

Programa de préstamo de bicicletas da UDC

Avaliación do servizo durante o curso 2020/2021

Índice

1. O programa de préstamo de bicicletas da UDC
2. Distribución das solicitudes e das bicicletas entregadas
3. A opinión previa das persoas usuarias
4. Valoración do servizo polas persoas usuarias
- 4.1. O estado das bicicletas devoltas
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 participación do persoal bolseiro de medio ambiente e a 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 para o desprazamento habitual á Universidade.

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. A concesión das bicicletas foi realizada por orde de solicitude, como en anos anteriores.

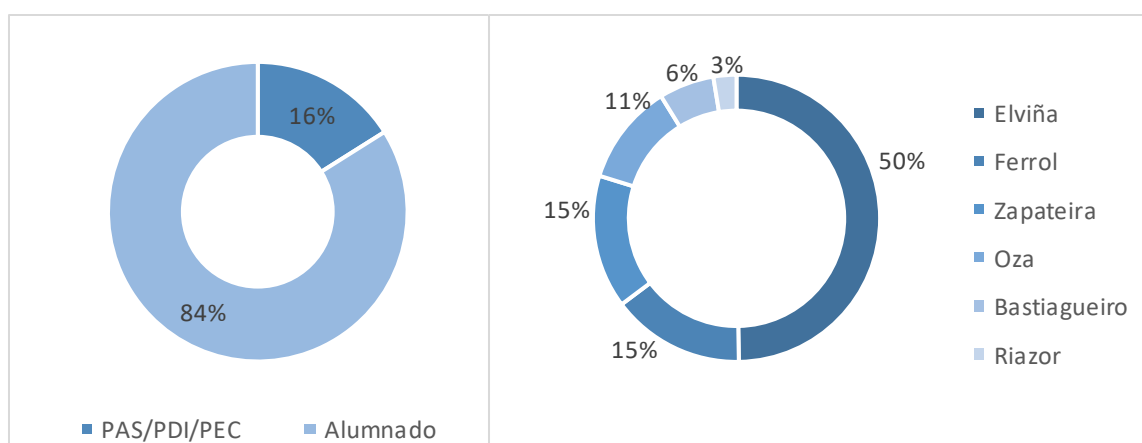
Cos datos recollidos das solicitudes e enquisas realizadas a aquelas persoas que participaron neste programa, ás que lles foi concedida unha bicicleta, podemos analizar o funcionamento do servizo tanto no tocante á súa efectividade en relación cos obxectivos propostos como no relativo ao grao de satisfacción acadado polas persoas usuarias.

2. Distribución das solicitudes e das bicicletas entregadas

Dos datos recollidos nas solicitudes podemos dicir que o interese polo programa de préstamo de bicicletas está en aumento entre as mulleres, pois no presente curso as súas solicitudes representaron o 65%, un 10% mais que o anterior curso 2019/2020.

Recibíronse en total 193 solicitudes, procedentes de todos os Campus e grupos de comunidade universitaria da UDC, como se mostra na Gráfica 1. A procedencia principal de solicitudes foi de alumnado e do Campus de Elviña, seguindo a liña de cursos anteriores e a proporcionalidade de representación, do campus con mais estudantado.

Logo de pasar unha revisión inicial e posta a punto, o parque dispoñíbel no curso 2020/2021 foi de 65 bicicletas (10 en Campus Ferrol), tres delas de nova adquisición a estreir na presente convocatoria. Repartíronse en total 51 bicicletas. O reparto resultou no 76% das bicicletas para alumnado e 24% para PAS/PDI/PEC. As pequenas diferenzas entre solicitudes e entregas (Táboa 1) débense maiormente a dous factores, primeiro a unha distribución desigual na orde de solicitudes, xa que as concesións se reparten por rigorosa orde de solicitude, e ademais as renuncias ao préstamo tamén poden afectar de forma desigual.



Gráfica 1. (a) Colectivo solicitante. (b) Campus de procedencia

Táboa 1. Correspondencia entre a cantidade de solicitudes e as bicicletas entregadas, por colectivo e por procedencia.

