

Programa de préstamo de bicicletas da UDC

Avaliación do servizo durante o curso 2022/2023

Índice

1. O programa de préstamo de bicicletas da UDC
2. Distribución das persoas participantes no servizo
3. A opinión previa das persoas usuarias
4. Valoración do servizo polas persoas usuarias
- 4.1. O estado das bicicletas devoltas
5. Conclusión

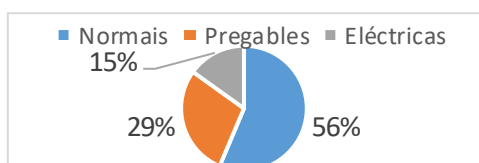
1. O programa de préstamo de bicicletas da UDC

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 co que poder desprazarse á UDC. Deste xeito, proporciónase un vehículo adecuado para estas funcións (completamente equipado) ás persoas da comunidade universitaria que así o soliciten. Paralelamente realízanse programas formativos e informativos que pretenden facilitar e incentivar o uso efectivo das bicicletas concedidas.

Durante os meses de verán pásase unha revisión de mantemento básico, coa finalidade de estaren en circulación para o seguinte curso académico. Ademais, desde o curso 2021/2022, cóntase co apoio de *Reciclos*, un taller social autoxestionado, ao que as persoas usuarias poden dirixirse durante o primeiro mes de préstamo e poñer a punto a bicicleta ou completar detalles da revisión en caso de necesidade. En *Reciclos* son as persoas de *Mobi-Liza* que axudan a reparar a bicicleta, formando en mecánica da bicicleta ás persoas que alí acoden.

O parque dispoñíbel no curso 2022/2023 foi de 71 bicicletas convencionais. Ademais, no presente curso 2022/2023 sumáronse 36 bicicletas pregables e 19 eléctricas. Dispúxose dun **total de 126 bicicletas** de préstamo en uso de cesión para o curso académico, coas seguintes características:



- Grande normal. Gotty Alegre, 21 velocidades.
- Mediana normal. Gotty Top26, 6 velocidades.
- Pregable. Conor Autumn, 8 velocidades.
- Pregable. Conor Denver, 6 velocidades.
- Eléctrica (e pregable). SK8 Urban Beetle.



Convencional 21V



Convencional 8V



Pregable 6V/8V



Eléctrica

A concesión das bicicletas foi realizada por orde de solicitude, como en anos anteriores. A excepción das bicicletas eléctricas, que foron adxudicadas por sorteo de entre todas as solicitudes.

Cos datos recollidos das solicitudes e das enquisas de valoración realizadas polas persoas que participaron neste programa, fíxose a análise do funcionamento do servizo, tanto no relativo á efectividade en relación aos obxectivos propostos, como no relativo ao grao de satisfacción acadado polas persoas usuarias. Ademais, nesta convocatoria avalíase o servizo das primeiras bicicletas eléctricas que estiveron en préstamo grazas ao co-financiamento do programa estatal de incentivos á Mobilidade Eficiente e Sostible (MOVES II).

Desde o curso 2022/2023, a xestión económica do servizo tramítase na pasarela de pago UDC-Xest, facilitando o acceso directo e telemático ao pago. En termos de sustentabilidade, esta medida permite evitar viaxes, tempo, e aforrar papel.

2. Distribución das persoas participantes no servizo

O interese polo programa de préstamo de bicicletas da UDC estivo equilibrado entre xéneros, sendo lixeiramente maior entre as **mulleres, que representaron o 56 %** da demanda global, ascendendo até o 60% na modalidade de bicicletas pregables, mais descendendo ao 42% nas eléctricas. Como nota informativa, para a elaboración deste informe non foi posíbel incluír outras identidades de xénero na análise, posto que a aplicación UDC-Xest non recolle a información.

O **alumnado** foi o grupo principal usuario do servizo de préstamo de bicicletas, cómpre tamén indicar que é o mais numeroso da comunidade universitaria. Representou o **67% de usuaries** de bicis, ascendendo ao 78% na modalidade de bicis convencionais, e sendo mais baixo nas pregables e eléctricas. Se ben é interesante indicar que estas dúas modalidades (a eléctrica tamén é pregable), están pensadas para que o alumnado poida manexala comodamente (subir/baixar escaleiras, levar no bus urbano, etc.).

O 69% das persoas adxudicadas con bicicleta foron do campus de **Elviña**, seguindo a tendencia de cursos anteriores. A Zapateira accedeu ao 11% das adxudicacións. Tamén as bicicletas entregadas en Ferrol representaron o 11% do total, porcentaxe lixeiramente mais baixa que en cursos anteriores (16%). Porén ofertárase en Ferrol o 17% de parque de bicicletas e quedaron 9 unidades sen repartir, todas da modalidade convencional. No sorteo de bicicletas eléctricas, non resultou ningunha adxudicada para o campus de Ferrol. O restante 9% correspondeu ás outras zonas do campus da Coruña: Oza, Riazor, A Maestranza e Bastiagueiro.

