

SHËRBIMET E PEDALIMIT NË VEND-SHKËMBIME

Vështrim

Parkimi i biçikletave në stacionet e trenave, metrove, tramvajeve, stacionet hekurudhore dhe ndalesa autobuzësh nxit pedaluesit të bëjnë udhëtime të gjata, të kombinuara. Çdo lloj ndalesë ka nevojë për një kombinim të përshtatshëm parkimi dhe magazinim që merr parasysh nevojat e pedaluesve të ndryshëm. Ky kombinim duhet të jetë i afërt dhe i përshtatshëm për një shkëmbim pa probleme. Stacionet e mëdha të trenave kanë potencial të madh për biçikleta dhe mund të jenë të pajisur me stacione biçikletash duke përfshirë edhe një gamë të shërbimeve shtesë për to.

Sfondi dhe Objektivat

Funksioni

Parkimi i biçikletave në ndalesa dhe stacione të transportit publik nxit përdorimin e kombinuar të biçikletave me transportin publik gjatë një udhëtimi. Ky zinxhir intermodal udhëtimi ofron një alternativë të fortë për përdorimin e makinave vetëm në distanca të gjata dhe kontribuon për ndryshime modale dhe një sistem të qëndrueshëm të transportit kryesisht urban. Në përgjithësi, ka potencialin për të rritur përdorimin si të biçikletave ashtu edhe të transportit publik.

Qëllimi

Të gjitha ndalesat e transportit publik duhet të konsiderohen si pika të mundshme kryqëzimesh të rrjeteve të transportit publik dhe rrjetit të pedalimit. Kjo vlen për të gjitha nivelet e stacioneve të trenave, metrove, tramvajeve, hekurudhore dhe shërbimeve të autobuzëve, përveçse për rrugët lokale të autobuzëve.

Integrimi i rrjeteve të transportit publik me rrjetin e biçikletave sjell përfitime si për pedalimin ashtu dhe për transportin publik. Kjo për shkak se transporti publik dhe pedalimi në përgjithësi janë mënyra plotësuese të njëra-tjetrës. Ato mund të kombinohen lehtësisht si zinxhir në një udhëtim të shkurtër.

Për pedaluesit, pedalimi drejt ose nga një ndalesë e transportit publik është mënyrë efikase për të bërë udhëtime të gjata (mbi 7.5 km). Kjo varet nga cilësia e vërtetë dhe e perceptuar e transportit publik në vetvete, por nga ana tjetër sa më shumë kushte miqësore për pedalimin në këto kryqëzime aq më mirë. Kjo do të thotë cilësi e lartë, siguri parkimi, magazinim lehtësisht të arritshëm dhe të përballueshëm. Gjithashtu rrit lëvizjen me kosto të ulët për ata që nuk kanë makina dhe redukton nevojën për pronësinë e makinave.

Për operatorët e transportit publik dhe autoritetin e transportit, pedalimi është një regjim i vlefshëm furnizues, potenciali i të cilit duhet të zhvillohet. Kjo rrit zonën mbledhëse të rrjedhjeve të lëvizjes, dhjetë herë më shumë se sa krahasuar me ecjen në këmbë. Nevojat e parkimit konsumojnë shumë më pak hapësirë sesa makina. Gjithashtu mund të zvogëlojnë nevojën për shtim të shërbimit të autobuzëve lokalë. Udhëtimi i kombinuar biçikletë-tren- biçikletë është një alternativë konkurruese për një udhëtim vetëm me makinë, duke rritur kështu mundësinë për pedalim.

Potenciali është i lartë. Në Hollandë rreth 40% e pasagjerëve të trenit mbërrijnë në stacion me biçikletë dhe 10% e tyre vazhdojnë udhëtimin përsëri me biçikletë. Gjithashtu, 14% e pasagjerëve të autobuzit përdorin biçikletën si një mënyrë alternative.



