilita ampliar la perspectiva del entrevistado, de tal forma, que se entrelazan los temas y se pueda construir "un conocimiento holístico y comprensivo de la realidad" (Bisquerra, 2009).

Para la planificación de la entrevista, se tuvo en cuenta el modelo propuesto por Bisquerra en el que se contemplan tres momentos.

Tabla 15. Momentos de la entrevista

Momentos	Descripción
Preparación	Determinar los objetivos de la entrevista; identificar las personas que van a ser entrevistadas, formular las preguntas y secuenciar las; y localizar y preparar el lugar donde va a realizarse la entrevista.
Desarrollo	Crear un clima de familiaridad y confianza; Mantener una actitud abierta y positiva que favorezca y facilite la comunicación; facilitar la comunicación adoptando una serie de formalismos; y registrar la información de la entrevista.
Valoración	Valoración de las decisiones tomadas para la planificación de la entrevista; y valoración del desarrollo de la entrevista.

Fuente: Datos tomados de Bisquerra, (2009).

El análisis cualitativo de la entrevista permite organizar y dar un tratamiento a la información aportada por los entrevistados, "para establecer relaciones, interpretar, extraer significados y conclusiones" (Spradley, 1980, citado en Quiles, 2005, p, 135). A través de la entrevista, se descubren acontecimientos y dimensiones subjetivas que consolidan la información aportada por otras fuentes, es decir, se obtiene la descripción del entorno desde la óptica del entrevistado, respecto a la interpretación de los fenómenos descritos (Kvale, 2011). Para el análisis, se tuvo en cuenta los siguientes aspectos de la metodología de Strauss & Corbin (2002).

2.2.4. Diseño del muestreo

El propósito de la entrevista de tipo cualitativo es "seleccionar ambientes y casos o unidades que nos ayuden a entender con mayor profundidad un fenómeno y aprender de éste" (Hernández, 2018, pág. 386). Para efectos del estudio, la entrevista de este orden permite comprender las problemáticas del uso de la bicicleta en la localidad de Suba, para ello, se seleccionó una muestra diversa con el fin de analizar las percepciones, imaginarios y conocimientos de diferentes actores en torno al uso de este medio de transporte; en este grupo se tuvo en cuenta las perspectivas de cada uno de los participantes desde sus diferentes roles, de tal manera, que el análisis de los resultados permitan responder a los objetivos de investigación. El tamaño de la muestra se basa en el modelo del muestro cualitativo, donde los sujetos se seleccionaron de acuerdo con el interés del estudio, sin embargo, la elección de los entrevistados se fue ajustando en la medida del avance de la investigación, en la que se priorizó las percepciones de los participantes que permitieron ampliar la comprensión del fenómeno.

De acuerdo con la naturaleza de la investigación, se seleccionó el método de muestreo discrecional (o por juicio del investigador) que está enmarcado dentro de los tipos de muestreos no probabilísticos (Hernández, 2018), en el que la selección de sujetos se basa en el juicio y/o conocimiento del investigador. Los participantes son personas que se eligen teniendo en cuenta las necesidades del estudio, el conocimiento sobre el tema y su inmersión directa o indirecta en este campo, fueron atributos fundamentales para contribuir al desarrollo del trabajo. Para ello se requiere que el investigador sea objetivo, que recurra a su criterio profesional, de tal forma que los entrevistados que conforman la muestra sean claves para el cumplimiento de los objetivos en los que se basa la investigación.

En este tipo de muestreo, la selección de los entrevistados permite que los datos obtenidos arrojen información que no es posible obtener de otra manera, debido a que los participantes aportan conocimiento que el investigador posiblemente no tiene en cuenta, "a menudo son individuos atípicos, por lo que deben ser escogidos con cuidado si se pretende que tengan un nivel adecuado de representatividad respectos del grupo completo de informantes clave" (Goetz & LeCompte, 1990, pág. 134). La información aportada por los sujetos es relevante porque se basa en su cotidianidad, experiencia y reflexión respecto al objeto de estudio. Finalmente, son personas prestas a cooperar, disponen de tiempo y les preocupa el desarrollo local de su territorio.

2.2.5. Instrumento de recolección

Para la recolección de la información, se diseñaron diez (10) preguntas articuladas con las dimensiones de sostenibilidad y a las categorías formuladas para el estudio. La entrevista fue aplicada a 15 personas que habitan en la localidad de Suba con edades entre los 18 – 50 años y que hacen parte de la cultura de la bicicleta en la localidad.

Tabla 16. Aspectos metodológicos para la entrevista

Dimensiones	Categorías	Pregunta
Socio - Cultural	Integración de la bicicleta a la educación	1. ¿Cuál es su percepción frente al uso de la bicicleta en los programas de educación como en colegios o universidades?
	Viajes en bicicleta	2. ¿Cómo ha sido su experiencia viajando en bicicleta por la localidad, de acuerdo con la infraestructura y las condiciones geográficas como las montañas, el clima y la ubicación?
	Seguridad vial	3. ¿Cuál es su opinión frente a la Seguridad en bicicleta (robos y siniestros) en la localidad?
Eco - Ambiental	Ciclo - Infraestructura	4. ¿Cómo percibe la oferta de servicios complementarios como parqueaderos, comercio y talleres de bicicleta en la localidad?
	Condiciones geográficas	5. ¿Cómo percibe la contaminación del aire y su efecto en los biciusuarios?
Político - Ideológico	Reglamentación	6. ¿Sabe cuáles son las normas para el uso de la bicicleta y las prácticas?
	Sistema público de bicicletas	7. ¿Está enterado(a) sobre el Sistema de bicicletas públicas del distrito?
	Política pública de la bicicleta	8. ¿Conoce la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039, sus programas y/o proyectos?
Técnico - Económico	Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Bogotá	9. ¿Ha visto inversiones o proyectos desde lo público para promover el uso de la bicicleta en la localidad?
	Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Suba	
Socio- Cultural, Eco- Ambiental, Político- ideológico, Técnico - Económico		10. ¿Algún comentario adicional sobre el uso de la bicicleta en la localidad?

2.2.6. Triangulación de la información

En el ejercicio de investigación se requiere que la información recolectada sea confiable y la manera adecuada de hacerlo es a través de la triangulación. Este proceso permite interrelacionar los datos obtenidos, de tal forma, que se le da mayor credibilidad, se evidencian nuevos datos y posibilita reflexionar sobre la realidad. La triangulación es la "contraposición de varios datos y métodos que están centrados en un mismo problema, así se pueden establecer comparaciones, tomar las impresiones de diversos grupos, en distintos contextos y temporalidades, evaluando así el problema con amplitud, diversidad, imparcialidad y objetividad" (American Psychological Association, 2017). El análisis de resultados se ajustó principalmente a la modalidad de *triangulación de datos*, los resultados se organizaron en cuadros comparativos para facilitar el cruce de información recolectada de fuentes secundarias y bases de datos, política pública de la bicicleta y entrevistas.

Tabla 17. Aspectos metodológicos para la entrevista

Aspectos	Descripción
Categorización apriorística	El análisis de la entrevista inicia con el uso de categorías que fueron elaboradas previamente por el investigador, permitiendo concretar las áreas relevantes que se abordarán durante el estudio, también sirve como temas orientadores para elaborar pautas de observación. Se les llama apriorístico, porque han sido elaboradas antes de la implementación de las entrevistas (Cisterna, 2005).
Codificación abierta	La codificación abierta es el inicio formal del análisis de la información obtenida en la entrevista, se abordan los datos con el fin visibilizar concepciones, ideas y sentires. Desde el pensamiento de Strauss y Corbin (2002), se describe que para "descubrir y desarrollar los conceptos debemos abrir el texto y exponer los pensamientos, ideas y significados contenidos en él", este primer análisis es meramente inductivo, la selección de palabras claves no se fundamentan en una teoría, se requiere de una lectura juiciosa que permita al investigador obtener los conceptos más significativos, enfocados a la construcción de categorías.
Codificación axial	En esta fase, se identifican las relaciones entre las categorías obtenidas en la codificación abierta y sus subcategorías, la relación se supedita a las propiedades y dimensiones de las subcategorías y categorías que se pretenden relacionar, partiendo que "una categoría representa un fenómeno, o sea, un problema, un asunto, un acontecimiento o un suceso que se define como significativo para los entrevistados" (Strauss & Corbin, 2002). El término axial, se refiere a que la codificación gira alrededor del eje de una categoría y enlaza las mismas de acuerdo con su naturaleza. Los autores también proponen unas acciones propias de la codificación axial: ● Acomodar las propiedades de una categoría y sus dimensiones, tarea que comienza durante la codificación abierta. ● Identificar la variedad de condiciones, acciones o interacciones y consecuencias asociadas con un fenómeno. ● Relacionar una categoría con sus subcategorías por medio de oraciones que denotan hipótesis. ● Buscar claves en las claves que denotan cómo se pueden relacionar las categorías principales entre sí.
Codificación selectiva	La codificación selectiva es un proceso que busca integrar y refinar la teoría, la codificación teórica tiene un mayor grado de abstracción, el propósito es "obtener una categoría central que expresan el fenómeno de investigación e integre las categorías y subcategorías de la codificación abierta y axial" (Strauss & Corbin, 2002). La categoría central se forma a partir de los productos de análisis centrados en unas palabras precisas que se aproximan a los temas centrales de la investigación. En este último proceso, el investigador posee categorías y subcategorías de las que se generan las unidades conceptuales, que expresan la realidad de los entrevistados.

Fuente: Datos tomados de Strauss y Corbin (2002).

CAPÍTULO III

3. RESULTADOS

En este capítulo se establece desde las **dimensiones de la sostenibilidad y sus categorías para el uso de la bicicleta**, las condiciones de la localidad de Suba desde la revisión de diferentes fuentes de información como los son la bibliográfica – documental y la percepción de los biciusuarios de la localidad a través de entrevistas.

Asimismo, se presenta el análisis de cada una de estas fuentes de información, para poder identificar las principales problemáticas que limitan el uso de la bicicleta en la localidad y si estas se abordan desde la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039.

3.1. Problemáticas que limitan el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la localidad de Suba entre 2016 y 2021 - Fuentes bibliográficas – documental.

3.1.1. Dimensión Socio–cultural

La dimensión sociocultural se centra en la interacción del sujeto con el entorno, donde a partir de elementos propositivos como normas morales, relaciones sociales, prácticas culturales y arreglos institucionales que constituyen a la transformación ambiental y la sostenibilidad de esta (Ministerio de Defensa, 2016). La inclusión de la bicicleta a las dinámicas sociales – urbanas ha traído algunas problemáticas que han dificultado su ajuste a las necesidades actuales y para poderlas superar se requiere conocer más a fondo los comportamientos humanos y culturales que permitan identificar los factores más recurrentes en estas prácticas inadecuadas, de tal forma, que se puedan elaborar propuestas acordes a las necesidades del entorno y que favorezcan los procesos de desarrollo sostenible. Desde la dimensión socio - cultural, se ha identificado en la localidad Suba problemáticas referentes a la integración de la bicicleta al sector educativo, viajes en bicicleta, hurtos y siniestros relacionados con este medio de transporte.

3.1.1.1. Integración de la bicicleta a la educación

Las problemáticas ambientales que se han presentado a lo largo de la historia causadas principalmente por la implementación del modelo de desarrollo, han obligado a la humanidad a

replantearse la idea de diseñar estrategias que mitiguen el deterioro del entorno. Uno de esos problemas en las grandes ciudades es el crecimiento exacerbado del parque automotor que no solo son fuentes de contaminación, sino que también afecta la calidad de vida de las personas. El uso de la bicicleta como medio transporte, es una alternativa que ha permitido dar un paso a una movilidad sostenible, mejorando en gran medida la dinámica de las ciudades.

Cada día la bicicleta tiene más importancia como transformadora de la movilidad, lo que implica que se fortalezca la cultura de su uso en la sociedad. Los aportes teóricos que alimentan el discurso no se han hecho esperar, sin embargo, en la práctica pocos son tomados en cuenta por las instituciones educativas como un insumo para ajustar los proyectos educativos institucionales (PEI) con su implementación en el proceso de enseñanza – aprendizaje. Por otro lado, los lineamientos y estándares curriculares propuestos por el Ministerio de Educación Nacional (MEN) que orientan el PEI en los centros educativos, no tienen propuestas claras de educación para el desarrollo sostenible y no plantean directrices frente al tema de la bicicleta. Los colegios prácticamente no tienen programas y proyectos, en la actualidad solamente se está implementando el programa “al colegio en bici” como un acompañamiento de rutas seguras.

En la educación superior, alrededor de 13 universidades han hecho adecuaciones a sus infraestructuras para promover el uso de este medio de transporte (Secretaría de Movilidad, 2019). Aunque es un buen inicio, la cultura de la bicicleta trasciende y requiere de más elementos para la inclusión de esta en la cotidianidad de los estudiantes. Al igual que en los colegios públicos y privados, en las universidades no se visibiliza dentro de las estructuras curriculares la bicicleta, teniendo en cuenta que existe una oportunidad desde el currículo para educar desde una visión común con los ODS para la formación de ciudadanos comprometidos con el ambiente. Pero esto no será posible si desde la política pública y los tomadores de decisión no hay voluntad y se tracen estrategias que en la realidad adapten la vida cotidiana al uso de la bicicleta, motivan su uso, fortalezcan la seguridad y generen cambios socioculturales y educativos que en verdad transformen las formas de transportarse.

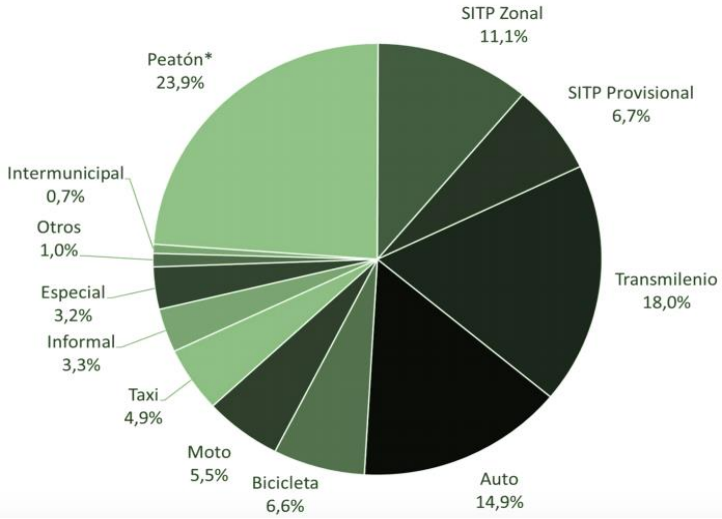
Las investigaciones en torno a la cultura de la bicicleta han venido tomando fuerza en los últimos años, la preocupación de los académicos por identificar las problemáticas que limitan el uso de esta se ha hecho importantes para superar los impedimentos de la movilidad y el desarrollo urbano, no obstante, la producción académica ha sido insuficiente y se requiere de la voluntad de

las instituciones educativas y gubernamentales para contribuir a la ampliación de este campo del conocimiento.

Suba es una de las localidades con mayor número de biciusuarios en la capital, sin embargo, de acuerdo al rastreo realizado, son escasas las iniciativas en el campo educativo que desarrollan programas que fortalezcan el uso de la bicicleta; en el 2012 con el programa de gobierno de la Bogotá Humana, el programa "Al Colegio en Bici" prioriza a Suba como una de las localidades que tiene "el mayor número de colegios distritales con cercanía a la red de ciclorrutas construidas, a una distancia no mayor a 1.000 metros" (Secretaría Distrital de Planeación, 2012). En el sector privado son más reducidos los adelantos, se encontró una investigación sobre la importancia del uso de la bicicleta como transporte sustentable en los jóvenes del Colegio Liceo Cultural Las Américas (Lozano, 2019), pero no se evidenciaron programas y proyectos.

3.1.1.2.Viajes en bicicleta

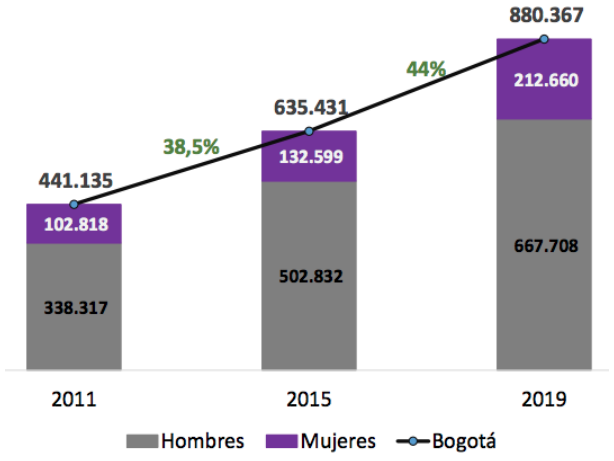
Teniendo en cuenta el índice global de ciudades de bicicletas, Bogotá es la segunda ciudad en América Latina que más utiliza este medio de transporte, a su vez, es reconocida mundialmente por la implementación de esta práctica (Catorce6, 2020). Sin embargo, de acuerdo con el índice Coya (2019) las personas que se desplazan por este medio en Bogotá descienden a un 4%, frente a un 32% que corresponde al porcentaje de ciudadanos en Ámsterdam. Como se puede observar, la diferencia en el uso de este medio transporte es evidente, y a pesar de las iniciativas privadas y gubernamentales, se requiere mayor voluntad política en la asignación de presupuestos que aproximen al uso de la bicicleta en Bogotá como un complemento del sistema de movilidad sostenible. La Alcaldía de Bogotá anunció que antes de la pandemia el número de viajes en bicicleta en la ciudad correspondía al 6,6% del total de los viajes realizados, y para finales de 2020 subió al 13% (Alcaldía de Bogotá, 2020).



Gráfica 3 Distribución modal de Bogotá - viajes al día de habitantes de Bogotá 2019

Fuente: Datos tomados de la Encuesta de Movilidad (2019).

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2019, el número de viajes diarios de bicicleta en Bogotá fue de 880.367 correspondiente al 6,6% del total de los medios de transporte utilizados en la capital. Para septiembre de 2020, la pandemia fue una oportunidad para que los habitantes de la capital utilizaran con mayor frecuencia la bicicleta aumentando al 13%, situación que fue tomada en cuenta en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020).



Gráfica 4 Evolución de los viajes en bicicleta en Bogotá. Cantidad diaria de viajes en bicicleta 2011-2019

Fuente: Datos tomados de la Encuesta de Movilidad (2019).

En 2018 se llevaron a cabo 73.397 viajes en bicicleta diariamente en Suba, ubicándose, después de Kennedy, como la segunda localidad que más utilizó la bicicleta. La anterior investigación, fue realizada en 2018, por Sonia Meneses profesora de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Libre (Portafolio, 2018). Otro estudio, menciona que las Unidades de Planeación Zonal (UPZ) que mayor número de viajes tiene, son las de El Rincón (28) y Tibabuyes (71) con 14.869 y 9.279 respectivamente (Cámara de Comercio de Bogotá, 2009). Aunque los anteriores estudios no son tan recientes, permiten identificar que hay una relación entre el número de habitantes y el número de viajes, es decir, al ser las UPZ que mayor número de habitantes tiene, es posible que más utilicen la bicicleta como medio de transporte.

3.1.1.3.Hurtos

La inseguridad es una de las problemáticas que más se acentúan en las grandes ciudades y que se extiende rápidamente, debido principalmente a la pobreza y carencia frente a las necesidades básicas insatisfechas (Ministerio de Defensa, 2016). La desigualdad social, interpretada como una injusticia, en ocasiones conduce a las personas a cometer actos delictivos que les permita compensar de alguna forma las necesidades a las que han sido sometidos (Banco Mundial, 2014) y aunque la pobreza no justifica la delincuencia, es un llamado a los organismos de control a implementar estrategias que reduzcan la misma.

Entre los casos de inseguridad de las ciudades, el hurto a bicicletas es uno de los delitos que más ha aumentado en los últimos años a nivel nacional, y especialmente en el Distrito, debido a que en la capital se ha procurado incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte. Desde el 2016, en Bogotá se ha registrado un incremento considerable en el número de robos de este medio de transporte, a su vez, la localidad de Suba también registra un acrecentamiento de los casos. En la gráfica se puede observar el número de hurtos de bicicletas desde el 2016 hasta el 2020, sin embargo, no se especifica el tipo de hurto; el robo de bicicletas puede clasificarse en dos modalidades: la primera, el hurto a bicicletas estacionadas en espacios públicos o privados, y la segunda, el asalto al ciclista; de estas modalidades, la del segundo tipo es una de las que más puede interferir en la decisión de los ciudadanos para escoger a la bicicleta como medio para desplazarse rutinariamente (Pedraza & Cerinza, 2018). En este caso, el nivel de violencia es mayor comparado con el primer tipo, lo que expone al biciusuario no solo a la pérdida del bien, sino a la posibilidad de sufrir lesiones personales o incluso perder la vida.

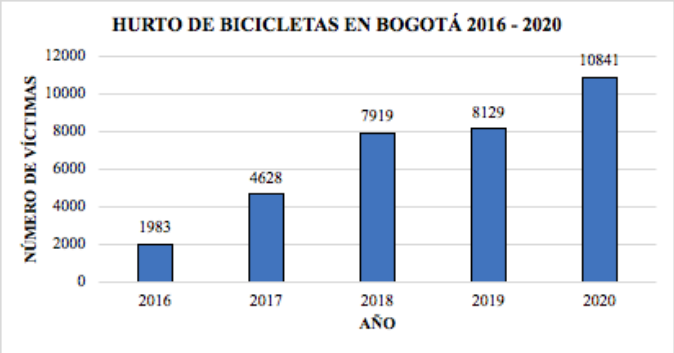
Tabla 18. Histórico de hurtos de bicicletas en Bogotá y Suba 2016 - 2020

Número de hurtos de bicicletas Bogotá y Suba 2016 - 2020					
Año	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Bogotá	1983	4628	7919	8129	10841
Suba	340	679	1210	1139	1470

Fuente: Datos tomados de la Secretaría Distrital de Seguridad (2021).

Para las modalidades de hurto anteriormente mencionadas, se han trazado e implementado diversas estrategias por parte de la industria de bicicletas, colectivos y la ciudadanía en general, cuyo propósito es frenar los robos, básicamente estas responden a la protección del bien en sí, es decir, están encaminadas a resguardar la bicicleta, pero no pueden garantizar la seguridad del ciclista. Acciones como registrar la bicicleta, adquirir seguros, instalación de parqueaderos y contratación de seguridad privada, entre otros, son ejemplo de estas iniciativas que buscan mitigar los casos de hurto.

En el caso del asalto al ciclista, existe mayor dificultad ya que la atención a esta situación está limitada frente a la acción de la policía, que es insuficiente teniendo en cuenta la magnitud de la problemática. Desde las instituciones y la ciudadanía se han detectado zonas más inseguras que necesitan mayor acompañamiento de las autoridades, por tanto, se priorizaron ocho localidades y se trazaron once rutas de acompañamiento en Bogotá y la Sabana (Infobae, 2021). Sin embargo, la existencia de bandas organizadas en torno a este crimen agudiza más la situación, ya que la mayoría de los robos que se presentan en la ciudad no son casos aislados, sino delitos cometidos por estructuras ilegales conscientes del actuar de las autoridades y la vulnerabilidad del ciclista en el momento del hurto para ver esta situación como una oportunidad para amedrentar y tener éxito en su accionar delictivo.



Gráfica 5 Histórico de hurtos de bicicletas en Bogotá 2016 – 2020

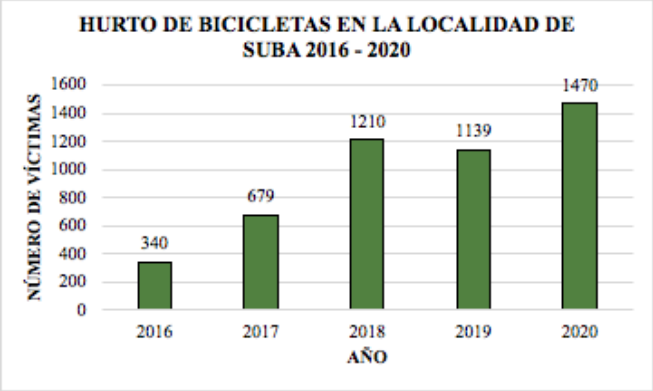
Fuente: Datos tomados de la Secretaría Distrital de Seguridad (2021).

Como ya se mencionó, el hurto a bicicletas ha ido en aumento en los últimos cinco años, sin embargo, cabe destacar que desde el 2020 está problemática ha acrecentado aún más. Con la llegada de la pandemia causada por el virus del Covid19, un porcentaje de la población decidió dejar el transporte público y escoger la bicicleta como medio de transporte para protegerse contra la expansión del virus a través de un medio que permite mantener el distanciamiento físico. Tan espontáneo y veloz fue el aumento del uso de la bicicleta como la aparición del COVID 19 en la vida de las personas, y la ciudad no estaba preparada para responder a las nuevas necesidades que se empezaron a generar, la falta de estudios y la improvisación en la implementación de estrategias para motivar el uso de la bicicleta, facilitó las condiciones para que la inseguridad aumentará (Ramírez, 2020).

El incremento de biciusuarios motivó también el robo de su medio de transporte, teniendo como resultado que, en el 2020, 10.694 casos fueron reportados, esto sin contar, que en algunas ocasiones las víctimas de estos robos deciden no denunciarlos porque no hay eficiencia respecto a la resolución de estos delitos. Lo que es más lamentable de esta situación son las vidas humanas que ha cobrado este delito, de cada 10 hurtos de bicicletas, 4 de ellos implican el uso de armas para intimidar a las víctimas, que en muchas ocasiones termina atentado contra la integridad física y la vida de la persona (Portafolio, 2019).

En el caso de la localidad de Suba, al igual que en la ciudad en general, se presenta un aumento de hurtos de bicicletas desde el 2016. En el 2018, la personería de Bogotá presentó la preocupante situación de inseguridad en Bogotá, destacando la alarmante cantidad de bicicletas robadas en Suba (Personería de Bogotá, 2018). A su vez, el centro de pensamiento Futuros

Urbanos dio a conocer un informe de los 18 barrios donde más se presentan casos de bicicletas hurtadas durante el primer semestre de 2021. Entre los 18 barrios, tres de ellos pertenecen a Suba; Suba Rincón aparece como el segundo barrio con 144 casos, Tibabuyes en onceavo lugar con 105 casos, y, por último, en la treceava posición Suba Centro con 92 (Infobae, 2021). Es preocupante, que una de las localidades que más biciusuarios tiene, sea una de las más afectadas por la situación de inseguridad, está problemática podría ser una motivación para que los ciudadanos desistan del uso de este medio de transporte, afectando aún más la movilidad de la ciudad.



Gráfica 6 Histórico de hurtos de bicicletas en Suba 2016 – 2020

Fuente: Datos tomados de la Secretaría Distrital de Seguridad (2021).

En el marco de la pandemia, el uso de la bicicleta se ha ido posicionando como uno de los medios de transporte más importantes en la localidad de Suba, no obstante, el referente de seguridad para la localidad de Suba, Jorge Andrés Vargas, advirtió en una entrevista para Noticias Capital el pasado mes de junio de 2020, que el aumento de bicicletas en las vías, está siendo aprovechado por las bandas organizadas que se dedican a hurtar este elemento (Noticias Capital, 2020). Además, en este mismo mes, se realizó un consejo local, al que asistieron la Secretaría de Seguridad, la policía y el alcalde local para definir estrategias que mitiguen estas acciones delincuenciales, entre estas estaría la identificación de puntos críticos, diálogo con los biciusuarios para prevenir el hurto y registro de bicicletas en la Secretaría de Movilidad. En ese sentido, es importante que desde la administración local se visibilicen las problemáticas en torno a este delito, pero también, se haga una intervención eficiente que garantice el uso de la bicicleta de manera segura como un medio de transporte para mejorar la movilidad en la localidad y la ciudad.

Siniestralidad

La disminución de los índices de siniestralidad en las grandes urbes es uno de los retos de las administraciones locales que se intentan reducir mediante la intervención e implementación de nueva infraestructura, o, a través de la difusión de campañas pedagógicas que concienticen a la población en general sobre el cuidado entre todos. En el caso de Bogotá, estas acciones, son realizadas por diferentes instituciones distritales con el objetivo de reducir los siniestros en las vías de la ciudad, sin embargo, no han tenido los resultados esperados, las cifras con el pasar de los años siguen en aumento, especialmente en los actores viales más vulnerables como lo son los motociclistas, ciclistas y peatones.

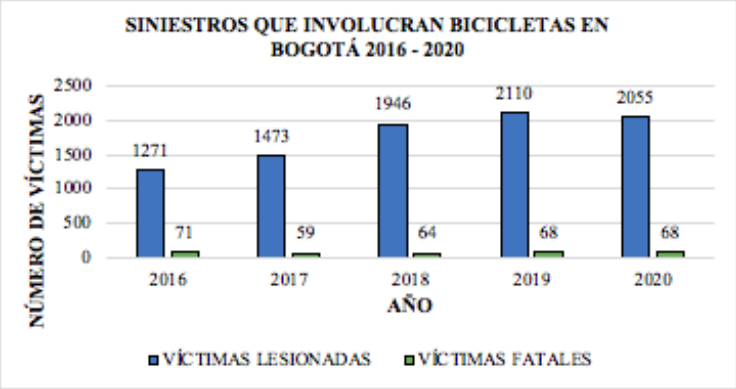
Tabla 19. Histórico de siniestros que involucran bicicletas en Bogotá 2016 – 2020

Año	2016	2017	2018	2019	2020
Víctimas lesionadas	1.271	1.473	1.946	2.110	2.055
Víctimas fatales	71	59	64	68	68
Total	**1.342**	**1.532**	**2.010**	**2.178**	**2.123**

Fuente: Datos tomados de Anuarios de Siniestralidad 2017 – 2020 Secretaría de Movilidad (2021).

Entre los años 2016 al 2020 en la capital se presentaron un total de 11.268 siniestros que involucran bicicletas, el número de casos cada año ha ido en aumento, aunque desde las instituciones distritales se ha tratado de reducir este número, los siniestros viales continúan presentándose. El uso de la bicicleta en las últimas décadas en la ciudad se ha acrecentado notoriamente. “Entre 2011 y 2015 los bogotanos incrementaron en un 44% los viajes que se realizan en bicicleta en un día hábil en la ciudad, pasando de 441.135 viajes en 2011 a 635.431 viajes en 2015” (Gómez, 2021, p.22). Para el 2020, los viajes en bicicleta aumentaron de 360.000 viajes diarios en abril de 2020 a 650.000 en diciembre del mismo año (Pérez & Rodríguez, 2021). En la medida que el uso de la bicicleta ha ido en aumento, así mismo, han ido en incremento los siniestros que incluyen biciusuarios, siendo esta cifra preocupante para la OMS, debido a que, la siniestralidad vial es uno de los más graves problemas de salud pública a nivel mundial (Gómez, 2021).

Como resultado de esta situación, se puede originar que los ciudadanos consideren a este medio de transporte como inseguro, escogiendo otras alternativas de transporte que no pongan en riesgo su vida. La Encuesta de percepción del transporte público en el 2015 indicó que los principales motivos por los que los ciudadanos en Bogotá no utilizan la bicicleta son: la inseguridad, riesgo de siniestro, exposición a emisiones, déficit de estacionamientos seguros, el clima y la falta opciones de Intermodalidad (Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, 2017). En ese sentido, la intervención de la administración es de suma importancia porque contribuye a atender los problemas manifestados por la población.



Gráfica 7 Histórico de siniestros que involucran bicicletas en Bogotá 2016 – 2020

Fuente: Datos tomados de Anuarios de Siniestralidad 2017 – 2020 Secretaría de Movilidad (2021).

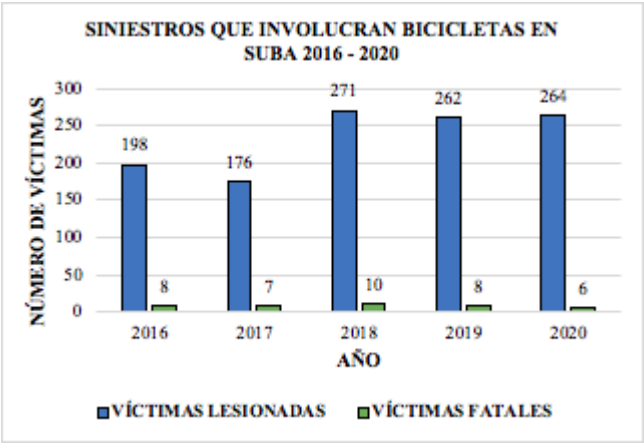
También, es necesario que desde la política pública también se trabajan otros aspectos que garanticen la seguridad del usuario de la bicicleta. La difusión de campañas pedagógicas para el uso de los implementos de seguridad (casco, chalecos reflectivos, luces delanteras y traseras), la adecuada iluminación en las vías y visibilidad, focalizar los lugares y las acciones a llevar a cabo en las zonas donde se registran mayores siniestros, y la cultura del respeto por el ciclista como un actor vial vulnerable, así como el respeto del ciclista a las señales de tránsito y demás actores viales.

Tabla 20. Histórico de siniestralidad que involucran bicicletas en Suba 2016 – 2020

Año	2016	2017	2018	2019	2020
Víctimas lesionadas	198	176	271	262	264
Víctimas fatales	8	7	10	8	6
Total	**206**	**183**	**281**	**270**	**270**

Fuente: Datos tomados de Anuarios de Siniestralidad 2017 – 2020 Secretaría de Movilidad (2021).

Suba es una de las localidades donde mayor número de siniestros se presentan, las razones que explicarían este fenómeno tendrían que ver con la ubicación de esta localidad, el terreno montañoso hace que la velocidad de los vehículos y las bicicletas aumente, por otro lado, la falta de infraestructura exclusiva para el ciclista, la calidad de las ciclorrutas existentes, la deficiencia en la señalización y los pasos angostos que no son exclusivos para las bicicletas (Prieto, García, & Garnica, 2019). Así las cosas, las políticas públicas deben responder a la mitigación de estos factores que aumentan el riesgo en la seguridad de los biciusuarios, de tal manera, que respondan a la disminución de lesiones y fallecimientos de la población que utiliza este medio de transporte en la localidad.



Gráfica 8 Histórico de siniestralidad que involucran bicicletas en Suba 2016 – 2020

Fuente: Datos tomados de Anuarios de Siniestralidad 2017 – 2020 Secretaría de Movilidad (2021).

