

Programa de préstamo de bicicletas da UDC

Avaliación do servizo durante o curso 2012/2013¹

Índice

1. O programa de préstamo de bicicletas da UDC
2. A opinión previa das persoas usuarias
3. A opinión das persoas usuarias tras o período de préstamo. Valoración do servizo
4. Unha pequena reflexión sobre os datos dos anos 2011 e 2012
5. Conclusión

1. O programa de préstamo de bicicletas da UDC

O préstamo de bicicletas é un programa que leva a cabo a Oficina de Medio Ambiente (OMA) da Universidade da Coruña (UDC) coa colaboración da Asociación por unha Mobilidade Responsable Mobi-Liza.

Con este programa de préstamo preténdese fomentar o uso da bicicleta como medio de transporte entre a comunidade universitaria, especialmente como medio con que poder desprazarse á UDC.

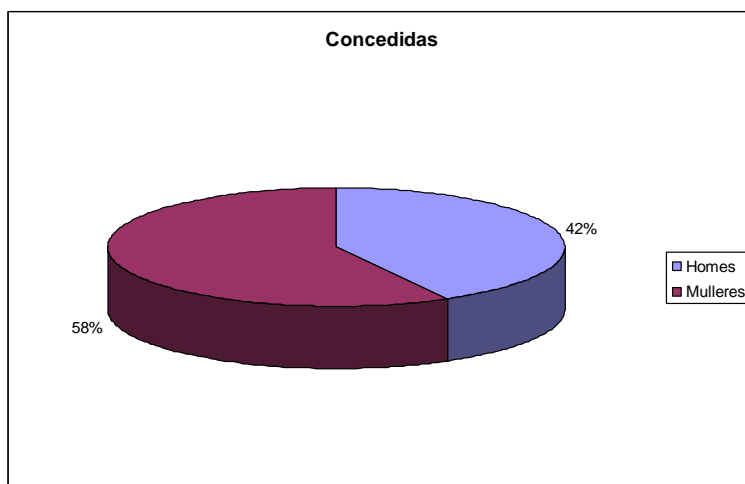
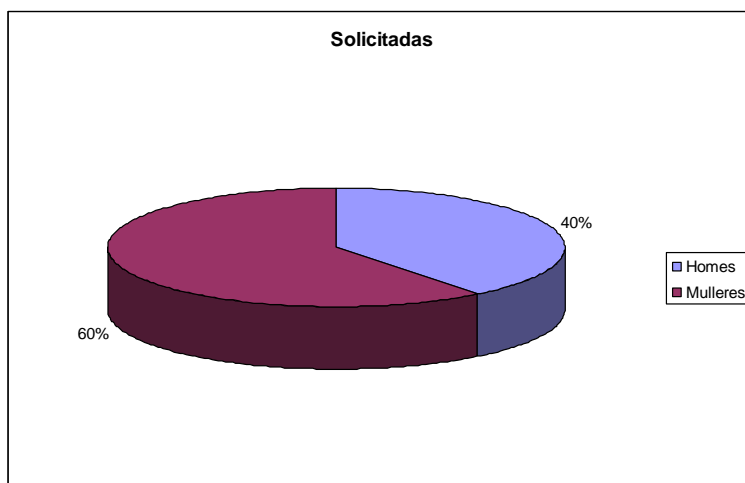
Deste xeito, proporciónaselles un vehículo adecuado para estas funcións (completamente equipado) ás persoas que así o solicitaren. Paralelamente realízanse programas formativos e informativos que pretenden facilitar e incentivar o uso efectivo das bicicletas concedidas.

Cos datos recollidos das solicitudes e enquisas realizadas a aquelas persoas que participaron neste programa, ás que lles foi concedida unha bicicleta, podemos analizar o funcionamento do servizo tanto no tocante á súa efectividade en relación cos obxectivos propostos como no relativo ao grao de satisfacción acadado polos seus usuarios. Hai que aclarar que a concesión das bicicletas foi realizada por orde de solicitude, como en anos anteriores, mais incorporando unha limitación, xa que se deu preferencia ás persoas que non tiveran préstamo nos dous últimos cursos. Dado que o

