

# Estacionamentos para bicicletas

The UK's national  
cycling organization



A existência de bicicletários e paraciclos 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 paraciclos 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.



Bicicletário instalado na pista, King Street, Bristol



Suportes estilizados, em St. Albans

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 isto tira toda a vantagem que ir de bicicleta tem sobre dirigir um carro, e permite que ladrões trabalhem fora da 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 tranqüilidade e confiança. O dispositivo deve ser de fácil acesso, facilitar o uso de travas tipo 'U' ou de cadeados/correntes comuns, e deve fornecer apoio para a bicicleta inteira, permitindo que o quadro e as rodas sejam presos de tal maneira que agrade o usuário.

O projeto mais simples e confiável (conseqüentemente 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

## 1. Localização

A localização da área para estacionar ou guardar bicicletas é absolutamente crítica a seu sucesso. Bicicletários e paraciclos 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 circuito interno de TV se possível), além de bem iluminado. Isto reduz as chances de vandalismo ou roubo, além de aumentar a confiança das pessoas

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



Presilha para bicicletas, Queen Square, Bristol



Bicicletário na County Hall, Nottinghamshire



Bicicletário no Cycling Centre of Excellence, Londres

tendência de giro da roda dianteira. Há exemplos bem sucedidos das versões com 60cm de largura, que incluem a barra transversal. Para locais com uma proporção significativa de crianças, suportes com uma barra transversal mais baixa ou inclinada devem também ser considerados (veja também *Information Sheet FS19; Cycle Parking for Schools* [ainda não traduzido para o português]).

Outros suportes, como o tipo 'borboleta', que apenas prendem as rodas, não devem ser usados porque são menos seguros, não apóiam a bicicleta inteira, podem danificá-la, e causam perigo à passagem de pedestres. Entretanto, há bons exemplos de outros projetos de bicicletários/paraciclos com capacidade para muitas bicicletas, cujo *design* dá a sustentação adequada e permite prender as bicicletas com segurança.

Em algumas situações um projeto mais estético pode ser apropriado e poderia ser analisado com base nos mesmos padrões e exigências. Os suportes podem ser pintados, cobertos com um revestimento resistente ao risco, ou serem de aço inoxidável. Isto manterá um acabamento de qualidade dentro da paisagem urbana e evitará danos desnecessários às bicicletas. Em locais visualmente suscetíveis, outras alternativas são uma boa solução, tais como argolas engatadas em cercas onde os guidões podem ser encostados (veja foto acima).

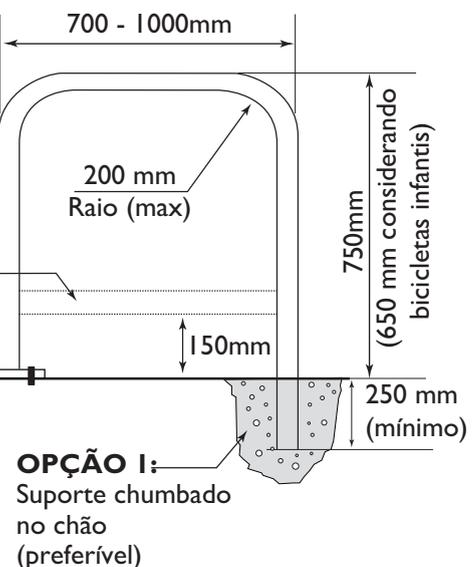
Organizações que oferecem estacionamento de bicicletas para empregados e visitantes devem considerar a provisão de áreas cobertas, ou dentro do próprio edifício ou num abrigo situado muito perto da entrada principal de pedestres. Isto incentivará mais pessoas a pedalar para o trabalho, certas de saberem que sua bicicleta estará seca para a viagem de volta para casa [ou protegidas contra o calor do sol].

### Suporte inglês Sheffield

tubo de 50mm (mínimo)

Barra de apoio, onde for necessária/adequada

**OPÇÃO 2:**  
Suporte parafusado no chão



Onde bicicletas são deixadas por uma maior quantidade de horas, como no caso de operários, trabalhadores urbanos, estudantes, ou em residências, um estacionamento mais seguro pode ser necessário. Uma segurança mais reforçada pode ser fornecida com armários para as bicicletas, ou onde abrigos ou galpões tenham portas que possam ser trancadas. Além destas tradicionais e conhecidas formas de guardar bicicletas, há um número de soluções mais avançadas sendo pesquisadas, que aos poucos se tornam realidade. Estes projetos procuram solucionar o problema dos pequenos furtos de peças das bicicletas e o crescente problema do roubo mais organizado e sofisticado de bicicletas. Tais soluções fornecem, aos que projetam ambientes urbanos e transporte, a oportunidade de especificar um conceito mais elaborado e integrado de estacionamento para bicicletas.

