

Prezados Jaap and Magnus,

Segue um pequeno demonstrativo de nossas experiências com estacionamento para bicicletas:

Procuramos abordar cada caso diferenciadamente, mas basicamente buscamos embasamento legal, material técnico, dados e potenciais de marketing, quando fazemos um contato. Procurando levar ao "candidato" o lado positivo do bicicletário e do uso da bicicleta, todas as suas vantagens de acordo com sua realidade e a demanda reprimida existente, já apresentando soluções. Ao mesmo tempo em que levamos aos ciclistas as informações sobre aonde estão e qual a qualidade dos bicicletários existentes ou por vir.

Usamos como referência o seguinte material:

<http://www.sustrans.co.uk/webfiles/Info%20sheets/cycle%20parking%20info%20sheet.pdf> ou em português traduzido por nós com autorização.

http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/estacionamento_para_bicicletas_v1.pdf

<http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/bikepark1.pdf> que também já está em fase de tradução autorizada.

E as referências cariocas

http://www.ta.org.br/site/banco/7manuais/arquivos3/modIPpbicicletario_shopping.pdf

Disponibilizamos uma lista de fabricantes locais.

<http://www.ta.org.br/site/banco.htm#bicicletarios>

e nos colocamos a disposição para ajudar a demarcar, localizar e sugerir soluções, sem custo algum.

Estamos preparando um material que possa ser usado como referência para qualquer estabelecimento e que possa ser levado por qualquer pessoa

Caso a caso:

No caso dos Shopping Centers, existe uma lei municipal que os obriga a oferecer 5% do nº de vagas para automóveis para bicicletas, <http://www.ta.org.br/site/Banco/4leis/LeiRJPark.pdf>, havia um problema de fiscalização e a coisa não ia pra frente, como sociedade civil e maiores interessados no cumprimento desta Lei, passamos a fazer algumas blitzes apresentando soluções e pressionamos a prefeitura em busca de fiscalização. Logo em seguida foi promulgada a http://www.ta.org.br/site/Banco/4leis/RES_745_RJ.doc resolução que dispõe sobre a fiscalização da dita Lei. Se iniciou uma fiscalização muito lenta, fizemos então uma nova vistoria pela cidade e entregamos o relatório <http://www.ta.org.br/site/area/arquivos2/RelatorioLeiComp77.pdf> junto a uma planilha completa com todas as características dos Shoppings à Prefeitura, que pode assim agilizar a fiscalização ao mesmo tempo que divulgamos através de várias ferramentas de internet e também da imprensa.

Isso movimentou os estabelecimentos que passaram a adotar medidas por conta própria, muitas vezes em desacordo com a Lei, mas os bicicletários começaram a surgir.

Com o Metrô a negociação foi diferente. tentamos a aproximação através do departamento de marketing pois a parte técnica era cética; bicicletas não. Nossa abordagem se encaminhou para o transporte de bicicletas dentro dos vagões. Um ano depois devido a uma Lei que os obrigava a abrirem domingos e feriados e prevendo que arrecadação nestas datas seria deficitária, abriu-se então espaço para bicicletas no último vagão nestes dias. Veja um vídeo do dia da inauguração do serviço em <http://www.ta.org.br/site/Banco/5imprensa/MTRGlobo.WMV> Esta semana em São Paulo, os Trens e o Metrô começam a levar bicicletas também aos domingos e feriados incluindo sábados a tarde, por decreto municipal. Hoje o Metrô já reconhece por experiência própria a necessidade de bicicletários em suas estações e já começam a estudar o caso.

Com as Barcas a aproximação foi por outro motivo mas chegamos a este assunto, mais uma vez apresentamos as vantagens, dados do Plano Diretor de Transporte Urbano do Rio que mostra que as bicicletas podem ser um bom alimentador do transporte público e exemplos pelo mundo. Como eles tem problemas com bicicletas paradas no entorno das estações, já começam a pensar em instalar bicicletários em todas as estações.

Nos Estacionamentos Subterrâneos os contratos de concessão determinam que estes estacionamentos devam ter bicicletários, os mesmos 5% de vagas. Agimos aqui da mesma forma que ns Shopping Centers, fiscalizando e apresentando soluções e vantagens. Chegamos a fazer no Dia 22 de setembro passado um teste no Estacionamento Subterrâneo da Cinelândia para mostrar aos proprietários que havia demanda e que a operação era simples e vantajosa.