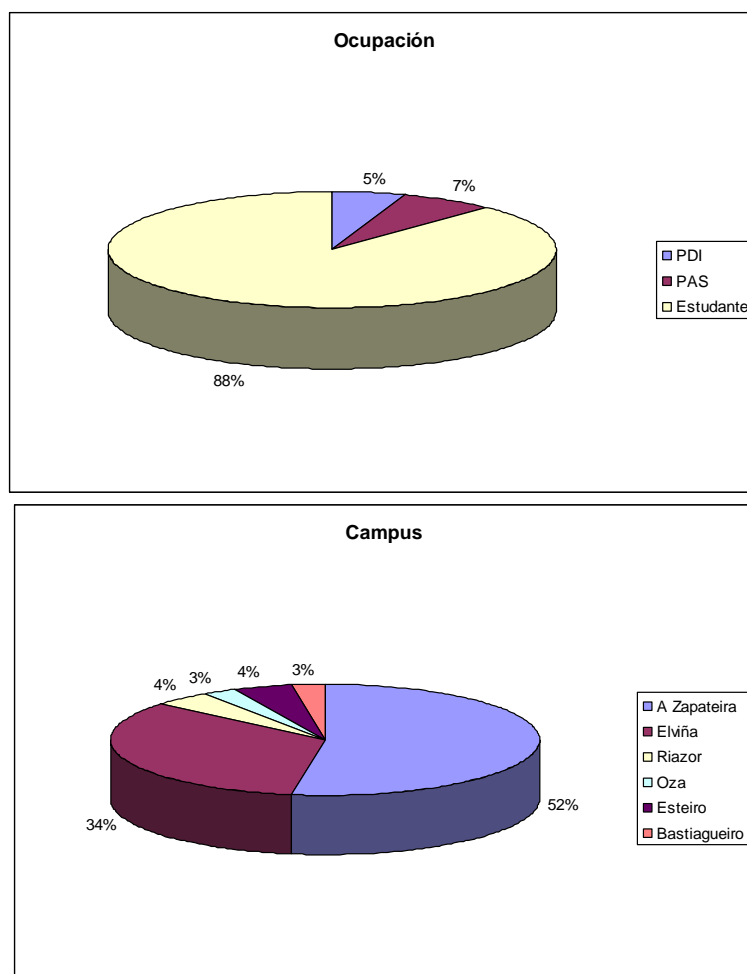
¹ Informe elaborado por Sofía González Suurbach.

número de solicitudes foi moi superior ás disponibilidades, esta medida fixo que ningunha das persoas usuarias nos dous últimos cursos volvera selo este curso.

Dos datos sacados das solicitudes podemos dicir que o interese polo programa de préstamo de bicicletas é moi similar entre homes e mulleres, aínda que predominan estas últimas. Se falamos das bicicletas concedidas repartíronse practicamente igual entre homes e mulleres, aínda que foi algo maior en mulleres, como se pode apreciar nas gráficas seguintes:



Entre as persoas a que lles foi concedida unha bicicleta en préstamo, podemos realizar unha división segundo a ocupación (estudantes, PAS, PDI) e segundo o campus a que pertencen:



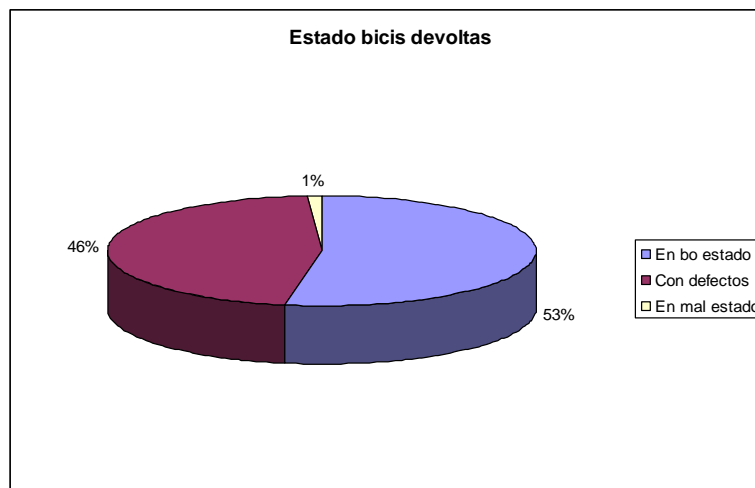
A gran maioría das concesións foron para estudantes, cun 88% do total, e o resto corresponden a PAS e PDI nun 7% e 5% respectivamente. Este resultado é lóxico, debido a que a maioría das persoas pertencentes á comunidade universitaria son estudantes.

En canto aos campus de procedencia, a maioría das concesións corresponderon a persoas que estudan ou traballan no campus da Zapateira, un 52%. Ao campus da Elviña correspondeu o 34% das concesións, e o resto repartiuse entre os campus de Oza, Riazor, Bastiaqueiro e Ferrol (Esteiro). O campus de Serantes (Ferrol) non contou con ningunha concesión, así como a Reitoría.

A pesar de que a maioría do estudiantado se concentra en Elviña, o maior número de bicicletas concedidas atopase no campus da Zapateira, a pesar de posuír un menor número de persoal universitario e da pronunciada e longa costa que hai que atravesar dende Elviña ata A Zapateira. Este dato é chamativo en comparación con outros anos, nos que a maioría das concesións se concentraban en Elviña.

O estudiantado devolveu as bicicletas a finais de xuño e concedéuselles unha prórroga no préstamo ás persoas ligadas doutros xeitos á universidade (PAS, PDI, bolsairos con actividade no verán).