Zbatimi

Përcaktimi

Masat e ndërmarra për parkimin e biçikletave në ndalesat e transportit publik u referohen parkimit (vendqendrimet) dhe ruajtjes (dollarpët, objektet e mbikqyrur) në pikat e kryqëzimeve. Sigurimi varet nga niveli i transportit publik dhe numri i pedaluesve në këto pika kryqëzimesh. Termi i stacioneve të biçikletave i referohet objekteve të shërbimit në stacionet e mëdha të trenave, duke përfshirë parkimin, magazinimin dhe një gamë shumë ose më pak të gjerë të shërbimeve shtesë të pedalimit.

Ndërthurje e masave të parkimit për secilën vendndodhje të transportit publik

Këmbimi nga biçikleta për tek transporti publik sipas përkufizimit përfshin parkim mesatar apo afatgjatë dhe ruajtje. Siguria dhe mbulimi janë çështje të rëndësishme. Niveli i shkëmbimit përcakton nevojat dhe potencialin. Më e rëndësishmja e këmbimit, duke filluar nga një stacion autobuzi në një qendër e madhe hekurudhe, është se sa më të gjata priren të jenë udhëtimet dhe periudhat e parkimit, aq më e lartë kërkesa për parkimin e biçikletave. Po kështu janë edhe nivelet e kërkuara të sigurisë, mbulimi dhe rritja e shërbimit.

Një ndërthurje e masave të parkimit të biçikletave është e nevojshme gjithmonë në aspektin e nivelit të shërbimit, çmimit dhe qasjes së kujdesshme për një gamë të gjerë të kërkesave të përdoruesit.

Shumica e përdoruesve preferojnë parkim falas.

Përdoruesit e rastit duhet të kenë qasje të lehtë për parkim dhe magazinim, pa nevojën për pajtimet apo kartat e aksesit.

Disa përdorues të rregullt do të kërkojnë një hapësirë të sigurt, të rezervuar dhe do të jenë të gatshëm të paguajnë për të.

Ka një kërkesë për parkim të sigurt dhe magazinim 24 orë në ditë. Kjo është për shkak se biçikleta mund të përdoret për udhëtime ditore që hyjnë në qytet dhe që dalin nga qyteti. Disa pasagjerë mbërrijnë me biçikletë, e parkojnë ose ruajnë atë dhe largohen me tren. Të tjerë mbërrijnë me tren, marrin një biçikletë nga magazinimi i natës për të përdorur gjatë ditës. Koha e parkimit gjatë ditës do të jetë dominuese në stacionet e udhëtarëve të rrethinave dhe zonave të banuara, kurse koha e parkimit gjatë natës është më e zakonshme në stacionet e udhëtarëve brenda zonave të punësimit.

Numri i përdoruesve nuk mund të referohet përdoruesve të trenit, por vizitorëve në zonën e stacionit, e cila kjo e fundit është shpesh një zonë komerciale, punësimi dhe zonë shërbimi, ose në afërsi të qendrës së qytetit. Qasja nuk duhet të jetë e kufizuar për përdoruesit e trenave, edhe pse këto mund të marrin stimuj.

Numri i pedaluesve shërben si një tregues i dobishëm për të përcaktuar kombinimin e duhur të shërbimeve për parkimin e biçikletave.

Gjithmonë të përfshihet një objekt vendqendrimi bazë për biçikleta, mundësisht i mbuluar: kështu mund të parkoni biçikletën tuaj duke e mbrojtur nga moti për një periudhë më të gjatë.

Një numër i kufizuar i dollarëve me qera mund të ofrohet si një shërbim ekstra.

Me rritjen e numrit, dollarët individualë duhet të zëvendësohen nga magazinimet kolektive me bazë abonimi dhe smartcard-et; kjo do të tërhiqte 20% të pedaluesve.

Në stacionet e mëdha duhet të ofrohet një magazinim i brendshëm, pa pagesë, me njëfarë mbikqyrje. Kjo është më e sigurt se vendqendrimet pa mbikqyrje, dhe më pak e shtrenjtë se sa dollarët individualë të siguruar.