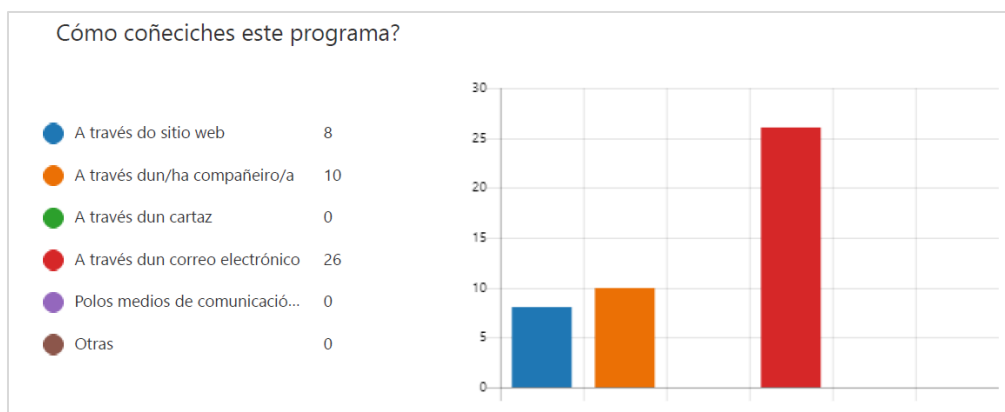
	Solicitudes (%)	Entregas (%)
Alumnado	84	76
PAS/PDI/PEC	16	24
Campus Coruña	85	90
Campus Ferrol	15	10

3. 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 recibido ascendeu ao 80% das persoas con bici concedida.

Procedencia

As persoas usuarias tiveron coñecemento do préstamo de bicicletas da UDC (Gráfica 2) vía correo-e principalmente (57%), seguido do aviso por algún compañeiro ou compañeira e a través do sitio web (19 e 14%). Un 10% das persoas recibiron a convocatoria por mais de unha destas vías.

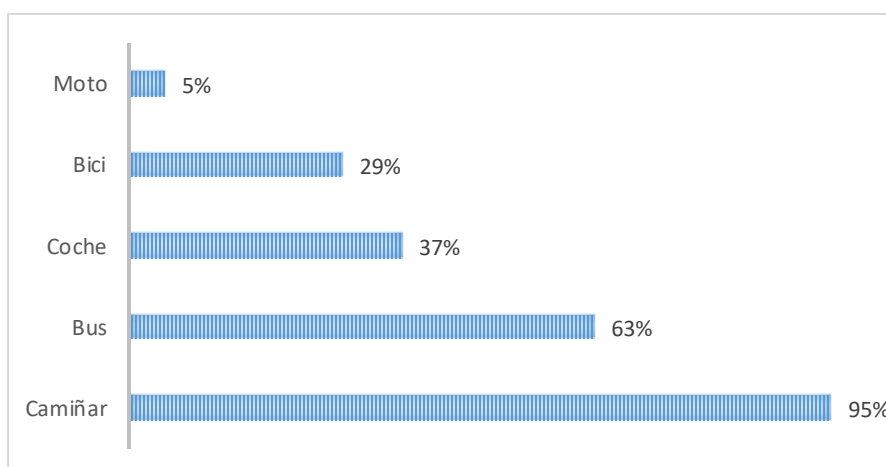


Gráfica 2. Vía de coñecemento do Servizo de préstamo de bicicletas da UDC.

O 93% das persoas que cubriron a enquisa teñen como residencia habitual A Coruña, das que mais da metade (54%) son persoas desprazadas durante o curso escolar. 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, e que ademais queren experimentar a posibilidade do uso cotiá da bici: o 80% afirmou non posuír bicicleta propia.

Hábitos de mobilidade

Para os desprazamentos urbanos (Gráfica 3), a maioría das persoas que completaron a enquisa (80% estudiantado) din moverse a pé diariamente ou con frecuencia (95%) seguido do bus (63%), do que 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, a bicicleta, ben sexa pola súa sensación de perigo, o custo de adquirila ou a falta de infraestruturas adecuadas, como se detalla no seguinte apartado.

