



PROGRAMA DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS DA UDC AVALIACIÓN DO SERVIZO DURANTE O CURSO 2024/2025

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
5. O estado das bicicletas devoltas
6. Conclusión

1. O programa de préstamo de bicicletas da UDC

O préstamo de bicicletas é un programa que xestiona a Oficina de Sustentabilidade (OdS) da UDC. Con este servizo preténdese fomentar o uso da bicicleta como medio de transporte entre a comunidade universitaria, especialmente como medio con que poder desprazarse á UDC.

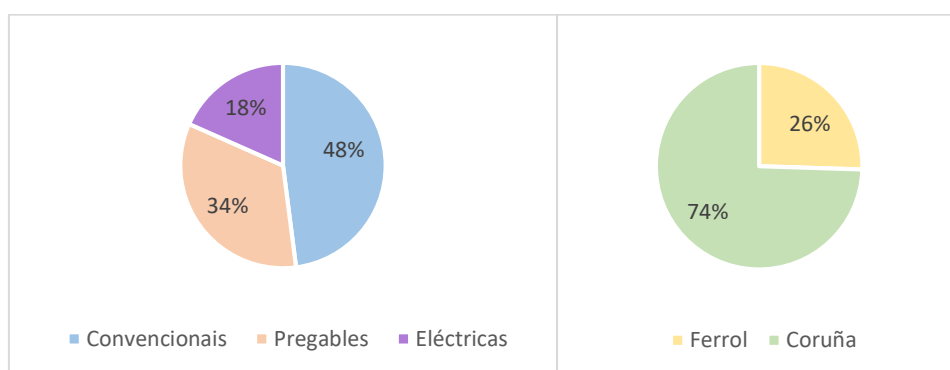
Para levalo a cabo, proporciónase unha bicicleta completamente equipada ás persoas que así o solicitan, ata completar o parque dispoñible.

Durante os meses de verán pásase unha revisión de mantemento básico, e ademais 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 da Asociación Mobi-Liza que axudan a reparar a bicicleta, formando en mecánica da bicicleta ás persoas que alí acoden.

2. Distribución das solicitudes e das bicicletas entregadas

O parque de bicicletas no curso 2024/2025 estivo composto por modalidades de bicicletas convencionais, pregables e eléctricas, en total foron 98 unidades que se repartiron entre os Campus de Ferrol e Coruña, como segue:

	Ferrol	Coruña	Total
Convencionais	14	33	47
Pregables	6	27	33
Eléctricas	5	13	18
Total	25	73	98



Convencional 21V
Gotty Alegre



Convencional 7V
Gotty Top26



Pregable 6V/8V
Conor Denver/Autumn



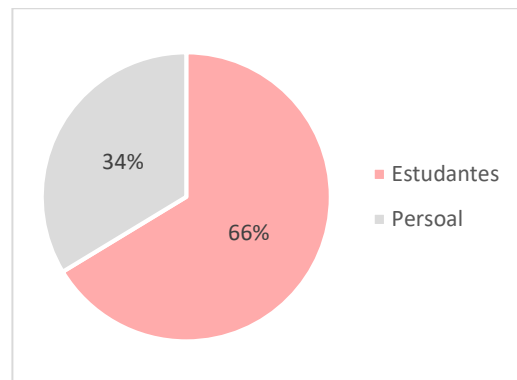
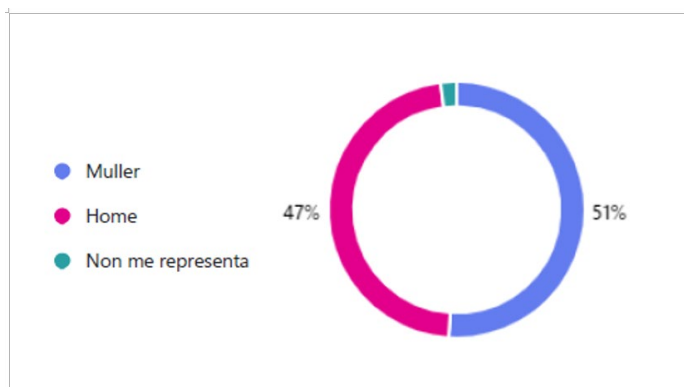
Eléctrica 5 asist.
SK8 Urban Beetle

A concesión das bicicletas foi realizada por orde de inscrición ata completar a cantidade dispoñible en UDC-Xest.

