



BICIPLAN - Piano urbano della mobilità ciclistica della Città Metropolitana di Genova

CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA
sotto lo stesso cielo



Il contesto

barriere orografiche e infrastrutturali che condizionano la continuità dei percorsi ciclopedonali

basso utilizzo della bicicletta rispetto agli altri mezzi di trasporto: la più alta % di utilizzo a Chiavari-Lavagna (7%) e Sestri Levante (5%)

le destinazioni dei turisti:
riviera 60,5% città 26,3% entroterra 11,8%

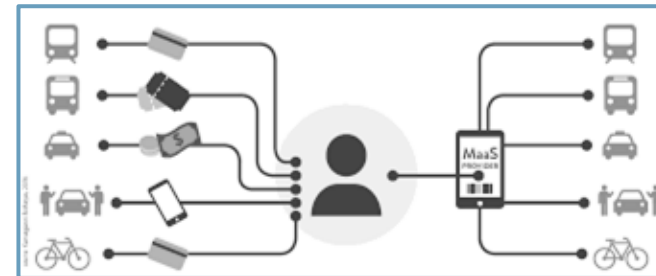
incidentalità: nella Città metropolitana **5,47** incidenti/1000 ab (superiore alla media nazionale: 2,8)



Città Metropolitana di Genova

Gli obiettivi

integrare il sistema della mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto pubblico e privato



promuovere e intensificare l'uso della bicicletta sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative

migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni

Il contesto : l'utilizzo della bicicletta

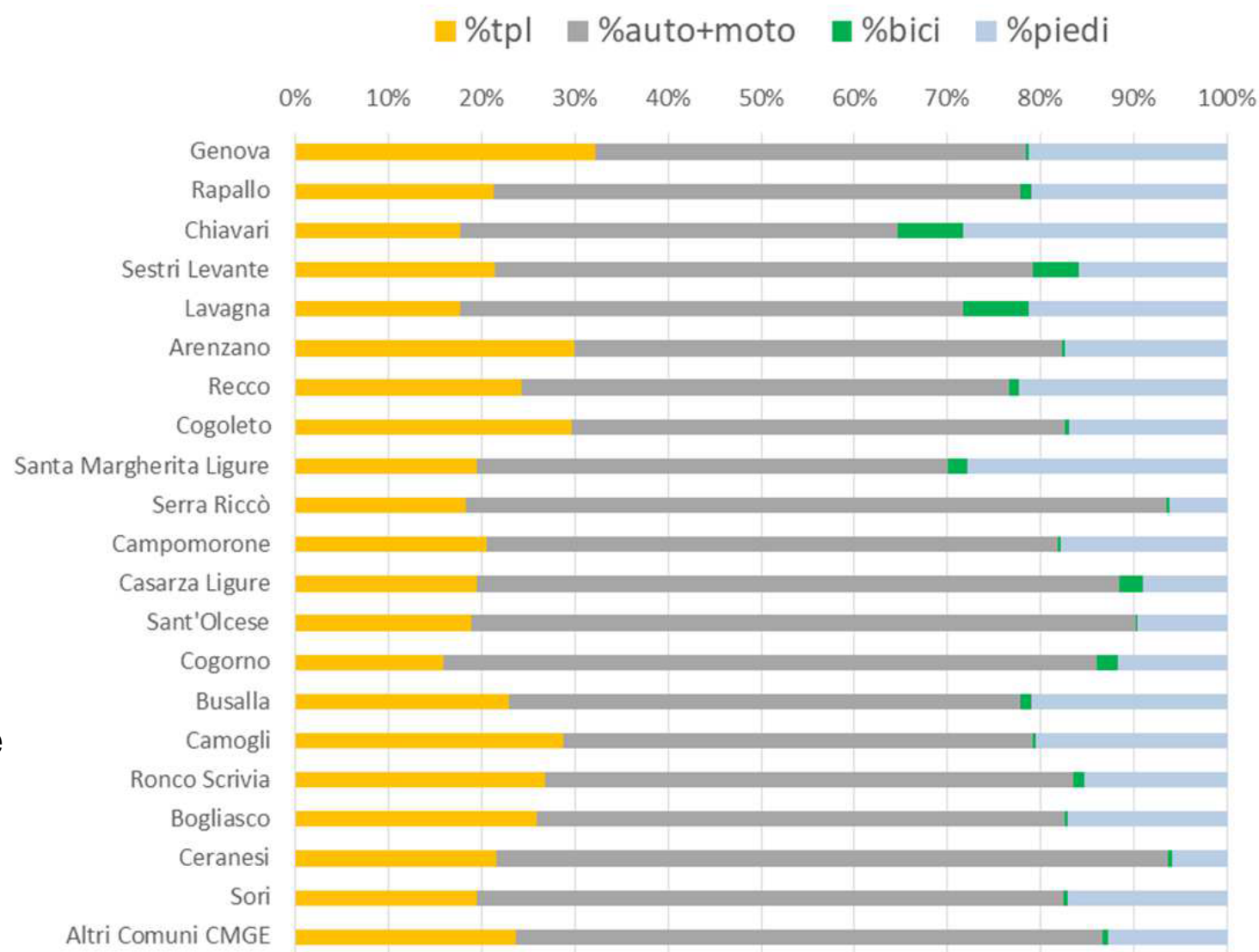
La quota di utilizzo dell'**auto privata** varia da valori superiori al **70% per i comuni dell'interno** (in particolare Ceranesi, Serra Riccò, Sant'Olcese, Cogorno) a valori inferiori al 50% per quelli di costa, con minimi registrati a Genova (46%) e a Chiavari (47%)