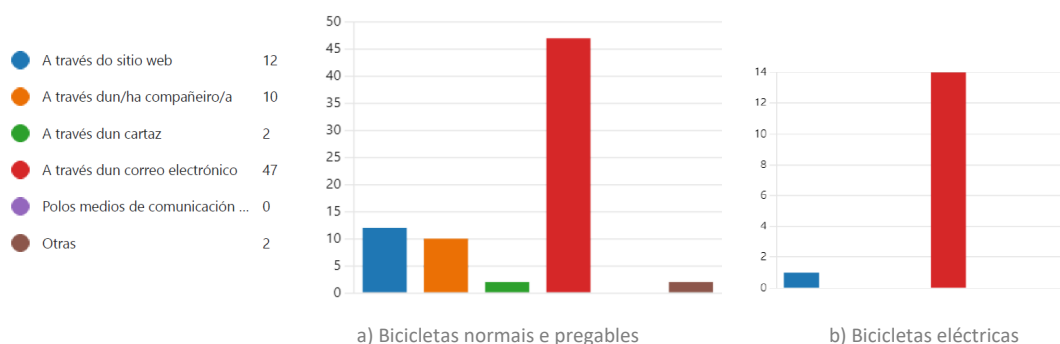
3. A opinión previa das persoas usuarias

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 recollido foi de 64 respostas das persoas usuarias de bicicletas convencionais e pregables (60% do total de usuaries), e de 15 na modalidade eléctrica (79%).

Procedencia

As persoas usuarias tiveron coñecemento do préstamo de bicicletas da UDC vía correo-e principalmente (44% no caso das bicis normais e pregables, e case a totalidade no caso das eléctricas, 93%).

17. Cómo coñeches este programa?



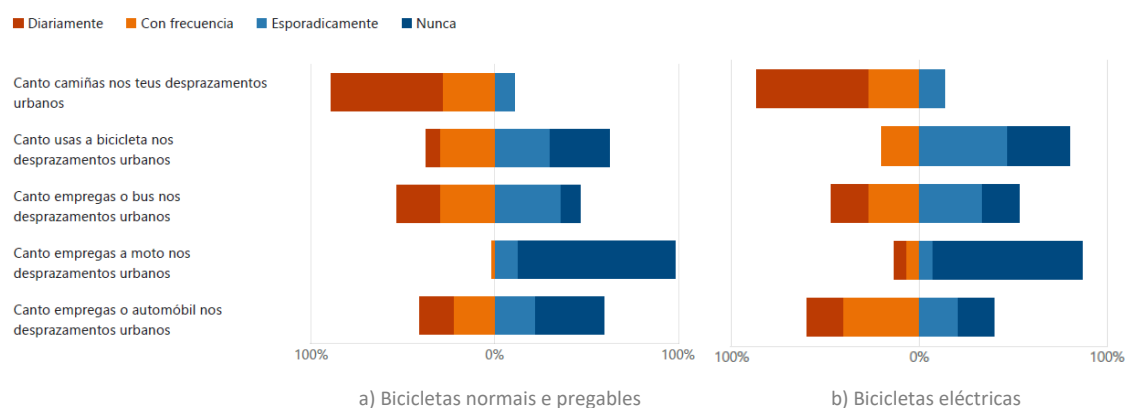
Entre o 67 e 83% das persoas que cubriron a enquisa teñen como residencia habitual A Coruña, (sendo o resto de Ferrol e concellos limítrofes), das que o 53% xa residían antes na Coruña para o caso das bicis-e, mais que no caso das convencionais e pregables son persoas desprazadas durante o curso escolar no 72% (é dicir, só o 28% residían antes na Coruña). 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, só o 20% afirmou ter bici propia (normais e pregables), aínda que no caso das eléctricas a porcentaxe aumentou ao 67%, probablemente debido a persoas ciclousuarias previas que se animaron a experimentar esta nova modalidade de bicicleta ofertada.

Hábitos de mobilidade

O patrón de mobilidade nos desprazamentos urbanos é case o mesmo para as persoas usuarias de calquera modalidade de bicicleta. A maioría das persoas que completaron a enquisa din ir a pé diariamente ou con frecuencia (75%) seguido do coche (65% nas persoas usuarias de bici-e, 45% nas de bicis normais e pregables), e o bus (50% para todes). O uso frecuente de bici representa o 20% e 30% para usuarias de bici eléctrica e normal/pregable, respectivamente. Sobre os hábitos de mobilidade previos a estar no servizo de préstamo da UDC, só o 5% das persoas respondeu utilizar a diario a bicicleta normal/pregable como medio de transporte (e 0% das eléctricas).

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, a bicicleta, ben sexa pola súa sensación de perigo, o custo de adquirila ou a falta de infraestruturas adecuadas.