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.

O interese polo programa de préstamo de bicicletas da UDC estivo equilibrado entre xéneros, sendo lixeiramente maior entre as mulleres, que representaron o 51% da demanda global.

O alumnado foi o grupo principal usuario do servizo de préstamo de bicicletas, cómpre tamén indicar que é o mais numeroso da comunidade universitaria. Este representou o 66% das persoas usuarias de bicis, supoñendo un 6% máis que o curso anterior.



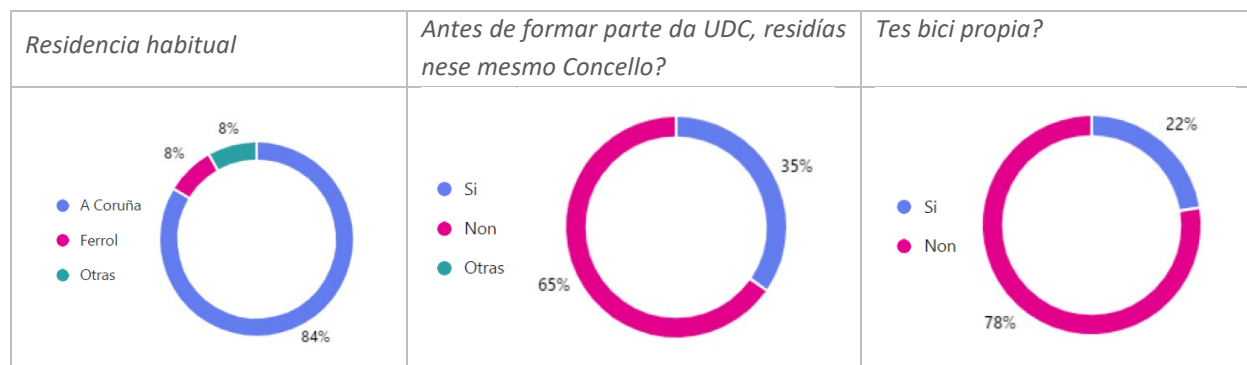
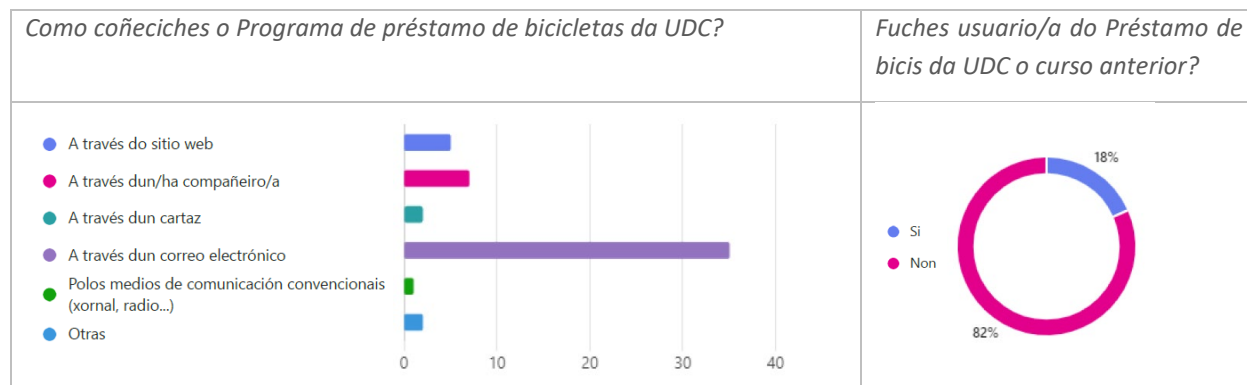
3. A opinión previa das persoas usuarias

Ao comezo do servizo enviouse unha enquisa para coñecermos a percepción de partida sobre a bicicleta como medio de transporte. Recolléronse 49 respostas (50% das persoas usuarias), que se analizan a continuación.