Il **TPL** si avvicina a coprire un terzo del totale a **Genova (32.2%)** oltre che ad Arenzano, Cogoleto e Camogli, tutti sotto il 30%

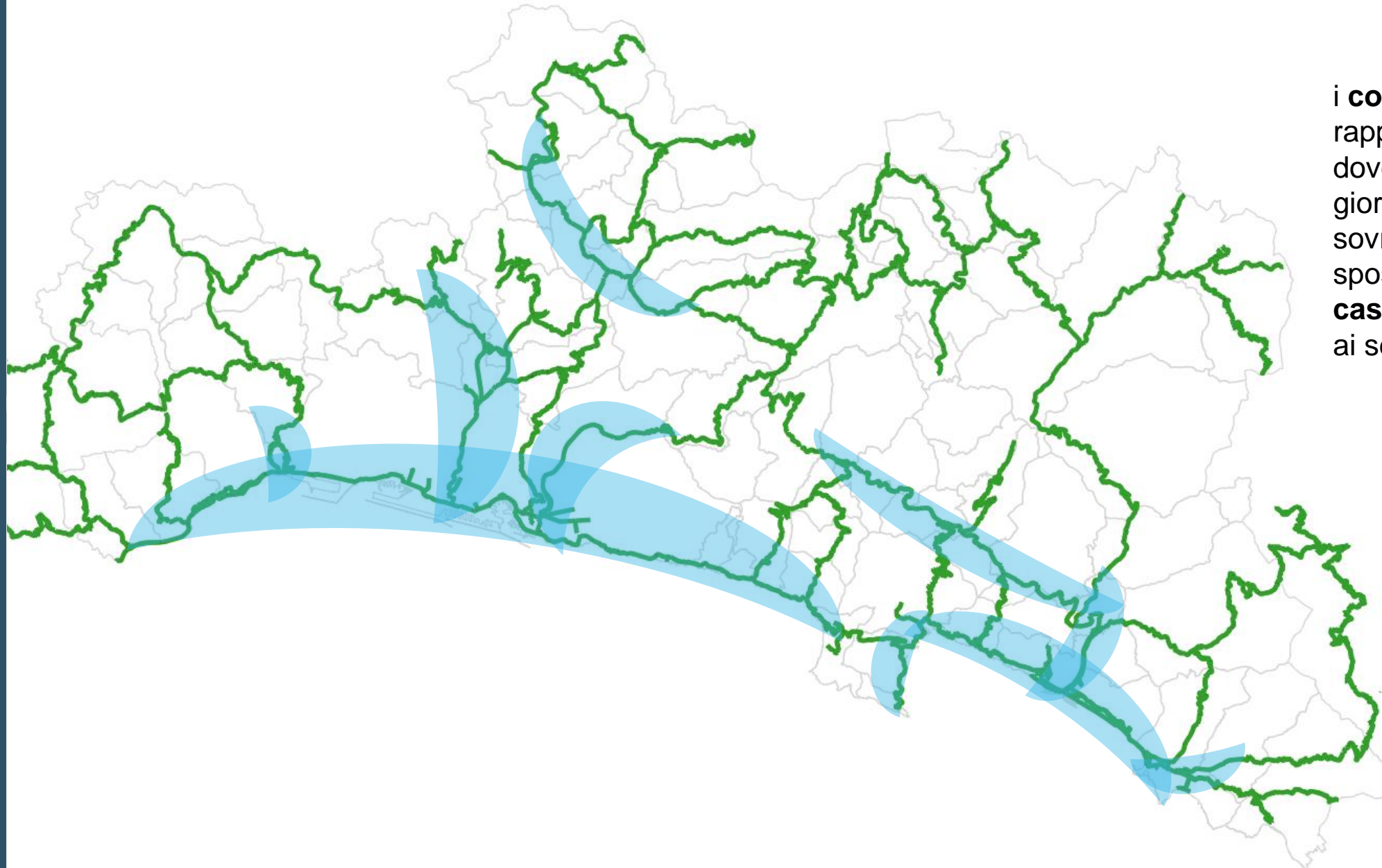
La **bicicletta** assume valori non trascurabili solo a **Chiavari-Lavagna (7%)** e **Sestri Levante (5%)**