A teste foi um sucesso, veja um video <http://www.ta.org.br/site/area/cinelandia.wmv> e o relatório que entregamos a eles junto com um clipping da mídia gerada.

<http://www.ta.org.br/site/area/cinelandia/Cinelandia.htm> . O resultado foi apresentado a direção e ao conselho que aprovou a idéia e em breve estará funcionando.

Dear Jaap and Magnus,

I'm sending you some brief notes about our experiences concerning bicycle parking::

Naturally we seek to see each case separately looking for legal grounds, technical material, general data and marketing potentials for the organizations we approach. We try to bring up the positive side of having bicycle parking and of bike use in general. Talking about all the specific advantages in the local scenario, growth perspective in bike use, and always showing solutions to the barriers found. At the same time, we inform cyclists of the location of the parking facilities, implemented or under implementation.

We use the following material as reference:

<http://www.sustrans.co.uk/webfiles/Info%20sheets/cycle%20parking%20info%20sheet.pdf> also translated by us to portuguese.

http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/estacionamento_para_bicicletas_v1.pdf

There is also

<http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/bikepark1.pdf> wich we are in the process of translating, and already have the authorization to do so.

There are also some specific references from Rio de Janeiro

http://www.ta.org.br/site/banco/7manuais/arquivos3/modIPpbicicletario_shopping.pdf

We have a general list of local manufacturers:

<http://www.ta.org.br/site/banco.htm#bicicletarios>

and we are always ready to help find the best spot for the parking facility, as well as making suggestions, all of that at no charge for the organization interested in implementing the parking facility.

As means to help people interested in doing our actions in their city, we are gathering local a small library of everything needed to advise everyone interested in duplicated the promotion of bicycle parking facilities.

A short transcript of individual cases:

Shopping Malls in the city of Rio are forced by law to have bicycle parking facilities at the ratio of 5% of the total number of parking spots given to cars.

<http://www.ta.org.br/site/Banco/4leis/LeiRJPark.pdf> , City administration was having problems reinforcing this law that was "only in paper" as we say here. As members of civil society the ones most interested in "making the law work", we start to visit the malls, trying to show solutions and to them and at the same time pressuring city administration to reinforced the law. At the same time, a new resolution was passed concerning how the law should be enforced by city officials. http://www.ta.org.br/site/Banco/4leis/RES_745_RJ.doc This led to a slow begining in enforcing the law. To make things run more smoothly, we gave city administrators a summary of places that in accordance to the law and the ones who were not. This helped city administrators once more. We also spread the word through media and the internet so people could help pressure for parking facilities where there was none and where should be.

<http://www.ta.org.br/site/area/arquivos2/RelatorioLeiComp77.pdf>

This actions led to actions on the part of the shopping malls that were violating the legislation.

With the subway company things were a bit different. At first we tried to reach the marketing department since the technical departments didn't see the potential for bicycle use complementing subway use. We then changed our approach to try to have bicycles in the subway trains. Only a year later when they were made by law to operate during sundays and holidays they came to us. Since those days would be run at operational deficit, they needed all the potential users they could find. They decided to allow bicycles in for that reason. Last week subway and metropolitan trains in São Paulo started to allow bicycles in their trains during saturdays and sundays after city administration telling them to do so.

Today, the subway in Rio is beginning to see the potential for bicycle parking facilities in their stations.

With the ferry operators we got to bicycle parking through other reasons. Once more we showed the advantages and data from Rio de Janeiro's urban transport plan wich shows that bikes can be a excelent feeding mode for ferries. Examples from around the world also proved themselves useful. Since they already have problems with bikes parked anywhere around the stations, they are interested in getting good quality parking facilities in all their stations.

Underground parking lots are forced by concession to have adequate bicycle parking facilities. The same 5% of the number of parking spots for cars as shopping malls should have. We approached them with the same attitude as with malls, showing advantages and solutions. During the Carfreeday journey in september 22, 2006 we even operated the bicycle parking. That action helped to show to the parking operator the demand and who would use the bicycle parking infra-structure. During this test, we made this video <http://www.ta.org.br/site/area/cinelandia.wmv> along with a report for the day and the media clipping. <http://www.ta.org.br/site/area/cinelandia/Cinelandia.htm> . The results were shown to the directors board who aproved the idea of the bicycle parking and should soon start to operated it themselves.

Best Regards
Zé Lobo