8. Uso habitual dos medios de transporte



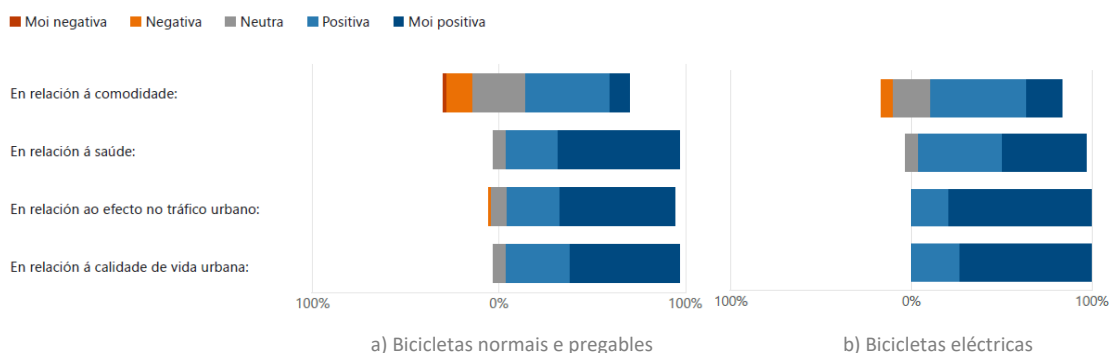
A percepción da bicicleta como medio de transporte

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

O 40% percibe que a bicicleta normal/pregable será rápida ou moi rápida para moverse pola cidade, porcentaxe que ascende ao 80% na modalidade eléctrica. Ninguén considera que o uso de bicicleta respecto a outros transportes sexa moi lenta. A bici gaña en canto á percepción de eficiencia nos desprazamentos. Porén, a % de risco de accidentes percíbese como alta/moi alta no 45-50% das persoas ciclo usuarias, e o esforzo físico maior ca noutros medios é do 40% nas bicis normais/pregables, mais non hai esta dificultade nas eléctricas (menos do 10% prevé maior esforzo físico en bici-e respecto a outros medios). Segundo isto, aínda que se percibe inseguridade ao montar en bicicleta, compénsase con mais da metade das enquisas enviadas que non teñen esa sensación.

No relativo a percepción no efecto do uso da bici sobre a saúde, ao medio ambiente (tráfico) e en global á calidade da vida urbana, a totalidade de respostas foron positivas.

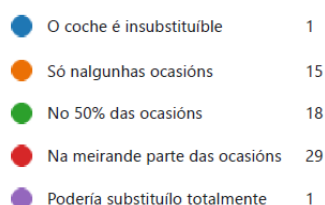
11. Como valoras o emprego da bicicleta nos desprazamentos urbanos comparado a outros medios de transporte?



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, entre o 40 e 45% opina que sería substituíble na maior parte das veces, porcentaxe que ascende ao 75% para unha distribución ao 50% coche-bici normal/pregable, e ata o 93% para a distribución do 50% coche-bici eléctrica. Só unha

persoa considerou que o coche é insubstituíbel, co que nesta cuestión se percibe unha sensibilización da futura comunidade ciclo-usuaria cara a mobilidade ecolóxica e sustentábel.

12. Que opinas sobre a capacidade da bicicleta para substituír ao automóbil como medio de transporte na cidade?



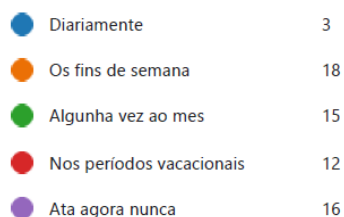
a) Bicicletas normais e pregables



b) Bicicletas eléctricas

O patrón de uso de bicicleta para deporte ou lecer, foi diferente no caso das bicicletas eléctricas, modalidade que no 85% das respostas nunca fóra utilizada; mais no 70% das respostas, as bicis normais/pregables se usan nas fines de semana ou vacacións.

13. Usas a bicicleta como medio de deporte ou lecer:



a) Bicicletas normais e pregables

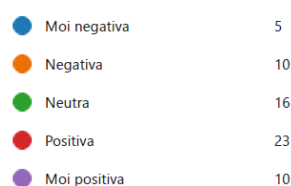


b) Bicicletas eléctricas

A cuestión da intermodalidade non é de sinxela interpretación nesta enquisa, posto que se recolleron conxuntamente as percepcións de bicicleta normal e pregable, modalidades que precisamente difiren na posibilidade de facilidade de transporte intermodal (para levar no bus ou tren), resultando nunha percepción positiva ou moi positiva do 52%, mellorando arredor do 15% a boa percepción respecto ao ano anterior sen bicicletas pregables. A diferenza está clara no caso das bicicletas eléctricas (tamén pregables), para as que a percepción de positiva ou moi positiva en relación coa intermodalidade sube ao 73% das respostas.