Además de las situaciones anteriormente presentadas, cabe resaltar la importancia que tiene la recolección y sistematización de datos de los siniestros para mejorar la seguridad vial en la localidad de Suba y también en la ciudad, en este sentido, la información recolectada debe ser clara, precisa y específica para que se pueda realizar un estudio desde las entidades competentes, focalizar las intervenciones y formular políticas públicas que mitiguen la problemática presentada. Según el Banco Mundial, "para contrarrestar la pandemia de la siniestralidad y mejorar la seguridad vial, se debe mejorar la recopilación y análisis de los datos de los siniestros viales" (Hernández, 2020, p. 48), siendo así, es necesario que desde los entes gubernamentales se sea más riguroso con la recopilación y veracidad de la información (Hernández, 2020).

3.1.2. Dimensión Eco-ambiental

Aborda componentes y problemáticas de infraestructura y ambientales como el relieve, clima y calidad del aire, teniendo en cuenta que la dimensión establece la relación con el medio ambiente construido o modificado por el hombre para este caso desde el componente de ciclo-infraestructura, así como servicios complementarios de gran importancia para el desarrollo y uso de la bicicleta de los habitantes de la localidad de Suba y su entorno con el medio ambiente.

Ciclo-infraestructura

La reglamentación de la cicloinfraestructura se encuentra en el Decreto Nacional 798 de 2010, *Por medio del cual se reglamenta parcialmente la ley 1083 de 2006.* Definiendo los estándares técnicos para la planeación, diseño, construcción y/o adaptación de las ciclorrutas en la ciudad de Bogotá. En este Decreto se indica que la cicloinfraestructura debe ser parte integral del perfil vial dentro del plan de movilidad con un ancho mínimo 1.2 metros para cada sentido y aislado de la calzada vehicular como mínimo a 0.6 metros de distancia.

El artículo 100 del Acuerdo 79 de 2003 define estos espacios para la bicicleta como:

> *Las ciclorrutas constituyen un corredor vial, alterno a la calzada, en forma adyacente al andén, en los separadores viales o en las alamedas, destinado al tránsito exclusivo de ciclistas que permiten a las personas que deseen desplazarse de un lugar a otro en bicicleta, patinetas, patines o similares y hacerlo en forma segura, contribuyen a la preservación del ambiente y permiten un desarrollo armónico y organizado de los diferentes sistemas de transporte en el Distrito Capital de Bogotá.* (Concejo de Bogotá, 2003)

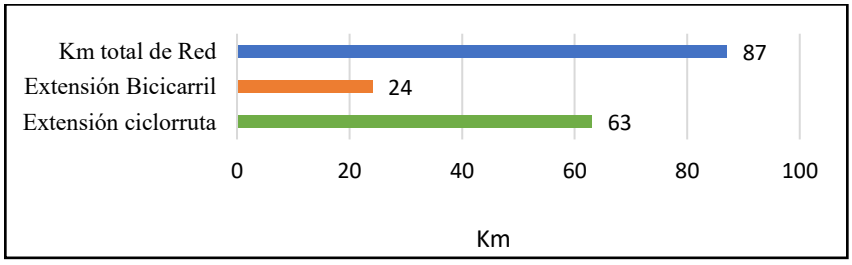
De acuerdo con lo anterior, en la ciudad se han venido desarrollando dos formas principales de cicloinfraestructura definidas como:

- **Ciclorruta:** Eje que articula el sistema de ciclorrutas, conectado de manera lógica, localizado sobre andenes, separadores, alamedas, parques, calzadas y puentes para el tránsito de ciclistas permitiendo su desplazamiento seguro, teniendo como objetivó ofrecer una infraestructura de transporte alterno o recreativo (Ideca, 2017).
- **Bici carril:** es la franja de una vía destinada sólo para la circulación de biciusuarios (ciclistas). Por lo general se establecen sobre vías ya construidas y se separan mediante separadores verticales (Instituto de Desarrollo Urbano, 2020).

Tabla 21. Extensión de cicloinfraestructura en la localidad de Suba 2018

Extensión ciclorruta Km	Extensión Bici carril	Km total de Red
63	24	87

Fuente: Datos tomados del Boletín No.2 Estadísticas ciclorrutas – Instituto de Desarrollo Urbano (2021).



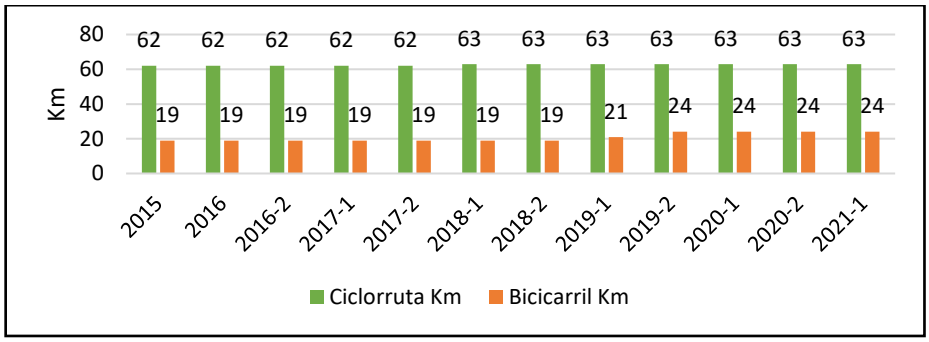
Gráfica 9 Extensión cicloinfraestructura de Suba 2018

Fuente: Datos tomados del Boletín No.2 Estadísticas ciclorrutas – Instituto de Desarrollo Urbano (2021).

Tabla 22. Evolución histórica extensión de ciclorrutas y Bicicarril en la localidad de Suba entre 2016 y 2021

Cicloinfraestructura	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ciclorruta Km	62	62	63	63	63	63
Bici carril Km	19	19	19	21	24	24

Fuente: Datos tomados del Boletín No.2 Estadísticas ciclorrutas – Instituto de Desarrollo Urbano (2021).



Gráfica 10 Evolución histórica Ciclo infraestructura en la localidad de Suba 2015 - 2021

Fuente: Datos tomados del Boletín No.2 Estadísticas ciclorrutas – Instituto de Desarrollo Urbano (2021).

De acuerdo con los datos de cicloinfraestructura en la localidad de Suba, se puede señalar que a partir del 2015 la localidad no ha mejorado en este aspecto con lo que respecta a ciclorrutas o redes arteriales principales. Por ejemplo, en la Avenida Suba no existe cicloinfraestructura a pesar de ser la vía principal de ingreso hacia los cerros de Suba que conecta la zona noroccidental de la localidad entre otros sectores que presentan gran densidad poblacional, siendo una de las vías de mayor uso por los biciusuarios por su conectividad hacia el norte y centro de la ciudad.

Tabla 23. Cicloinfraestructura en Km por tipo de malla vial en la localidad de suba 2021

Arterial	Intermedia	Local	Malla vial principal rural	Malla vial rural	Parque	Troncal	Total
56	18	6	0	0	3	5	57

Fuente: Datos tomados del Boletín No.2 Estadísticas ciclorrutas – Instituto de Desarrollo Urbano (2021).

A pesar de lo anterior, se percibe un aumento de bicicarriles en vías intermedias de la localidad, tomando espacio que inicialmente se habían concebido como vías para vehículos automotores, lo que también ha aumentado la congestión vial y la exposición de los biciusuarios como actores viales vulnerables a diferentes riesgos por la interacción con los demás actores de vehículos a motor, así como una lucha por el espacio público entre peatones, traduciendo estos inconvenientes en un mayor tiempo para el desplazamiento y en los costos de la movilidad. Fomentando el uso de vehículos particulares a motor desde un imaginario de eficiencia que representa mayor riqueza y estatus en la búsqueda de alternativas para la movilidad.

3.1.2.1. Condiciones geográficas de la localidad de Suba

Suba consta de una parte plana ligeramente ondulada ubicada al noroccidente de la localidad, y otra parte inclinada en el centro que es atravesada por cadena montañosa de los Cerros de Suba y La Conejera.

Tabla 24. Altitud localidad de Suba

Altitud	Metros sobre el nivel del mar
Mínima	2.538
Media	2.630
Máxima	3.224

Fuente: Datos tomados de Topographic map (2021).



Ilustración 2 Altitud localidad de Suba

Fuente: Imagen obtenida de Topographic map (2021).

La cadena montañosa que se presenta en los cerros de Suba puede ser una limitante para la promoción e incentivo del uso de la bicicleta ya que por su inclinación los biciusuarios se enfrentan a fuertes subidas y bajadas, por lo cual, para mejorar la experiencia y seguridad de los viajes en bicicleta se requiere infraestructura en cuanto a ciclorrutas y bicicarriles.

Las formas de precipitación en la localidad son lluvia, llovizna, nieve y granizo que se mide en (mm) siendo 1 milímetro de lluvia equivalente a 1 litro de agua por metro cuadrado de superficie.

En Bogotá dentro del periodo 2001 a 2015 se analizaron los datos de 47 estaciones meteorológicas por el IDEAM, en el año 2016, de acuerdo con la variación espacial de la lluvia se pudo considerar significativo unos promedios totales multianuales que vas desde los 600 mm por año (aprox.) en las zonas más secas, hasta 1500 mm por años en las zonas de mayor pluviosidad. Con base en los promedios anuales de las estaciones analizadas, se establece una precipitación media para Bogotá muy cerca a los 1000 mm anuales.

En Bogotá como una condición típica de la región andina, se pudo establecer que anualmente se cuenta con un ciclo bimodal, es decir, con dos picos de lluvias establecidos y otros secos o de menor lluvias, con excepción de algunas estaciones que se ven fuertemente influenciadas por los vientos de la Orinoquia sobresaliendo el mes de junio como el mes de máximos volúmenes que generan una diferencia en el patrón bimodal.

En la localidad de Suba se encuentran 6 estaciones meteorológicas y de acuerdo con el estudio del IDEAM, en 2016 para el periodo de tiempo entre 2001 a 2015 se registraron un promedio de precipitación para cada estación.

Tabla 25. Precipitaciones en la localidad de Suba promedio 2001 a 2015

ID	Estación	Entidad	Anual (mm)
8	Cerro de Suba	IDEAM	1048.7
13	Emmanuel d´Alzon	IDEAM	978.3
23	La conejera	IDEAM	951.6
28	UDCA	IDEAM	923.1
36	Guaymaral	SDA	743.3
39	Suba	SDA	735.0

Fuente: Datos tomados de la Caracterización Climatológica de Bogotá, como un Aporte a la RED Hidrometeorológica de Bogotá (RHB) 2019 - IDIGER

Dentro de la localidad, también se tienen diferentes variaciones de precipitaciones de acuerdo con la época del año gracias a su vasta extensión.

Tabla 26. Precipitaciones localidad de Suba por meses del año

Mes	Observación
Enero	Mes de menos lluvia, en amplios sectores llueve entre 40 y 60 mm, así como algunas zonas puntuales de la localidad presentan lluvias mes de 20 y 40 mm entrando entre las zonas con menos lluvias en Bogotá.
Febrero	Este mes sigue siendo seco manteniendo un promedio de 40 y 60 mm, y aumento hacia la zona que limita con la localidad de Usaquén y Barrios Unidos con precipitaciones de entre 60.1 y 80 mm.
Marzo	Este es un mes de transición hacia la primera temporada de lluvias lo generalizado es que llueva oscilando entre 80.1 y 100 mm.
Abril	Este es considerado como un mes de lluvias en el que la localidad de suba se encuentra en un contexto general entre 100.1 y 120mm, pero que las localidades con las que limita como Engativá y Barrios Unidos se encuentran entre 120.1 y 140 mm.
Mayo	Para este mes la localidad se mantiene en una pluviosidad promedio de 100.1 y 120mm y con el aumento en los límites de la localidad de Engativá y Barrios Unidos.
Junio	Normalmente las lluvias disminuyen en amplios sectores de las zonas urbanas pasando a tener una precipitación promedio de 40.1 y 60mm.
Julio	En este mes el descenso de la lluvia es predominante pasando a tener a nivel general de la localidad precipitaciones de 40.1 y 60 mm, con pequeñas zonas de 20.1 y 40 mm.
Agosto	Para este mes es normal que las lluvias decrecen con precipitaciones entre 20.1 y 40 mm.
Septiembre	Septiembre es reconocido como el mes de transición hacia la segunda temporada de lluvias en donde predominan las precipitaciones promedio de 40.1 y 60mm con algunas zonas de 60.1 y 80 mm.
Octubre	Es propio de temporada de lluvias incrementando las precipitaciones encontrando la localidad de lluvia con 120.1 y 140 mm mes.
Noviembre	Noviembre ha sido parte de la temporada de lluvias en Bogotá, principalmente hacia la zona centro por lo que en Suba baja un poco las lluvias, encontrando precipitaciones entre 100.1 y 120 mm.
Diciembre	En diciembre se suele presentar una disminución de lluvias siendo el mes de transición hacia la temporada de menos lluvias teniendo para la localidad de Suba principalmente hacia la zona nororiental precipitaciones de 60.1 y 80mm y hacia la zona que limita con el centro de las localidades de Engativá y Barrios Unidos con precipitaciones de 80.1 y 100 mm.

Fuente: Datos tomados de la Caracterización Climatológica de Bogotá, como un Aporte a la RED Hidrometeorológica de Bogotá (RHB) 2019 – IDIGER

Las precipitaciones en la ciudad de Bogotá son un catalizador para las congestiones viales y más en las localidades de las características como la localidad de Suba principalmente hacia la zona central y lo que corresponde al interior de la misma, una vez se encuentra sobre los cerros de suba, ya que al ser una localidad de periferia de la ciudad presenta pocas vías de acceso, empeorando el tráfico y a la vez aumentando el riesgo para los biciusuarios por las condiciones climáticas y el caos vial que se presenta.

3.1.2.2.Servicios complementarios

Los servicios complementarios que se encuentran a disposición de los biciusuarios y las bicicletas facilitan y promueven el uso de este medio de transporte a través de mejorar la experiencia en los recorridos. Estos servicios están compuestos de parqueaderos cubiertos, bicitalleres o bicicleterías e información para destinos principales, lugares de interés, rutas y servicios para la intermodalidad en el transporte.

En la ciudad de Bogotá, a través del Decreto Distrital 319 de 2006 titulado *"Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital", que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones"* se sientan las bases para trabajar desde las instituciones por la integración modal, entendida de la siguiente manera: *"Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional*" (Alcaldía de Bogotá, 2006). Asimismo, en el marco de la ley 1811 de 2016, en la ciudad de Bogotá se ha promovido la disponibilidad de parqueaderos para bicicletas, tanto en estacionamientos público como privados, a través de sellos de calidad (oro y plata) otorgados por la Secretaría Distrital de Movilidad que garantizando ciertas características de calidad, disponibilidad y mobiliario.

De acuerdo con la consulta realizada, la localidad de Suba cuenta con los siguientes parqueaderos certificados que se presentan en la tabla 27

.

Tabla 27. Ciclo Parqueaderos certificados en la localidad de Suba 2021

Ciclo Parqueaderos	Tipo	Horario	Dirección	Cupos	Sello
Bavaria	Privado	L-V 07:00 - 22:00	KR 53 A 127 35	99	Oro
City Parking Biblioteca Julio Mario Santo Domingo	Público	L-D 08:00 - 20:00	CL 170 67 51	60	Plata
City Parking Bodytech Colina	Público	L-D 04:30 - 24:00	CL 138 58 74	34	Plata
City Parking Escuela Colombiana de Ingeniería	Privado	L-D 08:00 - 20:00	AK 45 205 59	200	Oro
Centro Comercial Santafé	Público	L-D 06:00 - 11:00	AK 45 183 49	720	Oro
Centro Comercial Paseo San Rafael	Público	L-D 06:00 - 22:00	CL 134 55 30	110	Oro
CC Plaza Imperial	Público	L-D 07:00 - 22:00	AK 104 148 07	180	Oro
CC Centro Suba	Público	L-D 07:00 - 21:30	CL 145 91 19	200	Oro
Portal Suba	Transmilenio	L-D 05:00 - 24:00	Troncal Suba	710	Oro
CC Parque La Colina	Público	L-D 06:30 - 22:30	KR 72 145 2	300	Oro
CC Niza	Público	L-D 06:00 - 22:00	KR 70 D 127 48	60	Oro
Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal	Privado	L-V 07:00 - 17:30	CL 116 70 G 82	30	Plata

Fuente: Datos tomados de la Secretaría Distrital de Movilidad (2021).



Ilustración 3 Requerimientos para certificación de ciclo parqueaderos

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad (2020).

Es importante resaltar que, debido al auge del uso de la bicicleta a partir de la pandemia generada por el COVID-19, este medio de transporte permite desplazamientos al aire libre, con distanciamiento físico entre usuarios que evita la congestión de los espacios cerrados como sucede en el transporte de servicio público. Otro factor que se intensificó con el uso de la bicicleta fue la inseguridad en términos de hurtos durante los trayectos y al momento de su estacionamiento. Por lo cual, en ocasiones los oferentes de cicloparqueaderos han optado por cobrar tarifas para garantizar la seguridad y su rentabilidad, sin embargo, estos cobros han aumentado los costos que representa el uso de la bicicleta.

En la localidad, El Portal de Suba es la única estación del Sistema de Transmilenio que cuenta con cicloparqueaderos gratuitos al momento de pagar el pasaje con el objetivo que ciclistas encuentren lugares seguros y se conecten directamente con el Sistema. Aun así, existe una desconexión intermodal con los demás medios de transporte.

3.1.2.3.Emisiones de GEI y contaminantes locales

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la contaminación atmosférica en interiores y exteriores es uno de los principales factores de riesgo que causa enfermedades respiratorias inferiores crónicas (ERIC), entre las que se encuentran: “bronquitis no especificada como aguda o crónica, bronquitis crónica simple y mucopurulenta, bronquitis crónica no especificada, enfisema, enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC), estado asmático, y bronquiectasia” (Observatorio de Salud de Bogotá, 2021)Las emisiones vehiculares o por fuentes móviles representan el 61% de las emisiones atmosféricas en Bogotá (Sistema de Información Ambiental de Colombia, 2019) y están compuestas principalmente por: monóxido de carbono

(CO), dióxido de azufre (SO2), dióxido de nitrógeno (NO2), compuestos orgánicos volátiles (COV) y material particulado (PM 2.5 y PM 10) (IDEAM, 2014), dichos componentes, son los causantes del deterioro en la salud del aparato respiratorio, conllevando posiblemente a la mortalidad cardiopulmonar (Ministerio de Agricultura, 2018).

En Bogotá está disponible la Red de Monitoreo de Calidad del Aire (RMCAB) a través 18 estaciones, en sus informes se consolida la información sobre las concentraciones de los contaminantes de origen antropogénico y su comportamiento en la atmósfera de Bogotá como un insumo para la ciudadanía y las autoridades ambientales y de salud en la toma de decisiones y la evaluación de la efectividad de las medidas implementadas frente a la contaminación del aire.

El crecimiento constante del parque automotor en Bogotá ha aumentado considerablemente las fuentes móviles de emisión de contaminantes a la atmósfera que afectan la calidad del aire de la ciudad. Los contaminantes como PM_{10}, $PM_{2.5}$, O_3, SO_2, NO_2, CO son los principales causantes de enfermedades respiratorias. A continuación, se comparte cómo ha sido el comportamiento en el periodo de estudio.

Tabla 28. Promedio de concentraciones anuales en Bogotá 2016 - 2020

Año	PM10	PM 25	O3	SO2	NO2	CO
	(µg/m3)	(µg/m3)	(µg/m3)	(µg/m3)	(µg/m3)	(µg/m3)
2016	45	16	23	3,9	32	0,95
2017	41	19	18	5,3	29	1,01
2018	39	17	22	5	33	0,94
2019	36	18	24	6	32	1,02
2020	34	17	27	5	29	0,72

Fuente: Datos tomados de los Informes anuales de calidad de aire de la Secretaría de Ambiente (2021).

Tabla 29. Promedio de concentraciones anuales en la localidad de Suba 2016-2020

Año	PM10	PM 25	O3	SO2	NO2	CO
	(µg/m3)	(µg/m3)	(µg/m3)	(µg/m3)	(µg/m3)	(µg/m3)
2016	52	22	29	5,1	N,R,	N,R,
2017	50	18	26	3,4	N,R,	N,R,
2018	46	16	25	4,3	N,R,	N,R,
2019	46	16	25	5,6	N,R,	N,R,
2020	34	15	29	4,6	22	0,53

Fuente: Datos tomados de los Informes anuales de calidad de aire de la Secretaría de Ambiente (2021).

Las temperaturas en la localidad Suba varían de acuerdo con su localización en donde influyen los cerros y la Sabana de Bogotá de acuerdo con el momento del año, en ocasiones generando heladas en la madrugada y altas temperaturas durante el día, lo que N, R aumenta el riesgo para la salud por los fuertes cambios y los niveles de material particulado que se mantienen en el aire.

De acuerdo con lo anterior, los ciclistas son los actores viales que más se encuentran expuestos a las condiciones climáticas y a la contaminación del aire en sus recorridos y momentos de actividad física por el aumento del ejercicio respiratorio que a futuro puede causar problemas de salud. En el caso de la localidad de Suba, debido a la congestión vial que se presenta en las vías principales de acceso, y el esfuerzo de los vehículos y ciclistas en zonas como los cerros de Suba, en estos lugares aumentan la concentración de material particulado, así como el nivel de exposición a contaminantes para peatones y biciusuarios.

3.1.3. Dimensión Político – Ideológica

De acuerdo con los indicadores seleccionados en la metodología, la descripción de las problemáticas en la dimensión político ideológico integran la reglamentación y normas que existen en el territorio nacional y distrital para el uso de la bicicleta; el desarrollo de políticas públicas de la bicicleta; y el sistema de bicicletas públicas. Temas con avances significativos como la política pública de la bicicleta para el Distrito Capital para los próximos años (2021-2039). Aun así, varios de estos procesos no han sido socializados con la población en general y en la actualidad se presenta un desconocimiento general de las políticas públicas y la normativa para el uso de la bicicleta, generando que continúen los conflictos entre actores viales y el uso del espacio público. En el caso del Sistema de bicicletas público, a pesar de sus primeros pasos en el año 2016, en la actualidad no se cuenta implementado y se presentan los conflictos y diferencias entre operadores y las licitaciones por el espacio público aprovechable.

3.1.3.1.Reglamentación

En el territorio Colombia, las normas para el uso de la bicicleta existen a nivel nacional y distrital con el objetivo de generar conciencia, armonía y una ruta de atención sobre los derechos y deberes que tienen los actores de la movilidad en la vía y el espacio público. De acuerdo con lo anterior, se invita e incentiva a cumplir normas y parámetros que mitiguen siniestros viales y ayuden a la convivencia. Priorizando a los peatones, las personas en condición de discapacidad y los ciclistas para que los conductores de vehículos los respeten y generen un entorno que garantice su integridad. Sin embargo, en la realidad se evidencian todo tipo de conflictos entre los actores viales que parecen diferencias que se dan por la razón, los egos y el poder.

En Colombia, la reglamentación que rige todo el territorio nacional es el Código Nacional de Tránsito creado a través de la ley 769 de 2002, destacando los siguientes elementos para las bicicletas:

- Respetar señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- Adelantar a otros vehículos por la derecha.
- Uso de reflectivos y luces, roja atrás y blanca adelante, entre las 18:00 y las 6:00 horas.
- Uso casco de seguridad.
- No se pueden transportar elementos que disminuyan la velocidad o afecten la conducción.

- No se puede transitar por andenes, aceras, puentes o lugares de uso exclusivo de peatones.

La ley 1811 de 2016 *Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito* es una estrategia actualizada del poder legislativo para mejorar la movilidad y trabajar por la mitigación del impacto ambiental que generan los vehículos automotores promoviendo el uso de la bicicleta y la actividad de caminar (Congreso de Colombia, 2016).

Existe un gran conjunto de normas que reglamentan el uso de la bicicleta, aún así, es evidente que se presenta una falta de cultura ciudadana de todos los actores de la movilidad cuando interactúan en las vías y el espacio público, esto se manifiesta con múltiples conflictos, agresiones, infracciones y siniestros viales. En el caso de los biciusuarios, estos han generado una percepción para la ciudadanía como actores imprudentes que en su mayoría no respetan las normas de tránsito, cruzar semáforos en rojo, no utilizar elementos de protección o que los haga visibles, incluso utilizan bicicletas en mal estado mecánico. Por otro lado, la normativa actual no está acorde con la promoción y el fortalecimiento de las responsabilidades individuales de todos los actores viales.

Para socializar la reglamentación del uso de la bicicleta a la ciudadanía, desde el año 2017 en Bogotá se creó el Manual del Buen Ciclista, un documento diseñado para ayudar a la movilidad, promover la cultura ciudadana y proteger la vida de las personas. El documento señala las conductas del buen ciclista, la normatividad, la circulación de los ciclistas por la ciudad, elementos que se deben cargar, los tipos de ciclorruta, la señalización, recomendaciones para parquear y tips de seguridad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020). Sin embargo, este documento no ha tenido un gran alcance y un proceso de socialización con los habitantes de manera efectiva, en la cotidianeidad no se implementa en su mayoría y las cifras evidencian cómo el crecimiento de usuarios de la bicicleta es proporcional al aumento de cifras de infracciones y siniestros.

Como muestra de lo anterior, el número de comparendos a ciclistas aumentó en 2016 y 2017 en su mayoría por infracciones como transitar por zonas prohibidas y transitar sin los dispositivos luminosos requeridos. Asimismo, a partir de 2017, inició la implementación del nuevo Código de Policía, que aumentó significativamente el número de comparendos con nuevas infracciones como el no cumplimiento de las disposiciones del Código y no respetar las señales de tránsito, lo que ha generado no solamente amonestaciones económicas, sino también la participación en cursos formativos dictados por las autoridades.

Tabla 30. Comparendos para ciclistas en la localidad de Suba 2016-2019

Año	N.º Comparendos
2016	468
2017	485
2018	1.554
2019	815
Total	**3.322**

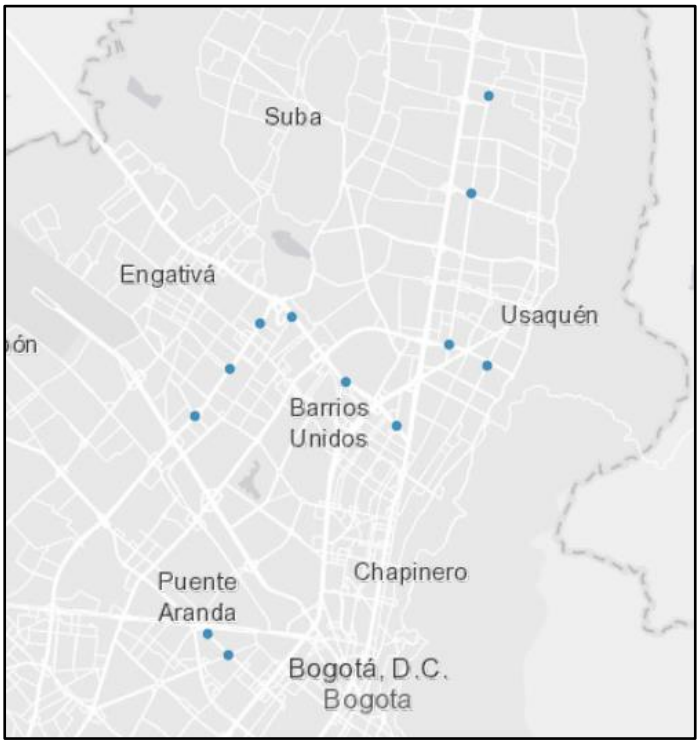
Fuente: Datos tomados de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá (2021).

De acuerdo con el Documento diagnóstico de la Política Pública de la Bicicleta, en el marco de la articulación institucional existe una ausencia de una instancia que apoye la coordinación interinstitucional para consolidar y hacer seguimiento y monitoreo a las cifras y acciones afirmativas que realizan las entidades del distrito en relación con la promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte:

> "No obstante, existen acciones coordinadas con algunas de las cabezas del sector central para promocionar la bicicleta como uso de transporte. Por lo tanto, se hace necesario que estas acciones que se vienen realizando tengan una trazabilidad e institucionalidad al interior de las entidades distritales. Elemento que, se alinea con el principio de transversalidad y concurrencia planteado en el Acuerdo 708 de 2018" (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

En la investigación realizada se evidencia la falta de cifras en materia del uso de la bicicleta para poder cuantificar y cualificar el impacto real para la ciudad y los habitantes de la localidad de Suba. Por ejemplo, en Bogotá sólo existen doce puntos con sensores de conteo de bicicletas ubicados en Usaquén (4), Engativá (4), Barrios Unidos (2) y Puente Aranda (2). Estos puntos no se encuentran ubicados en las zonas donde el conteo manual ha mostrado mayor uso de la bicicleta como es la localidad de Suba (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020).

Mapa 3 Sensores de conteo bicicletas en Bogotá



Fuente: Datos abiertos de la Secretaría Distrital de Movilidad (2018).

3.1.3.2. Sistema Público de Bicicletas

Los sistemas públicos de bicicletas son programas que se han implementado a lo largo del mundo como una estrategia para el fomento del uso de la bicicleta en las ciudades que promueven su uso y atiende a los problemas del tráfico y el transporte público a través de una oferta multimodal. En la ciudad de Bogotá, desde el año 2015 las últimas 3 administraciones distritales han intentado consolidar e implementar el proyecto de bicicletas sin tener éxito por múltiples razones.

El primer programa de bicicletas públicas llamado “Bici corredores” fue desarrollado en la administración de la “Bogotá Humana” a través de un contrato por $3.400 millones de pesos para el alquiler de 100 bicicletas con la participación de 130.000 habitantes, sin embargo, se declaró la caducidad por incumplimiento del contrato por parte de la Unión Temporal Bici Bogotá.

En relación con el primer programa de bicicletas públicas suscrito en 2015 con la Unión Temporal Bici Bogotá, la Contraloría de Bogotá, en un ejercicio de control fiscal y teniendo en

cuenta que el Distrito Capital no había tomado decisiones frente a un incumplimiento, se pronunció hacia el exalcalde Enrique Peñalosa sobre el riesgo de pérdida de los recursos públicos por el valor de $3.400 millones que la Secretaría Distrital de Movilidad desembolsó para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), atendiendo un incumplimiento inicial del contratista al no proceder a consignar al patrimonio autónomo la suma acordada de $2.655 millones. Asimismo, informando que el contrato no garantiza los intereses patrimoniales del Distrito Capital teniendo en cuenta que la remuneración porcentual no se efectuaba sobre las ganancias de la operación, sino apenas sobre el 35% de los ingresos que por publicidad se llegaran a obtener. Por esta razón, no se ajustaba a la naturaleza del negocio jurídico celebrado, teniendo en cuenta que el contratista recibiría el 100% de las ganancias por operaciones y el 65% de las de las ganancias por publicidad (Contraloría de Bogotá D.C, 2016).

El segundo intento en la administración de la "Bogotá Para Todos" se realizó mediante una asociación público-privada, aunque nuevamente hubo un incumplimiento por parte de los privados y luego se trabajó en otra propuesta con un proyecto completamente privado con la empresa BCycle Latam que operaba el sistema de bicicletas públicas de la ciudad de Santiago de Chile, sin embargo, esta empresa quebró y no continuó el proceso. Como alternativa se buscó realizar licitaciones desde el aprovechamiento del espacio público, pero fueron derogadas en dos ocasiones (El Espectador, 2021).

Una experiencia del sistema de bicicletas públicas en la ciudad fue en la carrera séptima en la localidad de La Candelaria, donde se encontró la suspensión de un contrato por "una dificultad enorme de continuidad porque no había claridad en el gasto recurrente de mantenimiento, operación y personal que no podía ser asumido por ninguna de las entidades participantes" como señaló Manuel Calderón, alcalde de la localidad en 2016-2019 (Caracol Noticias, 2017).

En la administración vigente (2020-2023) el gobierno de Bogotá ha propuesto un Sistema de Bicicletas Compartidas a través de un proceso de licitación bajo la figura jurídica CAMPED (Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público) que toma para su estructuración una revisión de otros sistemas de bicicletas compartidas en el mundo y diferentes estudios técnicos para identificar el potencial de viajes, la infraestructura de la ciudad y las zona con mayor potencial de demanda e integración con el transporte público con el objetivo que sea sostenible y financiado a partir de cobrar a los usuarios y los espacios

publicitarios ofrecidos. En su desarrollo se propone disponer de 2.000 bicicletas en 152 estaciones ubicadas en las localidades de Usaquén, Chapinero, Barrio Unidos, Santa Fe y La Candelaria (Alcaldía de Bogotá, 2021).

Las anteriores experiencias muestran cómo la implementación del sistema de bicicletas públicas no puede realizarse de manera separada como una iniciativa aislada. De acuerdo con Bravo (2015) alquilar bicicletas no es una solución independiente, debe estar acompañada de una planificación inteligente que permita combinar su uso con el transporte público y con políticas de fomento de la movilidad sostenible, de educación vial, mantenimiento y establecimiento de otras infraestructuras que sean frecuentes y no excepcionales.

Las anteriores experiencias muestran cómo la implementación del sistema de bicicletas públicas no puede realizarse de manera separada como una iniciativa aislada. De acuerdo con Bravo (2015), alquilar bicicletas no es una solución independiente, debe estar acompañada de una planificación inteligente que permita combinar su uso con el transporte público y con políticas de fomento de movilidad sostenible, educación vial, mantenimiento y establecimiento de otras infraestructuras que sean frecuentes y no excepcionales.

Es importante señalar la necesidad de procesos que también atiendan los retos administrativos, fiscales y jurídicos que implica un sistema público de bicicletas, teniendo en cuenta que por este tipo de trámites y procedimientos los sistemas propuestos aún no son una realidad. Queda un sinsabor al ver cómo la propuesta del Sistema de Bicicletas Compartidas se ubica en una zona central de la ciudad al oriente y en su implementación no se ve una voluntad inicial, o visión hacia el futuro, de expandirse para que llegue a los barrios o los sistemas de transporte público como pueden ser los portales de Transmilenio, en donde su desarrollo podría atender las dificultades con las rutas de los alimentadores, el SITP y también con economías no reguladas como los bicitaxis y rutas de transporte ilegal. Teniendo en cuenta el pronunciamiento de la Contraloría de Bogotá, es importante dejar de ver toda actuación que maneja recursos públicos como una fuente de ingresos para los privados y romper el ciclo que las ganancias económicas se vuelven el objeto de las iniciativas del transporte público cuando principal fin es para los habitantes y la ciudad a través de generar una mayor oferta que atiendas las necesidades de movilizarnos y la calidad de vida de los habitantes.