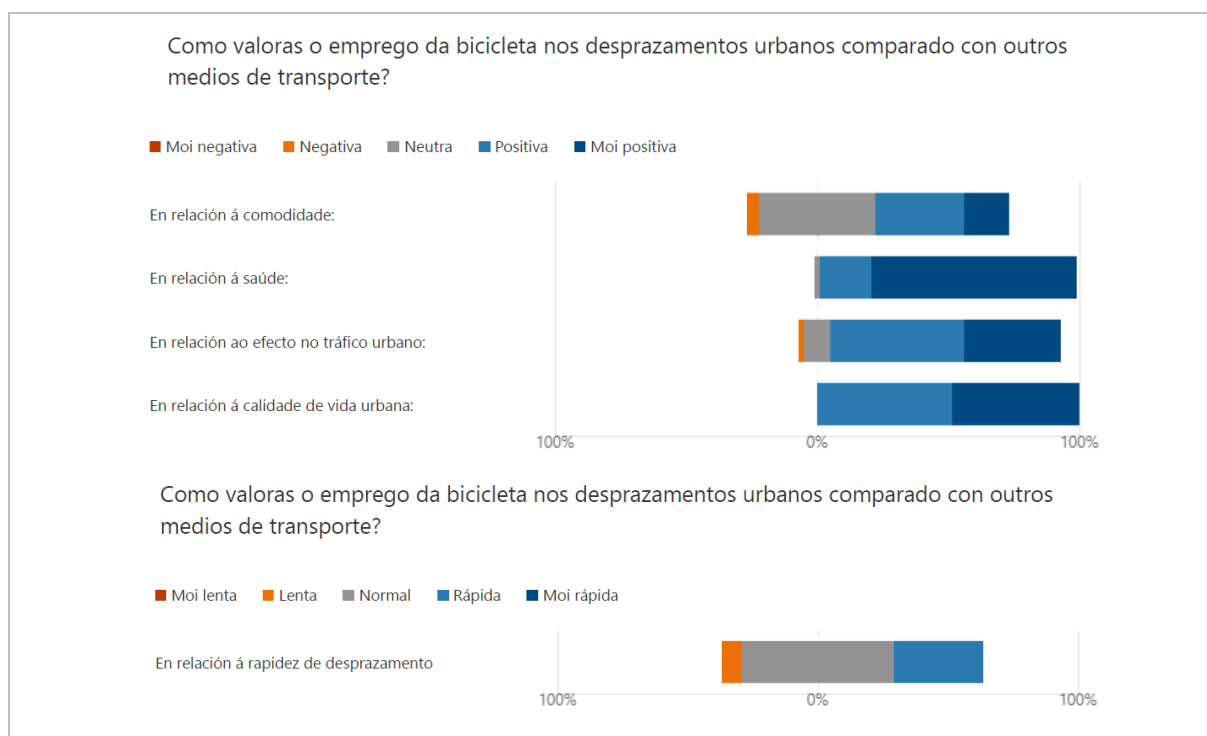


Gráfica 3. Uso habitual dos medios de transporte para o desprazamento urbano.

A percepción da bicicleta como medio de transporte

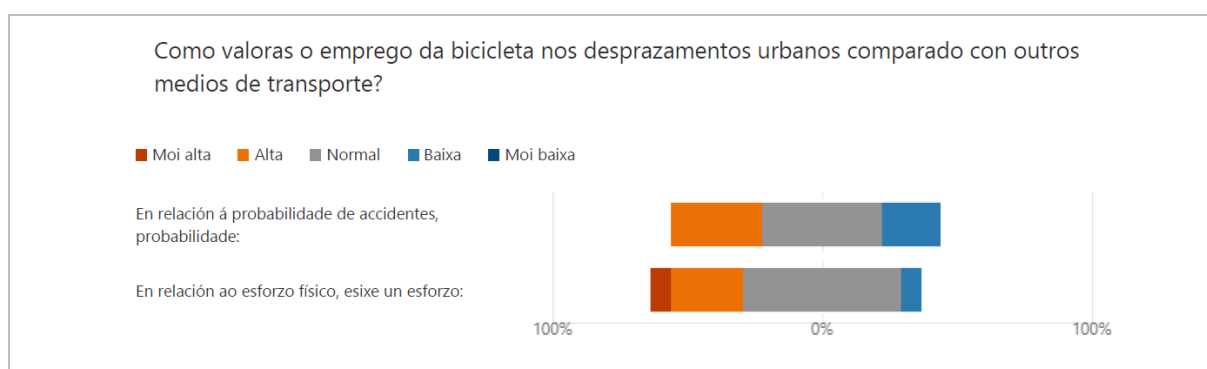
Pasamos agora a analizar a percepción que se ten da bicicleta e a súa comparación fronte a outros medios de transporte, en relación cunha serie de parámetros definitorios.

