

INFRASTRUTTURE / **TRASPORTI PUBBLICI**

PARCHEGGI PER BICICLETTE NELLE STAZIONI DI INTERSCAMBIO

Visione d'insieme

La disponibilità di parcheggi e depositi per biciclette nelle stazioni ferroviarie e alle fermate della metropolitana, della metropolitana leggera, dei tram e degli autobus incoraggia i ciclisti a utilizzare la bicicletta in combinazione con i mezzi pubblici per i viaggi più lunghi. Ogni tipo di stazione o fermata necessita di soluzioni di vario genere per il parcheggio e il deposito delle biciclette, in grado di soddisfare le diverse esigenze dei ciclisti. Tali soluzioni devono essere vicine e comode per consentire di cambiare mezzo con facilità e rapidamente. Le stazioni ferroviarie principali offrono ottime potenzialità a sostegno della mobilità ciclistica e possono essere dotate di ciclostazioni che mettono a disposizione dei ciclisti anche servizi aggiuntivi.

Contesto e obiettivi

Funzione

La possibilità di parcheggiare le biciclette accanto alle fermate o nelle stazioni del trasporto pubblico promuove l'utilizzo combinato di biciclette e mezzi pubblici. Questa catena di spostamenti intermodale rappresenta un'alternativa valida all'uso dell'auto per tragitti lunghi, contribuisce a promuovere la mobilità sostenibile e, in generale, offre ottime potenzialità per aumentare l'uso sia della bicicletta che del trasporto pubblico.

Ambito di applicazione

Tutte le fermate dei mezzi pubblici devono essere considerate punti di interscambio potenziali della rete del trasporto pubblico e della rete ciclabile. Questo riguarda stazioni ferroviarie di qualsiasi livello e fermate della metropolitana, della metropolitana leggera, dei tram e degli autobus, con l'unica esclusione degli autobus che servono linee locali.

L'integrazione delle reti del trasporto pubblico e della rete ciclabile porta **benefici a entrambi i mezzi di trasporto**, soprattutto perché si tratta di mezzi generalmente complementari che possono essere combinati agevolmente all'interno di una catena di spostamenti che parte dalla soglia di casa e arriva a destinazione.

- **Per il ciclista** raggiungere una fermata del trasporto pubblico in bicicletta è un modo comodo e veloce di iniziare viaggi lunghi (superiori a 7,5 km). Tale comodità dipende dalla qualità - reale o percepita - del trasporto pubblico, ma anche dalle possibilità offerte ai ciclisti dalle stazioni di interscambio, ovvero dalla presenza di parcheggi e depositi per biciclette di qualità, sicuri, facilmente accessibili, disponibili e non eccessivamente costosi. In questo modo si facilita la mobilità di chi non possiede un'auto e si riduce la necessità di acquistarla.
- **Per l'azienda di trasporti pubblici e l'autorità dei trasporti** la mobilità ciclistica è un alleato prezioso, il cui potenziale dev'essere sfruttato. In primo luogo aumenta il bacino di utenza delle fermate dieci volte di più rispetto alla mobilità pedonale. Inoltre richiede spazi per il parcheggio molto inferiori rispetto a quelli delle auto e può ridurre la necessità di ricorrere a servizi navetta locali. Infine la combinazione bicicletta-treno-bicicletta è un'alternativa concorrenziale al viaggio interamente in auto ed è quindi in grado di aumentare il numero di utenti di un determinato mezzo pubblico di trasporto.

Le potenzialità sono elevate. In Olanda circa il 40% dei passeggeri dei treni si reca in stazione in bicicletta e il 10% dei passeggeri prosegue il viaggio in bicicletta. Inoltre, il 14% dei passeggeri degli autobus si serve della bicicletta per raggiungere le fermate.