Otra pregunta que surge con relación al tema teniendo en cuenta que existe un aumento en los robos y accidentes, así como también hace falta conectar la infraestructura ciclista actual y hacer los mantenimientos requeridos es: ¿Tiene sentido que la Alcaldía cree un sistema público de bicicletas?

3.1.4. Dimensión Técnico – económica

Desde la dimensión técnico - económica se describe el comportamiento y las problemáticas en materia de asignación presupuestal para la promoción del uso de la bicicleta en Bogotá y la localidad de Suba. Donde existe un bajo porcentaje de asignación y ejecución presupuestal del total de recursos que tienen los planes plurianuales que se reducen a través de las administraciones locales; en relación con la Política Pública de la Bicicleta se presentan los datos estimados por un total de 2.22 billones de pesos y los 8 sectores administrativos que participan; se presentan las características y problemáticas desde el comercio de bienes y servicios de la economía de la bicicleta resaltando la informalidad de los oferentes y la falta de una caracterización del sector complementario de la bicicleta.

3.1.4.1. Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad

A nivel local, la información presupuestal de la localidad de Suba señala la distribución de ingresos a nivel general y no discriminada, sin embargo, se puede evidenciar el cambio en las estrategias propuestas por la administración de Enrique Peñalosa con “Bogotá mejor para todos” (2016-2019) y de Claudia López “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI” (2020-2023).

Tabla 31. Programas y proyectos de movilidad de la localidad de Suba 2016-2021

Programa	Proyecto	Año	Asignación presupuestal	Ejecución presupuestal	% Ejecución
Movilidad Humana	Infraestructura para la movilidad	2016	22.664 M	3.832 M	16,9%
Mejor movilidad para todos	Hacia una movilidad sostenible	2017	47.949 M	3.445 M	7,2%
		2018	39.462 M	Información no disponible	N/A
		2019	39.000 M	Información no disponible	N/A
		2020	39.301 M	Información no disponible	N/A
Movilidad segura, sostenible y accesible	Mejor Infraestructura para la Movilidad en Suba	2021	5.002 M	Información no disponible	N/A

Fuente: Datos tomados de la Alcaldía Local de Suba (2021).

Al revisar estas fuentes de información, se presenta que la ejecución presupuestal en materia de movilidad fue muy baja para los años 2016 y 2017. Debido a la falta de información, no se puede comparar los siguientes años, sin embargo. Es evidente como la actual administración distrital ha reducido considerablemente el presupuesto de la anterior administración y ha estructurado para el 2021 solo un 13% del monto que fue asignado en 2020 para los proyectos de infraestructura de la movilidad que se repite desde el 2016 hasta la actual administración (2020-2021).

La información segregada por temas de movilidad a nivel distrital y local se presenta de manera incompleta y desordenada, aunque en los dos niveles de la administración pública se busca un proceso de transparencia, aún faltan fuentes que permitan realizar una lectura general y a detalle de la asignación y ejecución presupuestal de los recursos de la localidad.

La transición entre el programa de gobierno actual y el anterior permite evidenciar cómo se han reducido los proyectos y en estos momentos el desarrollo de la movilidad en la localidad se enfoca únicamente en infraestructura con un presupuesto reducido en comparación con años anteriores, una planeación que no es integral y no va acorde al título del programa de movilidad segura, sostenible y accesible teniendo en cuenta que no se vinculan las dimensiones de la sostenibilidad.

3.1.4.2.Comercio y talleres de bicicletas

La economía de las bicicletas a nivel global y en Bogotá se encuentra en aumento. Existen propensiones en el mundo que van hacia el aumento del número de usuarios que traen beneficios al comercio y a la generación de nuevos empleos. Asimismo, la pandemia ha generado un mayor interés desde la perspectiva del ciclismo urbano y recreo-deportivo al aire libre como un medio de transporte autónomo, individual y económico.

Existe una cadena de producción en el uso de la bicicleta que pasa por el comercio internacional, la producción y comercialización interna y por los servicios directos ofrecidos a los biciusuarios en cada territorio.

En el comercio internacional se encuentra la adquisición de materias primas, la producción en fábricas de repuestos, accesorios y componentes, así como los procesos de transporte de mercancía que se importa y exporta. La producción y comercialización interna vincula los montajes acabados de fabricación y el ensamble de bicicletas, la comercialización de accesorios, componentes, ropa asociados al ciclismo. Los servicios directos van con el desarrollo de infraestructura, el turismo, servicios de transporte y mensajería.

Debido a la pandemia, el mercado mundial de las bicicletas se encuentra en un incremento masivo de los precios debido a los costos de fabricación, el transporte, el comercio internacional, las divisas y la disponibilidad de materias primas y trabajadores.

De acuerdo con lo anterior, se plantea una propuesta en el cambio del modelo de producción, teniendo en cuenta que la industrial de la bicicleta principalmente depende de Asia, para proponer una producción local que pueda reducir los gastos de transporte, un mayor control de la calidad de los productos, las condiciones de trabajo y la reducción de la dependencia al cambio de divisas (Es MTB, 2021).

Los sectores de la economía en Colombia asociados a la producción, transformación y comercio de las bicicletas se encuentran asociados a la Clasificación industrial internacional uniforme CIIU que maneja el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Los servicios directos vinculan las actividades procedentes al uso de la bicicleta como medio de transporte y su uso recreo-deportivo como servicios de mantenimiento, alquiler, comercialización, parqueo, construcción de infraestructura, mensajería y turismo que también están clasificadas como actividades económicas (Observatorio de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Bogotá, 2019).

De acuerdo con los datos que maneja la Cámara de Comercio de Bogotá -CCB (2017), se registró que en la ciudad se encuentran activos 16.121 establecimientos asociados con la economía de la bicicleta (producción, comercialización y servicios directos). Para establecer esta cantidad, se usó la información disponible para los códigos CIIU mencionados anteriormente. (Observatorio de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Bogotá, 2018).

En la cadena productiva para la localidad de Suba se ubican 1.780 establecimientos con el 11% del total de Bogotá, sin embargo, el mercado de las bicicletas se concentra en pequeños fabricantes y comerciantes que en su mayoría se organizan como personas naturales. Aunque en la localidad no preponderan establecimientos dedicados a la manufactura, en 2017 se registraron 5.357 establecimientos dedicados al comercio de bicicletas. En relación con los servicios complementarios a la economía de la bicicleta, se reporta un total de 7.536 establecimientos y en Suba reporta la mayor cantidad con el 53% del total de Bogotá. Se puede señalar que la localidad de Suba es donde más habita la población de Bogotá, se realiza el mayor número de viajes en bicicleta y existen más bicicletas, por lo anterior, es coherente y un potencial que los servicios en relación con la bicicleta representan y se concentran en la localidad (Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá, 2018).

Sin embargo, la información en relación con la productividad y la economía de la bicicleta es escasa y actualmente hacen falta empresas dedicadas a la comercialización y fabricación de bicicletas en Bogotá. De acuerdo con la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (2018) al momento de realizar los registros mercantiles en el sector se encuentran las siguientes dificultades: i) existen actividades industriales con la fabricación de partes y accesorios que no están registradas en un código específico; ii) muchas empresas del sector están registradas con actividades no

especificadas; y iii) una gran parte de la cadena de comercialización y producción no está registrada y se encuentra en la informalidad como las empresas emergentes (emprendimientos), la cadena de mantenimiento y las empresas de servicios complementarios. Asimismo, se concluye que el desarrollo económico de la economía de la bicicleta requiere tiempo para que se consolide por lo que es necesario una caracterización de la cadena productiva.

El documento Diagnóstico de la Política Pública de la Bicicleta menciona que actualmente no se ha generado información relacionada con el impacto económico que tiene el uso de la bicicleta como medio de transporte en el bolsillo de los ciudadanos, considerando necesario y relevante generar este tipo de información como un insumo que permitirá valorar la forma en cómo afectan los gastos de movilidad a los ciudadanos (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021).

3.1.5. Uso de la bicicleta y su aporte a la movilidad sostenible en Suba

Para realizar el tratamiento de datos obtenidos a partir de las entrevistas como fuente primaria en la investigación, se utilizaron algunos elementos de la metodología de Strauss y Corbin, en los que se tiene en cuenta la clasificación de la información a través de las categorizaciones apriorística, abierta, axial y selectiva (ver anexos). El sistema fue utilizado para identificar elementos comunes, imaginarios, descripciones y percepciones de los entrevistados frente al uso de la bicicleta en la localidad de Suba a la luz de las dimensiones de sostenibilidad.

3.1.5.1. Percepción de los biciusuarios de la localidad

A continuación, se observan las percepciones que tienen los entrevistados sobre el uso de la bicicleta en la localidad de Suba. La información se organizó teniendo como eje central las dimensiones de sostenibilidad y en la medida que las palabras claves aparecían con mayor frecuencia, se ubicaban en las subcategorías y categorías correspondientes.

La dimensión socio – cultural se caracterizó por presentar palabras claves enfocadas principalmente a las subcategorías programas de formación en la cultura de la bicicleta, hurtos y siniestros, que a su vez hacen parte de las categorías integración de la cultura de la bicicleta a la educación y seguridad vial respectivamente. En la dimensión eco – ambiental sobresalen palabras claves que pertenecientes a las subcategorías servicios complementarios y emisiones GEI y otros contaminantes, las cuales conforman la categoría condiciones geográficas.

Frente a la dimensión político – ideológica los entrevistados enfatizaron en palabras claves correspondientes a las subcategorías normatividad, programas fomento uso de la bicicleta y conocimiento de la política pública conformando respectivamente las categorías reglamentación, sistema público de la bicicleta y política pública de la bicicleta. Por último, en la dimensión técnico – económica las subcategorías más relevantes fueron ejecución de obras y proyectos, integración de la bicicleta a la educación, hurtos y siniestros, sin embargo, estas tres últimas ya fueron señaladas en la dimensión socio – cultural.

Tabla 32. Percepción de los biciusuarios de la localidad sobre el uso de la bicicleta

Percepción de los biciusuarios de la localidad sobre el uso de la bicicleta			
Dimensiones	**Palabras clave**	**Subcategoría**	**Categoría**
Socio – Cultural	Formación y currículo Uso de la bicicleta Promoción en las Universidades Promoción en los colegios Campañas, difusión y publicidad	Programas de formación en la cultura de la bicicleta	Integración de la bicicleta a la educación
	Uso de la bicicleta Relieve Condiciones climáticas Seguridad Infraestructura Ética ciudadana Siniestralidad	Uso de la bicicleta Siniestralidad Ciclorruta y bicicarriles Relieve Condiciones climáticas	Viajes en bicicleta Seguridad vial Condiciones geográficas
	Iluminación Fuerza pública Robos Ética ciudadana Siniestralidad Seguridad Zonas inseguras	Hurtos Siniestralidad	Seguridad vial
Eco – Ambiental	Oferta - demanda de talleres y comercio de bicicletas Biciparqueaderos Capacitación mecánico	Servicios complementarios	Condiciones geográficas

Percepción de los biciusuarios de la localidad sobre el uso de la bicicleta			
Dimensiones	**Palabras clave**	**Subcategoría**	**Categoría**
	Contaminación atmosférica Estado de salud Control de emisiones	Emisiones GEI y otros contaminantes	Condiciones geográficas
Político – Ideológica	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad	Reglamentación
	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta	Sistema público de bicicletas
	Conocimiento de política pública	Conocimiento PP	Política pública de la bicicleta
Técnico – Económica	Conocimiento de implementación de programas Conocimiento de inversiones	Ejecución de obras y proyectos	Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Suba
	Seguridad Ética ciudadana Infraestructura	Integración de la bicicleta a la educación Siniestralidad Hurtos	Integración de la bicicleta a la educación Seguridad vial

3.2. Analizar la concordancia entre las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta en la localidad de Suba y la aproximación de la política pública de la bicicleta desde las dimensiones de la sostenibilidad.

De acuerdo con los resultados presentados a lo largo del trabajo, en este apartado se realiza una comparación entre los principales elementos de las fuentes bibliográfica – documental, las entrevistas realizadas y los objetivos de la Política Pública de la Bicicleta desde las dimensiones de la sostenibilidad en dos momentos. En un primer momento se presentan los elementos de manera general e individual; en el segundo se realiza una matriz comparativa con todos los elementos mencionados.

3.2.1. Análisis de las problemáticas desde las dimensiones de la sostenibilidad a partir de fuentes bibliográficas - documental

A través del ejercicio de resultados se han identificado las condiciones de la localidad de Suba frente a las categorías de las dimensiones de la sostenibilidad desde la revisión de información bibliográfica – documental. A continuación, se presenta el análisis compacto de los problemas identificados en la localidad.

Tabla 33. Resumen del Análisis de las problemáticas que limitan el uso de la bicicleta en la localidad de Suba desde fuentes bibliográficas-documental

Dimensión	Problemática	Descripción
Socio - Cultural	Deficiencias en la inclusión de la cultura de la bicicleta en el ámbito educativo	Las instituciones educativas tanto públicas como privadas de la localidad de Suba, no incluyen taxativamente el tema de la cultura de la bicicleta dentro de los proyectos educativos institucionales, a su vez, son muy pocos los programas y proyectos que promueven el uso de esta. La movilidad sostenible requiere urgentemente ambientes de aprendizaje permanente y producción académica que contribuya a la formación de las personas en edad escolar sobre la importancia que tienen los medios de transporte alternativos en el desarrollo local sostenible.
	Afectación del uso de la bicicleta debido a los hurtos	Las situaciones de pobreza, surgimiento de bandas delincuenciales y la decisión de mayor número de personas de usar la bicicleta a causa de la pandemia, son factores que han incidido en el hurto de esta. En la localidad de Suba también es notorio el aumento en la utilización de este medio de transporte, convirtiéndose en una oportunidad para los delincuentes, lo que ha motivado a que los habitantes desistan de utilizar la bicicleta.
	Desincentivación del uso de la bicicleta a causa de la siniestralidad	El crecimiento del parque automotor y comportamientos inadecuados de los actores viales son las principales causas de siniestros que involucran biciusuarios. Suba es una de las localidades que cuenta con mayor número de ciclistas y también en los últimos años, se han incrementado el número de víctimas en especial víctimas lesionadas.
Eco ambiental	Inadecuada Ciclo-infraestructura	De 2015 a 2020 la localidad cuenta con la misma ciclo-infraestructura Falta de ciclo-ruta por la avenida Suba, vía principal de acceso a la parte central de la localidad. Falta de mantenimiento a la ciclo-infraestructura existente. Improvisación de bici carriles en vías intermedias sin la infraestructura necesaria, con aumento de congestión vial ya que se realizan en espacios inicialmente concebidos para automotores, aumentando el riesgo tanto a ciclistas como peatones.

Dimensión	Problemática	Descripción
	Escasos servicios Complementarios	Bajos niveles de ciclo parqueaderos que presten servicios seguros, así como de calidad para los biciusuarios. A nivel general de la localidad no se cuenta con Intermodalidad con otros medios de transporte público.
	Afectación a la salud de los ciclistas	Debido al creciente parque automotor en la ciudad, los niveles de exposición a los contaminantes atmosféricos para los ciclistas los cataloga como los actores viales con mayor afectación en la salud, ya que por la actividad física ocasiona mayor contacto con el material particulado y en especial en las horas pico en donde se presentan las mayores congestiones viales.
Político Ideológica	Reglamentación no aplicada	La normativa actual no está acorde con la promoción y el fortalecimiento de las responsabilidades individuales de los actores viales. Que se ven representados en múltiples conflictos, agresiones, infracciones y siniestros viales en el que los biciusuarios han generado una percepción para la ciudadanía como actores imprudentes al no respetar las normas de tránsito, cruzar semáforos en rojo, no utilizar elementos de protección y visibilización y hasta utilizar bicicletas en mal estado mecánico.
	Sistema Público de Bicicletas no implementado	Aunque no ha sido posible su implementación desde 2016 que se propuso, la propuesta del Sistema de Bicicletas Compartidas de la actual administración se ubica en una zona central de la ciudad al oriente y en su implementación no se ve una voluntad inicial, o visión, de expandirse para que llegue a los barrios o los sistemas de transporte público como pueden ser los portales de Transmilenio, en donde su desarrollo podría atender las dificultades con las rutas de los alimentadores, el SITP y también con economías no reguladas como los bicitaxis y rutas de transporte ilegal.
Técnico económico	Baja asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en la localidad de Suba	La ejecución presupuestal en materia de movilidad fue muy baja para los años 2016 y 2017. La actual administración distrital ha reducido considerablemente el presupuesto de la anterior administración y ha estructurado para el 2021 un 13% del monto asignado en 2020. Un pilar de los proyectos ha sido la infraestructura para la movilidad que se repite desde 2016 hasta la actual administración (2020-2021). Se evidencia una planeación no integral e incoherente al título del programa de movilidad segura, sostenible y accesible
	Informalidad y falta de caracterización de la economía de la bicicleta	Falta caracterizar el mercado de la economía de la bicicleta para conocer su verdadero impacto en los habitantes porque no existe información y datos recientes, las actividades económicas en la DIAN no son específicas y una gran parte del sector se encuentra en la informalidad.

Fuente: Datos tomados de fuentes bibliográficas – documental durante el desarrollo del objetivo 3.1.

3.2.2. Análisis de la percepción de biciusuarios a partir de entrevistas en la localidad

Como se mencionó en el marco metodológico, el análisis de las entrevistas es un instrumento que permite estudiar detalladamente el contenido de la información suministrada por los participantes. Para la categorización de los instrumentos, se analizaron los resultados de las entrevistas de manera cualitativa en cuatro momentos a través de codificación: i) apriorística; ii) abierta; iii) axial y; iv) selectiva. Finalizado el proceso, se obtuvieron unas categorías determinantes para la comprensión y sistematización de las percepciones, visiones, imaginarios y conocimientos de los entrevistados.

La entrevista se aplicó a un grupo de 15 personas residentes de la localidad de Suba con edades entre los 18 y los 50 años. De este grupo, 8 de ellos son biciusuarios que se desempeñan como trabajadores, estudiantes y/o deportistas; 2 son oferentes de bienes y servicios de bicicletas, 5 personas trabajan con entidades locales y distritales y, por último, dos hacen parte de iniciativas ciudadanas y son consejeros Locales de la Bicicleta. Como se observa, la intencionalidad fue encontrar habitantes que estuvieran relacionados con el uso de la bicicleta en la localidad y en la ciudad, que pudieran ofrecer sus percepciones y vivencias respecto a este medio de transporte.

Se aplicó con la intención de contrastar lo encontrado en los análisis de las fuentes bibliográficas - documentales y en la Política Pública de la Bicicleta, con el objetivo de establecer relaciones entre los diferentes instrumentos observados que permitiera evidenciar aspectos que con otras fuentes no hubieran sido perceptibles e identificados. Su implementación permitió descubrir acontecimientos y dimensiones subjetivas que refuerzan la información aportada en el primer objetivo. Se diseñaron diez preguntas de acuerdo con las dimensiones de sostenibilidad y con las categorías propuestas en la codificación apriorística.

Los resultados del análisis son presentados de acuerdo con las dimensiones de desarrollo sostenible. Cabe señalar que, una vez efectuado el proceso de análisis de las entrevistas, no se obtuvieron nuevas categorías, pero, sí se encontraron palabras claves que no habían sido tenidas en cuenta en un principio, de igual manera, algunas propuestas en la codificación apriorística no fueron visibles en las entrevistas aplicadas. Las palabras claves que emergieron del proceso de

codificación axial y selectiva fueron clasificadas en las subcategorías y categorías inicialmente planteadas.

3.2.2.1.Dimensión sociocultural

En esta dimensión se encontraron las categorías de *integración de la bicicleta a la educación, viajes en bicicleta y seguridad vial*. Respecto a *la integración de la bicicleta a la educación*, la mayoría de los entrevistados manifiestan conocer el programa "Al colegio en bici" y evidencian su implementación en la localidad, reconocen la importancia que tiene este programa para la movilidad en la ciudad y la formación de los menores de edad como actores viales, sin embargo, destacan que estos programas solamente lo observan en el sector público, en los colegios privados no es visible alguna iniciativa.

En el caso de las universidades, no conocen programas que incentiven el uso de la bicicleta en estas instituciones, aunque resaltan algunos casos particulares de estímulos que se dan al interior de estos centros educativos. Para los entrevistados es muy importante incluir en los currículos, tanto en los colegios como en las universidades, el fomento del uso de la bicicleta, ya que consideran que este es un medio de transporte que favorece a la movilidad sostenible; además afirman, que la formación en el uso de la bicicleta desde niños repercutirá en la consecución de mejores actores viales en un futuro.

Para los participantes de la entrevista los *viajes en bicicleta* en la localidad presentan algunas situaciones que analizar. La ubicación geográfica, las condiciones del relieve y el clima no son vistas como problema para usar la bicicleta, al contrario, la presencia de los Cerros de Suba son una oportunidad para hacer ejercicio y practicar el uso de la bicicleta como deporte. Lo que realmente si afecta a los viajes en bicicleta en la localidad es el deterioro e inexistencia de infraestructura, la poca iluminación, la inseguridad y la falta de ética ciudadana, para los entrevistados, estas situaciones son factores de riesgo para los biciusuarios y deben ser consideradas influyentes a la hora de decidir si se utiliza este medio de transporte.

La seguridad vial es otra categoría que presenta diferentes miradas de los entrevistados. Para la mayoría hay una percepción de inseguridad en algunas zonas debido a que carecen de iluminación, hay poca presencia de la fuerza pública o se considera que en estas existen organizaciones delincuenciales dedicadas al hurto de bicicletas. Uno de los mayores temores entre los entrevistados es transitar por los sitios que ellos consideran inseguros, porque se sienten en

riesgo de ser víctimas de un robo; por ejemplo, algunos participantes dicen haber irrespetado señales de tránsito como el semáforo en rojo por temor a ser asaltados esperando el cambio, solamente uno de los participantes manifestó sentirse más seguro usando la bicicleta que transitando como peatón.

En cuanto a la seguridad vial, los entrevistados opinan que los siniestros se deben a diversas causas, entre ellas, el irrespeto por las señales de tránsito, imprudencias, la no utilización de los accesorios de seguridad, falta de pericia por parte del ciclista y fallas mecánicas, entre las recomendaciones que dan para evitar los siniestros, solicitan mayor capacitación del biciusuario para el manejo y mantenimiento de la bicicleta y mayor formación sobre cultura ciudadana para concientizarse del respeto a las normas de tránsito.

3.2.2.2.Dimensión eco-ambiental

En la dimensión eco-ambiental se obtuvieron las categorías ciclo–Infraestructura y condiciones geográficas. En el tema de *ciclo-infraestructura* el grupo de participantes expresó que en la localidad se hace necesario la construcción de más ciclorrutas y bicicarriles para salir de Suba, ya que, hasta el momento, solamente cuentan con la del Humedal Juan Amarillo ubicada en la Avenida Ciudad de Cale y la Conejera en la Avenida Calle 170. El resto de las salidas tienen bicicarriles que han sido creados provisionalmente en pandemia, que no son respetados por otros actores viales, tienen que compartir carril con los otros vehículos y en la actualidad se están desmontando por la misma Secretaría Distrital de Movilidad, el escenario mencionado anteriormente genera accidentes por las imprudencias de todos los actores viales. Teniendo en cuenta que Suba es una de las localidades con mayor número de biciusuarios, es primordial que se construyan más ciclorrutas que permitan movilizarse dentro de la localidad y para salir de ella de manera segura.

La construcción y adaptación de biciparqueaderos es primordial para el uso de la bicicleta en Suba, a pesar del crecimiento de biciusuarios en la localidad, la cantidad de biciparqueaderos no es suficiente y los centros comerciales son los que más brindan este servicio debido a su interés de prestar un mejor servicio a sus clientes. Sin embargo, en ciertos lugares todavía se encuentra que no existen espacios para parquear la bicicleta, o no se brinda la seguridad y garantía necesarias para su estacionamiento; inclusive en sitios donde están ubicadas entidades del Distrito no hay biciparqueaderos o los que hay no son seguros, y si una persona tiene que hacer una diligencia en

estas instituciones debe abstenerse de llevar la bicicleta, circunstancia que desincentiva el uso de este medio de transporte.

Dentro de esta categoría también se tuvo en cuenta la oferta de servicios complementarios como comercio y talleres de bicicleta en la localidad, para los entrevistados con el transcurrir de los años la oferta de estos servicios ha aumentado, actualmente se encuentran al interior de los barrios, en las vías principales y en las ciclorrutas. Sin embargo, señalan que faltan más sitios dedicados a la atención de bicicletas de media y alta gama, ya que hoy día son más utilizadas y es necesario que se coloquen más lugares especializados, con mecánicos capacitados en el mantenimiento y reparación de estos vehículos.

Las condiciones geográficas no han sido un motivo determinante para condicionar el uso de la bicicleta, de hecho, para la mayoría de los entrevistados, la presencia de montaña en la localidad es una ventaja, debido a que mejora el estado físico de las personas a la vez que realizan sus desplazamientos cotidianos. Las condiciones climáticas no se perciben como un obstáculo en la medida que es una situación presente en toda la ciudad y simplemente consideran se deben tener los cuidados y precauciones necesarios en caso de lluvia. En ocasiones, la ubicación de la localidad con respecto a la ciudad hace que algunas personas consideren el uso de la bicicleta si las distancias por recorrer son muy extensas, sin embargo, la congestión vehicular hace que los tiempos de espera en el tráfico sean muy largos y por esto se concluya en hacer recorridos largos en bicicleta porque ahorran tiempo en comparación con otros medios de transporte.

Las emisiones GEI y otros contaminantes son también una preocupación para los participantes de la muestra. El uso de la bicicleta para ellos es un aporte a la movilidad sostenible de la ciudad, no obstante, utilizar este medio de transporte amigable con el ambiente ha traído consecuencias para su salud; algunos expresaron que el contacto directo con las emisiones de gases de los automotores los ha hecho más propensos a contraer enfermedades respiratorias o agudizar las ya existentes. Cabe resaltar que, debido a las cadenas montañosas de Suba, poca presencia de industria y contar con humedales (Guaymaral, La Conejera, Juan Amarillo y Córdoba) e incluso con zona rural, son factores naturales que permiten que Suba sea una de las localidades con mejor calidad de aire y eso ha sido un factor benéfico para el uso de la bicicleta. Sumado a lo anterior, los entrevistados también resaltan la importancia que tienen las autoridades en cuanto al control

de emisión de gases, ya que un adecuado seguimiento contribuye a mitigar las condiciones a las que se enfrentan biciusuarios y peatones.

3.2.2.3.Dimensión político-ideológica

En esta dimensión se obtuvieron las categorías de reglamentación y Política Pública de la Bicicleta 2021-2039. De acuerdo con las entrevistas, la *reglamentación* es uno de los tópicos donde los entrevistados tienen menor conocimiento, cuando se les preguntó sobre las normas para el uso de la bicicleta, algunos no sabían cuáles son las leyes que las reglamentan, los que las conocen es porque laboran en entidades locales y distritales y están inmersos en ese contexto. Lo que realmente sí saben los participantes, son los aspectos más cotidianos e importantes de la normatividad como el uso del casco, accesorios, tránsito, entre otros. En cuanto a la práctica de esta reglamentación, la mayoría intenta cumplir con las reglas establecidas, sin embargo, algunas no son respetadas en ciertos momentos porque están limitadas a la seguridad, por ejemplo, obviar un semáforo en rojo en altas horas de la noche debido al riesgo de ser asaltados.

La Política Pública de la Bicicleta 2021-2039, es solamente conocida por los participantes que trabajan en instituciones del Distrito involucradas con la implementación de esta misma, algunos miembros que pertenecen a colectivos dominan sus objetivos, metas y alcances, así como el reconocimiento de sus fortalezas y debilidades ya que muchos de ellos también contribuyeron y participaron en su formulación. Por el contrario, los entrevistados que son biciusuarios o están involucrados con el comercio de bicicletas, ignoran de qué trata la Política Pública y se enteran de algunos programas del distrito por lo que pueden observar en las calles o en medios de comunicación.

3.2.2.4. Dimensión técnico-económica

En esta dimensión se analizaron la categoría *Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Suba y en Bogotá*. El conocimiento que tiene la población sobre los proyectos y recursos asignados es un tema poco conocido entre las personas, al preguntar a los entrevistados si han visto inversiones o saben de proyectos desde lo público para promover el uso de la bicicleta en la localidad, aseguran que en Suba son muy pocos los recursos que se invierten para incentivar el uso de la bicicleta y no es porque tengan conocimiento de los dineros asignados, sino que perciben esto cuando no ven ejecutadas iniciativas para este medio de transporte, no han construido bicicarriles y ciclorrutas, simplemente se han ajustado las vías principales con los maletines

provisionales para señalar el carril del ciclista. En algunas ocasiones se enteran de programas que desarrolla la Alcaldía Local para incentivar el uso de la bicicleta y han participado en algunos eventos y carreras, sin embargo, las actividades no han generado gran impacto y la difusión no ha sido la mejor, porque a veces se realizan, pero los habitantes no están enterados.

3.2.3. Análisis Política Pública de la Bicicleta desde las dimensiones de la sostenibilidad

En este ejercicio se ha identificado cuáles de los objetivos y estrategias de la Política Pública de la Bicicleta se alinean con las dimensiones de la sostenibilidad. Concluyendo que no existe un objetivo que vincule las cuatro dimensiones de la sostenibilidad, aunque en su conjunto si se abordan desde múltiples propuestas.

Objetivo 1 ``Más seguridad personal" - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.

Tabla 34. Objetivo 1 Más seguridad personal" y las dimensiones de la sostenibilidad

Dimensiones	
Socio - cultural	**Eco ambiental**
1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido: Creación de un registro de bicicletas que permite identificar si algunas de ellas son robadas para desincentivar su comercialización y poder ser devueltas. Este producto está soportado con el Acuerdo Distrital 674 de 2017 y reglamentado a través del Decreto 790 de 2018. **1.1.2. Estrategia integral de prevención de violencias y delitos y de acciones de seguridad, focalizada en los corredores de ciclistas priorizados**: Identificación de los puntos donde más se presenten delitos que afecten a los ciclistas y articular estrategias para reducir el hurto y comercialización de bicicletas robadas. Se compartirá con la UAESP la información sobre las luminarias en malas condiciones.	**1.1.3. Estrategia para la intervención y apropiación del espacio público para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias** Apropiación de espacio público en relación con en temas de violencia de género, articulado con recuperación de espacios públicos inseguros con condiciones de riesgo para la mujer.

Fuente: Datos tomados de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

Objetivo 2. "Mayor seguridad vial"-Proteger a los ciclistas de la ciudad frente a siniestros viales asociados al uso de la bicicleta.

Tabla 35. Objetivo 2. "Mayor seguridad vial" y las dimensiones de la sostenibilidad

Dimensión
Socio - cultural
2.1.1. Revisión y actualización de los lineamientos de seguridad vial respondiendo a las necesidades de la movilidad de los ciclistas de Bogotá: Actualización constante de los lineamientos de seguridad vial para los ciclistas basado en la información de siniestralidad del Distrito. Los equipos que proyectan la infraestructura contarán con lineamientos actualizados de seguridad vial. **2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre la normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas**: Desarrollar estrategias de sensibilización tanto a ciclistas como a los demás actores viales, para reducir los conflictos entre ellos y fomentar el respeto por la integridad de los demás.

Fuente: Datos tomados s de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

Objetivo 3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá

Tabla 36. Objetivo 3. "Más y mejores viajes en bicicleta" y las dimensiones de la sostenibilidad

Dimensiones		
Socio - cultural	Eco ambiental	Político ideológico
2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre la normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas: Desarrollar estrategias de sensibilización tanto a ciclistas como a los demás actores	3**.1.1 Nuevos kilómetros de cicloinfraestructura construidos en el marco de la Guía de Cicloinfraestructura de Ciudades Colombianas o la reglamentación que para ello se genere.** Se priorizará la construcción de cicloinfraestructura que genere seguridad para los ciclistas y la reducción de conflictos con los demás actores viales.	**3.2.4. Implementación del sistema de Bicicletas Públicas (compartidas) para la ciudad:** Dotar de un sistema de bicicleta pública/compartida a la ciudad, el cual hará parte del "Sistema de Micromovilidad de uso compartido" para atender también los viajes de "última milla" que conecten con los

Dimensiones		
Socio - cultural	Eco ambiental	Político ideológico
viales, para reducir los conflictos entre ellos y fomentar el respeto por la integridad de los demás.	Se realiza la articulación de proyectos de cicloinfraestructura a partir de la redistribución del espacio vial, buscando satisfacer la demanda en las vías de alto flujo vehicular. **3.1.3 Diagnóstico del estado de la cicloinfraestructura** Elaboración y actualización de un diagnóstico de la cicloinfraestructura que permita identificar los tramos que necesitan una intervención debido al mal estado, o para realizar intervenciones preventivas que aseguren la buena prestación y uso de la cicloinfraestructura. 3.1.4 Conservar la cicloinfraestructura de la ciudad Busca la elaboración de intervenciones para conservar la infraestructura ciclista de la ciudad, lideradas por la UAERMV y el IDU con el apoyo técnico de la SDM. 3.1.5. Mantenimiento de la señalización de la cicloinfraestructura Desde la SDM se realizan acciones de mantenimiento de la señalización vertical y horizontal de las ciclorrutas, buscando una mejor guía para los ciclistas y evitar conflictos entre actores viales. 3.2.1. Sistema de navegación ciclista implementado en la ciudad Este producto busca mantener y ampliar la propuesta de orientación exclusivamente para ciclistas, que les permita mejorar sus viajes con información clara y visible en la cicloinfraestructura. 3.2.2. Aumento de cupos de Ciclo parqueaderos en Transmilenio, Metro y Transmicable Integrar la bicicleta con el Sistema	paraderos o estaciones del transporte público. 3**.2.6 Reglamentación para el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad:** Reglamentar el uso temporal de los antejardines para situar mobiliario urbano destinado para la ubicación temporal de vehículos de micromovilidad (bicicletas, patinetas o similares), con el objetivo de ampliar la oferta de ciclo parqueaderos, logrando de esta manera una mayor permeabilidad del servicio. 3**.2.8 Reglamento para la implementación de ciclo parqueaderos para contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio:** Con este producto se busca reglamentar que los establecimientos privados que deseen ofrecer ciclo parqueaderos en sus establecimientos puedan acceder a los beneficios tributarios contemplados en el Acuerdo Distrital 780 de 2020. **3.2.10 Implementación del Sistema regional de uso de la bicicleta:** Generar para los y las ciclistas una integración con la región a través de una oferta que integre la infraestructura y los servicios complementarios, impulse el turismo y la movilidad sostenible y fomente actividades recreativas y deportivas. Todo lo anterior, enmarcado en la articulación ciudad-región, la seguridad vial, y el desarrollo

Dimensiones		
Socio - cultural	Eco ambiental	Político ideológico
	Integrado de Transporte Público. 3.2.3 Cupos de Ciclo parqueaderos certificados con Sellos de Calidad Oro y Plata en Bogotá Garantizar que los ciclo parqueaderos cuenten con unos mínimos de seguridad y calidad, incentivando que se generen nuevos cupos de calidad para ciclistas. 3.2.5. Ciclo parqueaderos (ciclo estaciones y racks de bicicletas) en zonas bajo puentes, predios remanentes y otras intervenciones. 3.2.7. Lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para ciclo parqueaderos en el espacio público. 3.2.9. Implementación de nuevo Mobiliario Urbano para ciclistas que permita a los usuarios de la bicicleta acceder a parqueo temporal, resguardarse de la lluvia, y contar con una oferta de servicios asociados (talleres, accesorios, etc.)	económico de la región. **3.3.1. Enfoques de género, derechos de las mujeres y diferencial, incluidos en el proceso e instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura:** Para que la infraestructura construida sea incluyente y verdaderamente universal se propone la inclusión de criterios de género, de derechos de las mujeres y de enfoque diferencial en los instrumentos de planeación, evaluación y diseño de la cicloinfraestructura. **3.3.2. Programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para incluir el enfoque de género y derechos de las mujeres:** realización de programas de sensibilización a los equipos encargados de transporte en bicicleta para garantizar que sus acercamientos tengan siempre como criterio el enfoque de género y de derechos de las mujeres.