O estado das bicicletas devoltas pode apreciarse na seguinte gráfica:



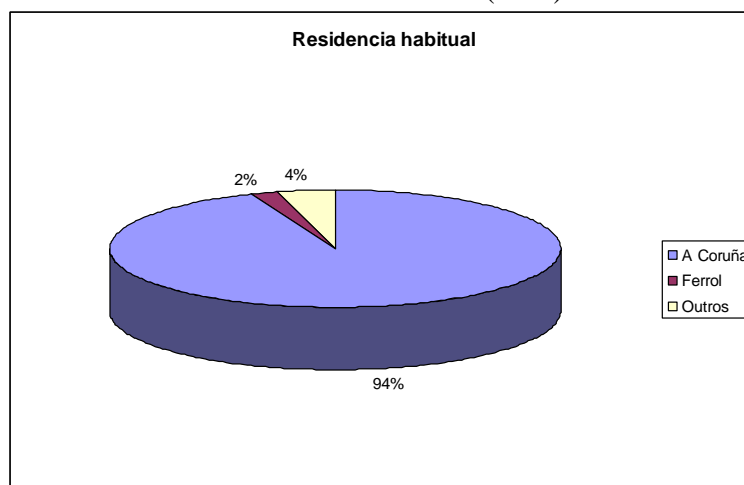
Podemos destacar que a maioría das bicicletas foron devoltas en bo estado ou con pequenos defectos. Estas bicicletas tan só presentan unha deterioración normal do seu uso, ou pequenos desaxustes en elementos en que a bicicleta prestada era menos robusta. Só nun caso a bicicleta foi devolta en mal estado.

Os problemas máis frecuentes son os relacionados cos freos ou coas cadeas. Outro problema que xurdiu en numerosas ocasións foi o funcionamento da luz.

2. A opinión previa das persoas usuarias

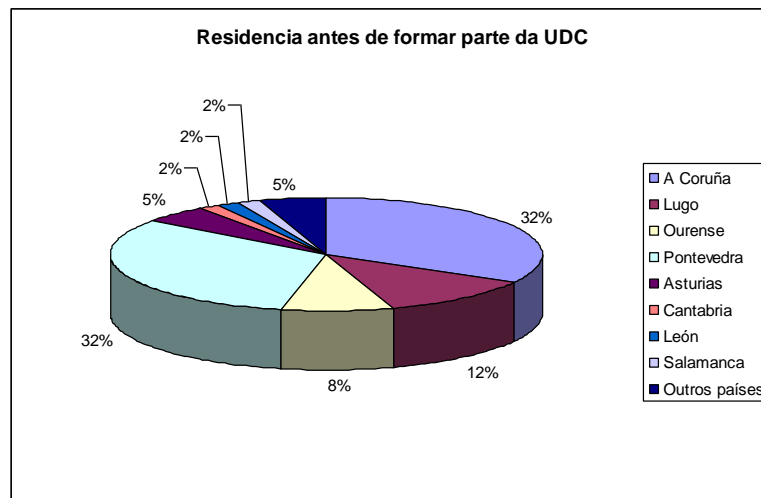
Ao comezo do servizo as persoas usuarias cubriron unha enquisa para coñecermos a súa opinión sobre a bicicleta como medio de transporte, fronte a outros medios máis habituais. O número de enquisas recollido foi reducido nesta ocasión: 87 enquisas.

De acordo coas seguintes gráficas, as persoas usuarias do servizo de préstamo teñen maioritariamente a cidade como residencia habitual (94%).

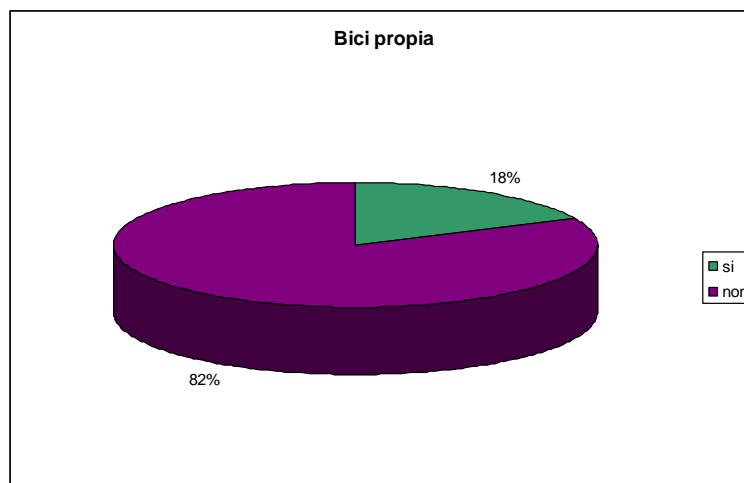


Antes de formar parte da UDC, a maioría residía na provincia da Coruña e Pontevedra, repartíndose entre estas dúas un 64% do total. Lugo e Ourense representan unha pequena porcentaxe, de 12% e 8% respectivamente. O resto repártese entre

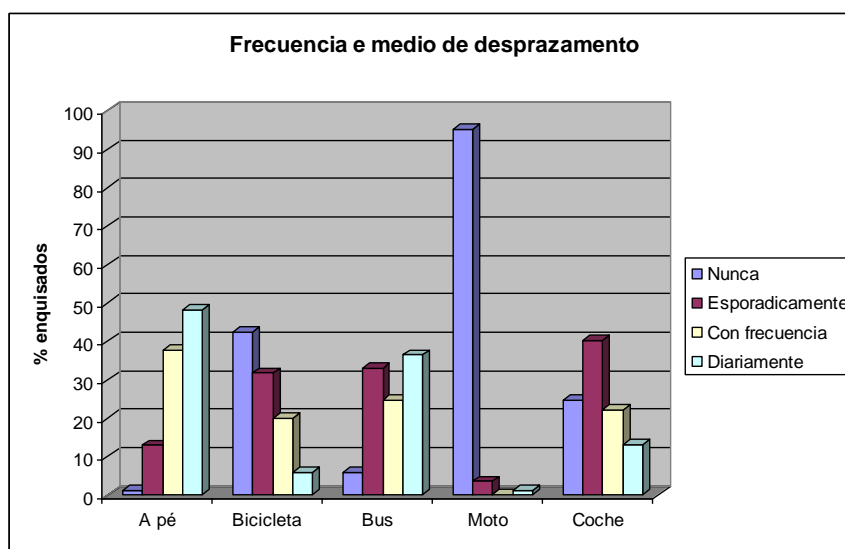
diferentes provincias próximas a Galicia (coma son Asturias, León ou Cantabria) así como entre estudantes doutros países que veñen de Erasmus. Isto pon de manifesto que o servizo de bicicletas atende sobre todo unha necesidade das persoas que se trasladan temporalmente á cidade da Coruña para os seus estudos.