Na maioría das respostas considerouse a bicicleta unha opción “positiva” e “moi positiva” para mellorar o tráfico (88%), a saúde (98%) e a calidade de vida urbana (100%). Ademais nesta enquisa considérase máis cómoda que outras formas de mobilidade (51% das respostas), e só o 7% a considera lenta, gañando tamén a bicicleta en canto á percepción de eficiencia nos desprazamentos.



Gráfica 4. Distribución das respostas das persoas enquisadas ás cuestións que aparecen nos títulos.

A sensación de inseguridade nas futuras persoas ciclo-usuarias valorada no risco de accidentes (Gráfica 5) estivo próxima a cuarta parte das respostas (22%). Aínda que non houbo consideracións de risco “moi alto” e mellorou esta percepción respecto a cursos anteriores, trátase dun punto débil para o empoderamento das persoas ciclo-usuarias e a expansión da bicicleta como medio de transporte urbano.



Gráfica 5. Distribución da resposta das persoas enquisadas á cuestión que aparece no título.

A opinión das persoas participantes na enquisa sobre a capacidade da bicicleta para substituír o coche na cidade, mostra unha tendencia cara á posibilidade real de substitución (Gráfica 6), principalmente cunha distribución ao 50% bici-coche (37% das enquisas) ata a substitución total ou maioritaria do coche pola bici (41%). Nesta ocasión ninguén considerou insubstituíble o coche, cuestión que mostra sensibilización da futura comunidade ciclo-usuaria cara a mobilidade ecolóxica e sustentábel.

En canto ó uso da bicicleta como medio de transporte ou de lecer, moitas persoas usan a bicicleta no seu tempo libre, os fins de semana e períodos vacacionais (68%), pero só o 7% a usan a diario como medio de desprazarse. Ademais, o 24% das persoas van iniciarse como ciclo-usuarias, cifra que se tivo en conta na programación do servizo de préstamo de bicicletas da UDC, ofrecendo o asesoramento para o mantemento da bici, normas de circulación e ergonomía, da man da Asociación Mobi-Liza por unha mobilidade responsable.

No referente á situación actual encanto a facilidades de uso combinado da bicicleta con outros medios de transporte como o autobús ou o tren (intermodalidade), un 27% pensa que a facilidade do uso combinado é negativa, pero mellora a percepción respecto a cursos anteriores e ascende ao 51% as respostas positivas no tocante a intermodalidade.