Implementazione

Definizione

Le soluzioni per il parcheggio e il deposito delle biciclette presso le stazioni e le fermate del trasporto pubblico prevedono di dotare i punti di interscambio di supporti, rastrelliere, bikebox o depositi custoditi. La scelta dipende dal livello del trasporto pubblico e dal numero di ciclisti che si servono di questi punti di interscambio. Il termine ciclostazione fa riferimento a depositi per biciclette ubicati nelle principali stazioni ferroviarie che offrono non solo uno spazio dove lasciare i propri mezzi, ma anche una gamma più o meno ampia di servizi aggiuntivi per i ciclisti.

La combinazione giusta per ogni stazione e fermata del trasporto pubblico

Il parcheggio delle biciclette per usufruire di un mezzo pubblico prevede per definizione una sosta a medio o lungo termine del mezzo. La sicurezza e la copertura sono quindi elementi importanti. **L'importanza del punto di interscambio determina esigenze e potenzialità.** Più importante è la stazione o la fermata - dalla semplice fermata dell'autobus a un nodo ferroviario principale -, più lungo sarà il viaggio e, di conseguenza, la sosta della bicicletta, maggiore sarà la richiesta di soluzioni per il parcheggio. Contemporaneamente aumentano anche le richieste a livello di sicurezza, copertura e servizi.

Occorre sempre optare per una combinazione di diverse soluzioni per quanto riguarda servizi, prezzi e accessibilità, per soddisfare il **maggior numero possibile di utenti.**

- La maggior parte degli utenti preferirà il **parcheggio libero.**
- Gli **utenti occasionali** devono poter accedere al parcheggio o al deposito senza bisogno di abbonamenti o smart card.
- Alcuni **utenti regolari** chiederanno uno spazio riservato e sicuro e saranno disponibili a pagare.
- La domanda di parcheggi e depositi sicuri è presente **24 ore su 24** poiché la bicicletta può essere utilizzata sia per arrivare che per partire. Alcuni passeggeri arrivano in bicicletta, la parcheggiano e partono in treno. Altri arrivano in treno, prendono la bicicletta che hanno lasciato in stazione per la notte e la utilizzano durante il giorno. Il parcheggio diurno sarà più diffuso nelle stazioni delle zone residenziali utilizzate dai pendolari, quello notturno sarà più richiesto nelle stazioni vicine ai luoghi di lavoro.
- Alcuni utenti infine possono non essere passeggeri dei treni, bensì **visitatori** della zona intorno alla stazione che, generalmente, è un'area che offre servizi e opportunità lavorative e commerciali e che si trova all'interno o vicino al centro cittadino. L'accesso non deve perciò essere limitato ai passeggeri dei treni, anche se questi ultimi possono ricevere incentivi.

Il numero di ciclisti è un indicatore utile per stabilire la **combinazione adeguata di soluzioni per il parcheggio e il deposito.**

- Mettere sempre a disposizione **una serie di sistemi di base, ovvero supporti e rastrelliere,** preferibilmente coperti per consentire ai ciclisti di lasciare i loro mezzi protetti dal maltempo in caso di soste più lunghe.
- Un **numero limitato di bikebox da affittare** può essere offerto come servizio di livello superiore.
- Se il numero delle biciclette aumenta, le bikebox singole possono essere sostituite da **bikebox collettive con pagamento in base all'uso effettivo** e accesso tramite smart card; questa soluzione interesserà al massimo il 20% dei ciclisti.
- Nelle stazioni più grandi è consigliabile offrire **un deposito interno libero** e custodito, una soluzione più sicura dei supporti incustoditi all'aperto e meno costosa delle bikebox singole.