Procedencia

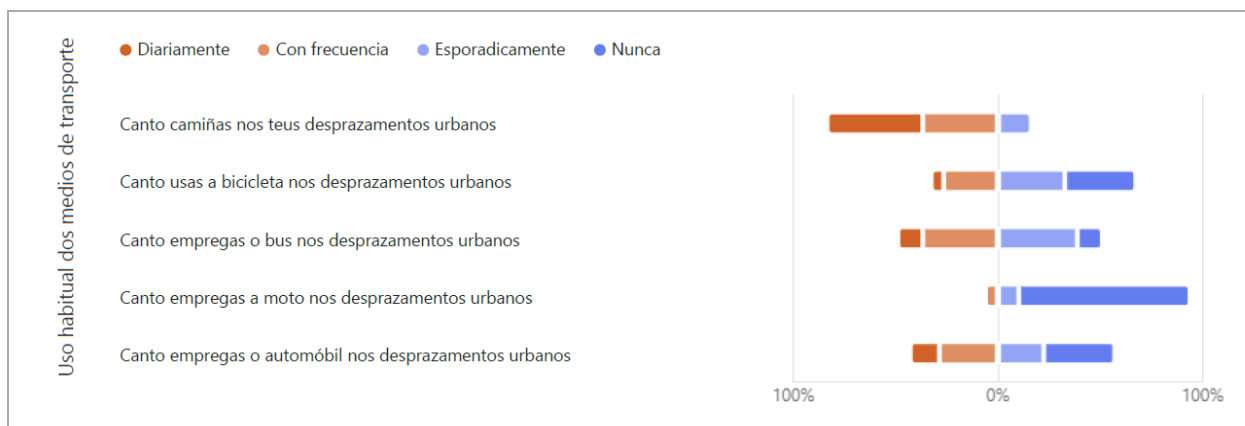
As persoas usuarias tiveron coñecemento do préstamo de bicicletas da UDC vía correo-e principalmente, seguido do boca en boca e da páxina web, sendo outras vías anecdóticas para dar a coñecer este servizo. Ademais, o 18% das persoas xa foran usuarias do programa anteriormente.

A maioría das persoas que cubriron a enquisa teñen como residencia habitual A Coruña (84%), das cales antes de formar parte da UDC non residían neste concello (65%9 ou non tiñan bici propia (78%). De Ferrol, ao igual que doutras localidades, cubriron a enquisa o 8% de persoas.