Vogël (< 300 biçikleta)	Mesatar (300-1000 biçikleta)	Madh (> 1000 biçikleta)
Parkimi i lirë i biçikletave, lejon që ato të jenë të sigurta dhe mundësisht të mbuluara	Parkimi i lirë i biçikletave, lejon që ato të jenë të sigurta dhe mundësisht të mbuluara	Parkimi i lirë i biçikletave, lejon që ato të jenë të sigurta dhe mundësisht të mbuluara
		Dollap i lirë, i brendshëm me mbikqyrje
Dollap ruajtës me pagesë	Dollap i siguar automatikisht, me pagesë dhe me kontroll	Dollap i siguar automatikisht, me pagesë dhe me kontroll

Parkimi i biçikletave në stacionet e trenit

Parkimi i biçikletës duhet të jetë një pajisje standarde për të gjithë stacionet e trenave urbanë. Shumica e stacioneve të trenit në zonat urbane janë intermodal shpërndarës, të vegjël apo të mëdhenj. Pasagjerët zhvendosen nga treni në metro, tramvaj, autobuz, taksi ose makinë. Për distanca qasjeje apo daljeje të shkurtra, shkëmbimi me biçikleta është një pjesë unike dhe fleksibel e sistemit më pak konsumuese e hapësirës se sa parkimi i makinës.

Parkimi i biçikletës në stacione kërkon bashkëpunim strukturor ndërmjet autoriteteve lokale dhe operatorëve të transportit. Në përgjithësi, operatori i transportit është përgjegjës për infrastrukturën e parkimit, kryesisht në zonën e vet. Nga ana tjetër, autoritetet lokale janë një aktor i dukshëm dhe partner aktiv.

Nxitja e shkëmbimit biçikletë-tren kontribon në planet e lëvizjes së qëndrueshme, në reduktimin e përdorimit të makinës dhe presionit të tyre në qytet.

Parkimi i mirë-organizuar i biçikletave parandalon shpërndarjen kaotike të biçikletave në rrugët dhe sheshet përreth, si hapësirën publike vizualisht degraduese.

Stacioni i parkimit të biçikletave mund të dyfishohet si hapësirë parkimi për biçikleta në qendër të qytetit.

Stacionet e mëdha janë vende të dukshme për shërbimet e biçikletave dhe promovimin e tyre.

Skemat kryesore të parkimit të biçikletave mund të ofrojnë mundësi për monumentet arkitekturore dhe shenjat-simbole për qytetin.

Autoritetet lokale mund të favorizojnë partneritete dhe sinergji, për shembull projekte të punësimit social, agjenci të parkimit urban ose operatorë.

Autoritetet lokale mund të kontribuojnë drejtpërdrejt në orientimin e kostove të shfrytëzimit, duke ofruar tarifrat më të ulëta ose t'i bëjnë falas, në mënyrë që të rrisin personelin ose kohën e mbikqyrjes.

Objektet e stacioneve të parkimit të biçikletave duhet t'i përgjigjen kriterit¹ të cilësisë më të lartë. Përveç kësaj, për shkak të funksionit të tyre shkëmbyes, këto objekte duhet të jenë të dizenuar për shkëmbim pa probleme biçikletë-tren, me humbje minimale të kohës.

Vendosni objektet e parkimit në rrugën kryesore të qasjes për biçikleta, kështu që pedalesit parkojnë gjatë rrugës së tyre për në stacion, pa alternativa.

Sigurohuni që pedalesit lëvizin të sigurt drejtë ndonjë shërbimi parkimi apo deponie. Ata nuk duhet të jenë të detyruar të ecin më shumë se 50 m mbi biçikletën e tyre.

Zvoglioni distancën e ecjes më këmbë nga hapësira më e largët e parkimit për në hyrje të stacionit. Udhëzimet hollandeze sugjerojnë më pak se 200 m për vendruajtje të

mbikqyrura dhe më pak se 50 m për parkim pa mbikqyrje. Për këtë arsye sistemet shumë-shtresore ose objektet me shumë-nivele për biçikleta mund të jenë të domosdoshme në stacionet e mëdha me mbi 1.000 biçikleta.