Fuente: Datos tomados de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

Objetivo 4. Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.

Tabla 37. Objetivo 4. Más bici para todas y todos" y las dimensiones de la sostenibilidad

Dimensión		
Socio - cultural	**Eco ambiental**	**Político ideológico**
4.1.2. Programa Al Colegio en Bici (ACB): Continuar y ampliar el programa ACB, buscando inculcar la bicicleta como medio de transporte sano y sostenible en los niños de instituciones educativas públicas. **4.1.3. Protocolo para estrategias de transformación cultural dirigidas a promover cambios voluntarios en favor del uso de la bicicleta:** Ofrecer pautas y herramientas desde un enfoque de cultura ciudadana para identificar y diagnosticar factores culturales que guíen el diseño, implementación, el monitoreo, la evaluación y el ajuste de las estrategias contempladas en la Política a favor del uso de la bicicleta. Desde el enfoque de cultura ciudadana se abordan cuatro aspectos: la construcción individual y colectiva de la armonía entre las regulaciones legal, moral y cultural para la sana convivencia, papel fundamental de la educación y la cultura, las personas pueden cooperar para conseguir bienes colectivos y rol pedagógico del Gobierno desde la gobernanza colaborativa. **4.1.4.Actividades recreativas que promuevan el goce del tiempo libre y la apropiación de hábitos saludables a través del uso de la bicicleta:** El IDRD ha trazado tres líneas estratégicas: Biciprogramas,	**4.1.5. Acciones de prevención para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud.** Calidad del aire y bicicleta: planeación de horas y mejores rutas para evitar exposición a contaminación del aire, radiación UV y cáncer de piel, divulgación de pautas de auto tamizaje de lesiones de piel (cada 3 meses) para pieles sensibles, planificación horaria para trayectos. **4.1.6 Disposición de información y/o recursos para promover el uso de la bicicleta y la toma de decisiones por parte de aquellos usuarios que la consideran como alternativa de transporte y movilidad sostenible.** Brindar a las y los ciclistas la información necesaria para realizar viajes o tomar decisiones sobre el uso de la bicicleta. **4.4.2 Programa y red de monitoreo de la calidad del aire con sensores de bajo costo en ambientes específicos asociados a**	**Productos** **4.3.2. Programa de incentivos del uso de la bicicleta para funcionarios públicos: P**rogramas institucionales de movilidad sostenible para el sector público y el privado, puedan dar cumplimiento a la Ley 1811 de 2016. **4.3.3 Esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal que se encuentran en la ciudad:** Implementar ciclo parqueaderos, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, en las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal que se encuentran en la ciudad. **4.4.1. Información de impacto de todos los componentes de la Política Pública de la Bicicleta a través del Observatorio de Movilidad:** Información cuantitativa y cualitativa de algunos indicadores de impacto de la Política Pública de la Bicicleta a través del Observatorio de Movilidad **4.4.3. Comisión Intersectorial de la Bicicleta articulada con el Consejo Distrital de la Bicicleta:**

Dimensión		
Socio - cultural	**Eco ambiental**	**Político ideológico**
Biciexperencias, Bici Servicios para generar impacto en la población hacia la promoción del uso de la bicicleta, la actividad física y la movilidad activa. **4.1.7. Estrategias para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado:** Programa piloto para involucrar un alto número de viajes de niños al colegio. Se busca mejorar las condiciones viales, la participación ciudadana y de los vehículos para optimizar la calidad de los viajes de cuidado en bicicleta. **4.1.8. Declaratoria de salvaguardia de la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta y su valoración como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad:** El IDPC y la SDM buscan salvaguardar la cultura bogotana del uso y disfrute de la bicicleta y su valoración como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad, respaldadas por el Decreto Nacional 2358 de 2019 y la Resolución 408 del 2019. **4.2.1.Estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas:** La SDM y la SCRD realizarán convocatorias de estímulo para el fortalecimiento para las organizaciones que trabajan en el uso de la bicicleta. **4.2.2. Programas de formación, fortalecimiento y evaluación alrededor de la participación ciudadana en los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta:** El IDPAC	**ciclistas** Desarrollo de la red de monitoreo y expansión de la misma de acuerdo al cumplimento de programas.	Para fortalecer la gestión del Distrito, en pro de fomentar el uso de la bicicleta y la economía centrada en ella. Esta Comisión tiene como finalidad realizar el seguimiento institucional de la política

Dimensión		
Socio - cultural	**Eco ambiental**	**Político ideológico**
y la SDM fortalecerán los Consejos Locales, Distrital y Consultivo Distrital de la Bicicleta. **4.3.1.Asesorías para el incremento en el uso de la bicicleta en entidades públicas, empresas privadas y universidades a través de jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible:** Promoción de la Jornada mensual de movilidad sostenible en entidades públicas y privadas, así como en las universidades.		

Fuente: Datos tomados de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

Objetivo 5 "Bogotá polo productor de la bicicleta" - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.

Tabla 38. Objetivo 5 "Bogotá polo productor de la bicicleta" y las dimensiones de la sostenibilidad

Dimensiones	
Socio - cultural	**Técnico económico**
5.15. **Programa Técnico de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial implementado en el Colegio Técnico de la Bici**: Implementación del Programa Técnico de Mecánica de la Bicicleta y Promoción de la	**1.1. Asesorías para la implementación de procesos de innovación a través de las TIC para las empresas asociadas a la actividad económica de la Bici:** Fortalecer las diferentes unidades productivas a través de herramientas diseñadas para mejorar la innovación, la productividad y sus capacidades para relacionarse con mercados extranjeros, así como fomentar la empleabilidad a lo largo de las empresas del sector y fomentando la oferta de bici turismo de la ciudad. **5.1.2. Implementación de herramientas para aumentar la competitividad y los índices de exportación en empresas del sector económico de la bicicleta:** Procesos de transformación digital, adopción de tecnologías, generación de encadenamientos para la sofisticación de productos y servicios, acceso a líneas de financiación y oportunidades de conexión con el mercado para incrementar la competitividad de las empresas.

Dimensiones	
Socio - cultural	**Técnico económico**
Cultura Vial en el Colegio Técnico de la Bici de Bosa en articulación con el SENA.	**5.1.3 Ferias de servicios, empleo, y/o brigadas de empleabilidad realizadas en la ciudad, con la participación del sector asociado a la Bicicleta:** Una estrategia de acercamiento institucional que permite y facilita el acceso a la oferta de la entidad por parte del sector de la Bici. **5.1.4. Programa Técnico de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial implementado en el Colegio Técnico de la Bici:** Se ofertará en convenio con el SENA en el Colegio Técnico de la Bici en la localidad de Bosa, permitirá ofrecer doble titulación a los estudiantes que opten por esta formación técnica desde el grado 10 en adelante. De igual forma, permitirá contribuir a disminuir la brecha de estudiantes que se gradúan de colegios oficiales y no ingresan a ningún tipo de formación para el trabajo, así como a la población en general, contribuyendo a mejorar la formación y fomentar el emprendimiento. **5.1.5. Ruta de logística urbana para promover el uso de la bicicleta en la distribución logística de última milla:** Busca que las empresas de la ciudad que pueden realizar en su cadena productiva distribución logística de última milla en bicicleta lo realicen. **5.1.6. Estrategia para mejorar la oferta de bici turismo en Bogotá-Región:** Fortalecimiento y/o acompañamiento a prestadores de servicios turísticos, iniciativas y/u organizaciones asociadas a la cadena de valor de la bici turismo en el desarrollo de capacitaciones y nuevos productos, a través de la ejecución de actividades para el mejoramiento de la oferta de bici turismo en Bogotá-Región

Fuente: Datos tomados de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039

3.2.4. Análisis de las dimensiones de la sostenibilidad, la Política Pública de la Bicicleta y el uso de la bicicleta en la localidad.

Dentro de la dimensión socio - cultural, se evidencian deficiencias en la inclusión de la cultura de la bicicleta al sector educativo, problemática confirmada por los habitantes de la localidad que hicieron parte de la entrevista. La política pública se propone fortalecer estos temas, sin embargo, no es clara la forma cómo harán parte de los proyectos educativos institucionales. Los habitantes de Suba manifiestan inconformismo frente a hurtos y accidentes que involucran biciusuarios, lo que desincentiva el uso de este medio, es evidente que ambas problemáticas han aumentado.

Tabla 39. Problemáticas del uso de la bicicleta y la Política Pública desde la dimensión Socio-cultural

Dimensión Socio cultural		
Fuentes secundarias bibliográfica – documental	**Entrevistas Fuente primaria**	**Política Pública de la Bicicleta 2021-2039**
Deficiencias en la inclusión de la cultura de la bicicleta en el ámbito educativo	Falta de implementación de la cultura de la bicicleta en los colegios y universidades, debe estar presente en los currículos, ya que es importante para la formación de los niños. Reconocen desde lo público el Proyecto "Al colegio en Bici".	Implementación y ampliación del Programa ACB, más viajes en bicicleta para los niños de Bogotá. Transformación cultural del uso de la bicicleta. Cultura de la bicicleta como Patrimonio Cultural. Incentivos en entidades públicas y privadas para fomentar el uso de la bicicleta. Participación ciudadana en los Consejos la Bicicleta
Afectación del uso de la bicicleta debido a los hurtos	Los entrevistados tienen una percepción de inseguridad en algunas zonas debido a que carecen de iluminación, hay poca presencia de la fuerza pública o se considera que en estas existen grupos delincuenciales dedicados al hurto de bicicletas.	Creación de un registro de bicicletas para desincentivar su comercialización y poder ser devueltas. Identificación de los puntos donde más se presenten delitos que afecten a los ciclistas. Articular estrategias para reducir el hurto y comercialización de bicicletas robadas. Se compartirá con la UAESP la información sobre las luminarias en malas condiciones.
Desincentivación del uso de la bicicleta a causa de la siniestralidad	El irrespeto por las señales de tránsito, imprudencias, la no utilización de los accesorios de seguridad, falta de pericia por parte del ciclista y fallas mecánicas son los causantes de los siniestros.	Actualización constante de los lineamientos de seguridad vial para los ciclistas basado en la información de siniestralidad del Distrito. Estrategias de sensibilización tanto a ciclistas como a los demás actores viales, para reducir los conflictos entre ellos y fomentar el respeto por la integridad de los demás.

Desde la dimensión eco–ambiental, en la localidad se encuentra la inadecuada cicloinfraestructura como un factor relevante, se evidencia falta de biciparqueaderos, ciclorrutas y bicicarriles que puedan contribuir a la movilidad de la localidad, los entrevistados resaltan la importancia que tiene la construcción de estos espacios para el fomento del uso de la bicicleta, a su vez, la Política Pública propone el aumento de ciclo parqueaderos públicos y la construcción de kilómetros de infraestructura y su conservación. La salud de los biciusuarios es otro elemento para

tener en cuenta, es notorio las afectaciones de los habitantes por la exposición directa a las emisiones de gases. Desde la Política Pública se propone la prevención de parte de los ciclistas para el cuidado de la salud. Por último, las condiciones geográficas de la localidad no son impedimentos en la decisión de los biciusuarios para escoger la bicicleta como medio de transporte, solamente en ocasiones si las distancia por recorrer son extensas se opta por escoger otro medio de transporte.

Tabla 40. Problemáticas del uso de la bicicleta y la Política Pública desde la dimensión Eco-ambiental

Dimensión Eco- ambiental		
Fuentes secundarias bibliográfica – documental	**Entrevistas Fuente primaria**	**Política Pública de la Bicicleta 2021-2039**
Inadecuada Cicloinfraestructura	Se manifiesta la necesidad de construir más ciclo-infraestructura para salir de la localidad que actúa para los biciusuarios y que no genere conflictos con los demás actores viales.	Nuevos kilómetros de infraestructura, conservación de esta a través de mantenimiento y señalización
Escasos servicios Complementarios	Insuficiente oferta de biciparqueaderos en la localidad, incluso en entidades públicas, así como en donde se presta el servicio se presenta inseguridad.	Aumento en ciclo parqueaderos públicos y de calidad.
Afectación a la salud de los ciclistas	Expresaron que el contacto directo con las emisiones de gases de los automotores los ha hecho más propensos a contraer enfermedades respiratorias o agudizar las ya existentes.	Acciones de prevención para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud
No se encontró información	En ocasiones, la ubicación de la localidad con respecto a la ciudad hace que las personas condicionen el uso de la bicicleta si las distancias por recorrer son muy extensas	No se encontró información

En la dimensión político–ideológica, tanto fuentes bibliográficas–documental como entrevistados coinciden que el sistema público de bicicletas no ha sido implementado en la localidad, se conocieron someramente algunos temas, pero nada específico, la política pública contempla la posibilidad de poner a disposición de los habitantes el sistema. Otro problema es el

desconocimiento y no aplicación de las normativas para el uso de la bicicleta, son conscientes que falta bastante ética ciudadana para mejorar este aspecto, la política pública no propone estrategias en las que tenga en cuenta la formación en la normativa que regula el uso de la bicicleta. Por último, los habitantes de la localidad no conocen la política pública de la bicicleta, debido a que salió recientemente o no se han hecho campañas para su difusión.

Tabla 41. Problemáticas del uso de la bicicleta y la Política Pública desde la dimensión Político-ideológica

Dimensión Político-Ideológica		
Fuentes secundarias bibliográfica – documental	**Entrevistas Fuente primaria**	**Política Pública de la Bicicleta 2021-2039**
Sistema Público de Bicicletas no implementado	Los entrevistados señalan que conocieron algunas fases de implementación, pero no conocen en detalle el tema	Implementación del sistema de Bicicletas Públicas (compartidas) para la ciudad
Reglamentación no aplicada	Existe un desconocimiento sobre las normativas para el uso de la bicicleta. En la práctica la mayoría intenta cumplir con las reglas establecidas, sin embargo, algunas no son respetadas en ciertos momentos porque están limitadas a la seguridad o practicidad personal	Implementación del Sistema regional de uso de la bicicleta Programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para incluir el enfoque de género y derechos de las mujeres
No se encontró información	Desconocimiento de la Política Pública de la Bicicleta por parte de los biciusuarios	Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista

En la dimensión técnico – económica se puede evidenciar la baja asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Suba, la muestra entrevistada desconoce en su mayoría los proyectos y la asignación de recursos para incentivar el uso de la bicicleta en la localidad. En la política pública no se encuentra información sobre ejecución y asignación presupuestal para las localidades de Bogotá. Respecto a la economía que gira alrededor de la bicicleta, se destaca la informalidad y la falta de caracterización de esta economía, los entrevistados señalan que han

aumentado los lugares encargados del mantenimiento y venta de bicicletas, sin embargo, faltan puntos especializados con personal capacitado para atender la nueva demanda; por su parte, la política pública propone implementar asesorías para las empresas asociadas con la economía de la bicicleta, la ejecución del Programa técnico de la Bicicleta y la promoción de la cultura vial en el Colegio Técnico de la Bici.

Tabla 42. Problemáticas del uso de la bicicleta y la Política Pública desde la dimensión Técnico-económica

Dimensión Técnico-económica		
Fuentes secundarias bibliográfica – documental	**Entrevistas Fuente primaria**	**Política Pública de la Bicicleta 2021-2039**
Baja asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en la localidad de Suba	Existe un desconocimiento de la asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Suba	No se encontró información
Informalidad y falta de caracterización de la economía de la bicicleta	Ha aumentado el número de talleres de mecánica, pero falta capacitación especializada y lugares calificados.	Asesorías para la implementación de procesos de innovación a través de las TIC para las empresas asociadas a la actividad económica de la Bici Programa Técnico de la Bicicleta y Promoción de la Cultura Vial implementado en el Colegio Técnico de la Bici

3.3. Presentar el diseño de recomendaciones desde la movilidad sostenible para incentivar el uso de la bicicleta en la localidad de Suba

En este apartado se describen las recomendaciones propuestas en el trabajo de grado desde las dimensiones de la sostenibilidad y la corresponsabilidad que tiene la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 y la localidad de Suba, concluyendo una con matriz que consolida el ejercicio y permite ver una trazabilidad de las acciones a realizar en un plano.

3.3.1. La bicicleta cultiva nueva cultura ciudadana

La bicicleta en la educación: el uso de la bicicleta como medio de transporte que contribuye a la movilidad sostenible en la ciudad es una de las metas a alcanzar en cuánto a la Política Pública, de acuerdo con esto, en las instituciones educativas de carácter público y privado de la capital, y por lo tanto, en las que hacen parte de la localidad de Suba, se hace necesario incluir de forma permanente en los currículos la cultura de la bicicleta, esta transformación ayudaría en la formación de ciudadanos éticos, conocedores de la bicicleta, capaces de responder a las nuevas exigencias y dinámicas de la movilidad sostenible.

Bicicletas seguras: el hurto de bicicletas es uno de los factores más influyentes en la decisión de utilizar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad y en la localidad de Suba. Desde las instituciones se debe garantizar que las estrategias propuestas en la Política Pública se lleven a cabo y respondan efectivamente a las dificultades que presentan los habitantes. Al ser una problemática social tan compleja, es importante que la participación de la ciudadanía de la localidad de Suba este inmersa en la implementación de dichas estrategias para fortalecer el trabajo de las entidades gubernamentales a través del trazado de rutas seguras; la caracterización de zonas inseguras en las que pueda hacer más presencia la fuerza pública; la identificación de sitios con poca luminosidad para realizar mantenimiento e instalación de luminarias; la generación de espacios de comunicación entre biciusuarios mediante la construcción de redes y la inclusión de colectivos de bicicleta en el planteamiento de programas para la seguridad de la localidad.

Registro de bicicletas: Suba es una de las localidades donde se presenta mayor hurto de bicicletas, es por lo que necesita mayor control respecto al registro de las bicicletas. Cuando se adquiere una bicicleta se incluye la factura y carta de propiedad expedidas por el vendedor, sin embargo, hasta ahora se está trabajando en una inscripción formal a través de las instituciones distritales que permita identificar al propietario y el vehículo y controlar el traspaso en caso de venta. Se propone fortalecer el sistema de registro de bicicletas para más control en su compra y venta.

Formación continua: una de las causas de la siniestralidad en la que se involucran a los biciusuarios de la localidad de Suba está relacionada el mal estado de las vías como calles y cicloinfraestructura exclusiva, sin embargo, sobresale la falta de cultura ciudadana con factores

que inciden en esta problemática. Parte de la solución debe estar enfocada a la enseñanza permanente del uso responsable y la cultura de la bicicleta en la localidad, no solo en las instituciones educativas, sino a través de programas que se extiendan a todos los habitantes y salgan a las calles como un lugar de formación. También es pertinente que en los cursos de conducción de vehículos haya formación sobre la bicicleta y a su vez, sea uno de los requisitos para la obtención de la licencia de tránsito.

Conocimiento de las normas: Parte de la cultura ciudadana es la implementación de las normas que regulan el uso de la bicicleta, que bien se pueden encontrar en el Manual del Buen Ciclista, la Ley 769/02, Resolución 009/02, Acuerdo 79/03, Ley 1801/16, Ley 1811/16 y Resolución 160/2017 entre otros. No obstante, el desconocimiento o desinterés de una parte de los habitantes de Suba hacia los deberes y derechos con la bicicleta han incrementado los accidentes, haciendo necesario mayor control por parte de las autoridades de la localidad para que los actores viales, en especial los biciusuarios, cumplan con la normatividad en beneficio de la seguridad de todos.

Elementos de protección: Dentro del marco normativo que regula la bicicleta, no es claro el carácter obligatorio del uso de elementos de protección porque existen contradicciones entre la reglamentación expedida. Existe una parte de ciclistas en la localidad de Suba que no utilizan estos elementos debido a la falta de conciencia y los costos de los mismos. Podría incluirse dentro de la norma el uso obligatorio de los elementos de protección que cumplan con los estándares de seguridad, sin embargo, su uso no siempre será una garantía porque en la práctica la seguridad e integridad depende de todos los actores de la movilidad.

3.3.2. Pedaleando por el medio ambiente

Cicloinfraestructura: Realizar una planificación vial para la localidad de Suba con inclusión prioritaria de cicloinfraestructura y su dotación con un enfoque hacia la conectividad noroccidental de los Cerros de Suba, la conejera, y las UPZ como el Rincón y Tibabuyes, y que tenga en cuenta la integralidad de redes viales desde las principales vías como la Avenida Suba, la Avenida Ciudad de Cali, la Avenida Calle 170, la Avenida Boyacá, la Avenida Calle 80 con la interconectividad de las redes complementaria en los barrios de la localidad para hacer viajes seguros desde zonas residenciales.

La planificación debe incluir criterios de sustentabilidad que tenga en cuenta a la población que hará uso de la cicloinfraestructura, así como a los habitantes de las áreas de las zonas de influencia para mitigar conflictos y promover la inclusión de todos los actores viales.

También implementar un sistema de seguimiento y reporte periódico del estado de la cicloinfraestructura, los servicios y actividades que se desarrollan alrededor de las zonas de influencia que permita priorizar el mantenimiento e intervención en el espacio público.

Servicios complementarios – Biciparqueaderos: Implementar biciparqueaderos seguros en las estaciones del Sistema de Transmilenio en la localidad para permitir a los biciusuarios acceder a mayores servicios e interconectividad con el sistema de transporte público de la ciudad. Se debe aumentar y establecer cupos para el estacionamiento de bicicletas en los equipamientos de servicios públicos y privados para los servicios que requieren los ciudadanos.

Mejor calidad de aire: Incluir en el Plan Ambiental Local (PAL) programas de seguimiento de calidad de aire en las zonas de cicloinfraestructura de la localidad de Suba para conocer el impacto de los contaminantes atmosféricos en los biciusuarios a través de una batería de indicadores que permita tomar y adoptar acciones en pro de la mejora de la calidad de aire, como el aumento de zonas verdes, control de gases al parque automotor, socialización de actividades de prevención y autocuidado de los biciusuarios y dotación de elementos de protección respiratorios para los ciclistas.

3.3.3. La bicicleta también es política pública

Integralidad institucional: Trabajar en la integración de las acciones que se realizan desde las distintas instituciones distritales y locales para sumar esfuerzos que permitan identificar y fortalecer las iniciativas propuestas en aras de garantizar también una mayor sostenibilidad en el tiempo. Se deben desarrollar procesos de construcción y análisis de datos e información para la toma de decisiones desde un escenario que permita cualificar y cuantificar lo que está sucediendo en la localidad de Suba, un proceso que también necesita identificar las acciones que realizan organizaciones y colectivos ciudadanos, ciclistas y el sector privado para fortalecer la voz y el voto en la toma de decisiones de lo público en la localidad.

Se recomienda crear campañas de comunicación y difusión que permitan a la ciudadanía conocer los avances que se realizan desde las diferentes instituciones distritales y locales en materia de promoción y fortalecimiento del uso de la bicicleta.

Caracterización de la localidad: Suba es una localidad diversa que cuenta con diferentes características sociales, económicas, culturales, geográficas, demográficas entre otras. Por esta razón, se hace necesario crear un estudio que permita entender cómo se puede implementar la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 teniendo en cuenta que Suba es una localidad con todos los estratos socioeconómicos, ubicada en la periferia de la ciudad al noroccidente de Bogotá y atravesada por una cadena montañosa que enfrenta a los ciclistas a fuertes subidas y bajadas. Esta caracterización no sólo se recomienda para la localidad de Suba sino para cada una de Bogotá.

Sistema de Bicicletas Públicas: en la localidad de Suba este sistema puede ser una opción para la Intermodalidad entre otros medios de transporte público como Transmilenio, SITP y medios particulares que pueden beneficiar en gran medida a los habitantes que tienen que hacer escalas entre medios de transporte u optan por transportes no regulados o ilegales. Su uso puede servir de prueba para las personas que aún no se deciden por la bicicleta como un medio de transporte o que sus desplazamientos son esporádicos. Asimismo, las bicicletas compartidas son una oportunidad para promover los recorridos por la localidad para sus habitantes y también desde una visión enfocada a la promoción del turismo en el territorio.

3.3.4. Fortalecimiento de la economía de la bicicleta

Caracterización fiscal y financiera de la bicicleta: identificar el impacto real del uso de la bicicleta en la economía de los habitantes que la usan como medio de transporte, asimismo de los oferentes de bienes y servicios de la localidad a través de la generación de datos y el análisis de información en materia de las características que tienen y su evolución a lo largo del tiempo. Para los oferentes de bienes y servicios es importante identificar las características de sus actividades económicas teniendo en cuenta que una parte de estas iniciativas son unipersonales o informales.

A nivel nacional, se recomienda realizar una actualización y creación detallada de las actividades económicas que tiene registrada la DIAN ya que en el caso de la economía de la

bicicleta los códigos CIIU son generales y en ocasiones no describen la actividad que se realiza en la práctica. Un factor tributario que limita conocer el verdadero impacto de la economía de la bicicleta en el país.

Asignación presupuestal local en materia de movilidad: teniendo en cuenta la baja asignación presupuestal que tiene la localidad de Suba en materia de movilidad, se hace pertinente que, desde las autoridades locales, así como desde las entidades distritales, se trabaje en aumentar la asignación y ejecución en temas de movilidad que tiene el presupuesto general local anual. Buscando que los programas y proyectos formulados estén alineados con las dimensiones de la sostenibilidad desde propuestas de infraestructura, formación, fortalecimiento del sector, caracterización y demás. Lo anterior teniendo en cuenta que la actual administración local en materia de movilidad solo ha formulado el desarrollo y mantenimiento de infraestructura vial.

Fortalecimiento de los oferentes de bienes y servicios de la bicicleta: creación de programas y proyectos que permitan fortalecer las habilidades y competencias de las personas y organizaciones que ofrecen bienes y servicios paras el uso de las bicicletas con el objetivo de apoyar su formalización, crecimiento y competitividad en un sector que tiene potencial desde el ciclismo recreativo, deportivo y urbano con iniciativas emergentes que han surgido de las necesidades, pasiones y oportunidades que genera el uso de la bicicleta**.**

Tabla 43. Síntesis de recomendaciones para mejorar el uso de la bicicleta y su aporte a la movilidad sostenible en la localidad de Suba 2022 - 2039

Recomendaciones para la localidad	Problemáticas en la localidad	Política Pública de la Bicicleta	Correspondencia
Dimensión Socio - Cultural			
La bicicleta en la educación: Inclusión en los proyectos educativos institucionales la cultura de la bicicleta.	Deficiencias en la inclusión de la cultura de la bicicleta en el ámbito educativo.	Implementación y ampliación del Programa ACB, más viajes en bicicleta para los niños. Transformación cultural para promover el uso de la bicicleta.	Media
Bicicletas seguras: Implementación de estrategias contempladas en la política pública, participación ciudadana, trazado de rutas seguras, caracterización de	Afectación del uso de la bicicleta debido a los hurtos.	Creación de un registro de bicicletas. Identificación de los puntos donde más se	Alta

Recomendaciones para la localidad	Problemáticas en la localidad	Política Pública de la Bicicleta	Correspondencia
zonas inseguras, canales de comunicación entre biciusuarios.		presenten delitos que afecten a los ciclistas. Articular estrategias para reducir el hurto y comercialización de bicicletas robadas.	
Registro de bicicletas: Creación de un sistema de registro de bicicletas igual al de vehículos automotores regulado por el Ministerio de Transporte y su respectivo ente territorial, de tal forma, que se ejerce más control en la compra y venta de las bicicletas.	Afectación del uso de la bicicleta debido a los hurtos.		
Formación permanente: Capacitación dirigida a toda la ciudadanía en la cultura de la bicicleta, extendiendo estos programas a las calles. Inclusión de este conocimiento en los cursos de conducción vehicular.	Desincentivación del uso de la bicicleta a causa de la siniestralidad.	Actualización de los lineamientos de seguridad vial para los ciclistas. Estrategias de sensibilización para los ciclistas y los demás actores viales.	Media
Conocimiento de la norma: Cumplimiento de la normatividad referente al uso de la bicicleta en beneficio de la seguridad de todos.			
Elementos de protección: Inclusión dentro de la norma el uso de elementos de protección.			
Dimensión Eco - Ambiental			
Cicloinfraestructura: Planificación vial con inclusión prioritaria de cicloinfraestructura con enfoque hacia la conectividad de Cerros de Suba, La Conejera y UPZ Rincón y Tibabuyes, que tenga en cuenta la integralidad de redes viales desde las principales vías.	Inadecuada cicloinfraestructura.	Nuevos kilómetros de infraestructura, conservación de esta a través de mantenimiento y señalización.	Alta
Servicios complementarios - Biciparqueaderos: Implementación de biciparqueaderos seguros en Transmilenio y aumentar los cupos para el estacionamiento de bicicletas en diferentes puntos.	Escasos servicios complementarios.	Aumento en ciclo parqueaderos públicos y de calidad.	Alta
Calidad de aire para biciusuarios: Inclusión en el PAL programas de seguimiento de calidad de aire, especialmente en las zonas de infraestructura que permite el diseño e implementación de estrategias que mitiguen esta problemática.	Contaminación atmosférica.	Acciones de prevención para ciclistas en relación con el riesgo ambiental y cuidado de la salud.	Media
Dimensión Político - Ideológica			
Integralidad institucional: Integración de las instituciones distritales y locales para sumar esfuerzos permitiendo la implementación de propuestas y se sostengan en el tiempo. Procesos de construcción y análisis de datos que permitan identificar diversas situaciones en la localidad. Fortalecimiento de canales de comunicación con colectivos ciudadanos y biciusuarios.	Falta de articulación entre instituciones públicas y alianzas con sectores privados.	N/A	Nula

Recomendaciones para la localidad	Problemáticas en la localidad	Política Pública de la Bicicleta	Correspondencia
Creación de campañas de comunicación para que la comunidad conozca los avances en materia de bicicleta.			
Caracterización de la localidad: Estudio que permita entender cómo se puede implementar la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 teniendo en cuenta que Suba es una localidad diversa.	Escasa caracterización del tema de la bicicleta en la localidad.		Nula
Sistema de bicicletas públicas: Este sistema puede ser una opción para la intermodalidad entre otros medios de transporte público como Transmilenio, SITP y medios particulares que pueden beneficiar en gran medida a los habitantes que tienen que hacer escalas entre medios de transporte.	Sistema público de bicicletas no implementado.	Implementación del sistema de Bicicletas Públicas (compartidas) para la ciudad.	Media
Técnico - Económica			
Caracterización fiscal y financiera de la bicicleta: Identificación del impacto real del uso de la bicicleta en la economía de los habitantes. Actualización y creación de actividades económicas que tiene registrada la DIAN.	Informalidad y falta de caracterización de la economía de la bicicleta.	N/A	Nula
Fortalecer la asignación presupuestal local en materia de movilidad: Aumentar en la asignación y ejecución en temas de movilidad que tiene el presupuesto general local anual.	Baja asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en la localidad de Suba.		Nula

4. CONCLUSIONES

La identificación de las problemáticas de la localidad de Suba respecto al uso de la bicicleta permitió evidenciar las limitantes que tiene este medio para ser escogido como una alternativa de transporte, con este estudio se pudo determinar que las causas por las cuales los habitantes no optan por este medio de transporte estarían influenciadas por falta de seguridad, infraestructura, cultura ciudadana y el desconocimiento de la normatividad vigente.

La inseguridad es uno de los motivos que más influye al momento de escoger a la bicicleta como medio de transporte, los hurtos y otros delitos cometidos desincentivan y generan desconfianza en las personas. Aunque desde la administración distrital han aunado esfuerzos para reducir esta situación, es una problemática ciudadana que necesita mayor participación de la ciudadanía y la intervención de los gobiernos locales y distritales.

Encontramos cómo el uso de la bicicleta puede tener un impacto en la calidad de vida de la población desde la reducción de la huella de carbono, un mejor aprovechamiento del espacio público, la disminución de tiempos en desplazamiento, el crecimiento de la economía de bienes y servicios de la bicicleta y la prevención de la salud con hábitos y estilos de vida saludables. Para el correcto desarrollo de la Política Pública de la Bicicleta es fundamentar el desarrollo cicloinfraestructura acorde con las condiciones que se presentan en cada una de las localidades, con una perspectiva de sustentabilidad como un proceso integral de planificación del desarrollo orientada a contribuir en la movilidad y formar parte de las herramientas que aportan a la conservación del medio ambiente y el bienestar en la sociedad. Es importante tener en cuenta los diferentes factores que se desarrollan en torno a la cicloinfraestructura como los sistemas complementarios y el monitoreo de las emisiones de GEI.