Give Cycling a Push

Scheda tecnica

| Piccolo (< 300 biciclette) | Medio (300-1.000 biciclette) | Grande (> 1.000 biciclette) |
|---|---|---|
| Parcheggio libero, possibilità di legare la bicicletta, preferibilmente coperto | Parcheggio libero, possibilità di legare la bicicletta, preferibilmente coperto | Parcheggio libero, possibilità di legare la bicicletta, preferibilmente coperto |
| | | Deposito interno libero custodito |
| Bikebox a pagamento in base all'uso effettivo | Deposito automatizzato, pagamento in base all'uso effettivo e controllo degli accessi | Deposito automatizzato, pagamento in base all'uso effettivo e controllo degli accessi |

Parcheggi per biciclette nelle stazioni ferroviarie

Le soluzioni per il parcheggio delle biciclette dovrebbero essere una dotazione **standard di tutte le stazioni ferroviarie urbane**. Molte delle stazioni ferroviarie nelle aree urbane sono nodi intermodali più o meno importanti. I passeggeri cambiano mezzo, scegliendo tra treno, metropolitana, tram, autobus, taxi o auto. Se il tragitto da percorrere è breve, la bicicletta è un mezzo flessibile e comodo e che occupa molto meno spazio di un'automobile.

Il parcheggio delle biciclette nelle stazioni richiede una **cooperazione a livello di infrastrutture tra le autorità locali e le aziende di trasporti pubblici**. Generalmente l'azienda di trasporti pubblici è responsabile delle infrastrutture per i parcheggi, che spesso vengono posizionate su terreni di sua proprietà. D'altra parte, l'autorità locale dev'essere un partner attivo e collaborativo e garantire il proprio contributo.

- Promuovere l'interscambio bici-treno aiuta lo sviluppo della mobilità sostenibile, riduce il ricorso alle auto e, di conseguenza, la presenza di automobili nelle città.
- Parcheggi per biciclette ben organizzati evitano l'accatastarsi caotico e disordinato di biciclette nelle strade e nelle piazze circostanti la stazione, con conseguente degrado urbano.
- Soluzioni per i parcheggi delle biciclette nelle stazioni possono servire anche a chi deve semplicemente recarsi in centro.
- Le stazioni principali sono i luoghi ideali per offrire servizi ai ciclisti e per promuovere la mobilità ciclistica.
- La realizzazione dei più importanti parcheggi e depositi per biciclette può offrire l'opportunità di creare opere architettoniche di rilievo e di promuovere l'immagine della città.
- Le autorità locali possono intraprendere collaborazioni e sfruttare sinergie, per esempio con progetti dedicati all'impiego sociale o con aziende che gestiscono parcheggi urbani.
- Le autorità locali possono contribuire direttamente ai costi, consentendo di ridurre le tariffe o perfino di offrire il deposito gratuitamente, nonché di aumentare il personale addetto alla sorveglianza.

Le soluzioni per il parcheggio e il deposito delle biciclette nelle stazioni devono soddisfare i criteri di qualità più elevati¹. Inoltre, proprio a causa della loro funzione di interscambio, devono essere **realizzati in modo da rendere il passaggio bici-treno il più comodo e veloce possibile**, riducendo al minimo le perdite di tempo.

¹ Fare riferimento alle schede tecniche Parcheggi per biciclette nel centro cittadino, Parcheggi e depositi per biciclette

- Posizionare i parcheggi **sul percorso di accesso principale per i ciclisti**, consentendo loro di lasciare il mezzo lungo la strada, senza dover fare deviazioni.
- Accertarsi che i ciclisti possano **arrivare pedalando fino al parcheggio o al deposito**. Non dovrebbero essere costretti a percorrere più di 50 m a piedi spingendo la bicicletta.
- **Ridurre lo spazio da percorrere a piedi** dal punto più lontano del parcheggio all'entrata della stazione. Le linee guida olandesi suggeriscono meno di 200 m per depositi custoditi e meno di 50 m per parcheggi incustoditi. Per questo motivo nelle stazioni più grandi, che possono contenere oltre 1.000 biciclette, può essere necessario ricorrere a parcheggi a più livelli o su più piani.
- **Prendere in considerazione l'idea di offrire biglietti combinati** per treno, autobus e parcheggio. In questo modo si offre una riduzione del prezzo e contemporaneamente si velocizzano le operazioni di parcheggio e di ritiro della bicicletta.
- Prevedere **orari di apertura lunghi**. L'orario di apertura del deposito custodito dovrebbe corrispondere a quello della stazione, approssimativamente 20 ore al giorno (3 turni). I depositi automatizzati garantiscono un accesso 24 ore su 24, anche a chi non utilizza il treno. Nelle stazioni di medie dimensioni, dove il numero dei ciclisti è inferiore, l'orario di apertura minimo dovrebbe essere dal mattino alla sera, comprendendo le ore di punta (dalle 7.00 alle 19.00), eventualmente con una pausa all'ora di pranzo.
- Le stazioni più grandi con svariate piste ciclabili devono prevedere **attraversamenti con separazione dei livelli per i ciclisti**. Si raccomanda di fornire parcheggi per le biciclette da entrambi i lati. L'attraversamento tramite tunnel consente ai ciclisti di non scendere dalla bicicletta.²
- Nei depositi più grandi prendere in considerazione l'idea di installare **segnaletica e indicazioni**, per esempio numerare le corsie o attribuire loro colori diversi, per consentire ai ciclisti di ritrovare più facilmente i loro mezzi.