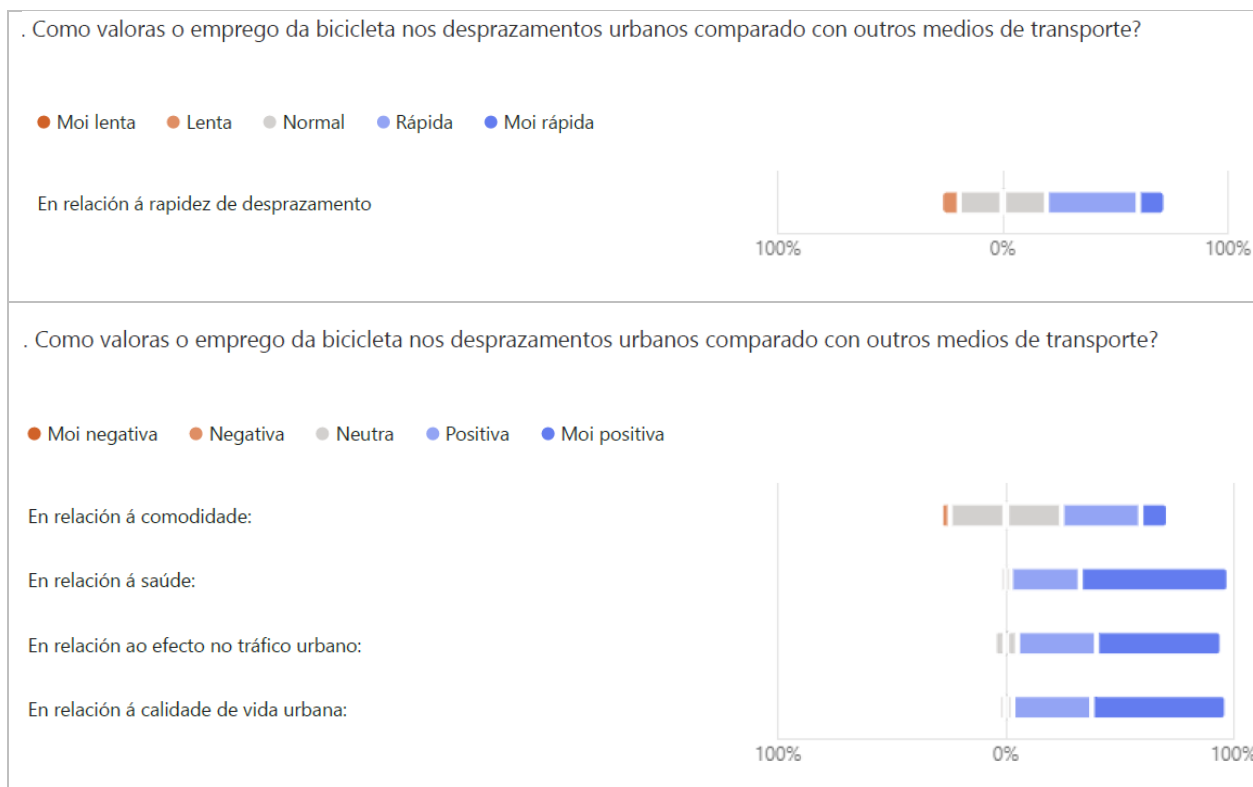
Hábitos de mobilidade

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 seguido do bus e automóbil.



A percepción da bicicleta como medio de transporte

O 60% percibe que a bicicleta será rápida ou moi rápida para moverse pola cidade, 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: en relación á comodidade, á saúde, ao efecto do tráfico, e, en definitiva, á calidade de vida urbana. Porén, a % de risco de accidentes percíbese como alta/moi alta no 50% dos casos, e o 40% considera que fará maior esforzo físico en bicicleta que noutros medios.

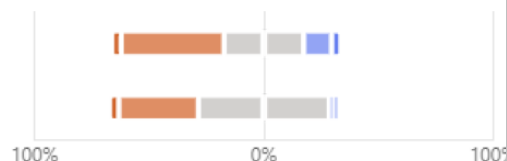


1. Como valoras o emprego da bicicleta nos desprazamentos urbanos comparado con outros medios de transporte?

● Moi alta ● Alta ● Normal ● Baixa ● Moi baixa

En relación á probabilidade de accidentes, probabilidade:

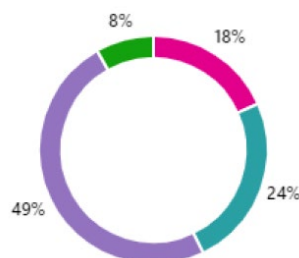
En relación ao esforzo físico, esixe un esforzo:



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, o 57% opina que sería substituíble sempre ou case, porcentaxe que ascende ao 81% para unha distribución ao 50% coche-bici. Ningunha persoa considerou que o coche sexa insubstituíbel, co que nesta cuestión se percibe unha sensibilización da futura comunidade ciclo-usuaria cara a mobilidade sustentábel.