El ejercicio realizado permite entender la importancia de construir una visión desde las dimensiones de la sostenibilidad que se pueda materializar desde la integración de actores institucionales, ciclistas, organizaciones comunitarias y privadas y la ciudadanía en general.

La formulación de política pública requiere la participación e interacción de diferentes actores y escenarios para garantizar un cambio que pueda atender la problemática identificada a través del tiempo con una metas e instrumentos claros. A continuación, se concluyen elementos para tener en cuenta desde las cuatro dimensiones de la sostenibilidad en el desarrollo de la Política Pública de la Bicicleta en Bogotá y la localidad de Suba.

Entender que la cultura del uso de la bicicleta tiene un impacto en la forma tradicional y contemporánea sobre la movilidad y sus actores, que también propone cambiar los imaginarios colectivos frente al bienestar, el desarrollo y la calidad de vida. Lo anterior no es porque el uso de la bicicleta sea un tema nuevo, nuestra historia como país también está vinculada con el ciclismo.

Tradicionalmente los colombianos hemos tenido una relación con las bicicletas que tuvo un auge en los años 80 con una era de colombianos que representaron, compitieron a nivel internacional y han sentado las bases para el ciclismo actual con múltiples ciclistas profesionales que representan al país en distintas disciplinas. Una inspiración y oportunidad para las nuevas generaciones que ven en la bicicleta una forma de llevar la vida.

Asimismo, su desarrollo no obedece sólo al campo recreo deportivo, con sucesos como la formulación de políticas públicas para la bicicleta también se busca fortalecer lo que se conoce como ciclismo urbano, es decir que las personas utilicen la bicicleta como un medio de transporte para las zonas urbanas como la ciudad, un proceso que va tomando fuerza en la agenda pública de las ciudades y la movilidad a nivel mundial. En estos escenarios un tema relevante serán los procesos de formación para aprender sobre la bicicleta, su normativa, infraestructura y las posibilidades y oportunidades que trae. Sin ignorar que se necesita trabajar por la cultura ciudadana desde las responsabilidades que tienen los actores de la movilidad en el espacio público.

La integralidad institucional será un pilar para entender la forma en como desde la agenda pública se está trabajando por implementar la bicicleta como un medio de transporte sostenible. Asimismo, este ejercicio se debe articular con la ciudadanía y las organizaciones sociales para que los objetivos planteados lleguen hasta las comunidades, es decir a los barrios y las localidades de Bogotá. Entendiendo que cada localidad y sus barrios tienen características especiales en las que se ubican sectores residenciales, comerciales y mixtos en un conflicto por el espacio físico. Conocer el impacto real de la bicicleta requiere también que las instituciones y organizaciones generen datos e información para su análisis en la toma de decisiones.

La reglamentación del uso de la bicicleta no debe ser un proceso coercitivo sobre las penalizaciones que existen por las infracciones definidas como un ejercicio que traslada la responsabilidad a cada actor de la movilidad. El éxito de implementar la bicicleta como un medio de transporte seguro obedece a crear responsabilidades compartidas con los demás actores y con los gobiernos, quienes también necesitan trabajar en la creación de condiciones seguras para la

movilidad, la recreación y el deporte a través de espacios adecuados a las necesidades como lo ha sido la infraestructura exclusiva de uso ciclista que ha tenido gran acogida en los últimos años y puede mitigar conflictos y accidentes. No sólo se trata de definir qué se puede hacer, sino también crear incentivos y beneficios para su uso.

Desde el sector privado existe el reto sobre cómo se puede generar un escenario favorable en la economía de la bicicleta para trabajar por la formalización de este sector teniendo en cuenta su potencial, y que actualmente gran parte se maneja desde la informalidad y con negocios unipersonales y emergentes. El potencial que tiene la economía de la bicicleta radica en algunos elementos como el aumento en el número de viajes en bicicleta, la movilidad unipersonal y con distancia por el COVID 19, los hábitos y estilos de vida saludable, los problemas de movilidad de las ciudades como el tráfico, la sostenibilidad entre todos.

Desde el sector público es necesario hacer una caracterización de la economía de la bicicleta porque en la actualidad carecen datos que permitan medir el verdadero impacto del sector en términos fiscales y financieros.

Se puede interpretar que el uso de la bicicleta ha crecido de manera orgánica entre los ciudadanos y las organizaciones civiles, así como a través de programas y normativas del sector público. A través de las iniciativas mencionadas anteriormente, y con hitos como la Política Pública de la Bicicleta, se crecerá e impulsará aún más su uso con mayores garantías e incentivos. Lo anterior no ha sucedido por arte de magia o solo porque se esté creando una tendencia hacia la bicicleta, han sido los mismos ciclistas y las organizaciones ciudadanas quienes han puesto estos temas en la agenda pública a través de movilizaciones, denuncias, representaciones, escenarios de participación y demás para captar la atención de los tomadores de decisiones en la formulación de política pública.

La integralidad de las instituciones distritales y locales será fundamental para el desarrollo e implementación de la Política Pública de la bicicleta, porque todos los temas que se quieren abordar no sólo deben plasmarse a través de los objetivos y sus instrumentos, sino también con el actuar cotidiano de las entidades públicas involucradas. Las recomendaciones para el uso de la bicicleta como un medio de transporte sostenible deberán ser integrales, transversales y sostenibles en el tiempo entendiendo que cada propuesta se puede vincular e interactuar a través de las cuatro dimensiones de la sostenibilidad.

La implementación de la Política Pública de la bicicleta en Bogotá requiere entender las características y diferencias de cada localidad, así como las dinámicas de los habitantes desde un desarrollo acorde a las necesidades y oportunidades de manera que sea sostenible. Lo anterior con el objetivo de generar instrumentos y acciones que integren factores culturales, sociales, geográficos, ambientales, institucionales y económicos para mejorar la calidad de vida de los habitantes y mitigar deterioro de estructura ecológica principal.

Para finalizar, es importante resaltar que la relación de este trabajo con la especialización se aborda dentro de los factores fundamentales que hacen parte de un proceso para el desarrollo local en la localidad de Suba a través del pensar cómo la movilidad y el acceso a los sistemas de transporte influyen en la calidad de vida de los habitantes y su implementación no debe generar marginalidad y desigualdades para la ciudadanía. Pensar una movilidad sostenible a través del uso de la bicicleta puede beneficiar la población desde un medio de transporte asequible y de bajo costo en comparación con otros, lo que aporta a fortalecer la movilidad, la economía, y la salud, el aprovechamiento del espacio público y la protección al ambiente. Generando mayor bienestar social, cultural, ambiental, político y económico para la ciudadanía como los protagonistas y productores de los cambios que quieren para sus territorios.

5. BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Bogotá. (2006). Decreto 319 de 2006. Obtenido de https://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/marco-legal/normatividad/decreto-319-2006

Alcaldía de Bogotá. (2020). "En siete meses duplicamos el número de viajes en bicicleta en Bogotá": Alcaldesa. Obtenido de https://bogota.gov.co/mi-ciudad/numero-de-viajes-en-bicicleta-en-bogota-se-duplico-en-siete-meses

Alcaldía de Bogotá. (2021). Publicados los prepliegos de licitación del Sistema de Bicicletas Compartidas. Obtenido de https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/prepliegos-licitacion-sistema-de-bicicletas-compartidas-en-bogota

Alcaldía Local de Suba. (2013). Historia de la Localidad. Obtenido de http://www.suba.gov.co/mi-localidad/conociendo-mi-localidad/historia.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011). Decreto 657 de 2011 "Por el cual se adopta la Política Pública Distrital de Convivencia y Seguridad Ciudadana". Obtenido de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45167

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017). Decreto 813 de 2017 "Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026". Obtenido de https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Decreto%20Distrital%20813%20de%202017.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). Encuesta de percepción de riesgo vial en la ciudad de Bogotá 2019. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/03-03-2021/riesgo-vial-en-bogota-2019.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2021). Documento CONPES D.C. Nº 15 Política Pública de la Bicicleta 2021-2039. Obtenido de http://www.sdp.gov.co/content/politica-publica-de-la-bicicleta-2021-2039.

American Psychological Association. (2017). Normas APA. Obtenido de normasapa.net:

https://normasapa.net/triangulacion-definiciones-tipos/

American Psychological Association. (2017). Normas APA. Obtenido de normasapa.net:

https://normasapa.net/triangulacion-definiciones-tipos/

Ashhad, T., Cabrera, F., & Roa, O. (2020). Análisis del congestionamiento vehicular para el mejoramiento de la vía principal en Guayaquil-Ecuador. Obtenido de https://www.redalyc.org/journal/5703/570363740001/html/.

Banco Mundial. (septiembre de 2014). Banco Mundial. Obtenido de www.bancomundial.org: https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2014/09/03/latinoamerica-menos-desigualdad-se-reduce-el-crimen

BID. (2015). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta. Obtenido de https://publications.iadb.org/es/ciclo-inclusion-en-america-latina-y-el-caribe-guia-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta

BID. (2017). Cómo impulsar el ciclismo urbano: Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe. Obtenido de https://publications.iadb.org/es/como-impulsar-el-ciclismo-urbano-recomendaciones-para-las-instituciones-de-america-latina-y-el

Bisquerra, R. (2009). Metodología de la investigación educativa. Barcelona: La Muralla.

Bravo, P. (2015). Biciosos. Bogotá: Random House.

Bustos, G. (17 de 05 de 2018). Obtenido de http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/como-lograr-una-movilidad-sostenible

Caicedo, D., Córdoba, J., & Lara, L. (2015). Accidentalidad en Intersecciones. Obtenido de https://es.scribd.com/document/438925142/Articulo-cientifico-pdf

Cámara de Comercio de Bogotá. (2009). Movilidad en bicicleta en Bogotá. Obtenido de https://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/2802

Cámara de Comercio de Bogotá. (2020). Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá 2020. Obtenido de https://www.ccb.org.co/Sala-de-prensa/Noticias-CCB/2021/Febrero/Conozca-los-resultados-de-la-Encuesta-de-Percepcion-y-Victimizacion-de-Bogota-2020

Cámara de Comercio de Bogotá. (2020). Perfil de las localidades de Bogotá 2020. Obtenido de https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/25980/23%2010%202020%20Perfil%20de%20las%20localidades%20de%20Bogotá%20VF.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Caracol Noticias. (2017). Bicicletas adquiridas para usuarios de carrera séptima se están pudriendo en una bodega. Obtenido de https://noticias.caracoltv.com/bogota/bicicletas-adquiridas-en-2014-para-usuarios-de-carrera-septima-se-estan-pudriendo-en-una-bodega

Catorce. (2020). Las ciudades del mundo donde más se usa la bicicleta. Obtenido de https://www.catorce6.com/actualidad-ambiental/habitat/18950-las-ciudades-del-mundo-donde-mas-se-usa-la-bicicleta.

Cisterna, F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa. Theoria, 61 - 71.

Concejo de Bogotá. (2003). Acuerdo 79 de 2003. Obtenido de https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/13693/Acuerdo%2079%20de%202003.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Congreso de Colombia. (2016). Ley 1811 de 2016 "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito". Obtenido de http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30027024

Contraloría de Bogotá D.C. (2016). Pronunciamiento Contrato Bicicletas. Obtenido de http://www.contraloriabogota.gov.co/sites/default/files/Contenido/Informes/Pronunciamientos/2016/08.%20Pronunciamiento%20Contrato%20Bicicletas.pdf

Copenhagenize. (2019). The most bicycle-friendly cities of 2019. Obtenido de https://copenhagenizeindex.eu/

Coya. (2019). Global Bicycle Cities Index 2019. Obtenido de https://www.coya.com/bike/index-2019.

DANE. (s.f.). Estratificación socioeconómica para servicios públicos domiciliarios. Obtenido de https://www.dane.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/servicios-informacion/estratificacion-socioeconomica#normatividad

Eco-Counter. (2019). 2019 Worldwide Cycling Index. Obtenido de https://www.eco-counter.com/2019-worldwide-cycling-index/

El Espectador. (2021). El plan para evitar más tropiezos con el sistema de bicis compartidas. Obtenido de https://www.elespectador.com/bogota/el-plan-para-evitar-mas-tropiezos-con-el-sistema-de-bicis-compartidas-article/

El Espectador. (2021). Matt Rendell: el ciclismo colombiano es nuestra resistencia cultural. Obtenido de https://www.elespectador.com/deportes/ciclismo/matt-rendell-el-ciclismo-colombiano-es-nuestra-resistencia-cultural/

Es MTB. (2021). ¿Por qué sube el precio de las bicicletas? Y su perspectiva de evolución. Obtenido de https://esmtb.com/sube-precio-bicicletas/

Garzón, L. (2017). ¿El desarrollo local desde y para quién? Análisis de la formulación e implementación de proyectos estatales en comunidades indígenas amazónicas. Leticia, Colombia.

Goetz, & LeCompte. (1990). Etnografía y diseño cualitativo en investigación educativa. Madrid: Morata.

Gómez, A. (2021). Diagnóstico para la Política Pública de la Bicicleta. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad.

Hernández, M. (2020). Seguridad vial de los ciclistas urbanos. Diagnóstico de la siniestralidad vial de la localidad de Bosa. Bogotá: Universidad del Rosario.

Hernández, R. (2018). Metodología de la investigación. Ciudad de México: McGraw Hill.

Hernández-Sampieri, F. &. (2014). Metodología de la Investigación. México: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

Hernández, R. (2018). Metodología de la investigación. Ciudad de México: McGraw Hill.

IDEAM. (2014). Emisiones por fuentes móviles. Obtenido de http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/emisiones-por-fuentes-moviles.

Ideca. (2017). Infraestructura integrada de datos espaciales para el distrito capital. Obtenido de https://www.ideca.gov.co/sites/default/files/2019-05/CatalogoObjetosMRV6.0.pdf

Infobae. (2021). Infobae. Obtenido de www.infobae.com: https://www.infobae.com/america/colombia/2021/08/30/los-barrios-donde-mas-roban-bicicletas-en-bogota/

Instituto de Desarrollo Urbano. (2020). Extensión de Ciclorrutas por elemento. Obtenido de https://calidad.idu.gov.co/page/cicloruta.

Jiménez, L. (2011). Transporte y movilidad, claves para la sostenibilidad. Obtenido de https://fgcsic.es/lychnos/es_es/articulos/transporte_movilidad_claves_para_la_sostenibilidad

Kvale, S. (2011). Las entrevistas en investigación cualitativa. Madrid: Morata.

Leff, E. (2012). Discursos sustentables. Obtenido de https://journals.openedition.org/polis/1702

Lozano, C. (2019). Uso de la bicicleta como transporte sustentable a los jóvenes del Liceo Cultural las Américas. Obtenido de https://1library.co/document/y964l7dy-uso-bicicleta-transporte-sustentable-jovenes-liceo-cultural-americas.html

Ministerio de Agricultura. (2018). La contaminación vehicular genera sobrecostos para la salud. Obtenido de https://www.agronet.gov.co/Noticias/Paginas/Contaminación-vehicular-genera-sobrecostos-para-la-salud.aspx

Ministerio de Defensa. (2016). Policía Nacional de Colombia. Obtenido de www.policia.gov.co: https://www.policia.gov.co/file/46589/download?token=r3Xch3wS

Naciones Unidas. (1987). Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Obtenido de http://www.ecominga.uqam.ca/PDF/BIBLIOGRAPHIE/GUIDE_LECTURE_1/CMMAD-Informe-Comision-Brundtland-sobre-Medio-Ambiente-Desarrollo.pdf

Naciones Unidas. (2016). Naciones Unidas. Obtenido de https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/

Noticias Capital. (2020). Conexión Capital. Obtenido de conexioncapital.co: https://conexioncapital.co/preocupa-el-hurto-de-bicicletas-en-la-localidad-de-suba/

Observatorio de Desarrollo Económico de la Alcaldía de Bogotá. (2019). Infografía Localidad de Suba. Obtenido de https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articles/boletin_suba.pdf

Observatorio de Salud de Bogotá. (2021). Datos de Salud, enfermedades crónicas. Obtenido de https://saludata.saludcapital.gov.co/osb/index.php/datos-de-salud/enfermedades-cronicas/respiratorias/

Oróstegui, O. (2018). Bogotá cómo vamos Seguridad para los biciusuarios. Obtenido de https://bogotacomovamos.org/seguridad-para-los-biciusuarios

Pedraza, M., & Cerinza, S. (2018). Evaluación de condiciones tecnológicas legales y operativas para el diseño de un modelo de registro y ubicación de bicicletas para disminuir el robo en la ciudad de Bogotá. Bogotá: Universidad de la Sabana.

Pérez, M., & Rodríguez, M. (2021). Observatorio de Desarrollo Económico. Obtenido de observatorio.desarrolloeconomico.gov.co: https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/dinamica-empresarial/el-negocio-de-la-bici-en-bogota-su-productividad-y-potencial-crecimiento#:~:text=En%20abril%20de%202020%20se,Distrital%20de%20Movilidad%20de%202020.

Personería de Bogotá. (2018). Personería de Bogotá. Obtenido de www.personeriabogota.gov.co: https://www.personeriabogota.gov.co/sala-de-prensa/notas-de-prensa/item/470-alarmante-situacion-de-inseguridad-en-bogota

Portafolio. (2018). El 68% de los viajes que se hacen en 'bici' en Bogotá son por trabajo. Obtenido de https://www.portafolio.co/economia/el-68-de-los-viajes-que-se-hacen-en-bici-en-bogota-son-por-trabajo-518622

Portafolio. (2019). Portafolio. Obtenido de www.portafolio.co: https://www.portafolio.co/economia/bogota-y-su-batalla-contra-el-hurto-de-bicicletas-528777

Prieto, G., García, J., & Garnica, R. (2019). Análisis de la siniestralidad de tránsito en bicicleta en Bogotá, Colombia, 2015 - 2016. Economía & Región, 117-146.

Quiles, O. (2005). Teoría y práctica del análisis de datos cualitativos. Sociotam, 133 - 154.

Ramírez, N. (2020). El carro colombiano. Obtenido de www.elcarrocolombiano.com: https://www.elcarrocolombiano.com/dos-ruedas/bogota-es-la-capital-mas-peligrosa-para-los-ciclistas-segun-un-diario-ingles/

Rendón, J. (2009). Industrialización y dinámicas espaciales en Bogotá: las urgencias de la gestión territorial. Obtenido de https://revistas.udem.edu.co/index.php/economico/article/view/285.

Secretaría de Ambiente. (2021). Red de Monitoreo de Calidad de Aire de Bogotá. Obtenido de http://rmcab.ambientebogota.gov.co/home/text/1512

Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. (2017). Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. Obtenido de www.culturarecreacionydeporte.gov.co: http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/informe-especial-bicicleta-como-vamos-2017.pdf

Secretaría de Movilidad. (2019). Universidades: aliadas estratégicas por una movilidad sostenible en Bogotá. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Noticia/universidades_aliadas_estrategicas_por_una_movilidad_sostenible_en_bogota

Secretaría Distrital de Ambiente. (2021). www.ambientebogota.gov.co. Obtenido de http://www.ambientebogota.gov.co/web/sda/historial-de-noticias/-/asset_publisher/1RkX/content/cicloparqueadero-de-la-secretaria-de-ambiente-recibe-de-movilidad-el-sello-calidad-de-oro

Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). Datos abiertos Sensores conteo de bicicletas Bogotá D.C. Obtenido de https://data-movilidadbogota.opendata.arcgis.com/datasets/sensores-conteo-bicicleta-bogotá-d-c/explore?location=4.681428%2C-74.051798%2C11.79

Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). La Movilidad en Datos. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta_de_movilidad_2019

Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). Manual del Buen Ciclista tercera edición. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/05-10-2020/manual_del_buen_ciclista.pdf

Secretaría Distrital de Movilidad. (2021). Documento diagnóstico de la Política Pública de la Bicicleta. Obtenido de

http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documento_diganostico_poltica_pblica_de_la_bicicleta.pdf

Secretaría Distrital de Movilidad. (2021). Informe preliminar de rendición de cuentas local. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/04-10-2021/informe_preliminar_rdc_gestion_2020_localidad_suba.pdf.pdf

Secretaría Distrital de Movilidad. (2021). Red de cicloparqueaderos de Bogotá. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/cicloparqueaderos

Secretaría Distrital de Planeación (SDP). (2017). Encuesta Multipropósito 2017. Obtenido de http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/encuesta_multiproposito_2017_-_principales_resultados_bogota_region.pdf

Secretaría Distrital de Planeación. (2012). Propuesta metodológica para la priorización de la red de ciclorrutas y cicloparqueaderos. Obtenido de https://cittus.com/wp-content/uploads/2020/06/PROYECTO_AL_COLEGIO_EN_BICI.pdf

Secretaría Distrital de Planeación. (2017). Proyecciones de población por localidades para Bogotá 2016-2020. Obtenido de http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Bogot%E1%20Ciudad%20de%20Estad%EDsticas/2014/Bolet%EDn69.pdf

Secretaría Distrital de Planeación. (2020). Documento Diagnóstico Suba Plan de Ordenamiento Territorial. Obtenido de http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/11_suba_-_diagnostico_pot_2020.pdf

Sistema de Información Ambiental de Colombia. (2019). Emisiones. Obtenido de http://www.siac.gov.co/emisionesaire

Strauss, A., & Corbin, J. (2002). Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada. Medellín: Universidad de Antioquia.

Subred integrada de servicios de salud. (2018). Boletín trimestral de la línea de aire, ruido y radiación electromagnética de la localidad de Suba. Obtenido de https://www.subrednorte.gov.co/sites/default/files/Boletin_1_suba_enero_a_marzo_2018.pdf

Topographic map. (2021). Suba. Obtenido de https://es-co.topographic-map.com/maps/95cx/Suba/

Vargas, L. (13 de Marzo de 2020). EL TIEMPO. Obtenido de Escuela de Periodismo Multimedia EL TIEMPO: https://www.eltiempo.com/bogota/afectacion-de-la-contaminacion-del-aire-para-los-ciclistas-472238

Word Cycling Alliance. (2019). The World Cycling Alliance. Obtenido de https://www.worldcyclingalliance.org/who-we-are/about/

Word Cycling Alliance. (2019). www.nu.org.bo. Obtenido de http://www.nu.org.bo/wp-content/uploads/2016/04/Ciclismo-y-ODS.pdf

6. ANEXOS

Resultados entrevistos

Categorización apriorística

CATEGORIZACIÓN APRIORÍSTICA			
DIMENSIONES	**CATEGORÍAS**	**SUBCATEGORÍAS**	**PALABRAS CLAVES**
Socio - Cultural	Integración de la bicicleta a la educación	Programas de formación en la cultura de la bicicleta	Cultura Educación Formación Ética ciudadana
		Dotación de bicicletas	Programas Asignación presupuestal Contratación Planeación
		Incentivos uso de la bicicleta	Motivación Inclusión Beneficio Viabilidad
	Viajes en bicicleta	Usos de la bicicleta	Transporte Recreativo Deportivo Trabajo
		Tiempos en los recorridos	Movilidad Reducción en tiempos Calidad de vida Congestión vehicular
	Seguridad vial	Hurtos	Seguridad Integridad física y psicológica Programas de seguridad Iluminación

CATEGORIZACIÓN APRIORÍSTICA			
DIMENSIONES	**CATEGORÍAS**	**SUBCATEGORÍAS**	**PALABRAS CLAVES**
			Mantenimiento lugares inseguros
		Siniestralidad	Ética ciudadana Infraestructura Iluminación Congestión vehicular
Eco - Ambiental	Ciclo - Infraestructura	Ciclorruta y Bicicarriles	Estado de bicicarriles Kilómetros de bicicarriles Interconectividad Intermodalidad
	Condiciones geográficas	Relieve	Limitantes Movilidad intermodal Estado físico de la persona
		Precipitaciones	Limitantes Accidentabilidad Salud
		Servicios complementarios	Biciparqueaderos Seguridad Costos y exenciones Mantenimiento bicicletas
		Emisiones GEI y otros contaminantes	Salud Calidad del aire Enfermedades respiratorias Deterioro calidad de vida

CATEGORIZACIÓN APRIORÍSTICA			
DIMENSIONES	**CATEGORÍAS**	**SUBCATEGORÍAS**	**PALABRAS CLAVES**
Político - Ideológico	Reglamentación	Normatividad	Código nacional de tránsito Ética ciudadana Sanciones
		Incentivos gobierno distrital	Exenciones Descuentos Días compensatorios
	Sistema público de bicicletas	Programas fomento uso de bicicleta	Campañas de sensibilización Programas implementación bicicleta
		Intermodalidad	Alternativas de transporte Interconexión de ciclorrutas
	Política pública de la bicicleta	Conocimiento PP	Implementación PP
Técnico - Económico	Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Bogotá	Ejecución de obras y proyectos	Destinación de presupuesto Presupuesto acorde a la necesidad Transparencia Contratación Alianzas público - privadas
	Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Suba	Ejecución de obras y proyectos	Destinación de presupuesto Presupuesto acorde a la necesidad Transparencia Contratación

CATEGORIZACIÓN APRIORÍSTICA			
DIMENSIONES	**CATEGORÍAS**	**SUBCATEGORÍAS**	**PALABRAS CLAVES**
			Alianzas público - privadas

Codificación abierta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
Socio - Cultural	1. Integración de la bicicleta a la educación	¿Cuál es su percepción frente al uso de la bicicleta en los programas de educación como en colegios o universidades?	MJR	Yo siento que los currículos de educación de cualquier carrera en general no se están teniendo en cuenta el uso de la bicicleta, siento que las instituciones y las academias a veces tratan de generar el espacio para que los estudiantes que usan la bicicleta y las personas administrativas y docentes la usen, pero siento que todavía es algo que no esté consolidado dentro de los procesos de la academia.	Formación y currículo Uso de la bicicleta	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Uso de la bicicleta
			CAS	Se convirtió en una herramienta de uso diario, de trabajo y deportivo.	Uso de la bicicleta	Uso de la bicicleta
			AFO	Me parece que un 2% de estos programas llegan a la hora de la verdad a las universidades o a las instituciones ya que eso no lo promueven mucho.	Promoción en las universidades	Programas de formación en la cultura de la bicicleta
			NPR	Pues es muy chévere porque motivan a estudiantes a gente desde pequeña a que usen ese estilo de transporte en su vida cotidiana para que cumplan cualquier tipo de función que necesiten para que no hagan parte del consumo del automóvil, sistema público que aquí en Bogotá es una porquería entonces es muy chévere que desde temprana edad estén motivando al uso de la bicicleta tanto para uso como de transporte y pues también mejora el rendimiento físico de las personas los mantiene de buen humor entonces es un pro por todo lado.	Formación y currículo Uso de la bicicleta	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Uso de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			DAC	Es bueno para los niños y la gente de la universidad para llegar a las universidades y a los colegios más rápido.	Promoción en las universidades	Programas de formación en la cultura de la bicicleta
			JAG	Bueno yo creo que hay una hay una buena acogida por parte de los colegios y tal vez de las universidades hay una visualización más palpable es mucho más notorio ver por ejemplo la movilidad en bicicleta de los niños del colegio, los guías de la bicicleta entonces es posible, yo he visto a los niños en la localidad transportarse en bicicleta y ese tipo de cosas, sin embargo, creo que a pesar de tiene que haber un interés propio de la persona para consultar las cosas creo que falta un poco más de difusión independientemente que los programas se apliquen en los Colegios y universidades pues debería haber un poquito más de difusión e informarle a la comunidad que se está haciendo entonces por ejemplo uno ve a los niños que van con las bicicletas y al guía de la bicicleta que lo lleva al colegio pero pues estoy seguro que mucha gente no se entera, que es eso o cómo funciona entonces por ejemplo creo que frente a ese aspecto hace falta un poco más de difusión y publicidad y también que haya un voz a voz frente a ese tema. En las universidades está cambiando la perspectiva frente a la movilidad está habiendo unas alternativas en el uso de la bicicleta pero también creo que muchas universidades y a muchos centros educativos les falta un poco más de instalaciones para lo de la bicicleta es decir una parte de acceso mejor un lugar dónde guardar las bicicletas mejor a pesar de que ya se está dando y hay me refiero a que siguen habiendo más parqueaderos para carros qué para bicicletas entonces me parece que es un problema, sin embargo, me parece que hay una buena conciencia de los usuarios de los chicos de la universidad y del colegio son más conscientes que el uso de la bicicleta chévere de que funciona de que es mejor de que es más práctico.	Promoción colegio Promoción universidades Campañas, difusión y publicidad Biciparqueaderos colegios y universidades Uso de la bicicleta	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Uso de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CMC	Creo que se tiene que reforzar bastante, digamos en los colegios, desde mi punto de vista y en lo que he tenido la oportunidad de experimentar ha fallado muchísimo este tema, incluso el tema como general de transporte y más asociados al uso de la bicicleta, no se está teniendo en cuenta, no se ha hecho como los énfasis necesarios que deberían de hacerse, incluso también en las universidades, aunque universidades que tienen algún tipo de planes, no son suficientes, incluso hay muchos estudiantes que se empiezan a enterar que la universidad tienen esos planes hasta que se graduó o hasta que alguien les cuenta, porque de verdad no la promoción o la publicidad o las campañas que se hacen con no han sido lo suficientemente efectivas.	Promoción del uso de la bicicleta en el colegio Campañas, difusión y publicidad Promoción universidades	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Uso de la bicicleta
			CEB	Bueno, la bicicleta en espacios académicos en cuanto a transporte, sirve para llegar a un punto donde uno reside al lugar de aprendizaje, pues dependiendo de las distancias se utilizará y dependiendo pues el desarrollo urbano donde se esté. En el caso que tuve experiencia, pues mi Colegio era el Liceo Teilhard quedaba menos de 8 cuadras de la casa, entonces el recorrido en bicicleta era muy favorable y pues por la edad también tenía entre 12 y como entre los 12 a los 16 años, pues me gustaba el tema de poderse movilizar, aunque eran cortas distancias, era un tema favorable, entonces el espacio que se hizo también en cuanto a la movilidad, pues que se prestará porque hay un biciparqueadero dentro de la institución el cual permitía, pues, que no solo una, sino varias personas, pudiéramos llevar la bicicleta. Ya el tema Universidad, pues la experiencia ha sido mucho más favorable, pues porque mi Universidad también estoy en el Consejo académico de la Universidad, se desarrolló un tema de biciparqueaderos para fomentar el uso de la bicicleta en la institución, en ese caso, pues ya eran una ruta de 7,8 km, entonces era muy bacano, pues un bus que me demoraba una hora y media, a tener una bicicleta que demoraba entre media hora o veinte minutos, el recorrido, pues, también el tiempo era más o menos de cuarenta minutos por el tiempo de llegar parquear la bicicleta y secarme, y bueno, si uno llegaba mojado o con sudor, llegar limpio a clase, pero realmente me parece favorable por estilo de vida, calidad en el transporte y bienestar de la salud. Entonces la movilidad académicamente debería ser un poco más	Promoción del uso de la bicicleta en el colegio Promoción del uso de la bicicleta en las Universidades Biciparqueaderos colegios y universidades Rapidez en los desplazamientos Estilo de vida Bienestar Uso de la bicicleta	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Uso de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				reforzadas en el tema de mecánica o conocer un poco las partes de la bicicleta para tener una mejor movilidad, ya que cuando se llega a presentar algún inconveniente en el transporte.		
			LAM	Son buenos programas, porque definitivamente, pues lo que aprendemos de niños cuando llegamos a adultos es más sencillo, que de pronto aprenderlo ya siendo adultos y teniendo otra información diferente. Entonces, si educamos a los niños en el uso correcto de la bicicleta, pues ellos van a ser los futuros actores viales, pero de una forma correcta se van a tener en cuenta cada una de los demás actores viales, y también puedes tener en cuenta su propia seguridad, entonces para mí es muy importante tener ese programa o esos programas de educación en los colegios, porque permiten eso, que tengamos mejores ciudadanos y actores viales en un futuro.	Formación y currículo	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Uso de la bicicleta
			MSB	Bueno, mi percepción yo la veo muy baja en cuanto a los colegios, aún falta que los colegios, especialmente los privados incentiven más el uso generando zonas de parqueo en estos colegios, porque hay lugares donde realmente no se puede poner una sola bicicleta. En las universidades, sí he visto más que están incentivando el uso de estas bicicletas generando parqueaderos para ellos descuentos en ciertas cosas por simplemente llegar de bicicleta y también espacio de esparcimiento para ellos, para los biciusuarios.	Promoción del uso de la bicicleta en el colegio Biciparqueaderos colegios y universidades Incentivos por uso de la bicicleta	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Uso de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			AM	Bueno, creo que en los colegios se ha ido implementando lentamente, tal vez más por programas Distritales, las universidades depende de la Universidad han tomado diversas iniciativas también para implementar y fomentar el uso de la bicicleta, digamos en el caso de las universidades en las que yo trabajo, que es la Universidad EAN, ellos ahorita están bajo la dirección de Brigitte Baptiste, entonces pues digamos que tienen un enfoque muy ambiental y en dentro de estos enfoques están promoviendo y están contratando empresas en donde digamos tanto estudiantes, docentes, administrativos pueden tomar bicicletas alquiladas, realmente no son alquiladas, son gratuitas y las puedes utilizar para movilizarse, para ir a la Universidad, conozco el programa. También conozco el programa que tiene la Universidad Distrital, ellos por ser parte del distrito, pues si tú te movilizarse en bicicleta, de hecho, hay un día de no carro, en donde puedes ingresar con bicicleta, pero no se permite el parqueo de carros, entonces pues creo que cada vez está implementando en más dentro de las instituciones el uso de la bicicleta, lo cual es supremamente importante, sin embargo, pues hay otras cosas que también deben tener en cuenta.	Promoción del uso de la bicicleta en el colegio Promoción del uso de la bicicleta en las Universidades	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Uso de la bicicleta
			JLS	Aquí siempre que salgo hacia mi trabajo, veo grupos de estudiantes con sus ciclas naranja, es lo que veo sobre los colegios, siempre se reúnen como 10 bicicletas en los niños y adelante va un guía y atrás otro guía, como acompañándolos en su recorrido para llegar a sus casas. Aquí nunca hacen campañas sobre uso de bicicletas aquí.	Promoción del uso de la bicicleta en el colegio Campañas, difusión y publicidad	Programas de formación en la cultura de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CAG	Bueno a raíz del trabajo que desempeñó la percepción claramente cambió me di cuenta que el uso de la bicicleta se está fortaleciendo en el tema de la educación. Pero sobre todo en el tema de los colegios pues claramente con el proyecto al colegio en bici. En temas educativos de universidades pues la verdad sé que hay como algunos colectivos que se reúnen para llegar a la universidad, pero estoy lejos de tener conocimiento alguno o pues como tener más información de eso, pero claramente se le está metiendo la ficha a la movilidad sostenible desde la infancia.	Promoción del uso de la bicicleta en el colegio Promoción del uso de la bicicleta en las Universidades	Programas de formación en la cultura de la bicicleta
			PFM	Creo que Bogotá tiene unos ejemplos interesantes cómo lo es al colegio en bici dónde ha beneficiado a miles de niños y niñas en colegios distritales en ese sentido creo que es útil es bueno para los niños que pertenecen a estos programas de los colegios también está el programa ciempiés dónde se hace algo muy parecido a lo del colegio en bici pero son caravanas peatonales y me parece interesante porque en esas dinámicas se les enseña a los niños no solo a montar en bici y a ser peatones, sino a interactuar también con los otros actores viales que son los conocimientos básicos, qué debe tener todo niño para desenvolverse de manera segura en la ciudad, sin embargo, esto no está presente en todos los colegios, pero sí en gran parte, es más común escuchar que un niño está en el colegio en bici o que un colegio tiene el programa sobretodo en las localidades priorizadas las localidades que son principalmente del corredor occidental de la ciudad y en los corredores planos de la ciudad Bogotá suba Fontibón Engativá algunas partes planas de Usaquén Kennedy, Mártires, entonces es interesante ver eso, entonces creo que los programas de bicicleta en los colegios en mi percepción es que se ha venido avanzando mucho en ese sentido en el sistema de los colegios. A nivel de universidades qué he podido percibir es que las carreras afines a los temas de planeación del territorio todo lo que es ingeniería civil administración pública arquitectura, cada vez se vincula más el tema de la bicicleta. Hoy lo siento totalmente interiorizado la inclusión del uso de la bicicleta en todos sus aspectos de planeación del territorio entonces siempre he tenido que acompañar varias tesis algunas exposiciones presentaciones en diferentes lugares con	Promoción del uso de la bicicleta en el colegio Promoción del uso de la bicicleta en las Universidades Formación y currículo	Programas de formación en la cultura de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				diferente interdisciplinariedad y cada vez es muy normal casi que obligatorio en todos los pensum cuando se habla de temas de ciudad incluir a la bicicleta y siempre en Bogotá y he tenido otras experiencias en otras ciudades de Colombia y la bicicleta está presente porque es un vehículo muy usado, hoy la bicicleta es hoy por ejemplo en Bogotá se usa más la bicicleta qué los taxis se usa aun así la gente no lo sepa Bogotá se utiliza más la bicicleta que las motos, lo que pasa es que como nosotros no hacemos ruido no ocupamos tanto espacio y demás pareciera que no somos tantos, pero los viajes que se realizan en la ciudad qué son cerca del 9% de los viajes que se realizan en la ciudad en bicicleta superan A nivel los 8% y los cinco o los cuatro qué se hacen en taxi y sumándole aplicaciones móviles como Uber y demás que son cerca del 1% superando los entonces teniendo en cuenta sus datos las universidades y los colegios las universidades en términos de estudiantes han incluido mucho la variable bicicleta para muchos de sus aspectos.		
			NSO	Pues siento que es muy baja, o sea pues muy bajo el tema de programas en tema de en los colegios y universidades siento que aún no está haciendo muy baja, aunque programas como el colegio en bici incentivan y promueven y ayudan pero pues por ejemplo en este caso solamente son los colegios público y cuántos colegios privados hay actualmente en Bogotá, son un montón creo que es muy muy baja el tema implementación, no sé en qué programa o plan modelo o estrategia de educación de los colegios se supone que deben impartir como temas como seguridad vial y todo este contexto pero tampoco se está implementando así como que yo diga Uff qué fuerte de los chicos están saliendo de esto no. Y en las universidades si hay un tema de investigación por parte de algunos estudiantes, pero le faltan igual a muchas universidades continuar implementando este tipo de estrategias, siento yo que no más el hecho que lo que hablábamos el tema de los PIMS lo están implementando muchas universidades, que son los programas integrales de movilidad sostenible, le falta mucho para apoyar en temas de bienestar institucional y ese tipo de cosas qué ayudarían. por ejemplo, en esas estrategias implementar sus temas súper fuertes de seguridad vial cultura, normatividad, porque no	Promoción del uso de la bicicleta en el colegio Promoción del uso de la bicicleta en las Universidades Formación y currículo	Programas de formación en la cultura de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				solamente es oye súbete a la bici y reclama un helado no, te subas en la bici pues te sientas súper seguro de andar sobre ella en la ciudad.		
	2. Viajes en bicicleta	¿Cómo ha sido su experiencia viajando en bicicleta por la localidad, de acuerdo con la infraestructura y las condiciones geográficas como las montañas, el clima y la ubicación?	MJR	Hay un contexto social que es bien interesante es que Suba es una localidad donde muchas personas salen a montar bicicleta y eso en cierta parte aunque la bicicleta es un medio de transporte individual ayuda dentro de todo como pues a no sentirse solo si no es algo que ocurre en masa, con respecto a las montañas siento igual que la persona que vive en la localidad se prepara para ello pero pues tener dos salidas con subida a veces suele ser complejo, el clima creo que no es algo tan problemático porque es casi el mismo clima en la ciudad como tal, aunque en las partes altas como la Conejera se suele sentir un poco más frío y la ubicación aunque muchas personas viven en la localidad la ubicación de Suba sobre todo sus entradas y salidas no son tan estratégicas y eso lleva incluso a que en algunos casos por parte de los biciusuarios se haga como ciertos trancones.	Uso de bicicleta Variaciones de la montaña Condiciones climáticas Ubicación geográfica	Relieve Precipitaciones Uso de la bicicleta deportivo
			CAS	En mi sector es muy buena, aunque la inseguridad afecta bastante al ciclista, pero de resto bien seguridad es el problema.	Seguridad	Seguridad Ciclo-ruta y bicicarriles
			AFO	Me parece que suba es un barrio o una localidad que brinda digamos como todo el plano la subida en los climas, pero lo único que me parece que le hace falta es tapar esa mano de huecos y un poco de seguridad ya que es muy baja.	Infraestructura Seguridad	Hurtos Estado de bicicarriles