*Bikebox singola
(fonte immagine: città di Bruges)*



*Parcheggio libero per biciclette presso
una stazione (fonte immagine: P.
Kroeze)*



*Entrata di un deposito per biciclette
custodito (fonte immagine:
Fietsberaad)*

Ciclostazioni

Nelle stazioni di interscambio più importanti le potenzialità sono enormi a livello di numeri: in questi casi è possibile creare vere e proprie **ciclostazioni**. Il concetto di ciclostazione è abbastanza ampio, ma generalmente si riferisce a **depositi custoditi presso una stazione ferroviaria che offrono anche servizi aggiuntivi per i ciclisti**³

- In **Olanda** grandi depositi custoditi che offrono servizi di base ai ciclisti sono comuni nelle stazioni più importanti. Sono presenti 93 ciclostazioni in tutto il paese con, in media, spazio sufficiente per alloggiare 1.000 biciclette, anche se in alcuni casi ne possono contenere fino a 10.000.
- Nella regione tedesca del **Nord Reno Westfalia** il termine ciclostazione (Radstation) è stato coniato nel 1995 ed è stato utilizzato come marchio e nome di un programma che prevedeva la creazione di 100 ciclostazioni in grado di contenere da 100 a 3.300 (Münstef) biciclette.

² Per le raccomandazioni relative alla realizzazione di soluzioni con separazione dei livelli, fare riferimento a Incroci con separazione dei livelli

³ Basato su Ursula Lehner-Lienz, 2009: *Bicycle stations in Europe (Ciclostazioni in Europa)* (Velocity Conference)



- Oggigiorno, il termine "ciclostazione" indica un **concetto consolidato e conosciuto**, con equivalenti in diverse lingue (vélostation, ciclostazione). Per questo motivo, può essere impiegato efficacemente per la promozione e il marketing legati ad ambiziosi progetti di parcheggi e depositi per biciclette, soprattutto nelle città "esordienti" e "scalatrici".
- Nuove ciclostazioni possono essere inserite in più ampi **progetti di rinnovo delle stazioni e di riqualificazione delle aree circostanti**, come il programma Euroville a Basilea.

Qui di seguito elenchiamo alcune raccomandazioni relative alla definizione delle **capacità** di parcheggi e depositi.