De entre os beneficiarios, un 18% posúe bici propia, mentres que a gran maioría (82%) carece dela:



Noutra pregunta indágase sobre a frecuencia con que nese momento as persoas usuarias utilizaban os diferentes medios de transporte. Os resultados móstranse na seguinte gráfica:



Dos resultados podemos salientar que, antes de recibir a bicicleta en préstamo, un 37% dos usuarios do servizo nunca utilizara este medio de transporte, mentres o 28% fixérao esporadicamente.

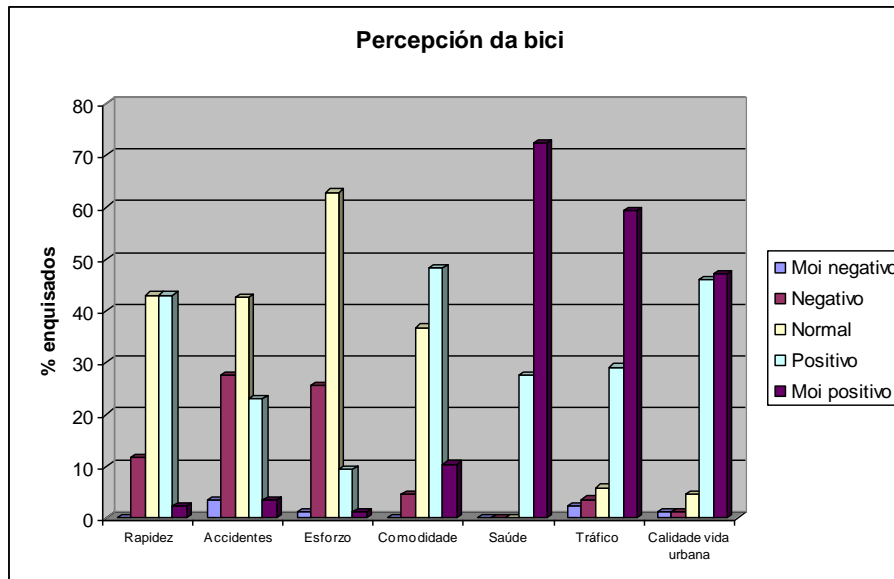
Tamén é destacable que o 19% das persoas usuarias non utiliza nunca o coche; un 31% desprázase en autobús e o 41% móvese a pé diariamente. O desprazamento en moto e, pola súa banda, moi reducido. Deste resultado pode deducirse que as persoas que polo xeral utilizan medios de transporte ecolóxicos e amigables, como o autobús ou o desprazamento a pé, pretenden achegarse a outro medio de transporte que ata agora non consideraran como factible, ben sexa pola súa sensación de perigo, o custo de adquirir o vehículo ou a falta de infraestruturas adecuadas.

As persoas que utilizan habitualmente o coche para os seus desprazamentos aínda constitúen un porcentaxe elevado.

Este dato é importante porque o impacto dos coches no contorno universitario é especialmente negativo, tanto pola súa ocupación do espazo (a maioría da superficie dos diferentes campus é utilizada para o estacionamento de vehículos), o perigo que supón a súa circulación dentro dos campus (moitas veces a velocidades inadecuadas) e a contaminación atmosférica e acústica que producen.

De acordo con outro estudo feito pola UDC, o uso do coche particular no acceso aos campus é o maior responsable da pegada ecolóxica da actividade universitaria. Xa que logo, resulta imprescindible desenvolver actuacións de sensibilización deste sector da poboación. Sen embargo, cómpre destacar que moitas das persoas que se desprazan en coche fano por necesidade (viven nas aforas).

Pasamos agora a analizar comparativamente a percepción que se ten da bicicleta fronte a outros medios de transporte, en relación cunha serie de parámetros definitorios.



En canto á rapidez da bicicleta como medio de transporte a gran maioría considera que é “normal” ou “rápida”. Só un 10% considéraa lenta.

Se falamos da probabilidade de accidentes, o 25% considera que hai una alta probabilidade de sufrilos indo en bicicleta.