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			NPR	Pues la montaña uno se acostumbra el clima pues por la lluvia uno siempre está acostumbrado el tema infraestructura es un poco complicado en suba porque la montaña nuevamente desde siempre, sin embargo, hay muy poca responsabilidad vial muy poca pedagogía alrededor del uso la bicicleta hay muy pocos espacios destinados para usar apropiadamente la bicicleta y si los hay son cogidos por las motos y bicitaxis entonces es una guerra entre bicitaxis, motos, biciusuarios peatones y ninguno respeta casi que nunca y también el ciclista no respeta muchas veces los semáforos personalmente a veces no los respeto entonces hace falta un poquito de pedagogía	Ética ciudadana	Programas de formación en la cultura de la bicicleta
			DAC	Regular, mucho tráfico, lomas, mucho espacio público ocupado, no dejan andar la gente se atraviesa.	Ética ciudadana	Programas de formación en la cultura de la bicicleta
			JAG	Como tú sabes yo practico ciclismo hace un buen tiempo, me gusta la montaña y creo que una de las cosas que me gusta vivir en la localidad de Suba es que te ofrece montaña. La localidad de suba prácticamente para ingresar sino ingresas por la avenida Ciudad de Cali qué es plano pues tienes que ingresar por la suba o por la 170 que es una montaña entonces a mí me encanta la geografía de Suba en el tema de la montaña y en el tema de la bicicleta, sin embargo, creo que es un poco contradictorio no me parece que las medidas que tomen para incrementar la movilidad de la bicicleta sean las mejores por ejemplo personalmente no estoy de acuerdo pues que en la Avenida Suba cierra en un carril de carros para la prioridad a las bicicletas, creo que es necesario pero me parece que en vez de ayudar eso es un obstáculo entonces creo que si hace falta un poco de adaptación en las vías para el espacio de la bicicleta sin afectar la movilidad porque volvemos a lo mismo Suba tiene una zona de entrada y de salida limitadas entonces obstaculizar las me parece más complicada, creo que no se hace cuánto está, pero pues tiene un sendero de ciclomontañismo también súper chévere que queda antes de salir a	Variaciones de la montaña Infraestructura Seguridad Uso de la bicicleta	Relieve Uso de la bicicleta Hurtos Siniestralidad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				Tuna Alta sin embargo considero que hace falta un poco de seguridad en el tema cuando se organiza las ciclovías cuando el domingo se abre espacio para la gente practique ciclomontañismo, claro que en Bogotá hay barrios peligrosos, barrios más que peligrosos tienen una población de escasos recursos y eso da fama de que sean peligrosos, yo he pasado por Tuna Alta en bicicleta y nunca me ha pasado nada, sin embargo, creo que debería haber más de seguridad en la medida en que uno dijera mira hay una rutas establecidas, yo puedo dar el paseo yo puedo hacer esto, y en últimas, no me va a pasar nada pero creo que también es un trabajo con la comunidad de decirle mire hay ciclistas, es una cuestión de deporte esto precisamente nos debe traer beneficios, y sumándole último, somos una localidad que estamos muy bien porque contamos con un baypark Bogotá a pesar de que es privado pues es un espacio que le permite a la gente venir a la localidad, conocer la localidad practicar el ciclomontañismo compartir con los amigos, sumarle a eso que también tenemos otro público que es el club de la montaña de la 170, donde la gente puede ir a entrenar gratis donde hay una pista de Downhill a pesar de que ha habido problemas con los vecinos y los temas de que pueden venir o no, pueden venir pues es un espacio que igual permite precisamente eso el uso de la bicicleta, el uso de una movilidad de la bicicleta diferente y creo que esas cosas incitan muchísimo y tienden a mejorar en vez que empeorar pienso soy positivo y las cosas se pueden hacer mejor van para mejor.		
			CMC	A mí me ha gustado mucho, pues si bien las vías están totalmente destrozadas, me han gustado mucho que varias de las vías de pronto algunas principales, algunas secundarias y terciarias, les han empezado a dar el espacio al uso de bicicletas, sin embargo, lo que veo es que es muy improvisado. A veces puede ser que como las separaciones que se tienen respecto a los vehículos, las separaciones de calle que se tienen con los vehículos no están totalmente limitada y solamente están delimitadas por unas lonchera, unas canecas; que a veces son muy amplias, a veces son muy cortas, entonces pues en muchas oportunidades o se usan bien, o se usan mal, igual también que ha ocurrido con eso, que pues otros actores viales como las motos han empezado a utilizarlas como si fueran	Infraestructura	Ciclorutas y bicicarriles

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				propiedad de ellos, y eso ha empezado a generar un poco de problemas y de peleas, porque se supone que ese espacio es único para las bicicletas y pues no para otro tipo de actores viales como estos.		
			CEB	Bueno, la movilidad en el caso de suba pues ha cambiado, o sea, digamos que hay unas reglas que sí y otras que no. En el espacio, de las nuevas ciclorrutas que se está construyendo, estoy totalmente en desacuerdo, porque son espacios que no están legalizados, formalizado y si los cogen las motos, incluso los carros cuando necesitan pasar rápido un trancón, cogen esos espacios que no están legalmente formalizados como espacio de movilidad para bicicletas, pero sí están generando es caos, a la hora de un accidente o algo. Entonces, pues respeto mucho la movilidad, pero también respeto mucho, que haya una cultura en cuanto a quienes utilizan los espacios públicos y la manera correcta de utilizarlos.	Infraestructura Ética ciudadana	Ciclorutas y bicicarriles Programas de formación en la cultura de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			LAM	Suba, tiene como su premio de montaña, le llamamos nosotros porque definitivamente, pues la mejor salida es la suba o las 170 en su defecto, pero definitivamente, es gente que se acostumbra eso como esas subidas y también pues por lo que Suba queda en la periferia de la ciudad, entonces las distancias a donde vayas a donde te desplaces fuera de suba, requieren un tiempo prudente. Sin embargo, pues la bicicleta si es la mejor opción porque no, te evitas el trancón, la suba realmente es una ruta muy pequeña, se congestiona un montón, para salir en otros vehículos, entonces la bicicleta la mejor opción, sin embargo, hemos visto durante la pandemia, pues se abrieron se colocaron unos separadores para abrir o habilitar en cierto modo un bici-carril, sin embargo, pues no se respetaba los motociclistas, incluso los conductores corrían los maletines, entonces pues como que vemos que no hay un espacio realmente designado para poder puedes usarlo, el único es la Avenida Ciudad de Cali, que se tiene pues ciclo infraestructura, sin embargo, pues es una ruta insegura, no es realmente como la mejor opción, no la usa cuando realmente debe usarla, pero no es de las mejores porque pues es muy insegura. Entonces, si falta, en la suba, que es la principal y pues camino hacia la 170, pues un camino específico para nosotros porque realmente lo que tenemos que usar son las vías de los vehículos y nos exponemos a temas de accidentes y tema que como ciclistas somos de los actores de los más vulnerables, si hace falta mejores condiciones en infraestructura.	Variaciones de la montaña Infraestructura Seguridad	Relieve Hurtos Ciclorutas y bicicarriles
			MSB	La experiencia si es un poco caótica, especialmente Suba, hay que atravesar la montaña, subir la montaña, bajar la montaña a pasar por el puente de la Boyacá que es muy peligroso en una hora pico donde los carros y las motos compiten bastante con uno y uno compite con ellos también, no hay una infraestructura muy bien acondicionada cuanto al espacio que nos generan los biciusuarios, en un tiempo se ubicaron maletines donde estaba segmentada un poco la vía para los ciclistas, pero ya eso se olvidó y les están quitando los que están corriendo, las motos se están atravesando por allí mismo. El tema de la montaña de suba es realmente difícil crear una estructura en esa zona, porque pues	Variaciones de la montaña Infraestructura	Relieve Ciclorutas y bicicarriles

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				mucho carro pasa por allí, cuando se hace congestión los carros se devuelven en contravía y no están respetado la poca señalización que hay, la percepción es de caos.		
			AM	Bueno, pues creo que suba a ido, pues tratando de implementar también el tema de los bici-carriles, sin embargo, creo que de alguna manera falta organización para la continuidad de estos mismos, aparte, porque los tramos a veces se interrumpen de un momento a otro, entonces a las personas ya no saben cómo para donde coger, o quedan metidas en pleno tráfico, se ha desarrollado un esfuerzo, aún falta, por ejemplo, incrementar que se vuelva realmente un bicicarril las avenida Suba, hay muchas personas que se movilizan en Suba en bicicleta, demasiadas, y en horas pico es bastante complejo el tema del tráfico y Las bicicletas, andar en bicicleta. Creo que el tema de que sea tan montañoso, es un tema de costumbre, al principio pues todos creo que cuando cogemos la bicicleta el gran coco inicia siendo las montañas de suba, pero pues con el tiempo igual uno se va acostumbrando, hay personas que igualmente lo suben a pie, que se baja de la bicicleta y lo sube, es como primer paso y ya luego lo vas logrado, digamos que no es no es una montaña tampoco tan alta, tampoco es imposible la localidad. Claramente el clima sí es fundamental en el que digamos meses tan lluviosos, como lo tenemos ahorita el mes de octubre, pues también le impacta el tema de la de la infraestructura, porque si no tenemos una infraestructura adecuada y es muy lluvioso, pues es muy peligroso, se vuelve muy peligroso andar en bicicleta porque los carros no te ven, porque igual no vemos los huecos cuando estaban inundadas las calles, entonces se ha avanzado. Bueno, yo llevo en suba, casi que toda la vida, yo llegué aquí de un año, entonces, he visto la transformación que ha tenido la localidad, más que todo Suba Pueblo, el barrio como tal, pues la localidad obviamente es muchísimo más amplia, pero pues sí se avanzado ha sido un avance creo que un poco lento a las necesidades que tiene la localidad, porque pues somos muchísimos más cada día y muchas personas se movilizan en la en la bicicleta y sobre todo en horas pico es un poco complejo la situación.	Variaciones de la montaña Infraestructura Condiciones climáticas Siniestralidad	Relieve Precipitaciones Ciclorutas y bicicarriles Siniestralidad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			JLS	Pues desde aquí desde mi casa, pues hay me demoro para salir a la ciclorruta un tramo de 5 a 6 cuadras, siempre hay mucho hueco, calles no pavimentadas, también hay mucha inseguridad sobre todo para salir a coger la ciclorruta y pues si tiene buenas ciclorrutas desde mi casa hasta mi trabajo, casi todo el recorrido, tengo ruta, más que todo, es como la salida del barrio hacia la ciclorruta	Infraestructura Seguridad	
			CAG	Bueno digamos que el tema de la infraestructura es complejo, pero aun así pues la avenida Ciudad de Cali tiene una ciclorruta a lado y lado qué no es la más óptima, pero está en condiciones transitables, ósea me parece una buena solución yo que frecuento esa ciclorruta veo muchísimo y soy usuario por ahí, muy poco por la calle, me parece que es una señal clara qué está funcionando la ciclorruta. Como infraestructura que falta sí claro que falta que la respeten los demás actores viales, sí claro, pero en cuanto a infraestructura yo creo que tenemos una salida por la avenida Ciudad de Cali pues adecuada pero ya pequeña de acuerdo a la cantidad de bicis que salen. El tema geográfico me parece que suba tiene una ventaja y es que si usted no tiene mucho tiempo y quiere entrenar montaña tiene toda la que quiera si no tiene tiempo y quieres ser algo así como como rapidito tiene toda la avenida Ciudad de Cali. Digamos que contamos con una muy buena geografía pues dependiendo del objetivo suyo como bis usuario o como ciclista y demás porque pues también hay salidas planas cómo lo es la Cali, salidas montañosas como lo de la Suba Calatrava, la Conejera y demás, pues digamos que hay opciones y pues el clima es Bogotá sale usted por la mañana está haciendo sol cierra los ojos y los vuelve a abrir y está lloviendo el clima es algo incierto.	Variaciones de la montaña Infraestructura Condiciones climáticas Ubicación geográfica	Ciclorrutas y bicicarriles Relieve Precipitaciones

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			MFP	Bueno creo que hay dos momentos cuando empecé a montar bicicleta no me separaba como de las ciclorrutas y las avenidas principales sobre todo la avenida Ciudad de Cali que es como la salida y entrada plana que tenemos en la localidad, pero con el uso constante de la bicicleta me di cuenta que hay muchas calles hay muchos parques muchos cuadras por las cuales puedo cortar camino e ir construyendo mejor mi conexión con toda la localidad entonces y también tengo mayores destrezas, entonces no me da miedo que hayan otros vehículos a mi alrededor, se darme mi lugar indicarme si voy a girar y demás mis destrezas han venido aumentando. Entonces mi experiencia viajando en bicicleta en la localidad después tiene dos variables la primera hasta antes que yo me moviera en bicicleta suba se me hacía un lugar muy lejano periférico, pero cuando empecé a movilizar en mi bicicleta, me di cuenta que Suba no están lejos del resto de las localidades y del resto de la ciudad, eso fue lo primero que la ciudad se hizo más pequeña y más manejable. Lo segundo, me di cuenta que moverse en bicicleta es menos vulnerable que ir de pasajero oír de peatón, porque siempre estoy en movimiento de pronto de peatón esperando un transporte público o demás, soy más vulnerable a situaciones adversas como un atraco como algo que no quisiera vivir sí, como que me agarró la lluvia y pues finalmente no pude hacer nada toca esperar el bus y el poder moverme en bicicleta me hace menos vulnerable ante las situaciones de inseguridad. Tercero moverme en bicicleta me hace más autónomo, entonces mi experiencia viajando en la localidad, número 1) qué las ciudades más compacta de lo que pensé, 2) qué me siento más seguro moviéndome en bicicleta que en otro medio, 3) soy más dueño de mi tiempo y demás, y las condiciones geográficas como montaña clima y ubicación creo que con el te la respondo porque puedo manejarlo es muy versátil es muy autónomo, es decir si está lloviendo pues espero sí estoy muy cansado pues me voy por la calle, y no por la Suba si hay mucho trancón me meto entre cuadras entonces creo que mi experiencia es que la bicicleta genera autonomía y acerca al territorio.	Habilidades y destrezas Variaciones de la montaña Seguridad Condiciones climáticas Ubicación geográfica	Relieve Precipitaciones Hurtos Uso de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			NSO	Pues a mí me encanta pedalear Suba, me parece que es muy amigable o en los espacios que yo recorro, en cuanto a la geografía te soy sincera casi que es nula el uso de la avenida Suba, no subo la avenida suba porque desde mi percepción la considero un espacio más inseguro que la avenida Ciudad de Cali y esto porque no hay tiendas, no, un bar que uno se encuentre en la avenida Suba, prefiero evitar esos espacios por ejemplo, en el caso de Calatrava que conecta la avenida Boyacá con el Rincón esa entrada me parece genial porque tiene mucho árbol pero pues también no hay nada para sentirse seguro, en cambio la avenida Ciudad de Cali de alguna forma hasta entrar por el rincón y por eso sectores que uno diría que son peligrosos, como entonces encontrarse con estos sitios típicos barriales generan mucha más seguridad que otros tipos de espacios y pues acá en la localidad yo siento que hay mucha oferta de cosas como los humedales las bibliotecas ese tipo de cosas permiten que uno se amañe mucho en la localidad, pero por ejemplo en el caso mío qué mi trabajo están territorial es muy lejos de todo, para ir al trabajo es mínimo 50 minutos y una hora de viaje en bicicleta para otra localidad, entonces tiene muchas cosas bonitas pero el tema de estar tan lejos, qué algunos servicios como por ejemplo culturales no estén a la mano pues a veces aburre un poquito pienso yo.	Seguridad Ubicación geográfica	Hurtos Relieve
	3. Seguridad vial	¿Cuál es su opinión frente a la Seguridad en bicicleta (robos y siniestros) en la localidad?	MJR	Desde mi opinión creo que el tema de la seguridad vial a veces sí es un problema que se debe atender en la localidad sobre todo por las noches siento que no hay una buena iluminación en las calles y pues tampoco se ven como policías y demás estando en la zona, entonces a veces siento que se hace un poco inseguro para los robos y también creo que algunos biciusuarios no suelen usar señalización o algo que los distinga en la noche y eso también suele ser difícil a veces para otros actores de la movilidad.	Iluminación Fuerza pública Robos Ética ciudadana	Ciclorruta y bicicarriles Programas de formación en la cultura de la bicicleta Hurtos

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CAS	Pésima porque ya nadie puede salir tranquilo ni en la mañana ni durante el día ni mucho menos en la noche porque tiene miedo que lo atraquen o lo maten por quitarle la bicicleta.	Robos	Hurtos
			AFO	Me parece que hace falta mucha cultura por parte de los conductores aún de que respeten los espacios de uno y en cuanto a la seguridad me parece que es la seguridad más mala que puede haber.	Ética ciudadana Seguridad	Hurtos Programas de formación en la cultura de la bicicleta
			NPR	Robo, nunca he experimentado uno, pero hay amigos que les han robado las bicicletas; y el tema de los accidentes en la localidad he tenido un par y es precisamente porque las personas se apoderan de los carriles de la bicicleta y termina uno accidentado, hay cañerías abiertas o cosas así.	Robos Siniestralidad	Hurtos Siniestralidad
			DAC	Pésimo no hay seguridad para nadie, en cuanto a los accidentes sin hablar hay mucho accidente y muchas veces nosotros los ciclistas somos imprudentes.	Seguridad Siniestralidad Ética ciudadana	Siniestralidad Programas de formación en la cultura de la bicicleta
			JAG	Una pregunta complicada, empecemos por los siniestros, creo que hay que reconocer que muchos de los biciusuarios y me incluyo no somos a veces no acatamos las leyes si me hago entender muchas veces somos altaneros yo en bicicleta me pasó el semáforo porque puedo pasar me subo al andén porque me puedo subir me bajo muchas veces no llevo el casco muchas veces no llevó el reflector, entonces es incrementar los siniestros un	Ética ciudadana Siniestralidad Mantenimiento y reparación de la bicicleta	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Siniestralidad Ciclorruta y

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				ciclista que las 9 de la noche va sin casco y sin luces por el carril de los carros pues tiene un 90% de posibilidad de que lo atropellen eso está claro entonces creo ahí es un tema tanto de una conciencia que hay que hacerle al ciclista para que sea un ciclista responsable para que tenga una buena máquina que la tenga en buenas condiciones porque eso también afecta y también a las personas que van a pie que van en carro creo que se ha hecho el ejercicio de compartir pero creo que los tema de los siniestros es una vaina que cuando ocurren son accidentes pero que cuando ocurren son accidentes predeterminados, he visto mucha gente que se accidentó en la bicicleta y por ejemplo es porque no sabe usar la bicicleta, porque la bicicleta la tienen malas condiciones, porque son un poco torpes, entonces hay diferentes factores. Y con el tema de la seguridad es un tema álgido vivimos en una sociedad complicada, es más yo creo que no es tanto de la ciudad sino del mundo entero, hoy en día el tema las bicicletas se volvió algo muy popular tiene mucha demanda los precios han aumentado, entonces a pesar de que suene un poco chistoso y tonto, hace un tiempo leí algo que decía mire si roban es porque hay demanda por supuesto todo el mundo tiene la bicicleta todo mundo se moviliza en bicicleta, y eso no es una justificación lo entiendo, pero el tema la seguridad se puede mejorar como hay zonas en Suba que no tienen iluminación y eso precisamente incrementa las posibilidades de un robo hay zonas que no tienen un bicicarril entonces yo tengo que transitar por ciertos lugares, y hombre yo no quiero decir que como cuando uno le decían mire si usted sabe que por esa calle roban no pase por esa calle, porque no me aparece una justificación válida, pero también siento que muchos veces los ciclistas somos muy osados y osados por donde sea y yo voy por donde sea e independientemente de todo, lo digo porque piensan en humedal Córdoba o en el Juan Amarillo que es una zona de fama bastante complicada, yo por ejemplo he pasado altas horas de la noche y no me ha pasado nada pero es una zona oscura no hay acompañamiento de la policía entonces esos factores son los que incrementan ese riesgo sin embargo pues no creo que eso vaya a cambiar tampoco, lo que se puede disminuir esas posibilidades de robo y esas posibilidades de riesgo, pero creo que es algo que va a estar implícito ahí y que con el tiempo va a disminuir pero no va a terminar.	Iluminación Robos Zonas inseguras Acompañamiento de la policía	bicicarriles Hurtos

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CMC	Bueno, pues de accidentes no sabría decirle mucho pues, no he visto la verdad que se hayan incrementado y tampoco he visto mucho que en temas de estadísticas que de pronto en temas de accidentes se hayan aumentado, sin embargo, el de robos si, la percepción que yo tengo ahorita es que ya ha uno es muy difícil, de pronto tener una bicicleta de marca o tener algún tipo de vehículo sin presentar algún tipo de situación de robo de estos o de preocupación porque vaya a ocurrir algún altercado de este tipo.	Robos	Hurtos
			CEB	Bueno, es alto, o sea, todos los días, se escucha los grupos de WhatsApp o en las noticias, el robo de bicicletas, eso algo pues efectivo también de la situación que estamos actualmente se vive por un tema de necesidades y en la localidad, se ha vuelto muy insegura tanto en espacios de movilidad y espacios de seguridad, en el espacio, también siento que hay poca seguridad para las personas cuando vamos a pie, vemos que las bicicletas pasan por los andenes, es un síntoma de inseguridad porque puede pasar un accidente. Entonces siento que la ciudad ha perdido mucha cultura ciudadana en cuanto a la movilidad y sus efectos se ven reflejados en la seguridad en general.	Robos Siniestralidad Ética ciudadana	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Hurtos Siniestralidad
			LAM	Los accidentes lastimosamente ocurren todo el tiempo, todos los días pasa algún accidente y los robos porque definitivamente, se liga mucho a la anterior pregunta, qué es el tema de la infraestructura de que no tenemos un espacio suficientemente iluminado y seguro para andar, si no tenemos ese espacio y en ocasiones es mejor lanzarnos a la calle que usarla la ciclorruta, que es mucho más iluminada la calle, eso nos ponemos o nos expone a accidentes, definitivamente, si son dos problemas, son problemáticas que hay en la localidad, que el Gobierno intenta solucionar, pero realmente pues lo que vemos es que las comunidades o la gente que hace como trabajo social son los que realmente buscan o dan ciertas herramientas, lo hemos visto como con la Fundación Gerö, ellos dan unos chalecos reflectivos que hacen es que seamos más visibles. Sin embargo, sí siento	Siniestralidad Iluminación Colectivos de bicicleta Zonas inseguras	Siniestralidad Hurtos

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				que hace falta esa parte del Gobierno, que de pronto si se enfoque que ayudan poco a que sean espacios más seguros.		
			MSB	La verdad estamos decayendo mucho en ese tema, si se están generando acciones, nos están viendo la verdad, también por parte de los biciusuarios debemos tener presente que el robo esta es inminente, entonces debemos asegurarnos de un buen candado de bicicleta, no dejarla allí mal parqueada literalmente, un buen candado, y si ya sabemos que vamos a usar la bicicleta en horas no muy concurridas por mi ciclistas, carros, pues tratar de usar rutas un poco más, rutas principales donde sabemos que el peligro puede ser menos y tratar de hacernos compañía entre otros biciusuarios. Pero la opinión en el tema de seguridad sí está bajando mucho el tema frente al robo de bicicletas, yo prefiero entregar la bicicleta si me roban, la entrego de una vez.	Robos Zonas inseguras Seguridad	Hurtos Siniestralidad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			AM	Creo que esto es un tema que abarca más que todo Bogotá, en los últimos tiempos se ha visto, no tengo cifras exactas, pero pues creo que sí se ha visto un poco impactado el tema de seguridad tal vez son réplicas y consecuencias después de la coyuntura actual que se está viviendo frente a la pandemia frente pues a la pérdida de muchas personas laborales también, pues por el desplazamiento que se vive en el país y esto pues fuerza que temas como la seguridad se vean impactadas, creo que en todo Bogotá en estos momentos es un poco difícil el tema de la seguridad en general, no solo en temas de bicicleta, pero la verdad lo veo un poco complejo en estos momentos, porque pues digamos de personas que yo conozco en cuanto robos, pues he enterado de muchos robos, entonces pues eso genera también como una parte de sentimiento de inseguridad en cual tú no te sientes seguro, ya uno no sabe si realmente a cierta hora puedes salir en bicicleta, en el caso de salir a entrenar uno lo piensa dos veces a salir a las cinco de la mañana, porque no hay luz, porque pues para salir digamos a entrenar a zonas, tal vez fuera de Bogotá como el Vino o hacia el norte, pues son zonas que pasan por ciertos pedazos de la localidad, ciertos sectores de la localidad, pues que se ponen un poco difíciles en cierto momento. Frente a la parte de seguridad vial, creo que todavía falta mucha educación por parte de los actores viales en general, tanto de los ciclistas como motociclistas, como conductores de automóvil, yo recientemente de hecho tuve un accidente, un carro por adelantar a otro me estrello y fue un poquito denso, entonces creo que falta todavía fomentar mucho la educación por parte de todos los actores viales del respeto frente al otro, porque pues no podemos solo como ciclistas hablar como víctimas, porque también sabemos que hay muchos ciclistas que no respetan las normas viales, entonces también, pues andas sin implementos de seguridad, andan sin casco, sin luces en horas pues nocturnas, entonces yo creo que falta mucho en los programas de educación, para educarlos a todos en general, a todos, porque desde los peatones somos demasiados irrespetuosos frente a cualquier normativa, creo que eso es una problemática no solo de la localidad, sino un poco a nivel Bogotá.	Seguridad Iluminación Zonas inseguras Ética ciudadana	Hurtos Programas de formación en la cultura de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			JLS	La inseguridad, si es grande, grande, más que todo para las personas que salen entre cuatro de la mañana a cinco y media que todavía está oscuro, mucha, mucha inseguridad, se presentan muchos robos más que todo sobre sobre las mujeres, sobre la Cali los motociclistas no respetan las señales, se frenan sobre la cebras, no respetan las señales, se pasan los semáforos, también los ciclistas, no respetan, teniendo la ciclorruta y prefieren andar sobre la calle, en lo que es una vía principal y he visto accidentes tanto y de ciclistas como de motos y carros.	Seguridad Iluminación Robos Ética ciudadana	Hurtos Programas de formación en la cultura de la bicicleta
			CAG	Yo digo que la percepción ahorita es de inseguridad es alta, como para poner un ejemplo en mi trabajo han robado a varios compañeros pero digamos que el robo de bicicletas en la localidad de Suba como tal no sea dado, hace poco robaron una compañera pero en Engativá cerca puente de guadua digamos que no sé los números con exactitud, pero por ejemplo, en mi círculo más cercano pues como que el robo de bicicletas como tal aparentemente no está tan fuerte diría, yo pero si se está dando una comercialización de las bicicletas robadas en otras localidades porque con lo que comenté de mi compañera la encontramos en un grupo de Facebook por allá abajo en Lisboa en esos barrios de allá abajo. Digamos entonces que puede que no las estén robando acá, pero si se está haciendo el comercio de ellas dentro de la localidad y pues la seguridad en toda Bogotá está bastante compleja o sea está difícil, a pesar de qué hay más bici usuarios en la hora pico reduciría un poco la inseguridad pues andan más en las vías, pero aun así el tema es bien complejo está difícil. Pues nosotros andamos por la localidad muy seguido, casi mediodía completo y así accidentes donde se involucren ciclistas no he visto. Casi casi no se han reportado, y yo digo que va de la mano con lo que le comentaba de vías, estas dos ciclorrutas que hay al lado y lado de la Cali se utilizan mucho eso reduce bastante el riesgo de siniestros con otros actores viales.	Seguridad Iluminación Robos Ética ciudadana Siniestralidad	Hurtos Programas de formación en la cultura de la bicicleta Siniestralidad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			MFP	En términos de robos pues yo la verdad es que no tengo una percepción de inseguridad en bicicleta, la tengo más en otros momentos en lo particular a mí me da temor moverse de noche caminando, por ejemplo, pero no me da vaina moverse de noche en bicicleta, entonces, mi percepción es que la seguridad bicicleta la respuesta es que es más seguro que en otros medios, entonces y lo comparó con moverse en un bus a mí me daría temor moverme a las 10 o 11 de la noche, pero si me iría en bicicleta, entonces no caminaría así fuera pocas cuadras preferiría irme en bicicleta, entonces mi percepción frente a la seguridad en bicicleta es que en una ciudad que presenta tantas situaciones de riesgo en términos de robo moverse en bicicleta se me hace una opción más segura, y, en términos de siniestros creo que está muy amarrado a la conducción responsable, llevo 10 años moviéndome en bicicleta casi que todos los días haciendo mínimo dos viajes y yo no he sufrido ningún siniestro, nunca me han atropellado, he tenido sustos y demás pero creo que tiene que ver mucho con la conducción preventiva, respetar las normas, creer que el otro no te vio, que el otro es un patán, creo que es más seguro de esa manera y intentó conducir de una manera que evite la mayor cantidad de riesgos y eso no significa qué no me mueva entre calles, que no utilice las calzadas mixtas y demás, pero pues hay conductas que generan mayores situaciones de riesgo, no respetar un semáforo genera una situación mayor de riesgo y si es en contravía es peor, no usar luces tiene una mayor condición de riesgo, zigzaguear, adelantar y demás sin tener la certeza que la otra persona te vio pues genera mayores condiciones de riesgo, entonces en lo personal creo que la localidad en términos de siniestros y demás genera unas ofertas de infraestructura mínima para que te movilice si quieres ir apartado de los vehículos como una ciclorrutas que tiene la localidad, pero además mi opinión es que uno puede hacer ambas cosas, tanto robos como siniestros puede reducir uno las situaciones de riesgo eso me lo permite la bicicleta, eso no me lo permite otro medio y otras cosas, caminar no me permite evitar un robo de pronto la bicicleta un poquito más sí, y las velocidades y demás son controlables cuando uno está en bicicleta, entonces creo que mi opinión para redondear es que son variables que yo puedo reducir los riesgos cuando usó la bicicleta son	Seguridad Ética ciudadana Zonas de riesgo	Hurtos Programas de formación en la cultura de la bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				situaciones que están en el ambiente pero con conducción responsable cogiendo las rutas que son moviéndome en horarios correctos puedes reducir esas situaciones de riesgo.		
			NSO	Pues por ejemplo yo nunca he tenido ningún tipo de situación como estas, en cuanto a un siniestro o al gusto de mi bici, pues no sé o sea, yo creo que toda la localidad tiene sus puntos como calientes de tránsito y tiene sus horarios también críticos de tránsito, estoy segurísima o tengo la percepción que en hora pico la cantidad de ciclistas que se mueven en la localidad es tan grande que en ningún momento me voy a sentir insegura o que me atraquen porque estoy sola o algo así, más que de pronto por ese mismo afán de la gente y el querer estar primeros puede ocurrir un accidente que no se nos tropezamos no chocamos, cosas como esas porque tampoco sea hecho como una campaña para decirle al ciclista bájale a la velocidad que tú también puedes ser causante de un accidente pienso yo no. Y en horas valle como he vivido en la localidad no he percibido que me siento insegura, seguramente si me meto por algunos tramos no sé en algunas UPZ's o pequeños lugares de la localidad pues de pronto sí me vaya a ocurrir algún tipo de hurto, y en cuanto a los siniestros, no sé o sea siento que en algunos puntos bueno creo que por el mismo conflicto de querer utilizar la vida, sentirse dueños de la vía pues pueden llegar algún tipo de accidente o siniestro pero pues en general pues así se vive toda la ciudad, lo siento yo qué puede ser.	Seguridad Ética ciudadana Zonas de riesgo Siniestralidad	Hurtos Programas de formación en la cultura de la bicicleta Siniestralidad
Eco - Ambiental	4. Ciclo - Infraestructura	¿Cómo percibe la oferta de servicios complementarios como parqueaderos, comercio y	MJR	Yo siento que los talleres de bicicleta han estado en auge desde el año pasado con el tema de la pandemia creo que los comercios han tratado de intentado incentivar un poco, han tratado de invertir y mejorar los espacios para los biciusuarios, aún así siento que en algunos casos los biciparqueaderos sobretodo de almacenes pequeños como tal ocupan parte del espacio público en los centros comerciales se han tratado de invertir en ese tema pero a veces por invertir en los biciparqueaderos siento que sobretodo en la calle se está tomando un espacio que también se comparte con otras personas.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Biciparqueaderos	Servicios complementarios