Konsideroni kombinimin e biletave të trenit me parkimin e biçikletës. Kjo do të ofronte një çmim të reduktuar dhe do të përshpejtonte parkimin dhe tërheqjen e biçikletave.

Të sigurohet shërbimi gjatë disa orëve të ditës. Koha e hapjes për ruajtjen e mbikqyrur duhet të përputhet me oraret e hapjes së stacionit, afërsisht 20 orë në ditë (3 ndërrime). Magazinimi i automatizuar ofron shërbim 24 orë, edhe mos-përdoruesit e trenit. Në stacionet me përmasa mesatare me numër jo shumë të madh pedaluesish, oraret minimale të hapjes duhet të jenë nga mëngjesi deri në orët e pikut të mbrëmjes (7.00 deri në 19.00), mundësisht me një pushim në drekë.

Stacionet e mëdha me shumë binarë kërkojnë udhëkryqje me disnivele të buta dhe të ndara. Kjo rekomandohet nëse do të sigurojë parkimin e biçikletave në të dy anët. Tunelet e kalimit nga njëri skaj në tjetrin duhet t'i lejojnë pedaluesit të mbajnë udhën e tyre.¹

Në objektet e mëdha të magazinimit, konsideroni udhëzimet vizuale dhe sinjalistikën, të tilla si një numër rreshtash dhe kode me ngjyra, në mënyrë që pedaluesit të mund të gjejnë më lehtë biçikletën e tyre në rikthim.



Dollap individual
(burimi i imazhit: qyteti i Bruzhit)



Parkim pa pagesë i biçikletës në stacion (burimi i imazhit: P. Kroeze)



Hyrje e një magazinimi të mbikqyrur biçikletash (burimi i imazhit: Fietsberaad)

Stacionet e biçikletës

Në vendshkëmbimet e mëdha multimodale, potenciali është i madh në numër absolut. Kjo ofron mundësi të plota për të krijuar stacione biçikletash. Nocioni mbulon praktika të ndryshme, por përgjithësisht përfshin ruajtjen e mbikqyrur në stacione hekurudhore me shërbime shtesë për biçikleta.³

Në Hollandë në stacionet e mëdha, magazinimet e mëdha të mbikqyrura dhe shërbimet themelore janë të zakonshme dhe standarde. Janë 93 stacione biçikletash me mesatarisht mbi 1.000 hapësira për biçikleta, por në disa raste deri në 10,000.

Në veri të Rain Uestfalia, termi për stacionin e biçikletave (Radstation) është shpikur në vitin 1995. Kjo është përdorur si një emër markë për një program që ka emërtuar 100 stacione. Madhësia e tyre varion nga 100 deri në 3300 (Mynstef) hapësira për parkimin e biçikletave.

Në ditët e sotme, 'stacioni i biçikletave' është bërë një koncept popullor, me ekuivalente në disa gjuhë (vélostation, ciclostazione). Si i tillë, mund të jetë i dobishëm për nxitjen dhe komunikimin në projekte ambicioze rreth parkimit të biçikletave, sidomos në QYTETET FILLESTARE apo NË RRITJE e sipër.

Stacionet e biçikletave mund të integrohen në skemat e rinovimit të gjerë të stacioneve dhe rrethinave të tyre, të tilla si Euroville Bazelit.

Këtu janë rekomandimet se si të përcaktohet kapaciteti i parkimit dhe ruajtjes.

Kërkesa aktuale mund të përcaktohet lehtësisht duke numëruar biçikletat e parkuara në zonën e stacionit. Kësaj i shtoni rreth 20% si kapacitet rezervë, për të siguruar një rrjedhje të lehtë dhe për të zvogëluar kohën e kërkuar.

Një tjetër pikënisje është marrja e një numri të udhëtarëve të përditshëm. Kjo mund të jetë një vlerësim i përdoruesve aktual ose potencial të biçikletave, për udhëtime hyrëse si dhe daljeje. Duke marrë parasysh praktikën në qytete paraardhës, një kapacitet midis 10% deri 30% është rekomanduar nga udhëzimi danez. QYTETET FILLESTARE dhe ato NË RRITJE mund ta kenë të nevojshme të jenë më të kujdesshëm në funksion, në përgjithësi. Megjithatë, politikat mund të përcaktojnë objektivat e veprimit nga shërbimet e përmirësuara, shërbimet shtesë deri tek promovimi. Një studim mbi pasagjerët mund të tregojë kërkesën e fshehur.