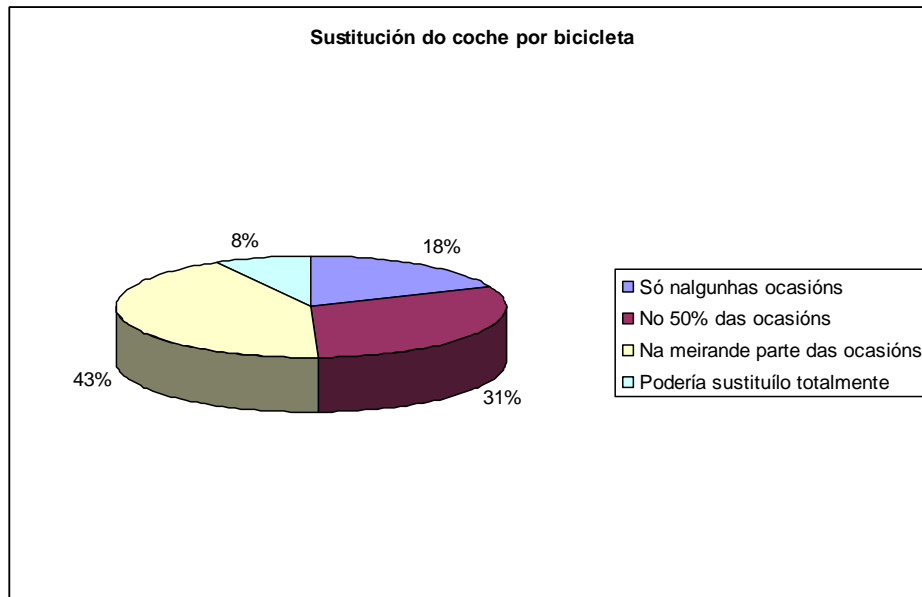
Un 55% pensa que o uso da bicicleta non require dun gran esforzo físico, mentres cun 22% cree que se precisa dun esforzo físico alto.

A gran maioría considera que a comodidade da bici e alta (42%) ou neutra (32%) e a inmensa maioría (64%) cree que o seu uso é moi positivo para a saúde.

Asemade, unha elevada porcentaxe de persoas pensa que o uso da bici como medio de transporte ten un efecto moi positivo no tráfico (52%) e na calidade de vida urbana (41%).

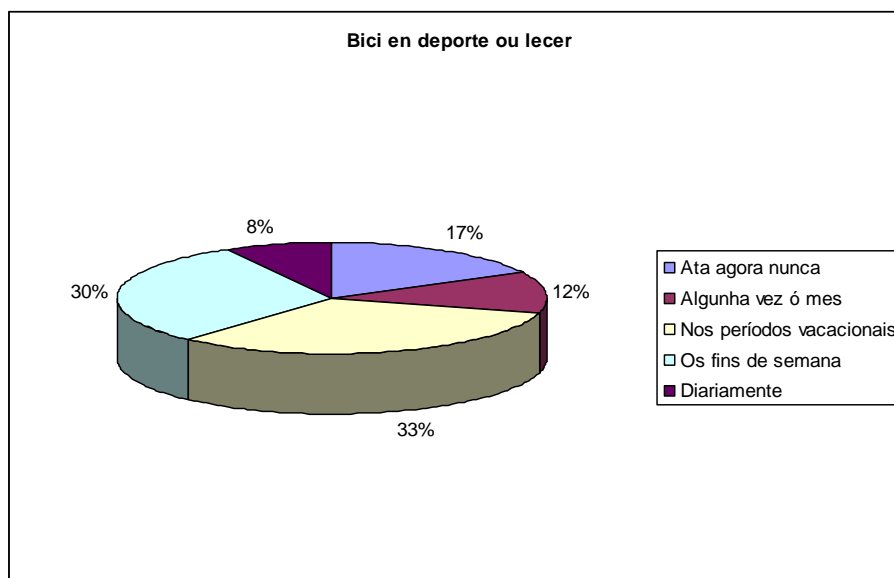
Estes resultados amosan que existe unha gran concienciación sobre os medios de transporte ecolóxicos, aínda que existe o medo á probabilidade de accidentes ou a que pode esixir un certo esforzo físico nos desprazamentos.

En canto á capacidade da bicicleta para substituír ó automóbil como medio de transporte na cidade:



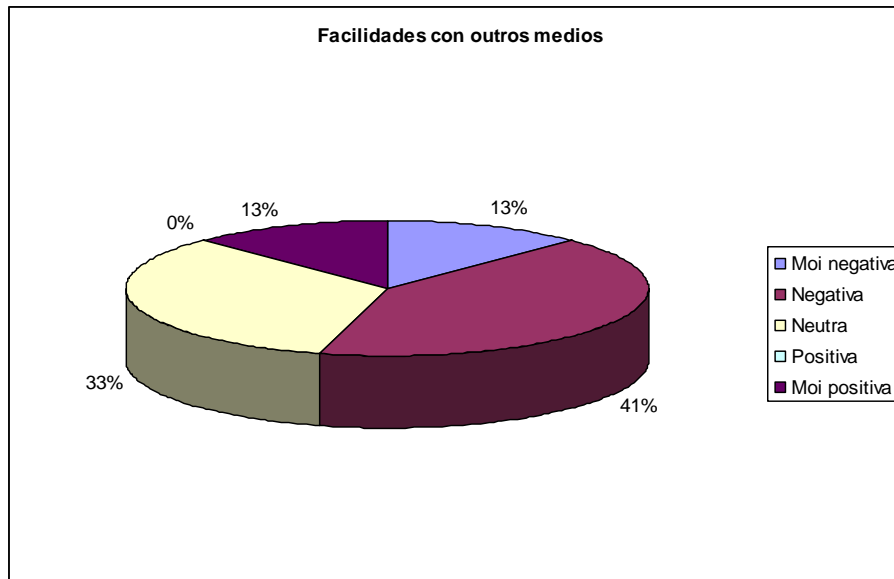
A maioría considera que a bicicleta podería substituír o coche na meirande (43%) ou no 50% das ocasións (31%).

