

Bicicletários em Estações.



Alguns dados.

MODO	Nº DE VIAGENS 1994 (%)	Nº DE VIAGENS 2004 (%)
COLETIVO		
• METRÔ	300.988 (2,28%)	355.404 (1,78%)
• TREM	412.140 (3,13%)	303.578 (1,52%)
• BARCAS	89.942 (0,68%)	82.091 (0,41%)
• ÔNIBUS	8.043.786 (61,2%)	6.583.742 (33,08%)
• VANS	---	1.630.895 (8,19%)
INDIVIDUAL MOTORIZADO		
• AUTOMÓVEIS E TAXIS	1.514.421 (11,5%)	3.108.743 (15,61%)
INDIVIDUAL NÃO MOTORIZADO		
• BICICLETA	169.459 (1,28%)	645.510 (3,24%)
• A PÉ	2.594.178 (19,68%)	6.740.688 (33,85%)
OUTROS	67.805 (0,43%)	462.210 (2,33%)
TOTAL	13.182.719 (100%)	19.915.954 (100%)

Dados 1994: Processo de Estruturação dos Transportes na RMRJ – PTM

Dados 2004: PDTU – Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Alguns dados.

		Região Metropolitana do Rio de Janeiro		Cidade do Rio de Janeiro	
		viagens/dia	%	viagens/dia	%
Motorizado	Modo Coletivo	9.238.000	46,4	5.274.000	47,5
	Modo Individual	3.292.000	16,5	2.175.000	19,6
	Total	12.530.000	63	7.449.000	67
Não Motorizado	A pé	6.741.000	33,8	3.437.000	31,0
	Bicicleta	645.000	3,2	217.000	2,0
	Total	7.386.000	37	3.653.000	33
Total geral		19.916.000	100	11.102.000	100

O modo coletivo e a pé totalizam 78,5% das viagens/dia realizadas na cidade do Rio de Janeiro.
Os 2% de viagens para bicicleta se referem apenas ao percurso casa-trabalho, objeto desta pesquisa.

Se computados casa-compras, casa-lazer, o percentual seria maior.

Pesquisa: Origem e Destino 2003 - Realizada para o Plano Diretor de Transporte Urbano da
Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Demanda.

217 mil viagens em 2004, mantendo o crescimento, hoje seriam 484 mil viagens dia o que indica 242 mil usuários apenas para percurso casa trabalho.

11% deste total, 26 mil usuários , fazem integração com Transporte Público segundo o PDTU.

Digamos que 25% destes usuários façam integração com o Metrô, teremos uma demanda de 6.5 mil bicicletas/dia.

Em 34 estações = 190 bicicletas / dia / estação, apenas para integração casa trabalho.

Ciclovias do Rio.



Ciclovias do Rio + Linhas 1 e 2 do Metrô.



Bicicletários do Rio.



O suporte.



O suporte.

Simples



O suporte.

Simples



O suporte.

Prático e fácil de identificar e usar.



O suporte.

Prático e fácil de identificar e usar.



Evitar.

Verticais.



Botafoogo Praia Shopping

Evitar.

Que fixam pela roda.



Evitar.

Os que não mantêm a bicicleta estável.



Bicicletários

Paradas rápidas



Ipanema, RJ

Bicicletários

Paradas longas



Estacionamento subterrâneo Cinelândia., RJ

Bicicletários

Ao ar livre sem controle.



Paracambi, RJ

Bicicletários

Ao ar livre, controlado.



Mauá, SP, Foto: Jonas Hagen

Bicicletários

Cobertos sem controle..



Utrecht, Holanda.

Bicicletários

Cobertos controlados.



Enschede, Holanda.

Um Bicicletário deve ser:

Visível e bem localizado



Malmo - Holanda

Um Bicicletário deve ser:

Acessível.



Foto: Alex Suly

Um Bicicletário deve ser:

Seguro



Foto: Alex Suly

Um Bicletário deve ser:
Coberto.



Foto: Alex Suly

Um Bicletário deve ser:
Coberto.



Foto: Alex Suly

Um Bicicletário deve ser:

Fácil de usar.



Um Bicletário deve ser:

Bem conservado.



Um Bicicletário deve ser:

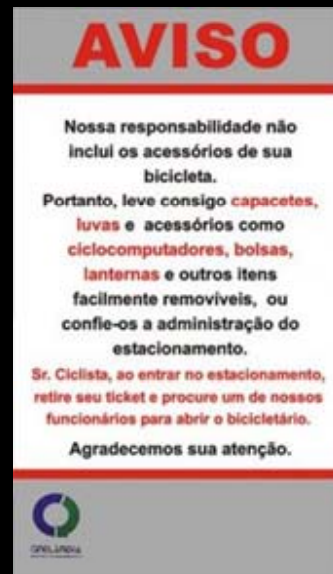
Atrativo.