Stacionet e biçikletave me cilësi të lartë gjithmonë e rrisin kërkesën, sigurisht nëse ajo është e kombinuar me qasje të shkëlqyer në një rrjet pedalimi. Është e rekomanduar vënia e hapësirës për zgjerim dhe përshtatje në bazë të monitorimeve të shpeshta.

Një gamë të gjerë e shërbimeve të mundshme të pedalimit është ofruar në stacionet e biçikletave të ndryshme.

Shërbimi i mjeteve, duke përfshirë pastrimin, mirëmbajtjen dhe riparimin, pompat e riparimit të biçikletave, kreditimin e biçikletave elektrike, regjistrimin kundër-vjedhjes;

Marrjen me qera ose shitjen e aksesorëve: kosha për bebe, zgjerimet, veshje për pedalim, kuti veglash për riparim;

Tualete dhe dushe;

Marrje me qera ose shitje e biçikletave të reja ose të përdorura; marrja me qera mund të jetë afatshkurtër (biçikleta publike) ose afatgjatë (deri në një vit).

Informacioni dhe promovim për pedalimin: informacione turistike dhe për vizitorë, harta pedalimi, ekspozita, teste të nisjes së biçikletës për përdoruesit e papërvojë; shumë kalimtarë bëjnë stacionin hekurudhor vend të shkëlqyer për rritjen e ndërgjegjësimit dhe promovim tek jo-pedalesit.

Për funksionimin dhe menaxhimin janë përdorur mundësi të ndryshme.

Menaxhimi përfshin një gamë të gjerë detyrash: kontroll i qasjes dhe mbikqyrje, pastrimi dhe mirëmbajtja, duke ofruar shërbime shtesë, marketimi (të tilla si kontrata të të punësuarve në kompani) dhe monitorimi i normave të banimit.

Shumica e skemave nuk janë fitimprurëse dhe përfshijnë disa masa të financimit publik. Megjithatë, aktivitetet e dhënies me qera apo shitjes, si dhe të tjera shërbime me pagesë mund të rrisin konsiderueshëm përfitimet e përgjithshme për një operator privat. Në disa qytete hollandeze, parkimi i biçikletave është i financuar nga një pjesë e të ardhurave të parkimit të makinave.

Mundësi të ndryshme menaxhimi janë në përdorim. Disa stacione biçikletash janë dhënë me koncesion të plotë për kompani private, të tilla si kompanitë e menaxhimit të shërbimeve ose kompanitë e menaxhimit të parkimit. Të tjera drejtohen nga autoritete publike ose nga agjensi publike, organizata pro-pedalimi jo-fitimprurëse ose direkt nga operatori i trenit. Kjo shpesh merr formën e partneriteteve.

Stacionet e biçikletave shpesh janë të shoqëruar me skema për krijim-pune, si pjesë e përfshirjes të politikave sociale. Personeli mund të rekrutohet në mesin e të papunëve afatgjatë. Kjo lejon ndër-financimin (për shembull në Vélostation-et zvicerane dhe Fietspunten belge).

Udhëtimet intermodale kryesisht shkojnë përtej një zonë të vetme urbane. Për t'u ofruar pedalesve garancinë e shërbimeve standarde, është e rekomandueshme një formë e koordinimit në tërë rajonin ose në shkallë kombëtare.