Ante a pregunta *Porque te decantaches por ese tipo de bicicleta?*, as persoas usuarias de pregables que responderon a enquisa, tiveron como primeira motivación o tamaño e practicidade (71,4%), seguido da posibilidade de combinación con outros medios de transporte (intermodalidade), co 36%. Ademais o 14% escolleu a modalidade pregable por probar a experiencia.

14. Intermodalidade: como consideras a situación en canto a posibilidades de combinar a bicicleta con outros medios de transporte (bus, tren...):



a) Bicicletas normais e pregables



b) Bicicletas eléctricas

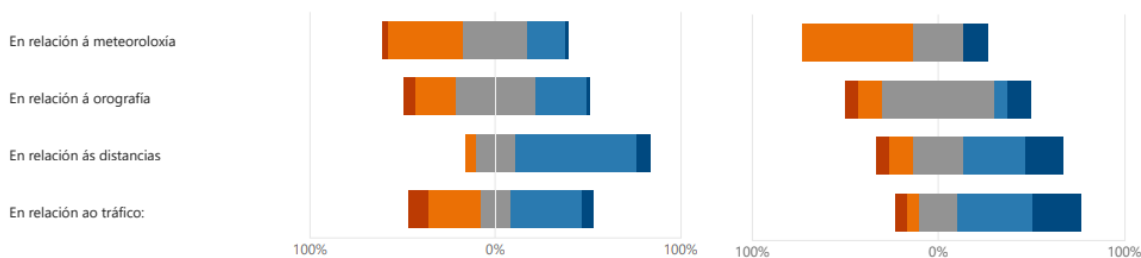
A cidade da Coruña e o uso da bicicleta

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. As respostas gardaron relación coa percepción de anos anteriores: a xente é reticente ó uso da bicicleta debido a meteoroloxía. O tráfico e a orografía preséntanse como neutros ou so lixeiramente negativos (30-40% das respostas), mentres as distancias percíbense como positivas (70%).

O 45% (bicis normais/pregables) e o 55% (bicis eléctricas) identifica ao Concello con falta de preparación para o uso da bicicleta como medio de transporte habitual, e ao 33% de media non lles chega suficiente información.

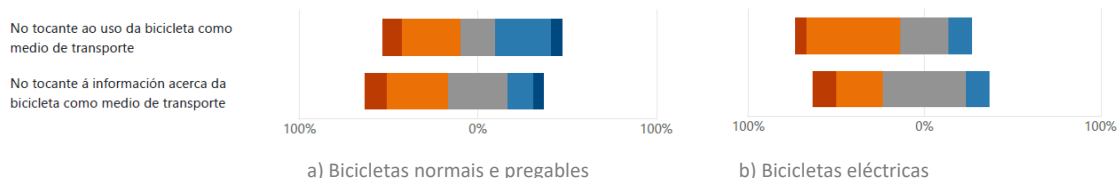
15. Como valoras o lugar onde vives respecto ao uso da bicicleta:

■ Moi negativa ■ Negativa ■ Neutra ■ Positiva ■ Moi positiva



16. Consideras que o teu Concello está:

■ Nada preparado ■ Pouco preparado ■ Neutro ■ Preparado ■ Moi preparado



4. Valoración do servizo polas persoas usuarias

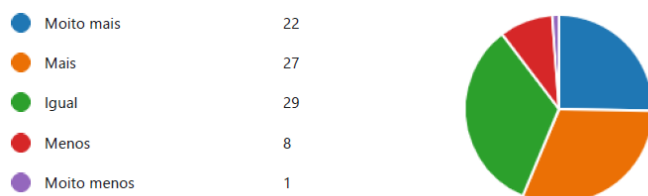
Ao final do servizo, os usuarios cubriron unha enquisa para coñecermos o uso real que fixeran da bicicleta emprestada, así como a súa opinión a respecto do servizo proporcionado pola UDC. Por tanto, estamos ante a medición, unha vez finalizado o préstamo, da efectividade real do servizo de préstamo de bicicletas, que se fixo en conxunto para todas as modalidades repartidas (convencionais, pregables e eléctricas). O número de enquisas recollidas no curso 2022/2023 foi de 56, que representan o 44% das bicicletas repartidas, procedentes o 59% do xénero feminino e rexistrándose o 1,8% de xénero non representado por masculino ou feminino. En global deuse unha **puntuación media ao servizo de 4,25 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”, **ascendeu ao 88%** a porcentaxe de respostas “máis ou moito máis”, bó indicador da utilidade do servizo de préstamo para aumentar a disposición ao uso da bicicleta.