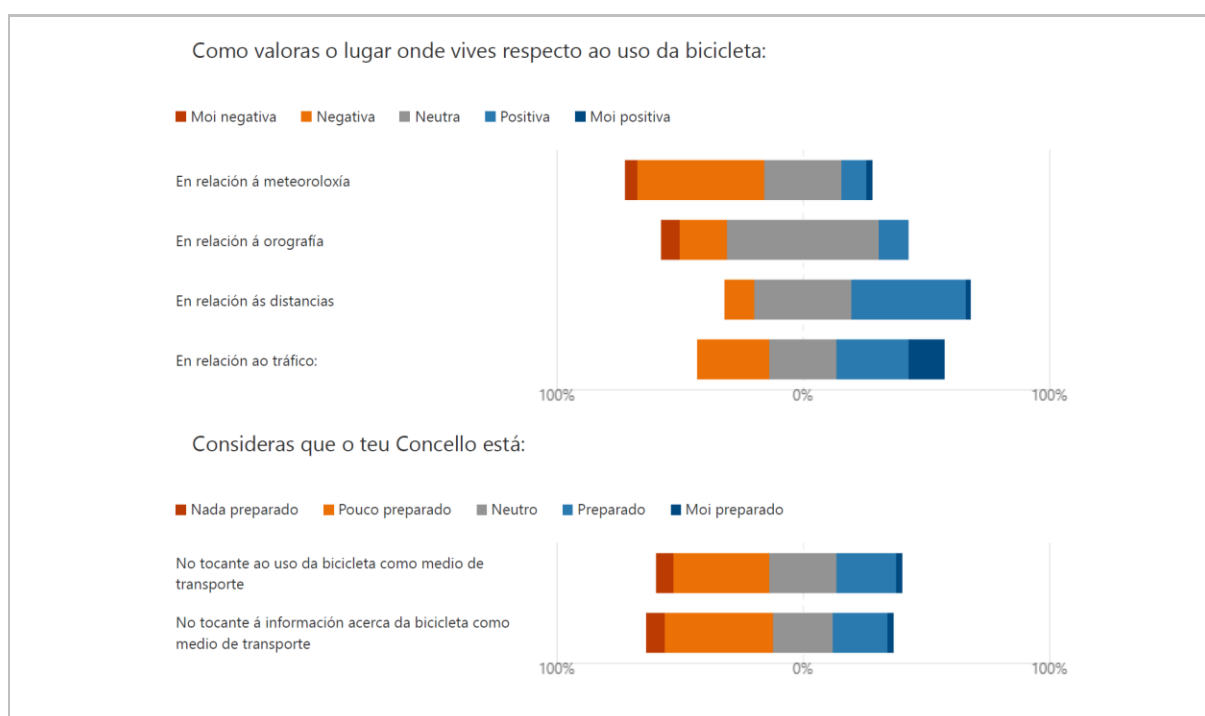


Gráfica 6. Distribución das respostas das persoas enquisadas ás cuestións que a parecen nos títulos.

A cidade da Coruña e o uso da bicicleta

No relativo á consideración da cidade da Coruña como máis ou menos idónea para o uso da bicicleta, as persoas enquisadas opinaron sobre aspectos tais como a meteoroloxía, a orografía, as distancias, o tráfico, a preparación urbana para o uso da bicicleta como medio de transporte, e a información relativa ao uso da bicicleta. A distribución das respostas móstrase na Gráfica 7.

Aínda que a orografía propia da Coruña se percibe como neutra (61%), podemos observar que a xente é reticente ao uso da bicicleta debido a meteoroloxía (56%). O tráfico e as distancias para ciclar Coruña son puntos positivos (49 e 44%, respectivamente) e en ningún caso se consideraron como puntos “moi negativos”. O 46% identifica ao Concello con falta de preparación para o uso da bicicleta como medio de transporte habitual, e ao 51% non lles chega suficiente información.



Gráfica 7. Distribución das respostas das persoas enquisadas ás cuestións que aparecen nos títulos.

4. Valoración do servizo polas persoas usuarias

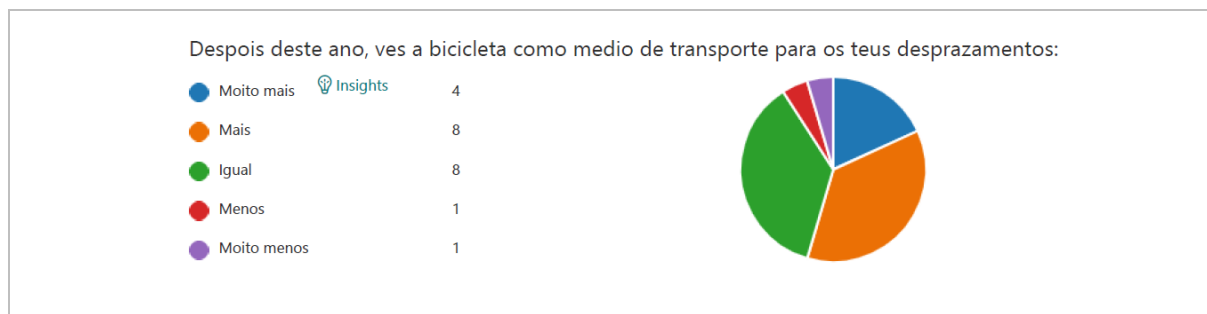
Ao final do servizo, en xuño de 2021, as persoas ciclo-usuarias cubriron unha enquisa para coñecermos o uso real que fixeran da bicicleta emprestada, así como a súa opinión a respecto do servizo proporcionado pola UDC. Por tanto, estamos ante a medición, unha vez finalizado o préstamo, da efectividade real do servizo de préstamo de bicicletas. A participación foi do 43% das persoas que tiveron bicicleta no curso 2020/2021, o 59% delas procedentes do xénero feminino.