- La domanda attuale è determinabile con facilità **contando le biciclette parcheggiate** nell'area circostante la stazione. A questi dati occorre aggiungere circa un 20% di capacità per agevolare la circolazione e ridurre i tempi necessari per trovare un posto libero.
- Un altro punto di partenza consiste nel determinare la **percentuale di ciclisti tra i passeggeri che si servono dei mezzi pubblici quotidianamente**. Può essere una valutazione relativa ai ciclisti attuali o potenziali, in entrata e in uscita. Per quanto riguarda le percentuali nelle città "primatiste", le linee guida danesi raccomandano una capacità compresa tra il 10% e il 30 %. Nelle città "esordienti" e "scalatrici" occorre maggiore prudenza, in considerazione di una percentuale inferiore di persone che usano la bicicletta. Tuttavia può essere raccomandabile stabilire una percentuale da raggiungere come obiettivo grazie al miglioramento delle infrastrutture, a servizi aggiuntivi e alla promozione della mobilità ciclistica. Un'indagine tra i passeggeri dei mezzi pubblici può servire per determinare la domanda latente.
- Ciclostazioni di ottima qualità causano sempre un aumento della domanda, in particolare se combinate con una rete ciclabile che garantisce un comodo accesso. Si raccomanda di **riservare spazio per successivi ampliamenti** e di adeguare la ciclostazione sulla base di **frequenti monitoraggi della domanda**.

Diverse ciclostazioni mettono a disposizione un'ampia gamma di **servizi per i ciclisti**.

- Interventi di assistenza per i mezzi - tra cui pulizia, manutenzione e riparazione -, pompe per biciclette, colonnine per la ricarica di e-bike e pedelec e sistemi antifurto;
- Noleggio o vendita di accessori: seggiolini per bambini, prolunghe, abbigliamento apposito, kit di riparazione;
- Servizi igienici e docce dedicate ai ciclisti;
- Noleggio o vendita di biciclette nuove o usate; il noleggio può essere a breve termine (biciclette pubbliche) o di lunga durata (fino a un anno).
- Informazioni e promozione relative alla mobilità ciclistica: informazioni per turisti e visitatori, cartine sui percorsi ciclistici, esposizioni, giri di prova per gli utenti meno esperti; l'elevato numero di passanti rende una stazione ferroviaria il luogo ideale per sensibilizzare chi non usa la bicicletta, facendo conoscere i vantaggi offerti dalla mobilità ciclistica.

Per quanto concerne il **funzionamento e la gestione** delle ciclostazioni sono disponibili diverse opzioni.

- La gestione comprende un'ampia **varietà di compiti**: controllo degli accessi e sorveglianza, pulizia e manutenzione, offerta di servizi aggiuntivi, attività di marketing (per esempio offrire alle aziende ubicate nei dintorni della ciclostazione la possibilità di stipulare contratti agevolati per i propri dipendenti), nonché monitoraggio dei tassi di occupazione.
- Molti dei programmi attuati non sono redditizi e necessitano in modo più o meno massiccio di **finanziamenti pubblici**. Tuttavia attività di noleggio e vendita e altri servizi a pagamento possono incrementare notevolmente la redditività complessiva della ciclostazione per un gestore privato. In alcune città olandesi le ciclostazioni vengono finanziate grazie a una parte delle entrate derivanti dai parcheggi per auto a pagamento.
- È possibile scegliere tra diverse **possibilità di gestione**. Alcune ciclostazioni sono state date in concessione a soggetti privati, per esempio società di servizi o di gestione dei parcheggi. Altre sono gestite dalle autorità pubbliche o da un'azienda pubblica, da

associazioni ciclistiche senza scopo di lucro o direttamente dalla società ferroviaria, spesso tramite una partnership.

- Le ciclostazioni spesso sono associate a **programmi per la creazione di posti di lavoro**, inseriti in politiche che promuovono l'inclusione sociale. In tali casi il personale che viene reclutato tra i disoccupati di lungo periodo. Questo permette di poter contare su finanziamenti incrociati (è il caso per esempio delle velostazioni svizzere e dei Fietspunten in Belgio).

I viaggi intermodali generalmente interessano più di un'area urbana. Di conseguenza, per assicurare ai ciclisti soluzioni e servizi di livello standardizzato, si consigliano attività di **coordinamento a livello regionale o nazionale**.