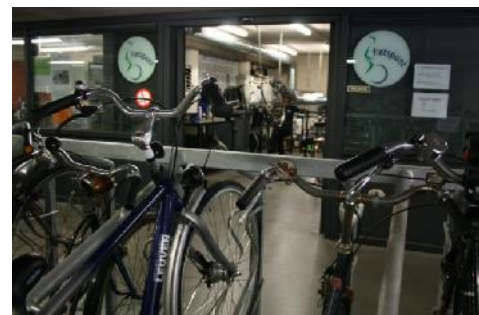
Koordinimi mund të marrë formë të ndryshme. Ai mund t'i besohet degës së një kompanie hekurudhore me politika të vendosura nga autoritetet kombëtare (të tilla si Fiets NS në Hollandë) ose një bashkëpunim mes partnerëve të ndryshme (të tilla si Suisse Bureau de la des koordinim Vélostations në Zvicër).

Koordinimi bën të mundur zhvillimin e planifikimit strategjik parësor mbi bazën e një analize të përgjithshme të nevojave, me burime potenciale të financimit shtesë.

Koordinimi ofron mundësinë e integritit të mëtejshëm të biçikletave-transportit publik: Taksat, biletat, abonimet e përbashkëta dhe teknologji të përbashkët qasje. Në Hollandë, mund të përdoret smart cad-i, për të marrë me qera një biçikletë publike për udhëtimet drejt destinacionit të tyre (OV-fiets).



Stacioni i vend-shkëmbimit të biçikletave në Groningen, nëntokë dhe me pjerrësi të butë hyrje (burimi: Fietsberaad – Holl)



'Pikë biçikletash' në stacionin e trenit Leuven, Belgjikë – T. Asperges



Stacion biçikletash (burimi i imazhit: P. Celis, Bicycle Parking Manual, DK)



Parkim shumë-nivelesh për biçikleta në Ostend (burimi: T. Asperges)



Vendparkimi modern i biçikletave në Amsterdam pranë stacionit qendror (Holl)

Ndalesat e autobusit, tramvajit dhe metrosë

Shumë stacione treni dhe destinacione tw zonave urbane janë të ngarkuar. Ndalesat e autobusit, tramvajit dhe metrosë, megjithatë, janë në thelb pika të thjeshta transferimit. Zonat mbledhëse



të tyre janë më të vogla, numri i pasagjerëve është më i ulët, ndalesat e tyre pranë njëri-tjetrit dhe distancat e mbuluara janë më të shkurtra.

Në distancat më të shkurtra, biçikleta do të jetë më shumë një zëvendësuese sesa një plotësuese.

Kjo është e vërtetë kryesisht për linjat lokale të autobusëve urban. Ato ofrojnë një rrjet të mirë-integruar, me ndalesa të shpeshta afër destinacioneve, me një shpejtësi mjaft të ulët shërbim. Kombinimi i udhëtimeve biçikletë-autobuz është i pamundur. Në qoftë se densiteti i ndalesave është i lartë, distancat do të jenë të arritshme me këmbë dhe biçikleta nuk do të jetë e nevojshme. Ndoshta biçikleta mund të jetë thjesht më e shpejtë dhe më fleksibël.

Në mënyrë të ngjashme në qytetet e vogla, gjatësitë totale të udhëtimit në përgjithësi do të jenë brenda distancës së pedalimit, deri në 7.5 km. Për udhëtimet në qytet, do të jetë i rrallë kombinimi i pedalimit me transportin publik lokal.

Parkimi i biçikletës është rekomanduar në ndalesa të autobusëve në rrugët rajonale, për udhëtime brenda ose ndërmjet zonave urbane.

Parkimi i biçikletave mund të rrisë ndjeshëm përdorimin e transportit publik. Shumica e udhëtarëve pranojnë një udhëtim 10 minutësh drejt një stacioni autobuzi. Për një këmbësor kjo nënkupton rreth 800 m (në 5 km / orë), ndërsa për një pedales në rreth 3,3 km (20 km / orë). Zona e përfshirjes në 10-minutësh e stacionit të autobuzit është deri në pesëmbëdhjetë herë më e madhe me biçikletë: rreth 35 km² në krahasim me 2 km².

Zonat pranë hapësirave urbane, të tilla si lagje banimi, pjesë periferike, zona biznesi ose vende argëtimi janë shpesh të lidhura me qendrën urbane nga rrugë me një autobus të vetëm. Ndalesat janë shpesh fare pranë zonës, përgjatë një rruge kryesore dhe për shumë njerëz, mjaft larg për të ecur me këmbë. Sigurimi adekuat i parkimit të biçikletave mund të jetë një stimul i fortë.