Existe uma ampla variedade de projetos para estacionamento seguro de bicicletas, baseados tanto em modelos padronizados quanto feitos sob medida. Alguns exemplos de bons projetos são:

- uma unidade modular móvel, de dois andares, que incorpora tanto um estacionamento seguro para 32 bicicletas quanto instalações para banho ou troca de roupa.
- um local seguro para os funcionários estacionarem bicicletas na garagem de seus escritórios, cujo acesso seja feito e monitorado com o mesmo sistema de crachá/cartão de acesso da equipe de funcionários (p.ex.: Nottinghamshire, foto acima).
- um recinto coberto e seguro para alunos de escolas estacionarem suas bicicletas usando uma combinação de cadeados e códigos que sejam mudados regularmente (p.ex.: Surrey).
- bicicletário para a equipe de funcionários, que serve também como demonstração do uso eficiente de um espaço reduzido usando uma combinação de opções e *designs* (p.ex.: Transport for London, foto acima).

### 3. Quantas vagas são necessárias

A maneira ideal de determinar a demanda por vagas para bicicletas é pesquisar todos os atuais bem como os potenciais usuários dentro de uma organização, escola etc. Entretanto, isto seria difícil numa situação de uso geral, como numa rua de comércio, onde pode ser mais prudente mensurar o potencial que os diferentes locais têm para atrair pessoas de bicicleta. Isto pode ser feito observando-se em quais lugares as bicicletas atualmente são presas ao mobiliário das ruas [postes, grades] ou onde poderia haver uma demanda muito elevada (p.ex., estações de ônibus e de trem/metrô). A maior parte das administrações locais [na Inglaterra] têm "diretrizes para estacionamentos" que especificam a quantidade mínima de vagas para bicicletas que deveriam existir nos prédios novos. Isto poderia também ser aplicado, grosso modo, às construções já existentes. Entretanto, a demanda por vagas deve esperançosamente crescer após a implantação inicial do bicicletário/paraciclo. É freqüentemente mais útil e conveniente ter várias pequenas áreas de estacionamento do que uma área grande e, em ruas de comércio, especial atenção deve ser dada a instalar suportes individuais paralelos ao meio-fio (veja foto abaixo).



Suporte para bicicletas, paralelo ao meio-fio, em Bristol



Vagas para bicicletas com demarcação no piso, Queen Square, Bristol

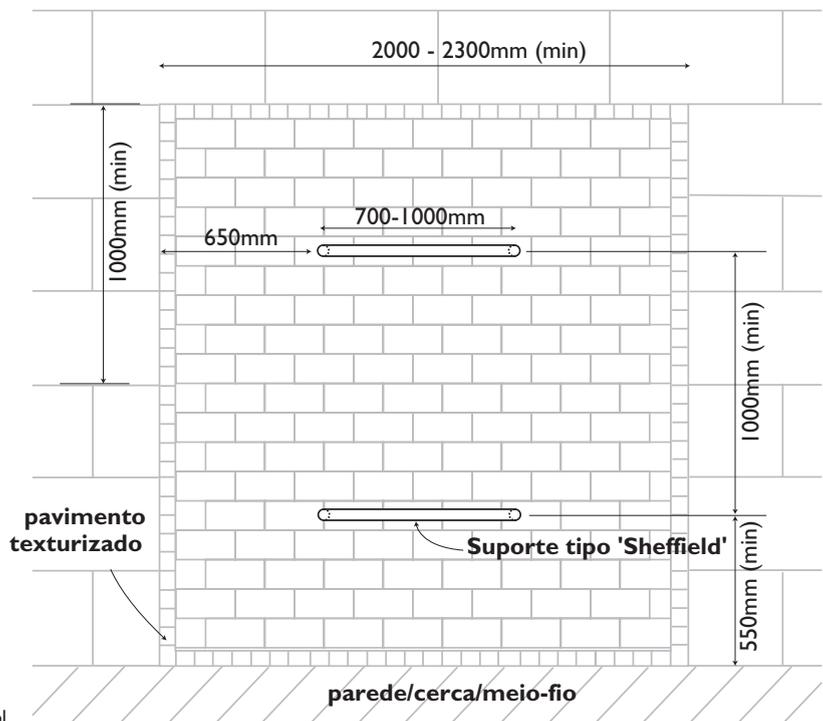
### Detalhes da instalação

Após todos os fatores acima serem analisados, os seguintes detalhes devem ser observados:

- Cuidado deve ser tomado para assegurar-se de que o bicicletário ou paraciclo (quando em uso) não cause obstrução ao fluxo de pedestres. Calcule o espaço realmente necessário no chão (veja o diagrama abaixo), fazer uma estimativa de 1 bicicleta por m<sup>2</sup> é uma boa guia. Certifique-se de que isto não obstrui as rotas preferidas dos pedestres. Se obstruir, então mude o estacionamento de lugar, se possível para a rua, dentro de uma baía protegida por postes ou por extensões do meio-fio (veja foto na primeira página).
- Se o estacionamento planejado vai ser implantado numa construção nova ou em obras viárias, então deve-se pensar em realçar a presença da "área demarcada para bicicletário" com uma mudança na cor ou textura da superfície. Isto destaca a área tanto para os usuários potenciais quanto para pedestres com deficiências visuais (veja a foto na esquerda inferior).
- Se julgar impróprio ou pouco prático cavar vários buracos para chumbar no chão os suportes individuais, então um modelo tipo "cremalheira" pode ser usado (veja desenho abaixo e foto na primeira página).



### Estacionamento para bicicletas (diagrama)





Galpão para bicicletas, com fechadura, Burnholm School

#### 4. Custos / patrocínios

O custo de bicicletários e paraciclos varia conforme produtos, projeto e condições do local.

- Um suporte básico para acomodar duas bicicletas custará em torno de £100 [R\$260,00]
- Um armário de qualidade custa em torno de £500 [R\$ 1.300,00] por bicicleta, instalado.
- Um abrigo para 20 bicicletas pode variar de £1,000-£5,000 [R\$2.600,00-R\$13.000,00] ou mais.

Embora estes dispositivos possam parecer caros inicialmente, esse custo deve ser comparado àquele de fornecer e manter uma vaga de estacionamento para automóveis (aprox. £2,500 [R\$ 6.500,00] para instalar e £250 [R\$ 650,00] para manter por ano, em alguns exemplos) ou o custo que um empregador terá com aluguel de uma garagem que atenda o mesmo número de pessoas.

Se os suportes feitos sob medida (baseados nestas diretrizes) forem utilizados para valorizar um projeto de urbanismo ou espelhar as características de um determinado lugar ou organização, o custo pode ser financiado por meio de patrocínios do comércio local ou ser incluído como parte do custo de um projeto arquitetônico-urbanístico mais abrangente (veja foto ao lado).

© Cycle Works Ltd



Armário para bicicletas no Hospital de Nottingham



Suportes estilizados para bicicletas, patrocinados por um condomínio, em Lambeth

#### Publicações úteis

1. **The National Cycle Network - Guidelines and Practical Details II** Sustrans 1997.
2. **Making Ways for the Bicycle** Sustrans 1994.
3. **Cycle Friendly Infra-structure** IHT / CTC / Bicycle Association / DETR 1996.
4. **Cycle Parking for Schools FS19** Sustrans 2001.
5. **London Cycling Campaign** [www.lcc.org.uk](http://www.lcc.org.uk) cycle facilities page.

Disponível na página do Department for Transport: [www.dft.gov.uk](http://www.dft.gov.uk)

6. **Supply and Demand for Cycle Parking - Traffic Advisory Leaflet 7/97** DETR.
7. **Key Elements of Cycle Parking - Traffic Advisory Leaflet 5/02** DfT.
8. **Cycle Parking - examples of good practice** Traffic Advisory Leaflet 6/99 DETR.
9. **Cycle Parking at Rail Stations** Traffic Advisory Leaflet 11/99 DETR.

#### Fornecedores

[o texto original reflete a realidade britânica; para fornecedores no Brasil, consulte a página da Transporte Ativo seção Banco de dados, item Biblioteca]

**sustrans**

[www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)

National Cycle Network Centre  
2 Cathedral Square, College Green  
Bristol BS1 5DD  
Tel: 0117 926 8893 Fax: 0117 929 4173  
Charity no. 326550



[www.ctc.org.uk](http://www.ctc.org.uk)

© ABRIL 2004



[www.ta.org.br](http://www.ta.org.br)

Traduzido para o português, com autorização.  
Foram feitas adaptações, mantendo-se fotos e  
leiaute originais

Traduzido e editado para o português por



Com autorização de Sustrans.org.uk



Tradução: Denir Mendes Miranda  
Editoração gráfica: Claudio Amaury Mendes Miranda  
janeiro de 2007