Spostamenti sistematici per Comune di origine
Quote per modo di spostamento



La rete portante del biciplan e i corridoi della ciclabilità

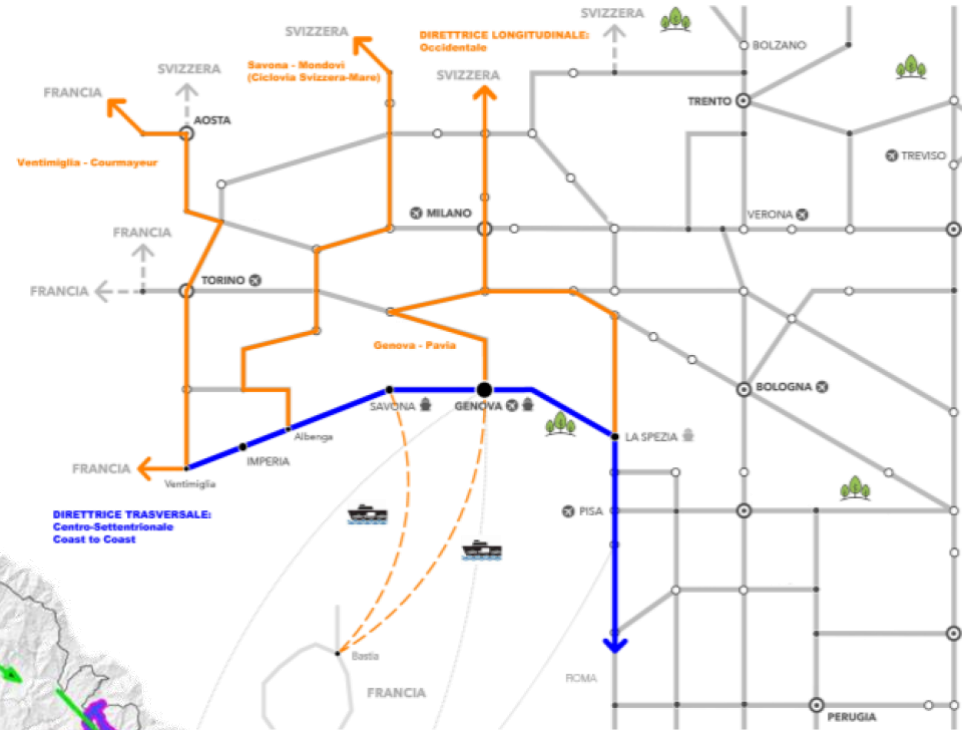


i **corridoi della ciclabilità** rappresentano gli ambiti dove sviluppare la mobilità giornaliera anche a livello sovracomunale: spostamenti **casa - scuola**, **casa - lavoro** e di accesso ai servizi

I livelli territoriali delle reti ciclabili

Appennino Bike Tour
(Liguria - Sicilia)

rete nazionale - PGMC



ciclovie di interesse nazionale PGMC
ciclovie di interesse regionale PMCL

ciclovia Tirrenica (Ventimiglia - Roma)
assi vallivi e itinerari turistici a tema



Attuazione del Biciplan

le **priorità** di intervento:



1. tratti a servizio della mobilità giornaliera (casa-lavoro, casa-scuola)
2. realizzazione connessioni dei principali terminal ferroviari con i grandi poli di servizio (ospedali, uffici pubblici, teatri, musei, ecc.) e dei parcheggi esterni con i centri delle città
3. realizzazione di itinerari di tipo escursionistico che si connettono con punti di interesse paesaggistico, culturale, sportivo, ecc.