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

● O coche é insubstituíble
● Só nalgúns ocasións
● No 50% das ocasións
● Na meirande parte das ocasións
● Podería substituílo totalmente

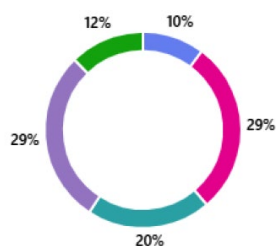


O patrón de uso de bicicleta para deporte ou lecer, antes de comezar o período de préstamo das bicis da UDC, vese que o 12% nunca a utilizaran e o pouco uso ascendía ao 61% (esporadicamente ou vacacións). A cuestión da intermodalidade non é de sinxela interpretación nesta enquisa, posto que se recolleron conxuntamente as percepcións de bicicletas convencionais e pregables, 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 53%, mellorando arredor do 15% a boa percepción respecto ás convocatorias de anteriores anos sen bicicletas pregables.

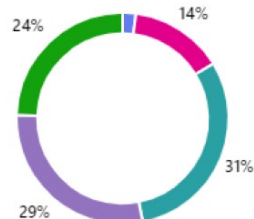
Uso da bicicleta como medio de deporte ou lecer:

Intermodalidade: como consideras a situación para combinar a bicicleta con outros medios de transporte (bus, tren...):

● Diariamente
● Os fins de semana
● Algunha vez ao mes
● Nos períodos vacacionais
● Ata agora nunca



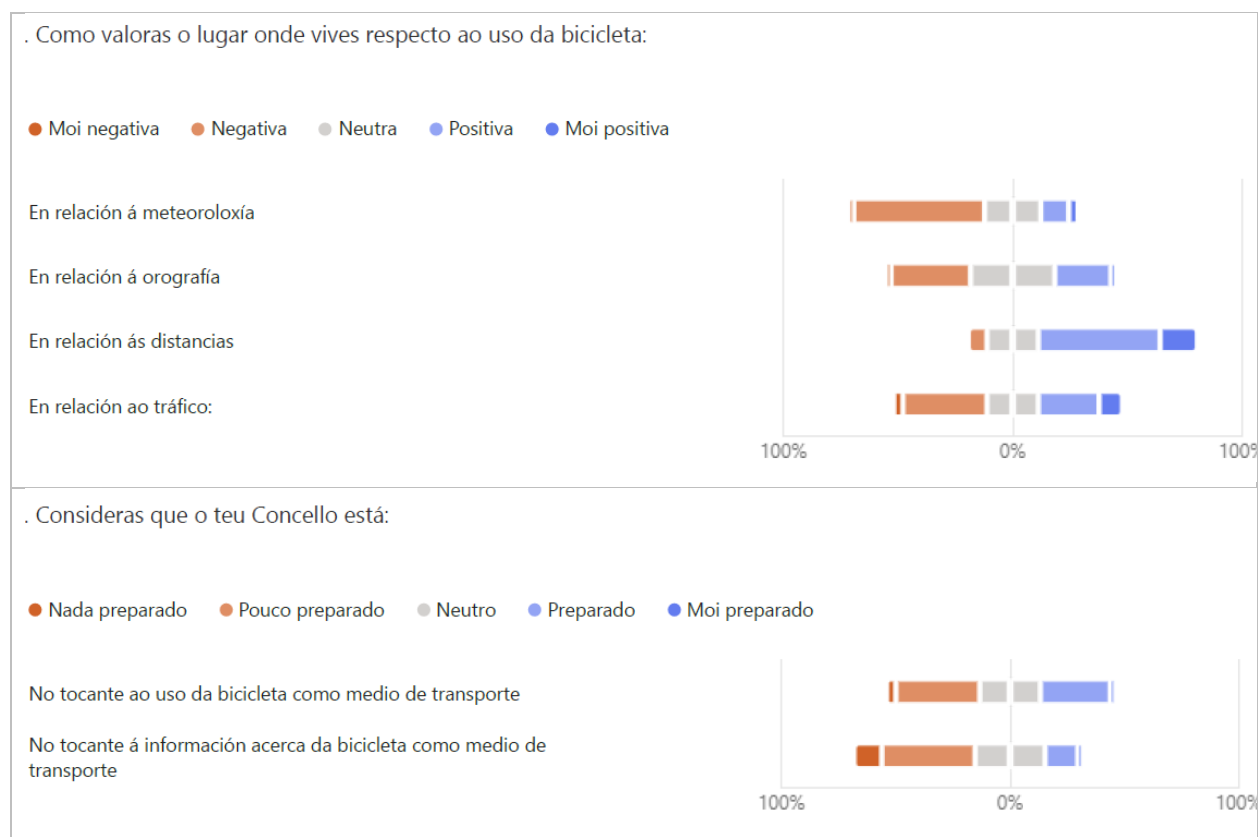
● Moi negativa
● Negativa
● Neutra
● Positiva
● Moi positiva