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
		talleres de bicicleta en la localidad?	CAS	De eso sí estamos un poco mal parqueaderos. Talleres hay bastantes, pero parqueaderos y ese tipo de cosas adicionales estamos un poco mal.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Biciparqueaderos	Servicios complementarios
			AFO	Me parece que hace falta todavía muchos biciparqueaderos ese espacio dedicado a la seguridad en cuanto a que uno pueda andar libremente por cualquier centro comercial o tienda o lo que sea y donde uno pueda guardar su bicicleta con seguridad. Me parece que talleres hay bastantes pero lo que me parece que la hace falta de educación hacia el mecánico ya que hay mucho mecánico que es empírico y no cuida muy bien las bicicletas.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Capacitación del mecánico Biciparqueaderos	Servicios complementarios
			NPR	Talleres de bicicletas si hay varios de hecho en Suba irónicamente para tener severa loma tiene gran bastantes, cantidad de biciusuarios, entonces eso es chévere y pues hay harta oferta de talleres y demás, que uno diga talleres integrales que ofrezcan de todo como tanta pedagogía servicios técnicos no hay tantos, pero los hay y me parece bueno.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Capacitación del mecánico	Servicios complementarios

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			DAC	Hace falta más parqueaderos porque uno va a plaza Imperial y le cobran 300 y si uno va a cualquier sitio le cobran, pero deberían ser gratis.	Biciparqueaderos	Servicios complementarios
			JAG	Bueno empecemos por los talleres de bicicletas y el comercio creo que la localidad de Suba cuenta con una gran número de talleres un gran número de comercios especializados en bicicleta, es decir creo que en eso la demanda ha hecho precisamente que la gente monte más negocios de bicicletas monte más talleres ese tipo de cosas, sin embargo, creo que hace falta un poco más de locales especializados pensemos en algo pensemos en la Casa de la Bicicleta, creo que la Casa de la Bicicleta a pesar de que trabaja con bicicletas con el tiempo va a terminar especializándose en bicicletas de calle me refiero a fixer y ruta, creo que no hay un taller especializado en bicicletas de montaña doble suspensión por ejemplo o un taller especializado en algo así, entonces eso sería una buena idea de proyecto para precisamente el comercio. El tema de los parqueaderos pues yo sí creo y sigo diciendo que deberían haber parqueaderos especializados para las bicicletas creo que el único parqueadero que conozco de bicicletas en Bogotá es el que queda cerca las aguas por el Colombo americano, eso es un parqueadero bicicletas, yo voy guardo mi bicicleta y es un espacio hecho para bicicletas, creo que faltan en la localidad no hay que no tenemos si me hago entender yo no tengo un lugar donde yo pueda llegar y decir, hola buenas es que yo trabajo puedo guardar mi bicicleta todo el día cuánto pagó y ya está y yo sé que la bicicleta va a estar en perfectas condiciones porque tú lo que haces con el servicio parqueadero de carros y ellos te guardan la bicicleta, cuál es el problema ahí es que no tienen lugares especializados para guardar la bicicleta tú la dejas amarrada a una reja la dejas detrás de una puerta la cuelgas en un lugar donde no la vean para que no se la roben es más he escuchado casos de parqueaderos dónde llegó a parquear la bicicleta mire trajo candado, asegúrese porque aquí nos han robado bicicletas y entonces es un poco paradójico es como si te dijeran te guardamos la bicicleta te préstamos el servicio parqueadero pero no nos responsabilizamos por la bicicleta, pero por un carro si y entonces deberían haber parqueaderos especializados en bicicleta teniendo en cuenta que la demanda ha aumentado muchísimo. Yo creo que unos	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Capacitación del mecánico Biciparqueaderos	Servicios complementarios

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				problemas o limitantes para que la gente no ande en bicicleta es esa, porque me ha pasado, yo digo me voy en bicicleta y muchas veces digo mejor no porque no tengo donde dejarla entonces muchas veces eso es un inconveniente. La vez pasada pasé por el D1 y afuera del almacén había un espacio muy bonito para colocar las bicicletas, pero tenía un letrero gigante que decía D1 no se hace responsable por las bicicletas dejadas en este lugar entonces me parecía muy paradójico, es como si te dijeran ven y mercas ven en bicicleta, pero si te la roban no es nuestro problema.		
			CMC	He visto que aumenta bastante. Sin embargo, se ha vuelto como un tema de negocio propio. Temas de parqueaderos que antes a las bicicletas no les cobraban, ahora si empiezan a cobrarles. Temas de mecánica, pues que obviamente, eso sí es del conocimiento de cada uno. Pero sí he visto que aumenta bastante, que aumenta bastante la oferta, porque, así como hace unos años que no había tanto biciparqueaderos y tantos sitios de mecánica, en este momento, sí he visto que ha aumentado bastante.	Biciparqueaderos	Servicios complementarios
			CEB	Bueno, considero que todos los espacios de emprendimiento y desarrollo ha tenido poco apoyo de las alcaldías, uno ve muchos negocios y emprendimientos de personales que están montando su bicicleta sea formal o informal, pero no se ve ninguna entidad que responda o que se capaciten en el tema de mecánica, bicicletas o accesorios para bicicletas, no hay ninguna regulación y los negocios que existen están en su modo de ser privados, pero que haya un espacio público o algo que permita al ciclista poderse desarrollar de una manera más libre, no, todo siempre tiene un costo y un valor en este caso pues dependiendo de los recursos se tiene una buena bicicleta.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Capacitación del mecánico	Servicios complementarios

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			LAM	Parqueaderos para bicicletas hay pocos nosotros, hemos hecho como el ejercicio y los parqueaderos por normatividad deberían tener por cada 10 parqueadero para vehículos, 1 para bicicleta por lo menos, pero pues la realidad es otra, cuando uno realmente, necesita aparcar la bicicleta de forma segura, incluso es más seguro parquearse en un posteo, en una señal, porque definitivamente no encontramos dentro de sus parqueaderos asignados un espacio adecuado para dejar la bicicleta y pues que sea de forma segura. El comercio y pues talleres, realmente sí siento que ha crecido mucho este tema en la localidad precisamente, pues es como las localidades que más uso de la bicicleta tiene y eso también ha generado ese movimiento en el comercio entonces han habido nuevos talleres, entonces si realmente se puede encontrarlo, o sea, no hay problema, como que te pinches o que tengas algo de mantenimiento con la bicicleta puedes encontrar espacios en la localidad para poder hacerlo, y pues hay de todos los precios, entonces hay como para todos los gustos, hay desde los más económicos hasta, pues para bicicletas de digamos alta gama.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Biciparqueaderos	Servicios complementarios
			MSB	Sí se está evidenciando, realmente sí se ve que el comercio le está metiendo la ficha a todo el tema de bicicletas, están generando espacios donde podamos parquear, los parqueaderos también en los centros comerciales ya tienen un buen parqueadero, hay otros como que toca obligatoriamente llegar al parque y tener el candado porque ellos no se hacen responsables si se la roban o no. Los talleres de bicicleta, en cada esquina hay un taller de bicicleta, en cada semáforo hay taller de bicicleta entonces yo creo que ya por eso no teníamos pierde los biciusuarios en cuanto a solucionar de manera rápida un arreglo de bicicleta, porque en cada esquina hay un taller.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Biciparqueaderos	Servicios complementarios

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			AM	Talleres de bicicleta creo que se han ido implementando más, en la localidad tenemos ya más oferta de este tipo de servicios, antes para encontrar una bicicletería especializada , pues tenemos que movilizarnos bastante o tener el conocido que le hiciera a uno como el servicio a domicilio o tener que desplazarse a otras zonas, antes era más un poco el tema de la bicicleta de barrio, entonces digamos que llevar bicicletas de ruta y eso era difícil porque no se conseguían los repuestos, tampoco había mucho conocimiento por parte de las personas sobre la mecánica estas bicicletas, pero pues creo que hay muchas, ya se han ido, pues implementando un poquito más en la localidad, entonces por lo menos en mi caso, antes me tenía que movilizado muy muy lejos para encontrar un taller donde llevar mi bicicleta y ahora lo tengo muy cerca a la casa, entonces eso pues es un beneficio. Parqueaderos también, pues dentro de lo centros comerciales como que se ha ido implementando la seguridad de la bicicleta, antes no existían muchos parqueaderos para bicicletas o era más como responsabilidad de usted a llevar usted verá si la deja o que, pero ahora digamos que ya hay parqueaderos encerrados para las bicicletas con mayor seguridad te piden la tarjeta de propiedad, te toman el registro, antes era un poco más folclórico, pues todo este asunto, entonces en eso creo que sí, sí hemos avanzado. El comercio, pues creo que sigue un poco igual en el sentido que muchas cosas y repuestos de Las bicicletas los sigues encontrando en las mismas zonas de Bogotá, digamos que no sé, no se han expandido, o se han descentralizado como de los lugares en donde usualmente se encuentra, pues toda la oferta, si bien encontramos más oferta de talleres y lugares especializados para la mecánica, algunas cosas igual nos seguimos teniendo que movilizar hacia las zonas de Bogotá 7 agosto, la 13 para poder encontrar como elementos un poco más especializados o con mayor variedad.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Capacitación del mecánico Biciparqueaderos	Servicios complementarios
			JLS	Para nosotros los ciclistas a beneficio de nosotros, porque siempre se encuentran cada 10 o 15 minutos un puesto de despinche, venta de artículos para la cicla, nos beneficia mucho a nosotros los ciclistas. Respecto a parqueaderos no hay, no veo nada de eso	Oferta y demanda de talleres y comercio de	Servicios complementarios

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				porque también mucha gente desconfía de dejar su cicla en un lugar abierto y que no les brinde las garantías de seguridad.	bicicletas. Biciparqueaderos	
			CAG	Me parece que últimamente se ha visto la necesidad de los biciparqueaderos yo frecuento digamos centro Suba un centro comercial que queda ahí al frente al paso plaza y Plaza Imperial por casos médicos y demás y los parqueaderos no son costosos son seguros son con ficha entonces me parece que ahí se está haciendo un trabajo fuerte por parte de las entidades privadas y se están dando cuenta que la gente se está moviendo en bicicleta y necesitan brindarle a la gente un espacio para que su bicicleta esté segura y puede hacer sus vueltas diligencias y demás entonces creo que con respecto a los parqueaderos se está haciendo un trabajo bien interesante la verdad bien completo. Comercio y talleres también eh visto varios móviles locales tiendas y demás lo que pasa y lo que digo yo es que de pronto no está tan fuerte la compra porque las cosas están costosas todo este tema del dólar y el auge de la bicicleta está poniendo todo más costoso, pero hay suficiente oferta para usted de verdad poder salir para no tener que salir de la localidad y conseguir buenos precios o más bien un poco razonables.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Biciparqueaderos	Servicios complementarios
			MFP	Cuando yo empecé a montar bicicleta aquí no había ni medio parqueadero, usted no puede ir a pagar un recibo en su bicicleta, usted no podía encontrar una bicicletería medianamente seria, era difícil teníamos a lo mucho el taller de la ruta donde desvarar, usted dónde lo despinchar pero usted no puede hacer un mantenimiento, es más yo vine a conocer el concepto de mantenimiento y alistamiento en la localidad hace como 7 años, o sea no había locales que se especializan en reparar bicicletas, sino en mantener cambiar repuestos arreglarlas muy pocas, entonces yo creo que los servicios complementarios van en evolución. Los parqueaderos siguen aumentando, sigue habiendo unas carencias de 1000000 de habitantes en este lado de la montaña, pues sigue habiendo muchas necesidades, creo que hay una deuda en términos de equipamientos en los temas públicos sí y unos avances en lo privado. En lo publicó es increíble que usted no tenga un	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Biciparqueaderos	Servicios complementarios

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				biciparqueadero para entrar a supercade para entrar al hospital de suba o a la alcaldía de suba para ir a la casa del deporte para toda la oferta pública hay un escaso servicio de parqueaderos. En lo privado hay una evolución total, ósea en los centros comerciales y en las plazoletas más pequeñas. Usted empieza a encontrar en los colegios públicos y privados, en las universidades e institutos privados, en la localidad todos cuentan con bici parqueaderos, impensable hace como 10 años que usted pueda entrar con la bicicleta en el centro Comercial Fiesta, a Subazar, cosas que usted empieza a ver que no sé permitían antes me parece interesante, bueno Centro Suba tiene parqueadero usted puede entrar con la bicicleta, el Imperial maneja precios justos he visto una evolución y los talleres de bicicleta, ósea comercio talleres de bicicleta pues han proliferado es que realmente se contaban con la mano antes, y hoy entre la transversal 91 con Cali y el Hospital de Suba pueden haber unos 40 lugares para comprar bicicletas, arreglarlas, hacer mantenimiento eso es algo propio de esta época, y en cada barrio metido también de pronto falta un poco de oferta de bicicletas de gama media y alta, creo que no hay y poco de eso pero pues todo está ligado al mercado, pues por alguna razón los comerciantes no han encontrado en mercado lo suficientemente fuerte para meter bicicletas de alta gama en la localidad, seguramente no falta mucho tiempo para qué en el Imperial salgamos a comprar unas bicicletas de 12 a 30 millones de pesos porque pues no hay que ser un genio para darse cuenta que hay mucha gente.		

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			NSO	Uff bajísima, el tema de parqueaderos es muy poca o sea qué uno no más llegué al portal y en el portal no te asegure la bici si no a menos que pagues el pasaje me parece terrible el supercade que tiene tanto servicios y no tenga un parqueadero seguro a mí me parece terrible porque a menos de que yo tenga un buen candado sepa cómo asegurar la bicicleta pues no me la van a robar o sino pedirle al señor o a la señora que está vendiendo de manera informal, oiga cuídese la bicicleta y le pasó plata, entonces en temas de cicloparqueaderos pailas por todo lado, los centros comerciales cuentan con estos pero cuántos son los centros comerciales, necesitamos es que puntos con servicios, por ejemplo el supercade, el cade que queda más arriba por la 91, o sea que esos espacios tengan más temas de mobiliario para eso es decir mobiliario seguro. En cuanto a los talleres y comercio de bicicletas, yo creo que ha venido aumentando muy gradualmente los talleres y se han vuelto más especializados en ciertas cosas, antes uno decía es que si la llevó allá de pronto no manejen este tipo de cambios o herramientas, pero uno ya llega la localidad y no es necesario trasladarse hasta el 7 de agosto o hasta la Calle 13 para poder digamos tener un servicio especializado en bicicletas, yo monto ruta, alguien que me diga Uy este Man si sabe de ciclismo de rutas y sabe manejar cambios de ruta, yo siento que hoy en día si hay personas y talleres y repuestos y elementos que se pueden conseguir en la localidad antes no pasaba eso.	Oferta y demanda de talleres y comercio de bicicletas. Capacitación del mecánico Biciparqueaderos	Servicios complementarios
	5. Condiciones geográficas	¿Cómo percibe la contaminación del aire y su efecto en los biciusuarios?	MJR	En el caso de la Conejera siento que sobretodo porque esto también lo conecta con la vía que va hacia Cota pasan muchos camiones y pues también por el lado de la avenida Suba está la troncal de Transmilenio más allá de los vehículos, motos y otros buses que andan por el sector siento que eso sí genera una contaminación alta sobretodo porque en estas dos zonas a excepción de la Conejera que si tiene una ciclorruta alejada un poco de la vía principal pero pues igual estamos respirando el mismo aire si hay un nivel de contaminación alta yo siento que a veces si afecta en algunos casos cuando uno está montando bicicleta.	Contaminación atmosférica Estado de salud	Emisiones GEI y otros contaminantes

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CAS	Pésimo demasiado flujo vehicular y pues a parte de que uno anda con el protector de respiración, pero sin embargo se siente bastante humo y contaminación.	Contaminación atmosférica Estado de salud	Emisiones GEI y otros contaminantes
			AFO	Me parece que la contaminación que nosotros tenemos en este momento es muy alta independientemente que utilicemos tapabocas o caretas siempre vamos a resultar afectados.	Contaminación atmosférica Estado de salud	Emisiones GEI y otros contaminantes
			NPR	Eso sí es bien duro, pero eso es a nivel de toda Bogotá entonces aquí Suba se siente a veces no tanto como ir a rodar por la 30 con 50 y pico, por ejemplo, pero no es la mejor calidad del aire y es más la cantidad de Smoke es insoportable y termina uno más cansado.	Contaminación atmosférica Estado de salud	Emisiones GEI y otros contaminantes
			DAC	Pésimo porque hay mucha contaminación en la localidad y el aire no es como tal aire sino es Smoke puede afectar los pulmones más adelante gripas de todo.	Contaminación atmosférica Estado de salud	Emisiones GEI y otros contaminantes

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			JAG	Muchas veces uno como biciusuario no lo percibe o no lo nota, bueno si, cuando uno va detrás de un carro y tienes que comerte todo el Smog del carro pues de pronto tú dices wow, pero es un tema complicado, yo creo que el tapabocas o el pescuezo nos ha permitido de pronto alivianar un poco, uno va con su tapabocas en último no siente la polución pero si es un tema complicado siento que es un tema súper complicado por la movilidad por el tipo de vehículos que seguimos utilizando en Colombia por los automotores tan antiguos que tenemos entonces siento que es un tema que el tránsito debería controlar mucho más con el tema de la revisión tecnomecánica con el tema de qué vehículos pueden circular, le doy un plus al sector público independientemente de lo que haga o no haga, pero siento que con el tema de los alimentadores eléctricos, los Transmilenio eléctricos bajar emisiones y ese tipo de cosas está contribuyendo, pero nos falta todavía muchísimo porque el tema de las enfermedades respiratorias yo creo que es palpable en los biciusuarios, súmale a eso unas condiciones climáticas súper complicadas una ciudad con altos índices de contaminación, el tema de las basuras es un tema innegable eso incrementa entonces creo que es un tema que hay que discutir muchísimo y que hay que prestarle mucha atención sabes no le prestamos tanta atención como deberíamos pero es muy importante.	Contaminación atmosférica Estado de salud Control de emisiones	Emisiones GEI y otros contaminantes
			CMC	Usch, eso es terrible, o sea, en este momento pues a raíz de la pandemia se ha disminuido, pero pues ahorita que todo está regresando a la normalidad, volvimos a las mismas chimeneas, volvimos a la misma polución, volvimos a la misma contaminación y yo creo que eso es, uno como ciclistas es de los que más chupa eso, es de los que más se contamina con eso.	Contaminación atmosférica Estado de salud	Emisiones GEI y otros contaminantes

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CEB	La contaminación es altísima, el tema de movilización, la mayoría de ciclorrutas y espacios, están cerca de las vías principales de los autos y aunque bueno existe la Tecno mecánica y la regulación de contaminación, el hecho de que uno está haciendo una actividad deportiva cerca de estos elementos, pues a largo, mediano plazo va a tener sus consecuencias, pues uno lo nota tan solo como llegan los tapabocas o el olor que tiene los elementos con los que uno respira en estas actividades, muestran que hay que mejorar estos espacios de Salubridad en el ciclista.	Contaminación atmosférica Estado de salud Control de emisiones	Emisiones GEI y otros contaminantes
			LAM	Es fuerte, pero nosotros antes de pandemia ya teníamos que usar cuello que llamamos, porque definitivamente, pues si los buses y los autos, las motos, pues emiten la gasolina quemada, y pues todo eso terminamos como absorbiéndolo nosotros, es fuerte porque efectivamente pues sí es un tema que usamos la bicicleta como para no contaminar, pero si terminamos como tomando directamente toda esa contaminación que emiten los otros actores viales, Si es un tema bien fuerte porque por más que intentamos ser sostenibles, en la calle realmente es donde toda esa contaminación nos termina afectando a nosotros la salud, por ejemplo a mí el tema de la rinitis es fuerte y con este tema de la contaminación, pues también, entonces siempre, siempre usamos protección para disminuir un poco esa contaminación directa.	Estado de salud Bicicleta amigable con el ambiente	Emisiones GEI y otros contaminantes
			MSB	Muy tóxico la verdad, cada vez lo siento más tóxico, yo no suelo salir ni con un pescuezo con cuello cubriéndome la nariz ni con el tapabocas, porque no me acostumbro a una eso, pero sí sé que estoy consumiendo mucha continua contaminación en cada pedaleo, o sea, los buses cada vez votan más smog, se siente ese humo negro y llego y me limpio la cara y estoy negro y la verdad el efecto que está generando es de mucha contaminación y cada vez yo siento que las causas van a ser más enfermo de los pulmones y enfermedades respiratorias, la verdad y todos los días que realmente salgo a montar en bicicleta para el trabajo me chupo el aire de un bus o de un carro y pienso en eso, pienso en me estoy	Estado de salud	Emisiones GEI y otros contaminantes

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				enfermando y no sé qué hacer la verdad, yo voy pensando, yo no fumo, pero esto es como si fumara dos paquetes de cigarrillos prácticamente porque me estoy comiendo todo el ese humo, me lo estoy comiendo.		
			AM	Sí, claro mucho, pues realmente creo que sigue, no sé si es igual o peor, anteriormente, pues los buses antiguos, pues también generan muchísima contaminación, y creo que esto no ha variado mucho con el ingreso de Transmilenio, el biciusuarios y el peatón, es el que lleva posiblemente la peor parte porque recibe todo ese smog entonces, pues si bien nosotros estamos tratando de utilizar un medio de transporte más amigable para el medio ambiente, de alguna manera nos impacta o estamos muy impactados por la decisión y pues claramente por las políticas y el desarrollo de otros, entonces creo que eso no ha mejoraba mucho. Tal vez ha mejorado la conciencia del de los biciusuarios en tratar de cubrirnos como por medio de los cuelleros o andar inclusive con los tapabocas anti polución y demás, pero en cuanto a contaminación frente a una ciudad de una localidad que está en constante crecimiento, digamos que no va a ser mejor mientras no haya políticas ambientales por parte del distrito o el Gobierno en donde se mejore este aspecto.	Contaminación atmosférica Estado de salud Control de emisiones Bicicleta amigable con el ambiente	Emisiones GEI y otros contaminantes
			JLS	Es grande la contaminación, porque hay muchos camiones de carga que no tienen como como su buen mantenimiento, botas mucho smog y eso nos afecta a nosotros los ciclistas, porque nosotros vamos prácticamente al aire libre y siempre andamos casi dispuestos a oler todos esos malos olores, también por donde yo me dirijo, el Caño siempre es contaminado y vota malos olores, más que todo ahorita con las lluvias, entonces siempre es harta la contaminación que nos afecta a nosotros.	Contaminación atmosférica Estado de salud Control de emisiones	Emisiones GEI y otros contaminantes

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CAG	Este tema es de mucho cuidado es muy grave porque la dirección está contaminado no es nuevo así como aumenta el uso de la bicicleta aumenta el uso de los vehículos a motor las flotas públicas de buses eléctricas no son grandes y los que quedan a gasolina y demás son muy contaminantes ya por su tiempo de uso contaminan demasiado aquí se ve mucho transporte informal y el transporte informal claramente no cumple con los estándares de la emisión de gases y demás entonces, si es fuerte la afectación en la salud ahora de pronto uno no la ve pero más adelante en unos años se va a empezar a ver los efectos de todo ese smog que uno consume a diario.	Estado de salud Control de emisiones	Emisiones GEI y otros contaminantes
			MFP	Suba es una de las localidades con mejor calidad del aire, de hecho cuando hubo la emergencia sanitaria por el tema de calidad del aire, esta fue una de las pocas localidades qué no tuvo restricciones porque pues tenemos unas ventajas como lo que es el cerro que todavía tiene algo de verde, los humedales qué ordenan tanto la parte oriental como occidental de suba entonces al interior de la localidad creo que bien y se da uno cuenta cuando sale de la localidad como se va poniendo de denso el ambiente, cambia, el oxígeno se pone más escaso el ambiente más pesado en otras localidades, pero una de las cosas que más me gustan, qué resaltó de suba es la calidad del aire pues no lo han entregado nuestros humedales y cerros qué nos dan ese atributo.	Contaminación atmosférica	Emisiones GEI y otros contaminantes