Despois deste ano, ves a bicicleta como medio de transporte para os teus desprazamentos:



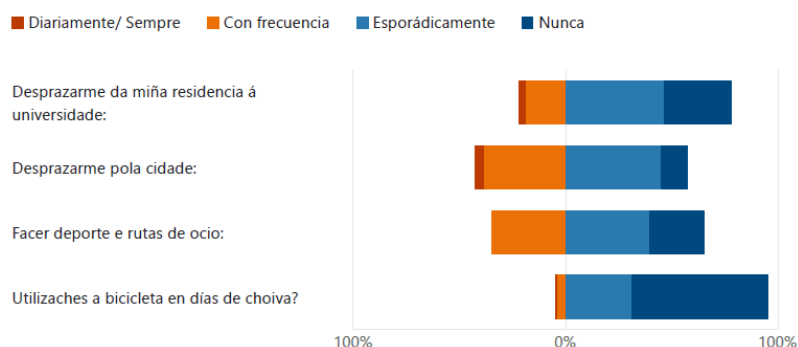
O uso que se lle deu á bicicleta

Moi poucas persoas que responderon a enquisa (4%), manifestaron ter empregado a bicicleta a diario para ir á Facultade ou centro de traballo, e o 34% non foi nunca. A maior parte (50%) usouna esporadicamente con esta finalidade. Mais si que a empregaron frecuentemente para os desprazamentos pola cidade e tamén como deporte/lecer (38% en ambos casos).

Enténdese que o esforzo de mellora nos equipamentos e a ampliación do carril bici se traduce nun uso máis habitual da bicicleta. Aínda con dificultades para chegar 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 persoas utilizan a bicicleta a diario ou frecuentemente para desprazarse pola cidade (41%) e da cidade aos campus (16%), esta frecuencia diminúe intensamente nos días de choiva, caendo ao 5,4% o seu uso. Isto aconsella que cando se imparten as sesións formativas, se incida no correcto equipamento para a choiva que permitirá o uso da bicicleta de forma cómoda.

Hábitos de mobilidade durante o período de préstamo:



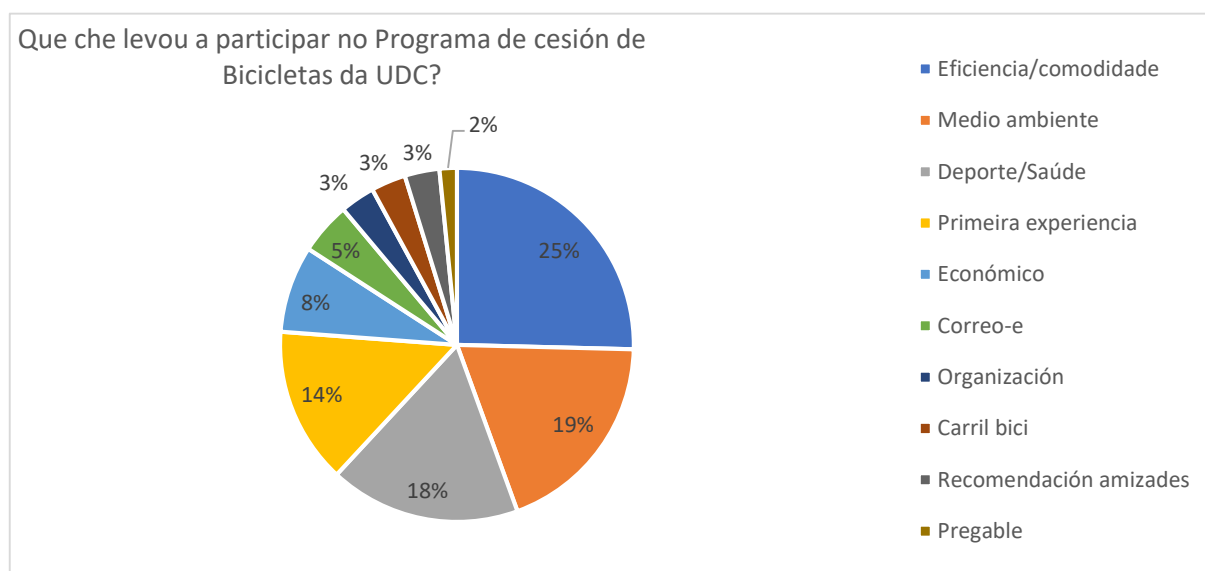
Motivación da participación no programa e uso da bicicleta

Ante a pregunta de libre resposta “Que che levou a participar no Programa de cesión de bicicletas da UDC?”, obtivéronse 54 participacións.

A principal motivación para participar no programa de préstamo de bicicletas da UDC foi a da eficiencia e comodidade para os desprazamentos ao centro de estudos ou traballo (25%), seguida dos motivos ecolóxicos e saudables (19 e 18%), respectivamente. O cuarto lugar no interese do programa é o de ter a primeira experiencia ciclista na cidade (14%), comprobando cunha bicicleta en cesión a viabilidade do seu uso, obxectivo directo do propio programa.

Outras cuestións nomeadas foron a económica (8%), a recomendación de amizades ou vía correo-e (4-6%), ou a especificación das novas modalidades ofertadas (bicis pregables e eléctricas).