En global deuse unha **puntuación media ao servizo de 4,38 sobre 5 puntos**.



Cambio de percepción no uso da bicicleta

Ante a pregunta “Despois deste ano, ves á bicicleta como medio de transporte para os teus desprazamentos”, o 55% das persoas responderon na enquisa “máis ou moito máis”, porén o 9% empeorou a súa experiencia marcando “menos ou moito menos”.

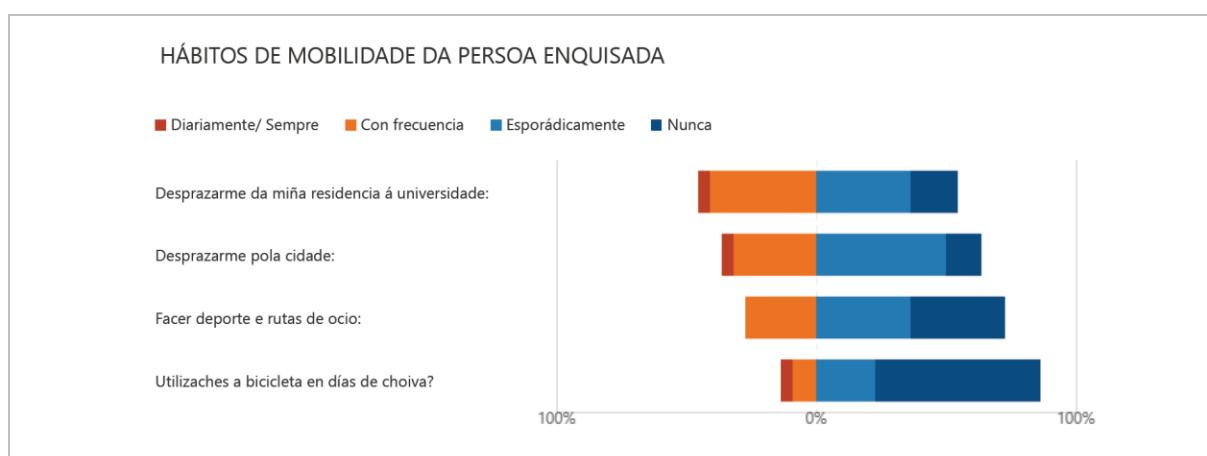


Gráfica 8. Distribución das respostas das persoas enquisadas á cuestión que aparece no título.

O uso que se lle deu á bicicleta

Só o 5% utilizou a bicicleta a diario para ir á universidade, se ben o presente curso estivo marcado polos períodos de formación non presencial derivados das restriccións por Covid-19, e ao incluír o uso frecuente para este desprazamento achégase a metade das ciclo-usuarias (45%). Un 18% constatou non utilizado a bici para ir á UDC, pero si para desprazarse pola cidade ou para facer deporte (36 e 27% respectivamente). A distribución das respostas móstrase na Gráfica 9. Enténdese que o esforzo de mellora nos equipamentos e a ampliación do carril bici se traduce nun uso máis habitual da bicicleta. A pesar de dificultades para a chegada a algúns campus da UDC, o sistema de préstamo constitúe una ferramenta esencial para aumentar a presenza da bicicleta entre os modos de desprazamento ao campus na situación actual.

Se moitas das persoas utilizan a bicicleta a diario ou frecuentemente para desprazarse pola cidade e aos campus, esta frecuencia diminúe intensamente nos días de choiva, caendo ao 14% o seu uso. Isto aconsella incidir na perfecta posibilidade do uso da bicicleta con chuvia se a persoa vai correctamente equipada.



Gráfica 9. Distribución das respostas en canto a hábitos de mobilidade en bicicleta.