En canto ó uso da bicicleta como medio de transporte ou lecer:



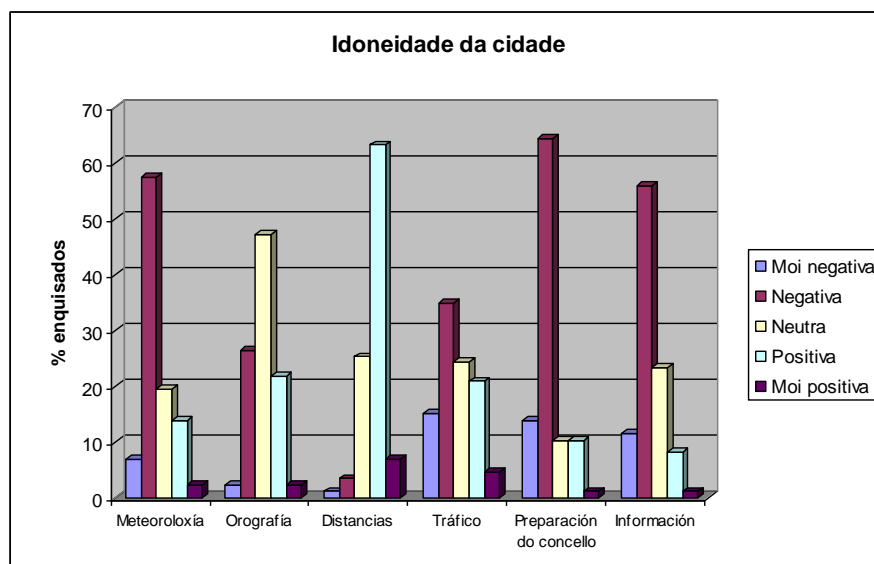
Unha alta porcentaxe de persoas usan só a bici no seu tempo libre: os fins de semana (30%) e nos períodos vacacionais (33%).

No referente á situación actual en canto a facilidades de uso combinado da bicicleta con outros medios de transporte como o autobús ou o tren (intermodalidade):



Un 41% pensan que a facilidade do uso combinado é negativa ou moi negativa (13%). Só un 13% considera que é moi positiva, e un 33% consideran a facilidade neutra.

No tocante á consideración da cidade da Coruña como máis ou menos idónea para o uso da bicicleta, as persoas enquisadas teñen a seguinte opinión:



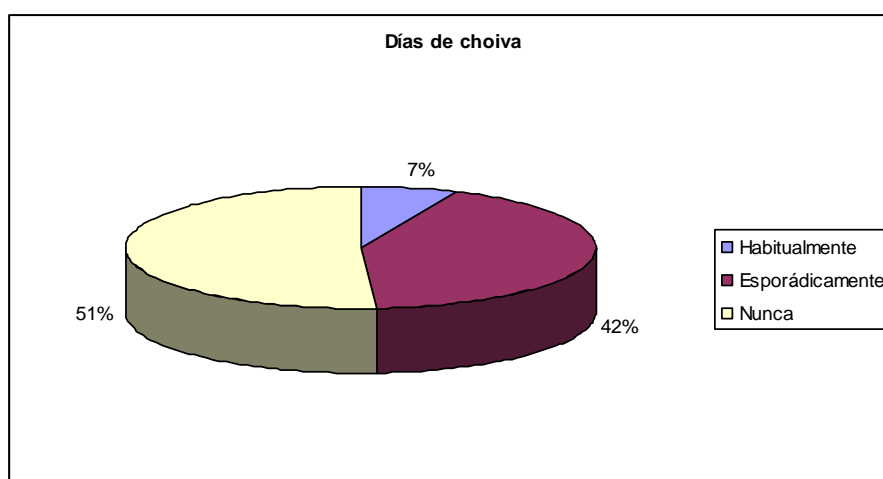
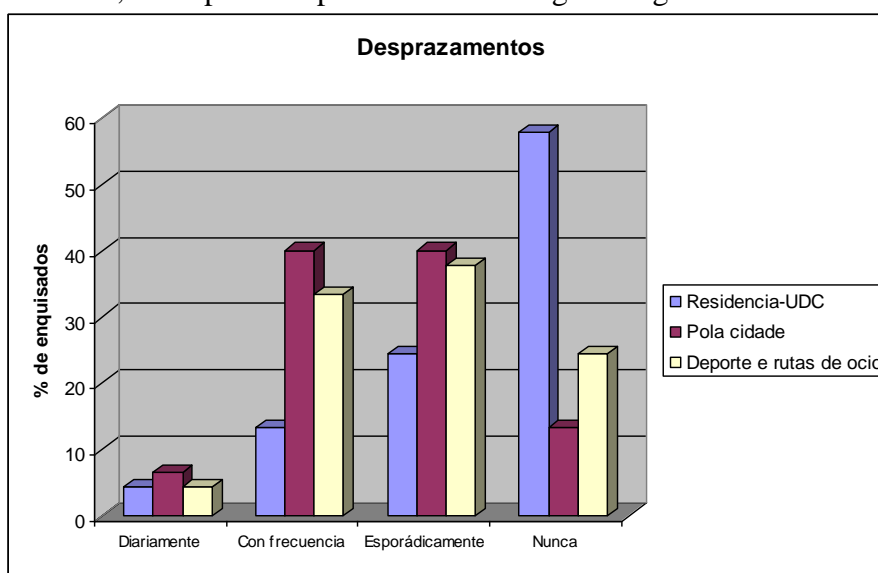
Podemos observar que a xente é reticente ó uso da bicicleta debido a meteoroloxía e unha gran maioría considera que o concello non está ben preparado para o uso da bicicleta como medio de transporte e que non achega suficiente información; entendendo como tal a falta de carril bici que comunique os principais núcleos de actividade, aparcadoiros etc.