Foto: Alex Suly

Um Bicletário deve ser:

Sinalizado para facilitar localização e uso.



Que tipo de suporte devo usar?



Seguro



Inseguro

Que tipo de suporte devo usar?

Estacionamentos para bicicletas

sustrans
The UK's national cycling organisation

A existência de bicicletários e paracidos seguros e bem localizados é essencial para incentivar as pessoas a usarem a bicicleta como meio de transporte. Mostrando ao público que os ciclistas são bem-vindos, instalações para estacionar bicicletas funcionam também como uma mensagem para motoristas considerarem usar a bicicleta no futuro. Bicicletários e paracidos devem ser visíveis no local e amplamente divulgados em materiais promocionais.

Para que um estacionamento de bicicletas possa ser útil, alguns fatores importantes devem ser levados em conta no momento da escolha do projeto e da localização. Este folheto informativo tem como finalidade evitar erros, que custam caro, e oferecer orientação para as melhores soluções.



Bicicletas estacionadas na rua, King Street, Bristol

1. Localização

A localização da área para estacionar ou guardar bicicletas é absolutamente crítica à seu sucesso. Bicicletários e paracidos devem estar o mais perto possível da entrada principal do destino (escola, edifício de escritório e comércio) ou eles não serão usados. Devem oferecer clara vantagem sobre o estacionamento de carros mais próximo. O lugar ideal deve ser aquele que esteja constantemente vigiado pelo público em geral (e por câmeras internas de TV se possível), além de bem iluminado. Isso reduz as chances de vandalismo ou roubo, além de aumentar a confiança das pessoas

Principais pontos a considerar no planejamento de estacionamentos para bicicletas:

- localização
- desenho e instalação
- quantidade de vagas
- preço/patrocínio

para irem de bicicleta até esse destino. O estacionamento para bicicletas não deve ficar escondido nos fundos dos edifícios ou num canto afastado do estacionamento de automóveis, pois isso tira toda a vantagem que ir de bicicleta tem sobre dirigir um carro, e permite que ladrões trabalhem fora de vista. (veja "Detalhes da instalação" na pág. 3).

2. Desenho e Instalação

Este é um ponto chave para ciclistas, mesmo para aqueles que deixam suas bicicletas por um tempo muito curto. Portanto, o projeto do suporte tem que garantir tranquilidade e confiança. O dispositivo deve ser de fácil acesso, facilitar o uso de travas tipo "U" ou de cadeados comuns, e deve fornecer apoio para a bicicleta inserir, permitindo que o quadro e as rodas sejam presos de tal maneira que agrade o usuário.

O projeto mais simples e confiável (consequentemente mais comum [na Inglaterra]) é o suporte tipo Sheffield, construído de um único tubo com duas dobras em ângulo reto. Este projeto quando bem situado é o mais popular, porque cumpre todas as exigências acima. Este projeto pode ser melhorado pela adição de uma barra transversal mais baixa, que torna o suporte mais apropriado para os quadros de bicicletas femininas e infantis, além de reduzir a

3. Suportes existentes, em St. Albans

Todas as ilustrações e exemplos são meramente indicativas. Sustrans não recomenda o uso de qualquer produto ou fornecedor em particular.

Trabalho para pesquisa em português

BICICLETÁRIOS



DIRETRIZES PARA ESTACIONAMENTOS DE BICICLETA

Recomendações da Association of Pedestrian and Bicycle Professionals (apbp)
Traduzido para o português pela Associação Transporte Ativo



"Eu iria de bicicleta para o trabalho se lá encontrasse um lugar seguro para guardá-la"

Guias existentes

Quantas vagas devo oferecer?



Estação Itapevi, CPTM – SP
Fotos: Reginaldo Paiva

Quantas vagas devo oferecer?

Basic theory

Bicycle parking at train stations

$$\text{BPN}_{\text{leaving passengers}} = N_{\text{leaving passengers}} * \text{BS}_{\text{leaving passengers}}$$

$$\text{BPN}_{\text{arriving passengers}} = N_{\text{arriving passengers}} * \text{BS}_{\text{arriving passengers}}$$

BPN is the number of parked bicycles

N is the number of passengers

BS is the share of passengers who go by bicycle to or from the station

Basic theory

Bicycle parking at a given destination

$$\text{BPN} = N_{\text{bicycle users}} + \text{XB}$$

BPN is the number of parked bicycles

N is the number of bicycle users at the place

XB is the number of left and overnight staying bicycles

Aonde instalar e qual o espaço necessário?



Aonde instalar e qual o espaço necessário?


Official Velo-city 2007 Mobility-Partner

Criteria for bicycle parking systems - aspects for planning bicycle parking facilities

Formula for determining the maximum quantity of parking positions

$$\frac{(\text{inside length of available area}) \text{ mm} - (\text{end clearance}) 650 \text{ mm}}{(\text{spacing}) \text{ mm}} + 1 = X$$

X = quantity of single-sided parking positions
2X = quantity of double-sided parking positions

The division defines the number of spaces. The result of this division is to be increased by + 1 and truncated to a whole integer.