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 ao uso da bicicleta debido a meteoroloxía. O tráfico e a orografía preséntanse como lixeiramente negativos (25% das respostas), mentres as distancias percíbense como positivas (75%).

O 40% identifica ao Concello con falta de preparación para o uso da bicicleta como medio de transporte habitual, e ascende ao 60% que non lles chega suficiente información.

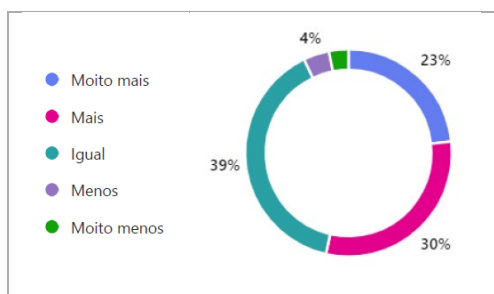


4. Valoración do servizo polas persoas usuarias

Ao final do servizo, 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, que se fixo en conxunto para todas as modalidades repartidas (convencionais, pregables e eléctricas). O número de enquisas recollidas no curso 2024/2025 foi de 52, que representan o 53% das bicicletas repartidas, procedentes principalmente do xénero masculino (48%) e rexistrándose o 6% de xénero non representado por masculino ou feminino.

En global o servizo recibiu unha puntuación media de 4,3 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”, foi unha maioría que se animou máis ou moito máis (53%), e só o 8% cambiou a súa idea a menos ou moito menos que ao principio de curso. A porcentaxe de respostas “máis ou moito máis” pode considerarse un bo indicador da utilidade do servizo de préstamo para aumentar a disposición ao uso da bicicleta.

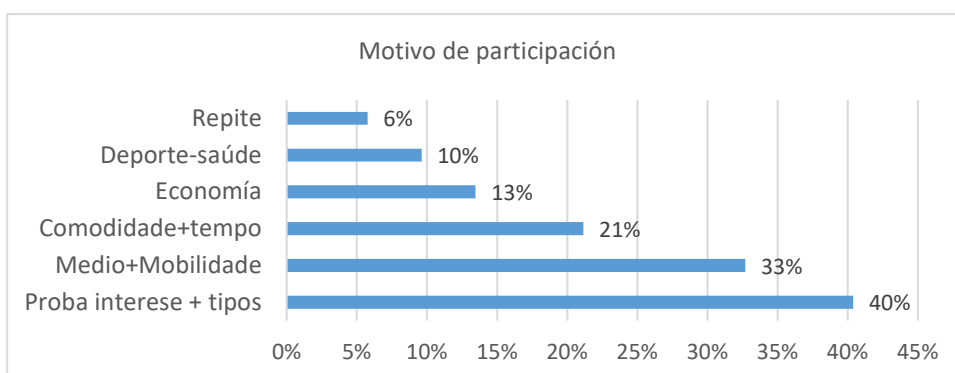
O uso que se lle deu á bicicleta

De todas as persoas que responderon á enquisa, o 31%, manifestou ter empregado a bicicleta a diario ou frecuentemente para ir á Facultade ou centro de traballo, mais o 35% non foi nunca. A maior caída de uso da bici manifestouse nos días de choiva, só cun 8% de uso. Mais, as bicis si que foron empregadas frecuentemente para os desprazamentos pola cidade (42%).