Por outra banda, a maioría considera que o uso da bicicleta con respecto ás distancias na cidade é positiva.

3. A opinión das persoas usuarias tras o período de préstamo. Valoración do servizo

Ao final do servizo, os usuarios cubriron unha enquisa para coñecermos o uso real que fixeran da bicicleta empréstada, así como a súa opinión a respecto do servizo proporcionado pola UDC. Por tanto, estamos ante a medición, unha vez finalizado o préstamo, da efectividade real do servizo de préstamo de bicicletas. O número de enquisas recollidas foi de 45.

Ante a pregunta da frecuencia con que se utilizou a bicicleta para desprazarse en xeral e con chuvia, as respostas represéntanse nas seguintes gráficas:



Polo xeral, os beneficiarios do préstamo nunca empregaban a bicicleta para desprazarse dende a súa residencia ata a Universidade. Dado que as distancias e o desnivel que existen entre os campus e a cidade son moi asumibles (excepto no campus da Zapateira), o impedimento percibido polos usuarios puido ser a falta de infraestruturas (carril bici) ou a agresividade do tráfico motorizado. En cambio, si a

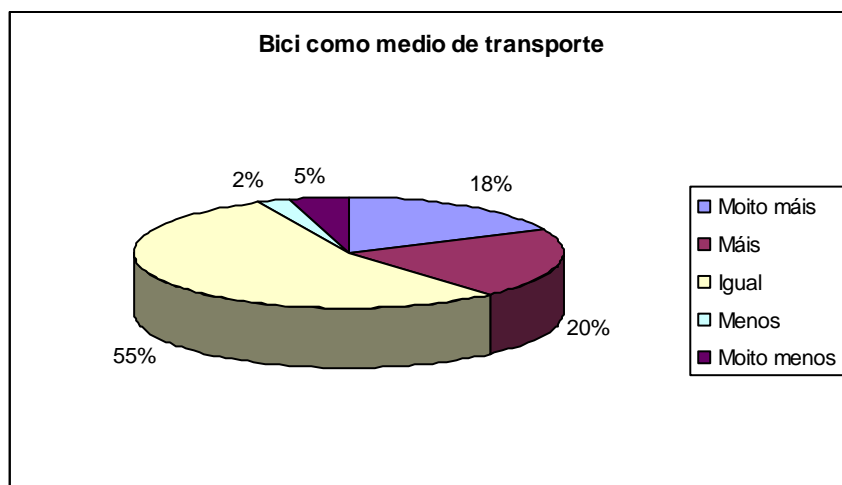
usaban frecuentemente para moverse pola cidade, facer deporte ou realizar rutas de ocio.

En canto ós días de choiva, a metade dos enquisados non a empregou nunca, mentres que un 42% usouna con precipitacións de maneira esporádica. Doutra banda, en futuras ocasións será importante incidir na perfecta posibilidade do uso da bicicleta con chuvia se a persoa vai correctamente equipada.

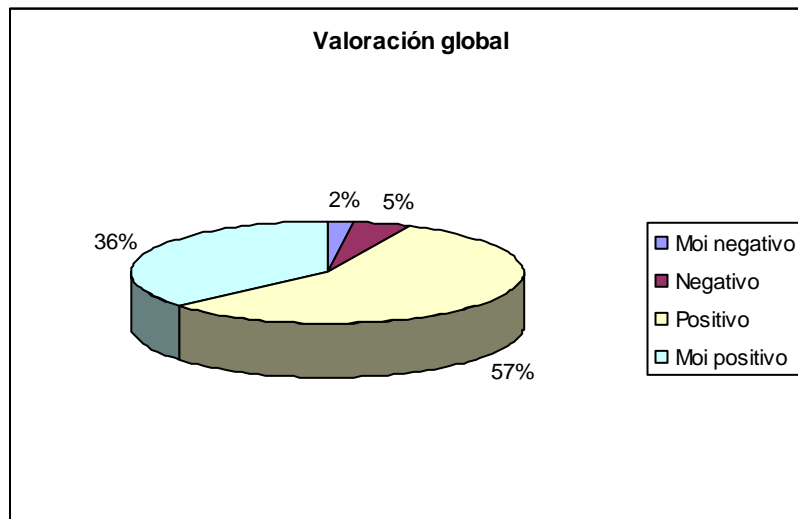
Canto aos problemas atopados coa bicicleta durante o seu uso, un 40% das persoas tivo que realizar reparacións ou recambios de pezas durante o tempo que durou o servizo e un 60% non tivo ningún problema. Destacan maioritariamente as reparacións nas rodas, algo habitual dentro dun uso frecuente da bicicleta, así como as cadeas e os freos, que tamén presentaron problemas significativos.