- Tali attività possono assumere **diverse forme**. Possono essere affidate a una consociata della società ferroviaria sulla base di una politica stabilita dalle autorità nazionali (è il caso di NS Fiets in Olanda) oppure a una collaborazione tra diversi partner (come il "Bureau Suisse de la coordination des vélostations" in Svizzera).
- Il coordinamento rende possibile la **pianificazione strategica delle priorità** sulla base di un'analisi complessiva delle esigenze, nonché l'ottenimento di **finanziamenti aggiuntivi**.
- Inoltre offre l'opportunità di un'**ulteriore integrazione tra bicicletta e trasporto pubblico**, con tariffe, biglietti, abbonamenti combinati e tecnologie di accesso condivise. In Olanda i passeggeri con abbonamento al treno possono usare la loro smart card per noleggiare una bicicletta pubblica e raggiungere la destinazione (OV-fiets).



Ciclostazione di interscambio a Groningen, sotterranea, ben illuminata dalla luce naturale, con rampe di accesso comode e scorrevoli (fonte: Fietsberaad - NL)



Ciclostazione di Basilea (fonte immagine: P. Celis, Bicycle Parking Manual, Manuale sui cicloparcheggi, DK)

"Punto bici" alla stazione ferroviaria di Lovanio, Belgio - T. Asperges



Ciclostazione a più piani alla stazione di Ostenda
(fonte: T. Asperges)



L'innovativa ciclostazione di Amsterdam
vicino alla stazione centrale,
costruita sull'acqua (NL)

Fermate degli autobus, dei tram e della metropolitana

Molte stazioni ferroviarie sono aree affollate e destinazioni urbane di per sé. Invece le fermate degli autobus, dei tram e delle metropolitane sono semplicemente **punti di interscambio**. Il loro bacino di utenza è più ridotto, il numero di passeggeri più basso, le fermate più vicine e le distanze tra una fermata e l'altra si percorrono più rapidamente.

Sulle **distanze brevi**, la bicicletta è **un mezzo sostitutivo più che complementare**.

- Questo è particolarmente vero per **le linee urbane locali degli autobus** che offrono una rete di trasporti a maglie fitte, con frequenti fermate vicino alle destinazioni e velocità non molto elevate. Viaggi che combinano biciclette e autobus di questo tipo sono abbastanza improbabili. Se il numero delle fermate è sufficiente, sarà possibile raggiungere qualsiasi destinazione a piedi, senza bisogno della bicicletta. Quest'ultima tuttavia potrebbe essere un'opzione più veloce e flessibile.
- Analogamente, nelle **città più piccole** la lunghezza totale degli spostamenti interni sarà inferiore a 7,5 km, quindi percorribile in bicicletta. Di conseguenza, per recarsi in centro, sarà raro utilizzare la bicicletta in combinazione con il trasporto pubblico.

Soluzioni per il parcheggio delle biciclette sono invece raccomandate lungo le **linee degli autobus e dei pullman regionali**, per viaggi verso un'area urbana o tra un'area urbana e l'altra.

- Soluzioni per il parcheggio delle biciclette possono aumentare significativamente l'uso del trasporto pubblico in questi casi. La maggior parte dei passeggeri è disponibile a un tragitto di 10 minuti per raggiungere la fermata dell'autobus. I pedoni in 10 minuti percorrono circa 800 m (a una velocità di 5 km/h), mentre i ciclisti percorrono circa 3,3 km (20 km/h). Di conseguenza, utilizzando la bicicletta, il **bacino di utenza** di una fermata dell'autobus diventa fino a quindici volte più ampio: circa 35 km² invece di soli 2 km².
- Le zone che si trovano **ai margini delle aree urbane** - per esempio quartieri residenziali, paesi, zone industriali o quartieri dedicati al divertimento e al tempo libero - spesso sono collegate al centro tramite un'unica linea di autobus. Le fermate si trovano generalmente lungo le strade principali, troppo lontane per essere raggiunte a piedi dalla maggior parte delle persone. Mettere a disposizione parcheggi per biciclette adeguati può essere un incentivo importante all'uso di questi autobus.
- Le **linee regionali degli autobus, più veloci**, hanno una funzione simile ai treni locali: percorrono lunghe distanze con poche fermate e offrono grandi potenzialità per quanto riguarda gli interscambi. Poiché queste fermate possono trovarsi in luoghi relativamente isolati, il furto di biciclette che rimangono parcheggiate a lungo può essere un problema serio ed è possibile prendere in considerazione l'idea di offrire bikebox a pagamento.