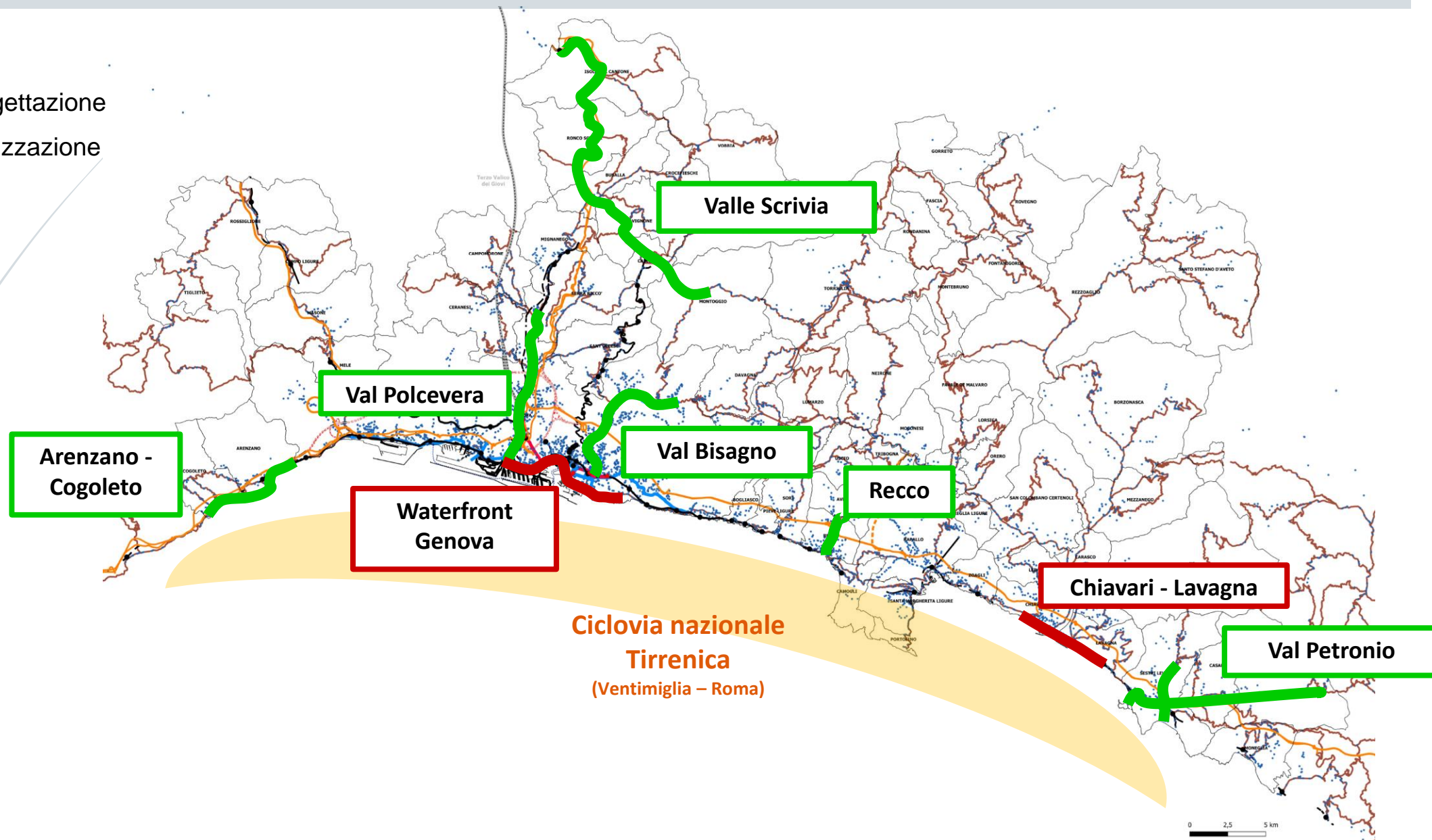
il **piano finanziario di attuazione** dipende dai finanziamenti nazionali dedicati

il biciplan **costituisce atto di indirizzo** per il programma triennale delle opere pubbliche



La rete ciclabile - progetti in corso

-  in progettazione
-  in realizzazione



Criteri per la progettazione delle reti ciclabili

La progettazione deve privilegiare, laddove possibile, la realizzazione di piste ciclabili in **sede propria**

Criteri per la realizzazione in **sede promiscua**:

moderazione del traffico (es. limite di velocità a 30 km/h)
nelle strade urbane a scarso traffico

corsie ciclabili laterali in carreggiata, *nelle strade urbane a medio alto traffico da moderare e nelle extraurbane a traffico medio/elevato da attrezzare*

caditoie allungate *nelle strade urbane a medio alto traffico da moderare*

segnaletica verticale e orizzontale *per tutte le tipologie*