En canto ós problemas para gardar a bicicleta durante á noite, unha inmensa maioría (93%) non presentaron problemas, mentres que o 7% restante tiveron dificultades debido ó tamaño da bicicleta.

Preguntóuselles así mesmo sobre un posible cambio de opinión con respecto á consideración da bicicleta como medio de transporte. A maioría considera que non cambiou a súa percepcións e moitos ven agora a bicicleta máis ou moito máis apta como medio de desprazamento na cidade.



E finalmente, no tocante á valoración do sistema de préstamo de bicicletas, este é considerado como positivo (57%) ou moi positivo (36%). Tan só o 7% valoran o servizo de xeito negativo ou moi negativo.



Como aspectos positivos salientan o aforro que supón con respecto o uso de outros medios de transporte (bus, coche, etc) e os beneficios para a saúde e o exercicio. Moitos quedaron sorprendidos pola rapidez que lles proporcionaba a bicicleta nos seus desprazamentos.

Como aspectos negativos destacan o mal tempo (choiva), o tamaño e o volume excesivos da bicicleta así como o estado das mesmas, o número baixo de bicicletas existentes para realizar o préstamo, a falta de facilidades como carrís bici e que non se poda dispor delas ata Setembro.

Como conclusión, podemos destacar a valoración xeral positiva do servizo e o impacto que causou na comunidade universitaria. Así e todo, cómpre corrixirmos unha serie de aspectos para intentar acadar máis eficazmente os obxectivos do servizo, aínda que sen esquecer que acadar un cambio significativo na mobilidade da comunidade universitaria é un camiño longo e difícil, que necesita tempo, recursos e determinación.

4. Unha pequena reflexión sobre os datos dos anos 2010 e 2011

Facendo unha comparativa das solicitudes e das enquisas realizadas polas persoas usuarias do servizo de préstamo de bicicletas nos cursos 2011/2012 e 2012/2013, e tendo en conta os puntos en que se produciron maiores cambios, podemos chegar as seguintes conclusións:

- a) No referente á devolución das bicicletas, no curso 2011/2012 un 76% das bicicletas foron devoltas en bo estado, mentres que no ano 2012/2013 foi un 53%; o número de bicicletas devoltas con defectos aumentou. Estamos a falar de problemas como desaxustes dos freos e desgaste das rodas, propios dun uso frecuente. Por outra parte, aínda que este problema non foi dos máis significativos entre as bicicletas prestadas, pode deducirse que algunhas delas tiveron pouco uso e que outros dos problemas causados poderían deberse a un

uso da bicicleta adicional ao previsto, como a súa utilización frecuente por camiños de terra e pedras ou a baixada de desniveis de xeito brusco.

b) En relación co uso da bicicleta como medio de transporte antes de participar no préstamo, cabe destacarmos que en 2011/2012 un 38% nunca fixera uso da bicicleta antes ou fixérao só esporadicamente, mentres que no ano 2012/2013 esta porcentaxe baixou un pouco, ao 35%. Semella en ambos os casos que as persoas usuarias estimaron a posibilidade de obter de forma doada e gratuíta unha bicicleta como unha boa oportunidade para comprobar a efectividade deste medio de transporte e medir tamén o uso real que poderían facer dela durante o ano académico.

c) Cabe sinalarmos que case ningún usuario do servizo se desprazou diariamente á universidade en bicicleta. So un 5% no curso 2011/2012 e un 7% no 2012/2013 afirmaron facéreno. É unha porcentaxe significativa, por reducida, xa que se pretendía solucionar os problemas de mobilidade cara á UDC das persoas usuarias. Con todo, un 25% en 2011/2012 e un 18% en 2012/2013 fixeron un uso frecuente da bicicleta para acceder aos campus. Cómpre, pois, resolver as dificultades para o uso da bicicleta entre a cidade e os campus, como os accesos e a dotación en aparcadoiros nos mesmos.

5. Conclusión

O servizo do préstamo de bicicletas preséntase como un instrumento eficaz para aumentar o número de usuarios deste medio de transporte dentro da comunidade universitaria, en especial no que se refire ao seu uso na cidade e tamén na mobilidade aos campus. As persoas usuarias sitúanse fundamentalmente entre o estudantado que procede de áreas xeográficas afastadas do ámbito inmediato de implantación da UDC (o 68% procede de fóra da provincia da Coruña). Por outra banda, o elevado número das solicitudes na convocatoria de setembro de 2013 (344 solicitudes, a pesar de terse introducido por primeira vez unha taxa polo servizo) reforzou o interese deste programa.