Nei centri urbani delle grandi città soluzioni per il parcheggio delle biciclette sono indispensabili a tutte le fermate sulle **linee principali del trasporto pubblico**. Le distanze e il tempo necessario per percorrerle aumentano all'aumentare delle dimensioni della città. Per questo motivo le città più grandi mettono a disposizione sistemi di trasporto pubblico veloci, in grado di coprire lunghe distanze con poche fermate e che spesso si servono di infrastrutture riservate: linee principali degli autobus, sistemi BRT (Bus Rapid Transit, autobus a trasporto rapido), tranvie veloci, metropolitane

e metropolitane leggere. Per tutti questi mezzi, la bicicletta costituisce un **complemento naturale**.

Qui di seguito elenchiamo alcune raccomandazioni relative alla realizzazione di parcheggi presso le fermate del trasporto pubblico urbano.

- La dotazione di base prevede **supporti e rastrelliere** per biciclette.
- Le **bikebox** possono essere prese in considerazione alle fermate più utilizzate o ai capolinea, dove la sicurezza può essere un problema perché le biciclette rimangono parcheggiate per lunghi periodi in posti in cui i controlli sono minimi.
- Prevedere un'**offerta standard di 3-5 spazi** come politica di base.
- **Misurare la domanda attuale** e aggiungere un 10-20% di capacità in più o almeno altri 5 spazi supplementari per soddisfare anche la domanda potenziale.
- Nella progettazione di nuove fermate o di parcheggi per biciclette presso fermate già esistenti lasciare sempre lo spazio necessario per **ampliamenti** e tenere costantemente monitorata la situazione.
- Posizionare i parcheggi **accanto alla fermata** o a una distanza massima di 30 metri dalle fermate più grandi.



Parcheggio coperto per biciclette presso una fermata della tranvia veloce (Véloparc a Strasburgo)

Considerazioni

Punti di forza

Soluzioni per il parcheggio e il deposito delle biciclette presso le fermate del trasporto pubblico

- migliorano la mobilità dei ciclisti nei viaggi lunghi;
- incoraggiano l'uso della bicicletta e dei mezzi pubblici e riducono il ricorso alle auto;
- migliorano la visibilità dei ciclisti negli spazi pubblici e per tutti gli utenti del trasporto pubblico;
- possono contribuire ad abbellire l'ambiente urbano, a valorizzare progetti di riqualificazione urbanistica e a promuovere l'immagine della città;
- non sono necessariamente costose, se si opta per parcheggi incustoditi.

Punti deboli

Soluzioni per il parcheggio e il deposito delle biciclette presso le fermate del trasporto pubblico

- possono ingombrare gli spazi pubblici visivamente e fisicamente, se posizionate o realizzate in modo non corretto;
- necessitano di coordinamento e monitoraggio da parte delle aziende di trasporti pubblici;



Give Cycling a Push

Scheda tecnica

- generalmente hanno bisogno di finanziamenti pubblici, soprattutto se prevedono la realizzazione di depositi di grandi dimensioni (come le ciclostazioni), sia in fase di costruzione che per la gestione.

Opzioni alternative

Piste ciclabili in sede propria di ottima qualità su lunghe distanze - chiamate anche autostrade ciclabili - possono competere con la combinazione bici-mezzi pubblici, ma solo per un numero limitato di ciclisti.

Ringraziamenti

La presente scheda tecnica è stata realizzata grazie al supporto finanziario del programma europeo Intelligent Energy Europe.
Desideriamo inoltre ringraziare Accell Group per il contributo finanziario offerto per la traduzione delle schede tecniche dall'inglese all'italiano.