Motivación da participación no programa e uso da bicicleta

As principais motivacións das persoas ciclo-usuarias neste curso para solicitar a bicicleta en préstamo da UDC foron, en primeiro lugar e na liña de cursos anteriores, a alternativa de desprazamento (36%), seguida da ecoloxía e saúde (23%). Esta motivación aumentou un 10% respecto ao anterior curso, e pola contra, a motivación económica que foia principal do curso 2019/2020, no presente só representou o 14% das motivacións para adherir ao servizo de préstamo de bicicletas da UDC.

A continuación móstranse as opinións recibidas das persoas que responderon á enquisa:

Que che levou a participar no Programa de préstamo de bicicletas da UDC?
Gústame moverme en bici e como non tiña informeime
Obtener una forma de movilidad mas rapida que desplazarse andando
Quería probar un modo novo de transporte
O pensamento de que podía ser unha boa opción de reducir a pegada ecoloxica e de mellorar a miña condición física
A rapidez ca que permiten desplazarse.
O lugar no que vivo permíteme ir en bici á UDC
Probar a bajar a UDC en bici
O uso dunha bicicleta de paseo adaptada a o meu tamaño
Poder ir á universidade en bicicleta e a aproveitar para facer exercicio
Probar a ir en bicicleta a la facultad
Encántame andar en bicicleta e pareceume un bon programa por parte da UDC
Sobre todo utilizar a bicicleta en lugar do bus debido á pandemia.
Que o servizo estivera dispoñible
Desprazarme a universidade máis rápido
O anuncio e a posibilidade de usala como ocio
Adquirir o hábito de desprazamento ca bicicleta
Vivir lejos del centro
boa oportunidade de contar cunha bicicleta noutra cidade
A facilidade e o prezo
Necesitaba 1 y es barato
Ser más saludable y ecológica
Ya la había solicitado el año anterior y me pareció genial, una forma de moverse y ahorrar

Entre os aspectos positivos citouse de diferentes formas a calidade do servizo: en canto a trámites, asesoramento e período de curso completo para a cesión (64% das respostas nomearon en positivo algún aspecto da organización do servizo). O aspecto positivo que mais se repetiu nos comentarios foi o económico (36%), seguido da motivación por ecoloxía e saúde (23%).

O principal aspecto negativo mencionado foi o estado das bicicletas, en algúns casos deterioradas debido ao uso en cursos anteriores xa que non todas as persoas as coidan debidamente. Especificouse mal estado da bicicleta no 23% dos casos, lixeiramente inferior respecto ao curso anterior (34,5%). Unha persoa indicou negativamente que “Non proporcionan luces, timbre nin candado”, cuestión que o servizo non puido detectar como certa posto que todas as bicicletas pasan ao servizo de cesión con luces e timbre, e os cadeados cobren o 70% aproximadamente.

Os detalles dos comentarios positivos e negativos das persoas que participaron na enquisa de valoración son os que se mostran na seguinte táboa:

Aspectos positivos	Aspectos negativos
Cómodo e sinxelo	Ningún
Rapidez en el desplazamiento por la ciudad	Pequeños defectos en la bici