O detalle das achegas pode consultarse no ANEXO I (Táboa: Motivacións expresadas polas persoas do servizo de préstamo de bicicletas da UDC para teren participado no programa).



Os principais aspectos positivos foron, en primeiro lugar, o económico (31%), seguido polo de deporte/saúde e o de alternativa ao desprazamento (eficacia, rapidez, comodidade...) co 19% cada aspecto. O coidado do medio ambiente só se explicitou como aspecto positivo no 7% das respostas, mais xa se encontrou entre as motivacións principais para participar no programa.

A organización e a calidade das bicicletas son tamén aspectos positivos importantes que as persoas valoraron no 21 e 12% das achegas, respectivamente, e o 7% comentou que foi positiva a súa primeira experiencia ciclista na cidade antes de adquirir unha bicicleta de seu. Ademais, o 17% das respostas manifestou que “todo” o servizo de préstamo de bicicletas da UDC é positivo, motivacións que poderían sumarse ás anteriores porcentaxes mencionadas por sectores.

No presente curso 2022/2023, explicitouse no 4% das respostas que foi positivo contar con tipos de bicicleta pregable/eléctrica e tamén a facilidade da pasarela de pago telemático UDC-Xest.

Entre os aspectos negativos cítase o horario de entrega, a localización do taller de Recyclos ou non poder quedar coa bici no verán, mais os ítem mais repetidos foron a partes iguais (29%) os extremos de "mal estado da bicicleta" e "ningún aspecto negativo". O 11% considerou mala infraestrutura de carril bici campus-cidade, e pídense mais unidades dispoñibles de bicicletas para o servizo no 14% das achegas. O detalle das achegas pode consultarse no ANEXO II (Táboa: Aspectos positivos e negativos expresados polas persoas ciclo-usuarias do Programa de préstamo de bicicletas da UDC durante o curso 2022/2023).

O estado das bicicletas devoltas

O estudantado devolveu as bicicletas durante o mes de xuño e ata o 19 de xullo coincidindo co fin do período de 2ª oportunidade de exames, mentres parte do persoal non as devolve até 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.

O mantemento da bicicleta durante o curso

Na enquisa tamén se preguntou polo mantemento da bicicleta durante o curso, e as achegas que se recibiron foron que 15 persoas tiveron que facer algún arranxo na bicicleta, das cales o 16% foron inchar as rodas ou parchealas cando picaron, e o 7% foron axustes nos freos. Outras reparacións esporádicas foron relativas á cadea, aos cambios, ou ben a unha posta a punto xeral.

Menos persoas que en cursos anteriores manifestaron ter tido problemas para gardar a bicicleta durante a noite, só o 4% das respostas recibidas.

Logo dunha tendencia anual nos últimos 4 cursos académicos da percepción de empeoramento no estado das bicicletas emprastadas, este ano recuperouse lixeiramente a recepción de achegas sobre o mal estado das bicicletas, reducíndose ao 27% as bicicletas que tiveron que facerlles algún tipo de revisión despois de levalas para casa (cursos anteriores mais do 30%). Isto pode deberse a que se incluíron bicicletas novas no parque da UDC (pregables e eléctricas), mais as que se manteñen do modelo convencional, seguen a tendencia de deterioro cos anos, que suman 15 ciclos anuais de préstamo con persoas usuarias distintas.

Durante o presente curso denunciouse o roubo de 2 bicicletas.

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 estudantado 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.

Detéctase a conveniencia de completar o servizo de préstamo coa formación necesaria en canto a normas de circulación, ergonomía e mantemento da bicicleta, dado que a porcentaxe de novas persoas ciclo-usuarias é considerable, e tamén a información e formación relativa a como superar as dificultades asociadas á climatoloxía que se observa nas respostas. Obsérvase a dificultade de chegar aos campus por vías preparadas para a bicicleta.

Respecto a anteriores convocatorias, este ano recolléronse comentarios positivos sobre a inclusión de modelo pregable e eléctrico de bicicletas para a comunidade universitaria, e tamén sobre a facilidade de forma de pago telemático.

ANEXO I. Táboa: Motivacións expresadas polas persoas do servizo de préstamo de bicicletas da UDC para teren participado no programa.