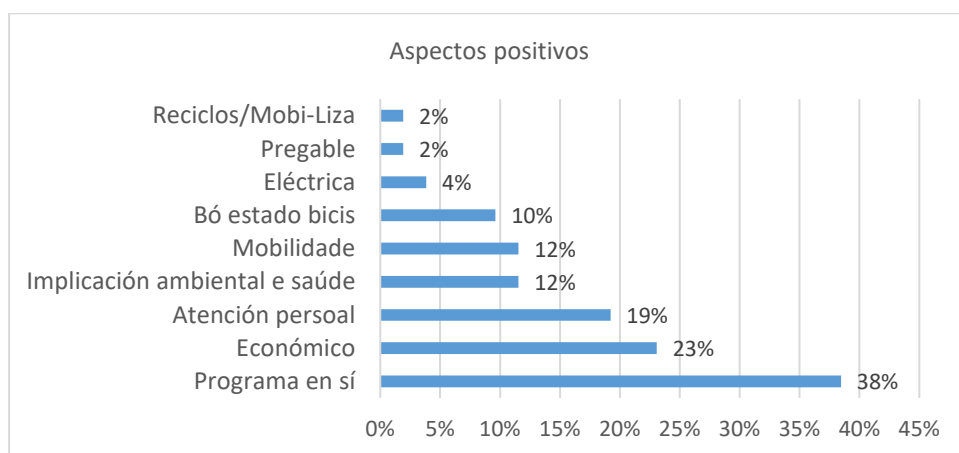
	UDC	cidade	deporte	choiva
Uso diario ou frecuente	31%	42%	25%	8%
Nunca uso	35%	13%	15%	60%

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, a proba e interese desta alternativa de desprazamento, incluíndo a proba de modalidade eléctrica ou pregable (40%), seguido das cuestións de sustentabilidade, facendo referencia ao medio ambiente, a contaminación e a mobilidade sustentable (33%). En terceiro lugar atopouse a motivación de operatividade, relacionado coa comodidade e o aforro de tempo nos desprazamentos (21%). Outras cuestións de interese citadas para participar no programa foron a económica e a práctica de vida saudable. Finalmente, un 6% de persoas decidíronse a repetir a experiencia de anos anteriores.



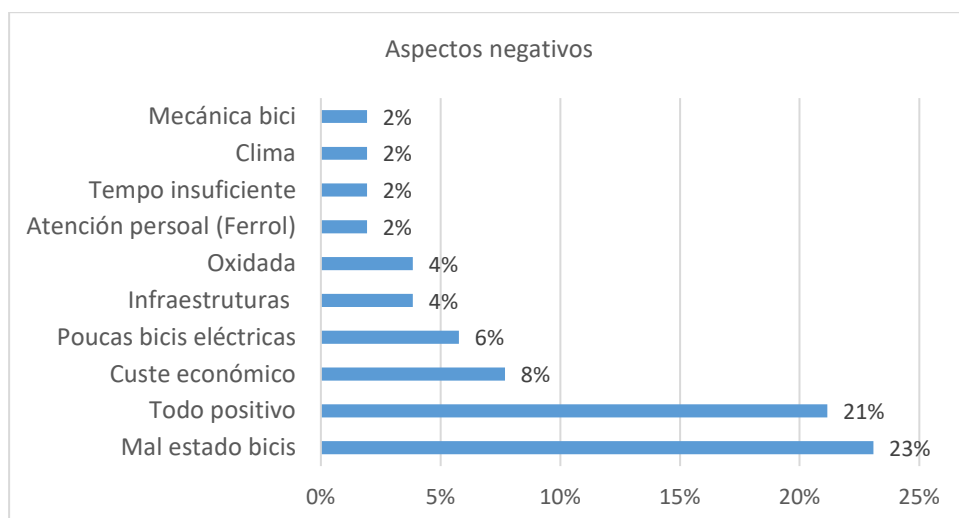
Entre os aspectos positivos citouse de diferentes formas a calidade do servizo (38%) e a atención recibida (19%). O aspecto positivo que mais se repetiu nos comentarios foi a economía do servizo (23%) para poder contar cunha bicicleta durante todo o curso académico. Outras cuestión citadas foron a implicación ambiental, saudable e de mobilidade alternativa, seguido do bo estado das bicicletas. Tamén houbo persoas que quixeron especificar o interese do taller de autorreparación Reciclos, xestionado pola Asociación Mobi-Liza, ou que puideran probar as modalidades de bicicleta eléctrica e pregable.