Official Velo-city 2007 Mobility-Partner

Criteria for bicycle parking systems - aspects for planning bicycle parking facilities

Example:

Total length of the area 10.00 m
Chosen spacing 500 mm

$$\frac{10000 \text{ mm} - 650 \text{ mm}}{500 \text{ mm}} + 1 = 19$$

19 single-sided parking positions
2 x 19 = 38 double-sided parking positions

Exemplos:



Amsterdam Zuid Station

Exemplos:



Utrecht – Central Station

Exemplos:



Universidade de Hamburgo, Alemanha.

Exemplos:



Foto: Eric Ferreira

Exemplos:



Cada associado é cadastrado com:

- Dados pessoais
- Marca, modelo e valor da bicicleta
- As bicicletas são numeradas com plaquetas correspondentes ao número da ficha cadastral
- Ao entrar recebe um comprovante de estacionamento o qual é o documento para retirada da bicicleta ao final do período.
- Funciona 24 horas

ASCOBIKE
Comprovante de estacionamento

Gancho (361)	Associado José C. de Almeida
-------------------	---------------------------------

Data 25/07/2006
Hora: 05:27

Obs. Ciclistas, não pedalem no calçadão. Respeitem os pedestres



Fotos: Jonas Hagen

Exemplos:



Fotos: Jonas Hagen

Exemplos:



Exemplos:



Exemplos:

BICICLETÁRIO
Aberto 24 horas

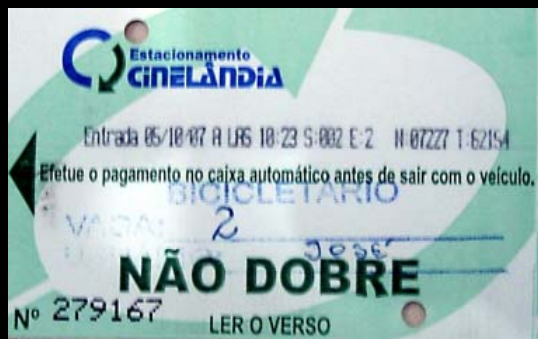
R\$ 2,00
PRIMEIRA HORA

Demais Horas ou frações

R\$ 1,50

Diária (06:00 às 20:00 h. + Pernoite)	13,00
Preço Máximo _____ (06:00 às 20:00 h.)	8,00
Pernoite _____ (20:00 às 06:00 h.)	5,00
Sábado, Domingo e Feriado _____	5,00
Mensalista _____	80,00

Espaço reservado para sua empresa



Estacionamentos

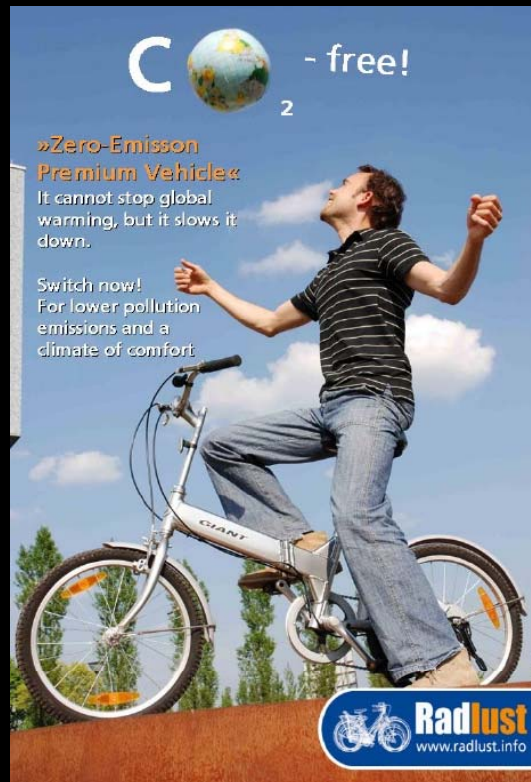
Criar um ambiente favorável.

Sinalização eficiente.

Divulgação das regras, instruções de uso e segurança.

Campanhas de sensibilização e esclarecimento.

Divulgação e Marketing.



Vá ao Metrô de Bicicleta!
Obrigado!



METRÔ RIO





www.ta.org.br

Algumas fotos desta apresentação
foram retiradas do livro Ciclovias
Cariocas. Fotografo: Cesar Duarte.



Contatos:
zelobo@ta.org.br

FoneFax: 21 2548-8923
Móvel: 21 9697-8900

Agradecimentos:
·Carlos F. Pardo www.sutp.org

Prêmio ANTP – ABRADIBI 2005 Melhor Iniciativa de Promoção do Uso da Bicicleta.
Prêmio PEDALA BRASIL 2007, Melhores Iniciativas em Prol da Mobilidade por Bicicleta.