1	Saúde e ética
2	Me parece una forma más sostenible de desplazarse y es más rápido que yendo a pie
3	Hacer ejercicio
4	A comodidade e sostenibilidade
5	Un correo recibido
6	Tener un medio de transporte
7	Medio rápido, cómodo é sostenible para desplazarse pola cidade
8	Que el bus en mi zona es más lento que ir en bicicleta
9	Probar se lograba coller a rutina de desprazarme en bicicleta
10	Quería ganar hábitos más sostenibles
11	Coruña es una ciudad perfecta para moverse en bicicleta, es una forma rápida y económica de transporte
12	Deporte
13	Tratar de cambiar a miña opinión do carril bici e uso na cidade
14	SERVIZO ECONÓMICO E PRÁCTICO PARA OS DESPRAZAMENTOS POR CIDADE.
15	Posibilidade de ter unha bicicleta a modo "préstamo".
16	Me permite ahorrar en transporte y es mas divertido que andar en bus
17	Quería comprobar o uso que lle daría (carril bici, etc)
18	O aumento do carril bici na cidade
19	Hacer más deporte
20	Utilizar medio de transporte sostible
21	Na miña aldea a uso siempre, e quería tamen probar na cidade
22	curiosidad
23	Tuve la oportunidad y ya iba a la universidad con mi propia bicicleta, que no es eléctrica.
24	Quería vir en bici ao campus e probar as electricas.
25	Mejorar la movilidad sostenible
26	Vivo un poco lejos de la facultad y los buses a los que tengo acceso son pocos y tardan bastante en llegar porque tienen rutas muy largas. Quería probar si con la bicicleta podía conseguir un desplazamiento que me hiciese llegar en menos tiempo sin tener que depender de los buses o sin tener que caminar. Además, también pretendía aumentar mi actividad física.
27	Mobilidade máis saudable.
28	A posibilidade de probar unha bicicleta plegable e combinar o coche coa bici
29	A posibilidade de chegar máis rápido a clase e facer deporte.
30	Que fora unha bicicleta eléctrica.
31	Conseguir un medio de transporte rápido que non me fixera depender de vehículos a motor.
32	Son usuaria habitual da bici cando teño a posibilidade. Son activista da mobilidade consciente e sostenible . Unha vez que aparco el coche (vivo a 40 km de Ferrol) todos os desprazamentos na cidade son en bici para non mover o coche do seu aparcamento inicial.
33	non dispoñer de coche propio na cidade e poder desplazarme máis comodamente sen horarios de bus
34	Oportunidades de facer rutas en bici pola cidade
35	O feito de ter unha bicicleta para min e poder usala para moverme pola cidade
36	Ofrecéronse bicicletas eléctricas e tiña curiosidade polo seu funcionamento
37	A posibilidade de moverme nun medio cómodo e rapido pola cidade
38	Ecoloxía
39	Experiencia coa bici
40	A posibilidade esta vez de conseguir que me asignaran unha.
41	Consello dun amigo.
42	Ahorrar en bus
43	Es una buena iniciativa de la OMA que creo que es bueno aprovechar para reducir el uso del coche y mantenerse en forma.
44	Interese pola mobilidade en bici como alternativa.
45	Quería probar si la bicicleta eléctrica podría resultarme util
46	Recomendación de amigos
47	Quería optar por unha opción máis saudable pra desprazarme
48	El poder moverme por la ciudad sin tener que aparcar
49	Poder desplazarme en bicicleta
50	Reducir os meus desprazamentos en coche pola cidade.
51	A posibilidade de dispor dunha bicicleta por un tempo razoable sen ter que facer o desembolso económico
52	facilidad para moverse
53	Quería disponer de una bici para moverme por Coruña y no tener que comprar una propia me convenció
54	Mail

ANEXO II. Táboa: Aspectos positivos e negativos expresados polas persoas ciclo-usuarias do Programa de préstamo de bicicletas da UDC durante o curso 2022/2023.