As bicicletas estaban en bo estado, con excepción dalgún pequeno fallo	Estaría ben saber o do centro de reparación desde o principio
Posibilidade dunha mobilidade ecoloxica e económica	Bicicletas pesadas, con algunhas averías no noso caso.
Rápida entrega e bicicleta en bo estado.	Hai que desplazarse ata o campus de Elviña para recoller e devolver a bicicleta.
Boa forma de fomentar o uso da bicideta e induen o necesario para usala de forma segura.	A miña bici tiña o sillín roto e non frenaba ben.
Permite probar una opción ecológica y saludable sin obligar a un desembolso que no se sabe si merecerá la pena	Por decir algo, la bicideta podría venir con una bomba para hinchar las ruedas
Facilidade de acceso; a axuda e amabilidade do equipo da OMA; si sistema moi pouco engoroso	As bicis xa están moi usadas e algo estragadas. Poden seguir en uso pero a imaxe non é a mellor e, ás veces, a seguridade tampouco (a miña case non da freado)
Boa atención	Ningún
Bicicleta, casco y candado	Las bicis están en muy mal estado, no me parece normal que ya te la entreguen en esas condiciones
Facilidade para escoller bicicleta, paréceme interesante tamén o feito de que inclúa casco e candado.	Bicicletas antigas
É unha boa iniciativa en xeral, para os que queremos desprazarnos en bicideta sen dar o paso de mercar unha.	Ningún. Se acaso, que a cidade necesita máis infraestructuras para bicicletas (pero non é culpa do programa de préstamo, obviamente).
Funcionamento correcto	Horario de devolución moi retrinxido
Barato	Non proporcionan luces, timbre nin candado, tes que ter sitio para guardar a bici
O economico que é e a maior instalación de carriles bici	Ningun
Facilidade a nivel económico, sistema ao alcance de todos e con moitas facilidades, promove un hábito maravilloso	Ningún que afecte demasiado, se acaso debidos á experiencia persoal
Muy asequible y cómodo	Si vivir en un 10º, subirla por el ascensor
rápido e amable	tardanza para la entrega de mi bici
ter unha bici a disposición	funciona bastante mal
barato	la bici estaba fatal
Todo muy ordenado y formal	Ninguno reseñable
Un servicio completo	A la hora de escoger la bicicleta la gente se vuelve loca

O estado das bicicletas devoltas

O estudantado devolveu as bicicletas a finais de xuño mentres parte do persoal PAS/PDI/PEC puido optar pola devolución en setembro.

O estado declarado das bicicletas devoltas (é dicir, que non inclúe todos os defectos que despois se detectan durante a revisión e posta a punto das bicicletas) foi bo ou con defectos menores, aínda que o 23% salientou nos comentarios que as bicicletas xa estaban en mal estado no momento da cesión.

Na enquisa tamén se preguntou polo mantemento da bicicleta durante o curso, sendo o 18% as persoas que tiveron que facer algún tipo de arranxo e que consistiron fundamentalmente na posta a punto e mantemento por uso habitual: as principais foron as reparacións nas rodas e freos.

Nos últimos cursos foise detectando o desgaste por uso de algunhas das bicicletas, ofrecendo en xeral unha visión debilitada do parque móbil da UDC. Nos últimos cursos o 32 e 28% das persoas ciclo-usuarias tiveran que facer arranxos na súa bicicleta despois de ser cedidas pola UDC. Esta motivación levou á revisión mais intensa de 22 bicicletas, o cal mellorou a porcentaxe de usuarias/os que tiveron que facer arranxos (18%), pero a cambio da retirada de algunhas bicicletas do servizo de préstamo,

quedando ofertado menor número neto que en anos anteriores. Por outra banda, adquiríronse 3 novas bicicletas que pasaron a estrearse nesta convocatoria.

Respecto ao curso anterior, houbo bicicletas que houbo que retirar do parque móbil da UDC por mal estado. Detectouse que respecto ao curso anterior, aumentou a percepción de empeoramento no estado das bicicletas prestadas, porén a porcentaxe de persoas que fixeron algún arranxo das mesmas durante o curso foi mais reducido (do 32% no curso 2018/2019 e do 28% no actual), do que se pode entender que o estado gastado das bicicletas é o esperable despois de mais de 10 anos en uso continuado con diferentes persoas usuarias.

Aínda que poucas, dúas persoas manifestaron ter problemas para gardar a bicicleta durante a noite. Durante o presente curso denunciouse o roubo de 1 bicicleta.

4. 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 estudiantado que cambia de domicilio durante o curso.

Os resultados desta análise indican que as persoas usuarias estimaron a posibilidade de obter de forma doada e a baixo custo 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.

Obsérvase que a pesar de manifestarse nos comentarios a dificultade de chegar aos campus por vías preparadas para a bicicleta, o número de persoas que utilizaron a bicicleta a diario para achegarse á UDC aumentou lixeiramente pero progresivamente nos últimos anos, quizais pola mellora no carril bici na cidade da Coruña.

Detéctase a conveniencia de manter o complemento de asesoramento para a formación en canto a normas de circulación, ergonomía e mantemento da bicicleta, dado que a porcentaxe de novas persoas ciclo-usuarias é considerable, e tamén hai preconceptos como o derivado da climatoloxía entre as respostas.