Determinadas cuestións foron salientadas como positivas, mais ao mesmo tempo apareceron nos comentarios negativos. Estas foron a cuestión económica e o estado das bicicletas. Este último ascendería ao 27% tendo en conta os comentarios de “bicicleta oxidada”, mais que nesta valoración non se entende como tal, ao non ser o óxido un problema para a circulación segura. Unha persoa queixouse da atención recibida no Campus de Ferrol, en contraste con case o 20% que expresou a boa acollida pola atención en Coruña:

	Positivo	Negativo
Económico	23%	8%
Estado bicis	10%	23%
Atención persoal	19%	2%

Outras cuestións citadas detállanse na seguinte táboa, entre elas percibíronse como insuficientes as unidades de bicicletas eléctricas, as infraestruturas viarias ou o tempo de préstamo. Unha persoa non estivo de acordo con ter a opción de servizo de autorreparación da bicicleta, e outra queixouse do clima en Galiza para desprazarse en bicicleta. Estas últimas non serían a considerar en aspectos negativos do programa, a primeira porque é un servizo extra de uso voluntario, sen que implique custe para a persoa ciclo-usuaria, e a segunda por allea á organización.



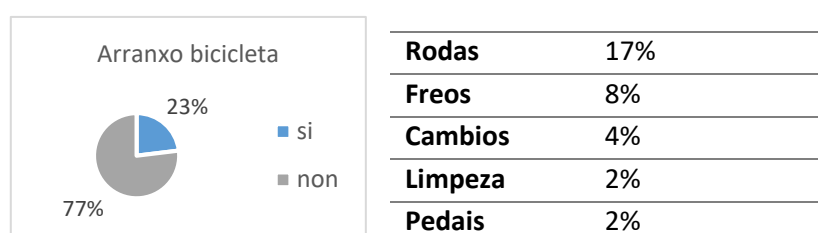
5. O estado das bicicletas devoltas

O estudantado devolveu as bicicletas entre xuño e xullo, mentres parte do persoal puido optar por devolvelas 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.

O mantemento da bicicleta durante o curso

Na enquisa tamén se preguntou polo mantemento da bicicleta durante o curso, sendo as rodas o principal problema (17%), principalmente picadas. En total, o 23% (12 persoas) manifestou ter que facer algún arranxo á bicicleta durante o curso, que consistiu fundamentalmente na posta a punto e mantemento por uso habitual, mais algunhas delas citadas como deficiencias desde o momento do préstamo.



Durante o presente curso denunciouse o roubo de 1 bicicleta eléctrica.

6. Conclusións

O servizo do préstamo de bicicletas da UDC preséntase como un instrumento eficaz para aumentar o número de persoas usuarias 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 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.

A porcentaxe de persoas que se inician como persoas ciclo-usuarias é considerable, ás veces con formación insuficiente en canto a normas de circulación, ergonomía e mantemento básico da bicicleta. Por outra banda, rexístranse percepcións de falta de información relativas a como superar as dificultades asociadas á climatoloxía, ou ás dificultades de chegar aos campus por vías preparadas para a bicicleta. Detéctase a necesidade de completar o servizo de préstamo de bicicletas coa formación necesaria para o aproveitamento correcto e completo da experiencia deste programa.

Recolléronse comentarios positivos sobre dispoñibilidade dos modelos pregable e eléctrico, incluídas no servizo nos últimos cursos académicos.