ASPECTOS POSITIVOS	ASPECTOS NEGATIVOS
Todo	A bici estaba un pouco vella
Fue una buena manera de desplazarse y a la misma vez hacer deporte. A maiores el precio es bastante razonable y sale a cuentas usar el servicio de la UDC antes que comprarse una bicicleta nueva.	Nada, todo estupendo
El precio, la facilidad del alquiler	A situación de moitas bicicletas ao entregalas non é óptima
Todo	No me convence la bici plegable
Animoume a facer deporte	Ningún
Barato, accesible, funcional, calidade humana dos que están ao cargo	De momento ninguno
Barato	Aunque entiendo que estamos en Galicia, hay que recordar que muchos estudiantes venimos de fuera, se agradecería que las comunicaciones fueran en español, para todo el mundo.
Todos: a organización, a amabilidade do persoal, as facilidades que dan para o préstamo	Ninguno
Te dan no solo la bicicleta, sino que también accesorios muy útiles y buenos	Ainda ten moito que mellorar o carril bici
Me parece una iniciativa fantástica y con un coste irrisorio	O TALLER DE REPARACIÓNS LONXE DO CAMPUS
Reducir gastos en el alquiler de bicioruña	Malísimas condicións da bicicleta
O uso da bicicleta na cidade	Que non sexa eléctrica porque hai moitas costas na nosa cidade
PODER DISPOÑER DA BICI DE FORMA CONTINUADA DURANTE TODO O CURSO.	Poucas unidades dispoñibles e mal estado da maioría delas. Falta de punto de reparación en Ferrol
Posibilidade de ter unha bicicleta a modo "préstamo".	Mala comunicación debido a zona onde vivía, tamen a complicación de te que baixala no ascensor
Que sexa unha bici plegable.	las bicicletas no es tan en las mejores condiciones para que sean realmente practicas, especialmente si no tienes un dominio avanzado de la bicicleta
Bicicleta de calidade de xeito gratuito	Ningún, en todo caso, maior número de bicicletas para o préstamo.
Facilidade no proceso de solicitude e xestión de pagamento	Lo que me decepciono un poco es el sistema de carril de bicis da Coruña. Mi intención con la bicicleta era llegar de forma más directa a mi facultad y a los centros de prácticas. Usar el carril de bici me hacía tomar una ruta con muchas desviaciones (no tantas como el bus, pero tampoco era un trayecto cómodo), aunque es cierto que el tiempo de llegada se reducía unos 10 minutos. Otra de las dificultades es que el acceso a mi facultad por bicicleta es bastante complicado ya que por todas las zonas hay cuestras muy elevadas que con mi condición física me costaban mucho subir, además de llegar con mucho sudor a clase que no era mi intención en absoluto. Esto no pasaba solo hacia mi facultad, sino que también en los centros de prácticas, donde solo había uno donde el carril de bici me facilitaba el acceso. Por el centro de la ciudad hay muchas zonas donde se corta y no es cómodo de utilizar. Ahora, todas estas críticas tienen que ver con el carril de bici y el poco acceso a mi facultad, realmente el servicio de préstamo creo que es bueno y agradezco que nos dejen bicicletas prestadas para todo el curso a un precio tan barato. Simplemente decir que, debido a mi localización, la bicicleta no me es cómoda de usar, por lo tanto no creo que vuelva a contar con el servicio.
Poder moverme con ela	Nada.
son muy cordiales	Ningún
Fomenta la actividad física y el movimiento sostenible en la ciudad	A mala calidade da bici.
Todos. Os campus universitarios deberían estar cheos de bicicletas (da UDC, do concello BiciCoruña ou particulares)	Ningún
Muy buen equipo	Algunhas bicicletas non se encontran nos mellores dos estados.
Con la bicicleta podía llegar más rápido a los sitios y además, también podía entrenar mi fuerza y mi capacidad física. Aunque he decir, que esto solo se	Se necesita más unidades de bici para préstamo (sobre todo las plegables que son más urbanas para el desplazamiento por la ciudad) , hay muy pocas y tienes que estar muy atento para pedir

aplica a los lugares a los que podía acceder fácilmente con la bicicleta y el carril de bici. Las bicicletas se notan usadas pero aún así están en un buen estado y cuentan con muchos equipamientos como luces y el timbre, lo cual se agradece mucho, además de incluirse el préstamo del casco.	el primer día y a primera hora la bici cuando sale la convocatoria y aún así esto es una lotería del azar (5 unidades me parece muy muy escaso). En Ferrol no tuvimos jornada inicial con mínimas indicaciones del manejo y mantenimiento de la bici , y creo que es necesario para l@s usuari@s, sobre todo las de primera vez.
Todo.	Entrega e recollida das bicis en días e horas concretas
Posibilita probar tipos de bici novos antes de adquirilos	A bicicleta non creo que poida usarse, están moi deterioradas. De feito, utilicei diariamente bici couruña, e deixei a da UDC aparcada. Unha pena.
Deporte	Pensaba que podería devolver a bicicleta en setembro e teño que devolvela en xullo
Animoume a desprazarme nela para vir a universidade nos meses de verán.	Algunha bicis non frenan ben
Favorece a redución da contaminación e favorece a saúde das persoas que as empregan.	Ningún
La misma posibilidad de tener la oferta es super-positivo.	A verdade, non tiveron ningunha mala experiencia co servizo.
Comodidade	Las ciclovías no están tan bien extendidas por la ciudad
O prezo	Ninguno, aunque debería de ampliarse el número de bicis eléctricas
Xeito gratuito de coñecer as vantaxes do desprazamento en bici	Mal estado de la bicicleta
Todos	Disponibilidad de bicicletas
Precio moi asequible para os estudantes universitarios, alternativa sostible para o desprazamento, variedade para escoller.	Las bicis, aunque funcionan bien, son muy pesadas.
Motivación a hacer deporte	o estado do belo (problema de freo e equilibrio) fíxome suar non podía andar polas estradas porque era perigoso
he constatado que me resultaría muy interesante una bicicleta eléctrica para mis desplazamientos.	
Por un monto de dinero accesible te dan la posibilidad de tener una bicicleta para traslado y ocio	
É moi boa iniciativa para promover o ocio e a mobilidade saudable	
Una manera muy económica de andar en bicicleta bastante tiempo sin tener una	
Buen servicio y buena opción	
Te proporcionan bici por un precio muy económico y también casco y candado. Facilidad para recogida y entrega. Bici en buen estado.	
moi cómodo	