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			NSO	Localmente siento que Suba tiene el mejor aire de toda Bogotá y pues no lo digo yo lo dicen los datos, entonces eso me parece súper positivo de la localidad y lo puedo percibir, cómo a veces mi trabajo es tan territorial a veces me toca ir a localidades como son Kennedy, Bosa, Tunjuelito y Ciudad Bolívar, estas localidades el verde es casi que nulo, entonces claro tú te encuentras pocos parques, pocos corredores con vegetación, es interesante ver esa transición, me ha pasado que eso fue cuando más o menos empezaron a abrir los temas de que podamos salir y trasladarse a otros sitios y volver a Suba congestionada, ya un poco ahogada por ese mismo tránsito, entonces yo me daba cuenta que estaba pasando de una localidad donde el aire es mucho mejor a localidades dónde es muy pésima la calidad y tránsito por vías que obviamente para conectarse más rápido requiere andar con el bus con el carro la moto, es mucho más fuerte el material particulado es mucho más grande, los gases que emanan al final son tóxicos, por tienen metales pesados todos estos carros, entonces depende mucho del sector, la localidad de Suba tiene ese plus y seguramente otras localidades que recorro, pero en general pues depende por donde uno transite en las localidades de Bogotá.	Contaminación atmosférica	Emisiones GEI y otros contaminantes
Político - Ideológico	6. Reglamentación	¿Sabe cuáles son las normas para el uso de la bicicleta y la práctica?	MJR	Yo conozco una ley que es la 1811 sé que la crearon para incentivar el uso de la bicicleta desde mi punto de vista lo veo uno para tener un sistema de transporte más integrado que ocupe digamos todos los sistemas de transporte o todos los tipos de transporte y por otra también imagino que lo hacen por el cambio climático y la contaminación pero también hay otro tipo de normativas o reglas como utilizar las luces o alguna prenda en neón o demás que ayude a otras personas a darse cuenta que el ciclista o biciusuario va también por la carretera aun así yo sí siento que en el tema de la normatividad o de las normas no se ve sumamente claro con el tema ciclista y en general tampoco para otros actores de la movilidad es claro que también como las reglas de los ciclistas entonces a veces el uso del casco por ejemplo no suele ser bastante claro en la norma y se toma como si fuera un tema opcional y no como si fuera un tema obligatorio por seguridad. Si las práctico, aunque no soy una bici usuaria que ande por lo general de noche en la ciudad entonces creo que en el momento en que eso empiece a suceder si voy a tener que implementar	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				otros tipos de cosas como los vestuarios en neón para hacer un poco más visibles el uso de luces y sí se da y también la utilización del casco y las normas como estar en el carril de la derecha o de utilizar los bicicarriles.		
			CAS	Exactamente no las sé. Porque no las conozco, no las pongo en práctica.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad
			AFO	Sí conozco la gran mayoría. Algunas veces, no somos conscientes y no las respetamos.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad
			NPR	Algunas. Si las practico.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad
			DAC	Si las conozco. Si las pongo en práctica.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			JAG	Sí me pregunta que si hay un manual y releído pues yo le diría que no pero creo que soy un buen bici usuario y conozco las reglas y el uso de la bicicleta creo que obligatoriamente debes llevar casco una ropa cómoda precisamente para andar en la bicicleta una bicicleta en óptimas condiciones hacerle una revisión periódica revisar los frenos revisar la cadena la gente no lo toma En serio es decir la gente tiene carro y lleva su carro a las revisiones le cambia las llantas, le cambia el aceite, le cambia esas cosas, pero la bicicleta cree que es eterna nunca la revisan nunca le aprietan un tornillo no le hacen mantenimiento y creo que eso es importante. también creo a pesar que muchas veces no lo hago pero uno debe utilizar el bicicarril Bogotá es una de las ciudades con más bicicarriles por no decir que es la ciudad de Latinoamérica con más bicicarriles y ciclovías a pesar de que no están en óptimas condiciones se debe llevar unas luces un buen reflectivo en las horas de la noche se deben utilizar gafas precisamente para proteger se debe entender que y zonas donde la prioridad la tiene la bicicleta en la vía, pero hay zonas donde la bicicleta no puede circular en la vía que es algo que nosotros no nos importa y parece que no lo respetamos y en términos generales creo que es lo que conozco de las normas de la bicicleta. No conozco un manual, no lo he leído, pero aplico las normas.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad
			CMC	Conozco algunas, pero no, no, no las sé todas, práctico algunas, pero no todas.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad
			CEB	Sí pues, hay varias, las practico, pues soy consejero local de la bicicleta, llevó más de 10 años trabajando el tema de la bicicleta mis tesis en la Universidad estuvieron en torno a la bicicleta, trabajo en torno de la bicicleta, entonces he aprendió de la experiencia a llevar casco, pescuezo, reflectivos, tema luces, respeta las señales de tránsito, no pasarse	Conocimiento de la norma	Normatividad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				los semáforos en rojo, también, ya que un aplica, puede decir, oiga no haga esto, pues tiene también la habilidad de uno corregir, por lo que siento que son cualidades que se adquieren con experiencia, no se aprende de la noche a la mañana, se hacen en equipo, pero sí me considero un ciclista bastante responsable.	Implementación de la norma	
			LAM	Sí sé cuáles son y pues intento aplicarlas todas. Realmente no es que las practique al 100%, porque depende la situación, por ejemplo, si son las diez de la noche, estaba saliendo en bicicleta, en ese horario por seguridad uno termina pasándose los semáforos por seguridad. Entonces, también uno pone o de acuerdo a la situación, pues sí o no, las normativas, pero definitivamente si es la mejor opción para evitar los accidentes.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad
			MSB	Sí, sí sé cuáles son las normas, las pongo en práctica, pues trato de ponerla siempre en práctica, semáforo en rojo, la verdad, lo debo confesar antes y si me lo pasaba, ahora sí estoy esperando el semáforo, me quedo hay pendiente, la cebra, no me paro sobre la cebra ni tampoco sobre las rampas, no me hago allí, espero, tampoco a los buses no los adelanto por la derecha y trato de no hacerlo tampoco por la izquierda si no espero, voy detrás de ellos, por eso digo que me como el humo de los buses, si trato de no adelantar para evitar accidentes. La ciclorruta, pues el trayecto que tomó para ir al trabajo no encuentro una ciclorruta si no está del otro costado y pues no la uso porque me va a demorar más, así que no voy por la vida tratando de ser lo más precavido. De vuelta si uso la ciclorruta la verdad, porque el trancón es gigante, entonces sería un despropósito estar en un trancón y no en la ciclorruta. Bueno, ciertas señales si las mantengo presentes, la verdad.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			AM	Sí, claro, si las conozco y trato puede de ser muy consciente en el manejo de la bicicleta, trato de llevar siempre los implementos que necesito para mi protección y la protección de los demás, porque pues obviamente, el tema de las luces reflectivo es importante, creo que igual hay vacíos en la norma como que nos permite ser un poco flexibles a los biciusuarios, pero también nos enfrentan con los demás actores viales, entonces, pues el Código a veces no es muy claro en el lugar en donde debería ir la bicicleta o el que la gente supone que siempre debería ir la bicicleta, pues realmente no está estipulado como obligatorio y si usas de pronto la vía de carros pues tienes que enfrentarte con literalmente con los demás actores que se sienten invadidos y les cuesta bastante compartir como el espacio, aunque todo digamos que tenemos un derecho para andar en la vida, pero pues digamos que de mi parte trato de siempre tener como los elementos para mi protección principalmente, y pues debe ser muy respetuosa frente a los demás actores yo también he manejado moto y pues no manejo carro, pero pues si mi papá maneja el carro, entonces cuando uno tiene la posibilidad de estar como en todos los escenarios, pues es donde uno también entra a juzgar, pues desde todos los puntos, cómo nos comportamos todos entonces, pues a veces, tal vez por el afán no queda nada bueno y pues trato siempre salir con mucho tiempo, sea el medio en el que salga para evitar el estrés, porque pues Bogotá es una ciudad bastante congestionada y eso genera mucho estrés y eso también hace de que tal vez no todas las personas respeten las normas.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad
			JLS	Más que todos nosotros los ciclistas no estamos obligados a llevar el casco, que es recomendable, pero no es obligación, después de las tres de la tarde y antes de las cinco y treinta de la mañana creo, estamos obligados a llevar prendas reflectivas o bombillos para que podamos ser más visible, y respetarlas semáforos, pares, esas son como más las que nos acogen a nosotros los ciclistas.	Conocimiento de la norma	Normatividad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CAG	Sí conozco la mayoría y claramente las práctico tanto en mi trabajo así sea una obligación como en mi diario vivir porque pues soy biciusuario frecuente y entreno ciclismo y si claramente utilizó luces cascos reflectivos en las horas respectivas trato de utilizar toda la ciclorruta posible, pero pues también no lo hago a veces por temas de seguridad las luces rojas también aplican para nosotros bueno pues digamos que la normativa por mi trabajo la tengo bastante clara y demás.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad
			MFP	Número 1) La bicicleta es un vehículo entonces se rige por el Código Nacional de Tránsito, es decir, a nosotros nos aplican todas las normas que le aplican a los demás vehículos tiene unas pequeñas excepciones, no excepciones sino unas pequeñas diferencias en términos de conducción, entonces se nos permite la conducción por zonas preferenciales como son las ciclorrutas o exclusivas como zona ciclorrutas, y en general siempre que utilicemos la calzada debemos comportarnos y atender todo igual que los demás vehículos motorizados entonces si sé cuáles son las normas de tránsito que nos aplican que son todas en general y las prácticas y procuro practicarlas.	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			NSO	No me la sé todas, me gusta ponerlas en práctica, antes en ese afán de descubrir Bogotá me gustaba mucho practicar o participar en estas carreras muy urbanas, pero entonces me hice mi reflexión y dije oiga como quiero ser vista como ese ciclista play y toda la cosa pero qué está muy mal educado, quiero ser esa buena ciclista que dé ejemplo, entonces aunque el casco no es obligatorio pues me gusta utilizarlo y decir hey esto te puede salvar la vida por ejemplo, en el caso de las luces me encanta ser visible en las vías y decirle a la gente utiliza sus luces, en el caso típico de porque paro en el semáforo? Pues a la final somos un vehículo más que creo que es lo que debemos empezar a transmitirle a la gente como somos un vehículo más y también debemos cumplir con unas normas de tránsito durante nuestro recorrido que es lo que le falta mucho, cómo que te quita esperar en el semáforo y muchas veces pasa de, un para, el ciclista pasó y después al rato uno vuelve y lo alcanza porque a la final no le quita mucho a uno y si de pronto puede salvarle la vida porque no sabemos cómo está actuando el otro frente a su movilidad entonces creo que no me la sé todas y seguramente en su momento haré un tipo de práctica que hay vaya en contra de normas por el afán por lo que sea hasta por el tema de seguridad, de pronto a las 8 o 9 de la noche no sea tan chévere parar en el semáforo pues 10 salta pienso yo.		Normatividad
	7. Sistema público de bicicletas	¿Está enterado(a) sobre el Sistema de bicicletas públicas del distrito?	MJR	Hace un tiempo vi que dejaban ciertas bicicletas en ciertas zonas estratégicas como de la ciudad a las cuales uno les podía dar un uso y dejarlas en otro punto estratégico también donde habían biciparqueaderos, pero eso hace un buen tiempo que no lo veo y siento que cuando lo vi duro también muy poco tiempo en la ciudad digamos que no ha sido algo como constante y en algunas estaciones de Transmilenio he visto que han puesto biciparqueaderos.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CAS	No señor, no las conozco bien.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			AFO	No señor, no lo conozco.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			NPR	Si un poco.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			DAC	No conozco el sistema.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			JAG	Bueno, he escuchado algo si te refieres de pronto a las bicicletas que el distrito va adquirir y las cuales se pueden solicitar en préstamo y ese tipo de cosas, he escuchado esas noticias, pero no estoy del todo enterado cómo funcionan. Sé que alguna vez por la carrera séptima con tu documento podrías solicitar una bicicleta que te prestaban para moverte de un lugar a otro por la séptima pero realmente no estoy enterado sobre el sistema de bicicletas públicas de Bogotá a cabalidad.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			CMC	No, no las conozco.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CEB	Sí, pues es una reformulación de un proyecto que se hizo desde la alcaldía de Gustavo Petro, del tema de las bicicletas públicas en las en alcaldía de Peñalosa, no se desarrolló, por qué se privatizó, salieron mucho los monopatines eléctricos y el desarrollo de la movilidad en vehículos eléctricos, pero, hoy en día se siguen teniendo los recursos de las bicicletas que se hicieron hace años atrás y la idea es promover un servicio de alquiler público, pues basándose bajo las experiencias del pasado de cómo se pierden como es el mantenimiento de los ciclistas. En esta oportunidad se tiene un recorrido más con las entidades, desde el Consejo de la bicicleta, se está buscando en las próximas elecciones que las personas que hagan parte de esto, tenga un vínculo directo con el alquiler de bicicletas públicas en la ciudad.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			LAM	Tenía como información que hubo un tiempo en el que estaban funcionando las bicicletas, pues desde que prestaban para poder moverse en ciertas zonas, después las quitaron por falta de recursos para el proyecto y ahorita la están intentando volver a implementar, pero no estoy segura si ya está implementado totalmente.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			MSB	Lo que supe, fue que antes se manejaba un sistema de bicicletas públicas, después, esas bicicletas se archivaron y quedan por allá guardadas, creo que en la Alcaldía de Peñalosa, duraron guardadas en un parqueadero prácticamente todas esas bicicletas, cuando ya estaba en auge ese sistema, en el centro se estaba usando y tenía como éxito cierto, momento a otro se quitó y no se volvió a usar, pero ahora volví a escuchar que las van a volver a activar, no sé en cuánto o si ya lo hicieron, la verdad, pero sé que las van a volver a activar, no sé cómo va a ser el método de préstamo de bicicletas.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			AM	Sé de programas que se promueven, pues sé que, por medio de la nueva alcaldía, pues se está promoviendo muchísimo el uso de la bicicleta, pero como tal conocer el programa, el sistema que se manejan, no creo que no. Conozco programas independientes más que todo.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			JLS	No, no las conozco.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			CAG	No, he visto creo, que son alianzas con privados por ejemplo creo que una gran estación tuvo o tiene un sistema de bicicletas que a uno le prestan o algo así pero realmente no tengo conocimiento alguno de ese sistema.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			MFP	Está en licitación sí, sí estoy enterado, se cierran procesos el 11 de noviembre y se adjudican en la primera semana de diciembre o en la última de noviembre.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta
			NSO	Sí conozco, como trabajo en la subdivisión de la bici y el peatón, pues me entero de este tipo de cosas ya nos explicaron, nos socializaron, también la idea era compartir la información a la ciudadanía, pero sí estoy enterada de estos temas, ya se subieron los pliegos para que las empresas liciten y se ganen ese contrato o que empiecen a camellar el tema y que entiendo que estás empresas al dar servicios adicionales y que le apunte nada una movilidad integral y bien interesante pues genera puntos para que ganen esa licitación, sí estoy enterada.	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
		¿Conoce la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039, sus programas y/o proyectos?	MJR	No conozco, yo siento que de pronto es una falencia de no saber muy bien cómo funciona la política pública de la bicicleta he visto algunos programas y proyectos como la creación de más bicicarriles y no sé si esto hace parte de esa política pública, pero en algunos casos he visto cómo ciertos puntos de atención para el ciclista, pero esto ocurre sobre todo en fines de semana entre semana no lo he visto tanto.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			CAS	No señor, no las conozco.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			AFO	Tampoco las conozco.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			NPR	No señor, no la conozco.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			DAC	No las conozco de pronto hay un programa que se llama ir al colegio en bici.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			JAG	No la conozco, sé que Bogotá tiene la idea de ser la ciudad con más movilidad en bicicleta y energías renovables e incentivar el uso de la bicicleta, pero no conozco las políticas públicas de 2021 a 2039.	Conocimiento de política pública	Política Pública

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CMC	No.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			CEB	No muy bien, la verdad, no muy bien.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			LAM	Sí, cómo hago parte de unos de los Consejos Locales de la Bicicleta, pues parte de las funciones promover esa política pública, realmente lo que no me gustó, fue como que la lanzaron sin ni siquiera, pedirles opinión a las personas o pedirnos opinión a nosotros como usuarios a saber si estábamos de acuerdo con lo que había totalmente en ella, hay cosas por mejorar, pero pues definitivamente es un documento que pues podemos seguir construyendo. Siempre se puede ir mejorando.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			MSB	Si conozco, me acuerdo que hace un tiempo, estuvimos en una reunión sobre la bicicleta, sobre la creación de la política pública, en el cual se tocaron temas de infraestructura ciclista donde nos indican que pues que van a estar pensando más en bici carriles y nos pedían como el asesoramiento de cómo serían esos bici-carriles, el carril ideal, porque antes las ciclorrutas fueron como hechas como en una improvisación en aumento o el auge que ha tenido la bicicleta en Bogotá, está temas como infraestructura ciclista, espacios de hidratación también temas de en cuanto a la salud y la contaminación se estaban pensando cosas sobre eso, también como incentivar el uso de la bicicleta desde los más pequeños, ha bueno y el tema de seguridad también están pensando en cómo bajar un poco los índices y que de aquí al 2039, pues ya esté instalado un sistema de control de bicicletas más riguroso y evitar el tráfico de bicicletas.	Conocimiento de política pública	Política Pública

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			AM	Bueno, creo que es el programa, pues para precisamente buscar, implementar más rutas seguras en Bogotá para la movilidad de los biciusuarios, los programas pues de fomento del uso de la bicicleta, y la ampliación de las los ciclo carriles, hay bastantes proyectos que están desarrollándose para seguir implementando ciclo carriles dentro de la ciudad.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			JLS	No.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			CAG	No sé si dentro de los programas apliquemos nosotros como al colegio en bici realmente ya llegó a la ruralidad y está aplicando en más de 10 localidades ya hay en el colegio en bici ya es rural y ese sí lo conozco muy bien sé que hay uno medio nuevo que se llama al trabajo en bici también sé que también está la escuela la bici también y creo que esos son los que ahorita tengo frescos por los que entre comillas están frecuentemente contactados con nosotros.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			MFP	Sí... sí la conozco, perfectamente conozco los cinco objetivos todo el tema que es más y mejores viajes en bicicleta, más mujeres en bicicleta, una ciudad más conectada en términos de comercio, una ciudad más segura para los ciclistas más y mejor infraestructura, son como los cinco hitos que tiene la política pública, sí la conozco, ayudé un poco también en su construcción.	Conocimiento de política pública	Política Pública
			NSO	Sí la conozco, qué tiene unos objetivos, estos objetivos van apuntados a unos productos y unas metas, estás metas claramente pues varían desde temas de seguridad desde llegarle obviamente aumentar el número de ciclistas, 50% y 50% de hombres y mujeres que	Conocimiento de política pública	Política Pública

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				montan bicicleta, aumentar la participación, fortalecer temas de participación y capacitación de las organizaciones sociales, de los ciclistas, como que pasa por todo lado, obviamente también el tema económico que es súper importante acá en Bogotá.		
Técnico - Económico	8. Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Bogotá	¿Ha visto inversiones o proyectos desde lo público para promover el uso de la bicicleta en la localidad?	MJR	Si, yo siento que con el tema de la Conejera y la parte de Colina que sigue siendo una parte de la localidad de Suba trataron de mejorar los bicicarriles de ahí pues precisamente yo creo que por el gran uso que se le da dentro de esta localidad y también desde el año pasado con el tema de la pandemia, vi que se implementaron los bicicarriles temporales y algunos se volvieron permanentes y eso fue su funcional porque creo bicicarriles como dentro de los barrios o en partes donde antes no habían eso mejoró también las dinámicas del ciclista.	Conocimiento de implementación de programas Conocimiento de inversiones	Ejecución de obras y proyectos
			CAS	Tampoco las conozco.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos
			AFO	La verdad sí son muy pocos, es muy bajo el número ya sea de publicidad de patrocinio que hace la ciudad hacia la ciudadanía y eso no es que se note mucho.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos
			NPR	Si, si he visto.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			DAC	Más o menos.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos
			JAG	No conozco el tema, con respecto a la pregunta nueve te pongo un ejemplo uno de los grandes problemas que intentado solucionar la localidad de Suba es el bicicarril por la avenida Suba y lo que han hecho es poner los conos, quitar los conos, correr los conos, pelear con los carros, quitar los conos, volver a poner los conos, entonces creo que precisamente no se ve la inversión porque una inversión es cuando tú acomodas unas vías modificas una infraestructura, por supuesto una inversión es a largo plazo, yo no te estoy diciendo que me vas a hacer un bicicarril en seis meses, es más no te estoy diciendo que hagas un bicicarril, pero creo que no hay realmente, creo que la única ciclovía que tenemos en Suba es la que va por la Ciudad de Cali, porque para subir a la ciclovía de la 170 para tomarla no tiene ciclovía, del Pinar a subir a la Conejera no tiene ciclovía, cuando tú llegas a la loma de la 170 tiene ciclovía, pero antes de eso tienes que andar por el carril de los carros porque no tienes otra forma de llegar allá, es más devuélvete a la avenida nueva la que hicieron, la que salía a la avenida vieja de Suba, la nueva vía que hicieron por Aures cuando yo estoy en la calle en vez de coger para Juan amarillo sigo derecho e hicieron una vía nueva, esa vida tiene una berma gigante y tiene un sendero peatonal gigante pero no tiene bicicarril y ese es un problema y una vía que está nueva que le hacen una inversión pero no le hacen un bicicarril creo que tiene falencias.	Conocimiento de inversiones	Ejecución de obras y proyectos
			CMC	Bueno, pues aparte de las loncheras que ponen para la separación no he visto más.	Conocimiento de inversiones	Ejecución de obras y proyectos

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CEB	Sí pues, haciendo parte del Consejo en el mes de septiembre se realizó la semana de la bicicleta y se tuvo como tema fundamental, la participación activa de los ciudadanos y el tema de los bici-recorridos dentro de la localidad. La idea de esto va relacionado con el tema de la reactivación económica, que es un Pilar que se está dando hoy en día, pero tiene sus conjeturas, no solo se puede hacer desde una entidad, tiene que ser mucho más participativo.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos
	9. Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Suba		LAM	Sí he visto, uno de ellos es también de parte o ha sido de la mano del Consejo local de la bici, que fue una iniciativa que salió desde el año pasado que se hicieron elecciones y desde ahí, pues se han hecho como diferentes actividades enfoques para la localidad que promueven sobre todo el tema de la normatividad y como del autocuidado, que también es clave para que se eviten como todo ese tipo de accidentes, entonces sí he visto pues que se ha hecho, obviamente con la gestión de personas como naturales, pero sí se ha visto pues un poco esa iniciativa y promoción del uso.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos
			MSB	Sí, sí lo he visto, no muy grandes la verdad del momento a la fecha. Supe de uno donde hablaban más con el comercio, el cual estaban incentivando el uso mediante prestar espacios seguros para las personas que lleguen en bicicleta y puedan aparcar su bicicleta seguramente sin que se las vaya a robar, donde el comercio como tal, los restaurantes creen espacios de parqueo, bici-recorridos por la localidad, también como tipo de turismo en bicicleta o algo así.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			AM	Desde la localidad no, de hecho, de la localidad conozco más los proyectos independientes de personas que están ligados de pronto a como servidores públicos, pero como tal, que yo vea que la alcaldía de Suba como tal haga una promoción fuerte y un fomento fuerte del uso de la bicicleta no, no, realmente, no lo veo mucho en la localidad, veo más acciones independientes de personas que están dentro del distrito y pueden de alguna manera tener un impacto mayor, pero desde la localidad no, no he visto cómo desde la localidad, es decir desde la alcaldía, no veo como un impulso fuerte a promover el uso de la bicicleta.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos
			JLS	No.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos
			CAG	No, desde que lo publicó para promover el uso no, no he visto proyectos que avancen desde ahí la verdad.	Conocimiento de implementación de programas	Ejecución de obras y proyectos

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			MFP	¿Como recurso local? Uy... No sé... no lo he visto como recurso local Alcaldía Local de Suba invirtiendo en temas para bicicleta, no, tal vez no es tanto su competencia, en términos distritales sé que se han hecho infraestructuras barriales, qué se implementó una ciclovía temporal en la Avenida Suba, y que en este momento está medio interrumpida, que se requiere hacer la implementación y señalización, pero es en el ámbito distrital, no sé si en la localidad, Ah... sabe que sí, en temas de promoción, yo participe como en una carrera y sé que se hizo con recursos de la localidad y en el Viper de aquí el Cerro de la Conejera, creo que se hizo o se va a ser la clásica de Suba, pero si se han utilizado recursos en promoción que tiene la localidad, entonces esos son los proyectos que he visto, en términos de infraestructura no conozco, creo que todo eso es un ámbito para crecer, y sería pues un consejo como que le metiera fuerte a eso, no sale recursos de la localidad, pero sé que se utilizan con hombres y mujeres que se asignan para la localidad de Policía, he visto un crecimiento en el tema policías y ciclorrutas en la localidad, es muy común verlos sobre Avenida Ciudad de Cali, patrullando es muy común verlos en la Conejera, verlos en la Avenida Suba en el barco, no son recursos que salen directamente de la localidad, pero pues son de vigilancia pero los hombres y mujeres que pertenecen a estos cuerpos sí son asignados a la localidad y que se destinen a cuidar a los ciclistas es muy positivo porque podrían poder destinarse a otro plan operativo y son priorizados para el tema de los ciclistas, entonces me parece positivo.	Conocimiento de implementación de programas Conocimiento de inversiones	Ejecución de obras y proyectos
			NSO	Digamos que en lo local no ¿Como recurso local? sé qué proyectos e inversiones, en el caso de los presupuestos participativos y digamos que en todo este tema de priorización de temas pues ahí se abrió un poco el tema de la bici, he visto que se han desarrollado carreras, actividades y acciones puntuales con el tema de la bici que seguramente faltarán muchas por hacerse, pero pues entiendo que si hay unos presupuestos definidos para promover e incentivar el uso de la bici en diferentes ámbitos.	Conocimiento de implementación de programas Conocimiento de inversiones	Ejecución de obras y proyectos

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
Percepciones generales de los habitantes de Suba respecto al uso de la bicicleta		¿Algún comentario adicional sobre el uso de la bicicleta en la localidad?	MJR	Si, esto está en relación con las dinámicas un poco de Suba atendiendo un poco a la historia de Suba que allá de hecho una comunidad indígena que son los muiscas que tienen todo un tema cultural donde algunas dinámicas sobre todo la parte de Centro Suba sigue yéndose la estructura de un pueblo siento que ahí como que no se invierte mucho yo no soy muy consciente o no lo he visto si por ejemplo en la plaza de suba que se supone que es una Plaza Central donde las personas pueden ir a reunirse y demás tengan un biciparqueadero como tal un biciparqueadero específico y de tenerlo tampoco suele ser muy claro en qué parte está ubicado.	Biciparqueaderos	Servicios complementarios
			CAS	Mejorar la seguridad para que la gente pueda andar tranquila con sus bicicletas y evitar los robos y los atracos para que la gente pueda estar tranquila y pueda hacer uso de ella.	Seguridad	Servicios complementarios
			AFO	Lo único que pienso es que falta más un poco de impulso hacia la localidad que motiven un poco más la gente y pues para eso hay que brindar un poco más de infraestructura y de seguridad.	Seguridad	Servicios complementarios
			NPR	Sí, que apoyan a los colectivos de bicicleta en Suba.	Colectivos	Programas fomento uso de bicicleta
			DAC	Que seamos responsables, que usemos el casco, guantes, luces porque los vehículos no nos ven como los camiones.	Ética ciudadana	Normatividad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			JAG	Creo que es una de las localidades que más usa la bicicleta, es una de las localidades que cuenta con unas condiciones geográficas para el uso y práctica de la bicicleta recreativa tú no necesitas irte tan lejos para entrenar, en Suba lo puedes hacer pero realmente falta como un poco más de seriedad asumir el tema con un poco más de seriedad yo siento que el uso de la bicicleta sigue siendo un poco cliché a qué me refiero aquí si tú le preguntas a la gente que prefiere el carro la bicicleta el agente te va a decir el carro, pero si tú te vas a un lugar como Ámsterdam o Alemania la gente prefiere la bicicleta que el carro a pesar de que tiene 3 carros y una bicicleta, entonces hay que generar esa conciencia de que la bicicleta no es un instrumento con el que sale es un domingo o un instrumento con el que te diviertes, no, es un medio de transporte con el que te puedes demorar menos tiempo que en el transporte o en carro entonces por ejemplo eso hay que incentivarlo te cuento una experiencia personal, todavía me pasa que yo llego a mis lugares de trabajo en bicicleta y la gente lo ve como un cliché, la gente dice tan chévere este tipo viene en bicicleta, tan bonito pero la gente cree que voy en bicicleta porque piensan que no tengo carro o Ámsterdam no tengo plata o si me hago entender, realmente voy sin bicicleta porque es más fácil, me divierto más me hace bien me demoro menos, mi tiempo lo ahorro, ahorro más dinero, me siento mejor, contribuyó a disminuir las emisiones contribuyó a disminuir ciertos gases, etcétera, mis experiencias en el extranjero me permitieron eso, es que la bicicleta es un medio de transporte igual que un carro o una moto pero mucho mejor.	Uso de la bicicleta	Uso de la bicicleta
			CMC	Creo que lo que mencionaba, soy reiterativo con eso, pues el tema de la infraestructura vial, en muchas oportunidades está un poco demacrada, un poco acabada, el tema de señalización, también, pues en el respeto que se le debe dar digamos a este tipo de espacios, pues hay veces en la que otros qué otros actores viales lo que le digo, carros, motos, hacen uso de eso y pues no es como lo más conveniente, porque no es un espacio construido para ellos.	Infraestructura	Ciclorrutas y bicicarriles

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			CEB	Si lo último, es el tema de la cultura ciudadana, pues la cultura no solo es de los que caminan, o de los que cumplen cierta función, los que se movilizan en el torneo de la bicicleta sea eléctrica, o sea mecánica o de ruta o todoterreno, veo es poca seguridad y poca empatía o solidaridad al movilizarse, cada quien se pelea en los semáforos, no respetan las leyes de tránsito, no lleva chaleco, no llevan luces, uno ve las bicicletas y están en pésimo estado la mayoría, no hay un espacio público reglamento para el uso de las bicicletas, entonces es el caos dentro de una ciudad que tiene tantas oportunidades y demandas dentro de un factor que es la movilidad, pero sí es importante que volvamos a tener una cultura ciudadana en comunidad, no solo pensar en el ciclista anónimo como el ciclista que solo vive por él y no está registrado, es hablar de una Comunidad, de hacer bici-recorridos, de reconocimientos, si hay personas que laboralmente trabajan cerca poderse mover, pues estamos en una reactivación, la manera es movernos de una manera muy correcta y no repetir errores del pasado.	Ética ciudadana	Programas de formación en la cultura de la bicicleta
			LAM	Bueno, como le decía en la pregunta anterior, es el vehículo que ha solucionado ese problema de movilidad que tiene la localidad por estar en la periferia, aparte, la localidad con mayor población, muchas de las personas que viven ahí no trabajan ahí en la localidad, entonces, si es realmente una solución muy efectiva de movilidad. Lo que sí, pues buscamos lo que quiero siempre es que se puedan mover de forma más segura cada uno de estos usuarios, porque finalmente en casa los espera, entonces ese es el mensaje, auto cuidarnos y pues también entre nosotros como ciclistas poder cuidarnos.	Seguridad	Hurtos

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			MSB	Bueno el tema es que sigamos pensando más o incentivando más el uso de la bicicleta y creando espacios viales, que conecten lo que es lo más profundo de Suba o de la localidad con el exterior de la localidad, ósea de la periferia al centro literario hacia lo que es Bogotá como tal y Suba como tal, porque me he dado cuenta que en los extremos en las periferias de suba de la localidad está muy abandonado ese tema y allá también desde mucho roban bicicletas, también es donde hay muchos accidentes porque el tráfico es un desorden y creo que si empezamos a atacar y pensamos más en esas zonas periféricas de ciclistas, donde sale muchísima gente y empezar a conectarlos con lo que es Suba y lo además de Bogotá, pues va a crecer más el uso de la bicicleta.	Infraestructura	Ciclorrutas y bicicarriles
			AM	Creo que deberíamos seguirla usando Suba es una localidad muy bonita para recorrer en bicicleta, hay mucha montaña, sí, pero la montaña pues tiene todo su encanto, aparte, pues que también digamos que a los que vamos un poco más allá de solo el uso diario de la bicicleta, si no ya como a la práctica, un poco más deportiva, es ideal, digamos si tienes poco tiempo, tan solo recorrer la localidad sus montañas, pues te ayuda a entrenar, entonces creo que se cree, se debe crear muchísimos más espacio, para que tengamos más espacio, precisamente los biciusuarios, creería muy importante, fomentar y educar a las personas dentro de la localidad, en muchos sectores tenemos personas que se movilizan en bicicleta, pero sin los implementos necesarios para su movilidad, entonces pues es importante educar también a los ciclistas en el uso del casco de los reflectivos, hacer una concientización en el espacio, sobre todo por la avenida Suba, porque pues si en ese momento se encuentran los conos anaranjados tratando de darle el espacio de la bicicleta, pues tenemos muchos igual, muchos motociclistas o carros que los empujan y pues como que les niegan igual ese espacio a la bicicleta y es una gran necesidad de la de la localidad ampliar las vías y la infraestructura para la movilidad en bicicleta, que no sea la de los ciclorrutas, porque pues de hecho las ciclorrutas están demostrado que no son espacios muy efectivos, eficientes para la movilidad en bicicleta y menos en bicicletas	Ética ciudadana Infraestructura	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Ciclorrutas y bicicarriles

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
				como las de ruta, en donde pues no puedes estar subiendo y bajando del andén, todo el tiempo.		
			JLS	Sobre seguridad deberían implementar acompañamiento, más presencia policial en un tramo de cierta hora para las personas que salen de sus casas temprano, para que no se vean afectados por el hurto, será como una campaña así.	Seguridad	Hurtos
			CAG	Yo siento que el tema más grave y primordial qué se debe atacar para nosotros los biciusuarios es la seguridad porque la seguridad es bastante compleja, y mucha gente no usa bicicleta por el tema de que a mí me van a robar y a mí sí me roban mi vanes matando de una no solamente me roban, entonces yo digo que para contribuir realmente a una movilidad sostenible hay que mejorar y atacar el primer problema que es la seguridad, y ya por los lados se puede ir trabajando el tema de la pedagogía y el uso y el buen uso del espacio público, porque resulta que muchas veces gente caminando por las ciclorrutas vendedores ambulantes parqueados en medio de la ciclorruta, en la Cali pasa mucho que los talleres parquean los carros en el andén y tapan las ciclorrutas, pues eso me dice bájese a la calle me expongo me arriesgo y no contribuyó a la movilidad y a que todo fluya, pero pues es que yo no me la voy a pasar esquivando carros gente y demás, pero creo que con pedagogía se puede mejorar el buen uso y el aprovechamiento del espacio público creo que esos son los dos mayores conflictos que hay y lo que más genera siniestros y novedades con los vicios varios es la falta de todo eso.	Seguridad Ética ciudadana	Programas de formación en la cultura de la bicicleta Hurtos Siniestralidad

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			MFP	Creo que sería muy chévere avanzar en el tema de mobiliario de parqueaderos públicos en sitios de interés, me sigue pareciendo increíble que el Supercade no tenga cicloparqueaderos, qué el Hospital de Suba no tenga cicloparqueaderos, que la Alcaldía Local de Suba no tenga cicloparqueaderos y digo servicio de ciclo parqueadero, cicloparqueaderos por no significa tener un ciclo parqueadero, tristemente uno de los lugares que más se roban bicicletas en Suba no es en las ciclorrutas, las bicicletas de Suba se las roban principalmente en dos lugares: el Supercade y el Hospital de Suba y tercero la Alcaldía, increíble que sea de los lugares que más hurtos tienen, información que debe tener la alcaldía entonces creo que esto le vendría muy bien a la localidad y nada, es qué la gente tenga y pueda conectarse con carreras eventos festivales y todo eso cicloparqueaderos es chévere, hay que manejar un tema de que todo no puede ser festivales, eventos y carreras, pues porque los recursos se van, pero si hay que tener unas actividades promocionales e intentar tener unas actividades promocionales que también pues más permanentes, en un momento escribí cuando era muy gomoso de eso hace varios años, como una propuesta de conectar la ciclovía de la ciclovía de la Cali puedes hacer una ciclovía por la avenida Ciudad de Cali y un carril de ida y vuelta que conectará con Juan Amarillo, y que la gente por medio de ese corredor pues conectará con la Avenida Boyacá y la red de ciclorrutas, sin embargo, pues realmente existe la práctica que es la ciclorruta, nosotros tenemos ciclo ruta en costado y costado esa fue una de las razones por las cuales por las que no próspero en ese tema, pero hay otro concepto que utilizan en el Parkway qué son ciclovías, no sé si usted ha visto la ciclovía del Parkway, el Parkway no tiene ciclovías conectadas, de nada con nada, solo que cierran las calles y los niños aprenden a montar bicicleta y demás, un poco lo que está pasando en la localidad de Suba pero en la 183 con Autopista, y es como la Avenida llega hasta ahí ahora hay patinaje, atletas y demás en esa vía cerrada, entonces creo que eso lo podemos intentar hacer en algunas calles o algo así, donde la gente pudiera aprender a montar bicicleta parchar y demás	Biciparqueaderos Infraestructura	Servicios complementarios Ciclorruta y bicicarriles

CODIFICACIÓN ABIERTA						
DIMENSIÓN	**CATEGORÍA**	**PREGUNTAS**	**SUJETO**	**RESPUESTAS**	**PALABRAS CLAVES**	**SUBCATEGORÍAS**
			NSO	Hay que seguir potencializando esos pequeños espacios culturales y ambientales que tiene la localidad, pues suba tiene sus aspectos rurales entonces pues porque en los humanos hay que seguir articulando con ellos, creo que la bicicleta puede pasar por diferentes enfoques, el tema artístico el tema ambiental, qué no solamente es Ciclorruta entre como en la bicicleta como medio de transporte y ya, y que debe tener temas de seguridad vial, el y mecánica de bici, la bicicleta nos puede llevar a lugares súper desconocidos pero nos falta es cómo articular esas cosas a lo local.	Programas	Programas fomento uso de bicicleta

Codificación selectiva

CODIFICACIÓN SELECTIVA			
PREGUNTA	**PALABRAS CLAVE**	**SUBCATEGORÍA**	**CATEGORÍA**
1	Formación y currículo Uso de la bicicleta Promoción en las Universidades	Programas de formación en la cultura de la bicicleta	Integración de la bicicleta a la educación

CODIFICACIÓN SELECTIVA			
PREGUNTA	**PALABRAS CLAVE**	**SUBCATEGORÍA**	**CATEGORÍA**
	Promoción en los colegios Campañas, difusión y publicidad		
2	Uso de la bicicleta Relieve Condiciones climáticas Seguridad Infraestructura Ética ciudadana Siniestralidad	Uso de la bicicleta Siniestralidad Ciclorruta y bicicarriles Relieve Condiciones climáticas	Viajes en bicicleta Seguridad vial Condiciones geográficas
3	Iluminación Fuerza pública Robos Ética ciudadana Siniestralidad Seguridad Zonas inseguras	Hurtos Siniestralidad	Seguridad vial

CODIFICACIÓN SELECTIVA			
PREGUNTA	**PALABRAS CLAVE**	**SUBCATEGORÍA**	**CATEGORÍA**
4	Oferta - demanda de talleres y comercio de bicicletas Biciparqueaderos Capacitación mecánico	Servicios complementarios	Condiciones geográficas
5	Contaminación atmosférica Estado de salud Control de emisiones	Emisiones GEI y otros contaminantes	Condiciones geográficas
6	Conocimiento de la norma Implementación de la norma	Normatividad	Reglamentación
7	Conocimiento de programas	Programas fomento uso de bicicleta	Sistema público de bicicletas
8	Conocimiento de política pública	Conocimiento PP	Política pública de la bicicleta
9	Conocimiento de implementación de programas Conocimiento de inversiones	Ejecución de obras y proyectos	Asignación y ejecución presupuestal para la movilidad en Suba

CODIFICACIÓN SELECTIVA			
PREGUNTA	**PALABRAS CLAVE**	**SUBCATEGORÍA**	**CATEGORÍA**
10	Seguridad Ética ciudadana Infraestructura	Integración de la bicicleta a a la educación Siniestralidad Hurtos	Integración de la bicicleta a la educación Seguridad vial