Rrugët e autobusëve ekspres rajonalë kanë një funksion të ngjashëm me hekurudhat lokale duke mbuluar distanca të gjata me disa ndalesa. Këtu shfaqet një potencial i lartë për shkëmbim të mënyrave të transportit. Deri sa këto ndalesa të jenë në vende relativisht të izoluar, vjedhja e biçikletave të parkuara për një afat të gjatë dhe dollapët me pagesë mund të jenë një çështje për tu marrë në konsideratë.

Në zonat qendrore urbane të qyteteve të mëdha, parkim i biçikletës është i nevojshëm në të gjitha ndalesat e linjave kryesore të transportit publik. Distanca dhe koha e udhëtimit rritet me madhësinë e qytetit. Për këtë arsye, qytetet e mëdha ofrojnë mundësi të shpejta të transportit publik duke mbuluar distanca të gjata me më pak ndalesa, shpesh me infrastrukturë të përshtatshme: rrugët kryesore të autobusëve apo shërbimet ATSh (Autobu Tranzit i Shpejtë), tramvajet, hekurudhat dhe metrotë. Për të gjitha këto, pedalimi është një plotësues i natyrshëm si një mënyrë ushqyese.

Këtu janë disa rekomandime për pajisjen e ndalesave të transportit publik urban.

Pajisje bazë përbëhen nga stendat e vendqendrimeve të biçikletave.

Dollapët e biçikletave mund të konsiderohen në ato pika ku linja ka frekuentimin më të madh ose në fund të tyre ku siguria mund të jetë çështje, për shkak se biçikletat janë parkuar për periudha të gjata, në vende me kontroll të vogël social.

Vendosni një shërbim standard prej 3 deri në 5 hapësira si një çështje e politikës së ndërmarrë.

Numërimi i kërkesës ekzistuese dhe shtimi i 10% deri në 20% ose minimalisht 5 hapësirave për të akomoduar kërkesën e fshehtë.

Kur të hartoni ndalesa të reja apo shërbime për biçikletën në stacionet ekzistuese, merrni parasysh gjithmonë hapësirën për zgjerim dhe aspirator monitorimi.

Vendosni parkimin e biçikletave pranë ndalesave ose jo më larg se 30 metra në ndalesat e mëdha.



Ndalesat e mbuluara të parkimit të biçikletave pranë tramvajit (Véloparc në Strasbourg)

Konsiderata

Pikat e forta

Parkimi i biçikletës dhe magazinimi në ndalesat e transportit publik

- përmirëson lëvizshmërinë e pedaluesve në udhëtime të gjata;

- nxit përdorimin e biçikletave, përdorimin e transportit publik dhe ndryshimet modale;

- përmirëson pamjen e pedaluesve në hapësirën publike dhe për të gjithë përdoruesit e transportit publik;

- mund të kontribuojë në projektimin urban, të shtojë vlera në projektet e rinovimit urban dhe të kontribuojë në promovimin e qytetit;

- nuk është domosdoshmërisht i kushtueshëm, për aq kohë sa sistemet mbikqyrjes janë me interes.

Pikat e dobëta

Parkimi i biçikletës dhe magazinimi në ndalesat e transportit publik

- mund të ndërhyjë vizualisht dhe fizikisht në hapësirën publike qoftë edhe nëse është vendosur dhe dizenuar keq;

- ka nevojë për koordinim dhe monitorim me ofruesit e transportit publik;

- përgjithësisht ka nevojë për fonde publike ku objektet në shkallë të madhe (të tilla si stacionet e biçikletave) janë me interes, për ndërtimin si dhe shfrytëzimin;

Mundësitë alternative

Pistat e pedalimit me cilësi të lartë dhe distancë të madhe, nganjëherë të quajtura autostrada biçikletash, mund të konkurrojnë me udhëtime e kombinuara biçikletë-transport publik për një pjesë të kufizuar të pedaluesve.