



2023/2024

ANALISI ACCESSIBILITÀ

Studio dell'accessibilità dell'itinerario
escursionistico e cicloturistico del
progetto Orobikeando 2.0



PSR
2014 2020
LOMBARDIA
L'INNOVAZIONE
METTERADICI



Regione
Lombardia



Obiettivi del progetto

Step 1 - Definizione di contenuti, metodologia e individuazione dei percorsi principali del progetto Orobikeando.

Step 2 – Sopralluoghi e sviluppo dello studio di fattibilità per indirizzare nel dettaglio gli interventi e le attività.

Step 3 (obiettivo finale) - **Coordinamento con gli stakeholders** per valorizzare e promuovere il territorio, il patrimonio agroalimentare e le esperienze socioculturali, con un'**attenzione concreta alle persone con disabilità**.



Interventi proposti

A. Interventi strutturali



Creazione di una **griglia diagnostica con le criticità riscontrate e le possibili soluzioni.**

Alcune tipologie di interventi strutturali:

- fondo non adeguato;
- dissuasori adeguati per i differenti mezzi;
- tratti di percorso da realizzare;
- tratti di percorso da proteggere dal traffico o altre situazioni;
- realizzazione di attraversamenti.

B. Servizi



Indicazioni sui **servizi indispensabili per rendere attrattivo un percorso cicloturistico**, in particolare per persone con disabilità.

Alcuni esempi di servizi:

- strutture ricettive (hotel, bar, ristoranti, ecc.);
- punti di ricarica per le e-bike;
- stazioni di leggera manutenzione;
- stazioni ferroviarie/del trasporto pubblico locale accessibili;
- attrazioni ed esperienze accessibili (es. musei, cantine, concerti, eventi sportivi, ecc.)

C. Comunicazione



Informazioni adeguate e dettagliate sui percorsi per riconoscere con facilità gli itinerari e i servizi disponibili.

Proposta della segnaletica per fornire il maggior numero di informazioni sui servizi disponibili, i percorsi e le attrazioni principali.

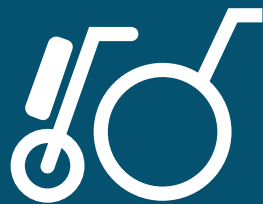


Collegamento Hub Orio al Serio con
città di Bergamo e territorio del GAL
dei Colli

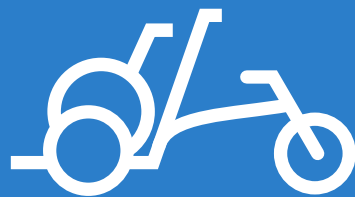
GLI AUSILI



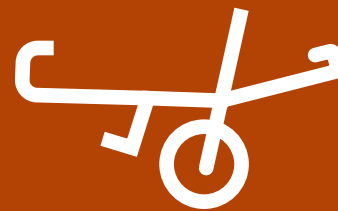
Passeggino



Triride



**Cargo
bike**



Joelette



**Hand
bike**



DIMENSIONI

Larghezza 52 cm

Lunghezza 86 cm

MANOVRA

Larghezza 70-90 cm

Rotazione 150*150 cm

USO

In coppia, è richiesta una persona che accompagni

Passeggino

Scoprire il territorio con la famiglia

Abbiamo condotto questo studio analizzando l'accessibilità dei percorsi per il mezzo 'passeggino'. Uno degli obiettivi del progetto Orobikeando era quello di proporre itinerari e esperienze per il target famiglie.

Con questo studio abbiamo avuto modo di valutare con maggior dettaglio l'accessibilità dei principali tratti del progetto per chi si sposta a piedi con un passeggino e magari con un passeggino doppio.





DIMENSIONI

Larghezza 50 cm

Lunghezza 100 cm

MANOVRA

Larghezza 70-90 cm

Rotazione 150*150 cm

USO

Individuale

Triride

L'autonomia per chi si muove in carrozzina

Si tratta di un propulsore elettrico che trasforma la carrozzina manuale in un mezzo elettrico. Il triride si aggancia o si rimuove all'occorrenza alla carrozzina e permette di muoversi in autonomia sul territorio.





DIMENSIONI

Larghezza 100 cm

Lunghezza 215 cm

MANOVRA

Larghezza 150 cm

Rotazione oltre 180 cm

USO

In coppia, è richiesta una persona che accompagni pedalando

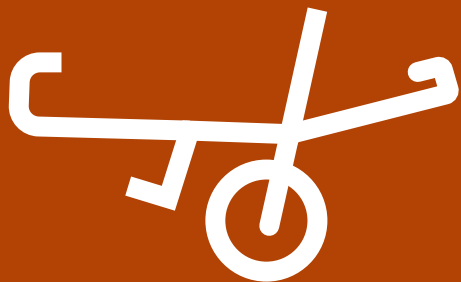
Cargo-Bike

La bici per con tre ruote per chi non può andare in bici

La cargo bike è un particolare bicicletta con tre ruote, una posteriore e due anteriori, sulla quale può essere trasportata una persona in sedia a rotelle, direttamente sul pianale inclinabile per la salita e la discesa.

Si tratta di un mezzo per delle semplici passeggiate prevalentemente su percorsi ciclabili in pianura e con fondo asfaltato.





DIMENSIONI

Larghezza 120 cm
Lunghezza 200 cm

MANOVRA

Larghezza 120 cm
Rotazione dai 180 cm

USO

3 accompagnatori

Joelette

Fare anche fuoristrada

Carrozzina fuoristrada monoruota, che permette a qualsiasi persona con disabilità di fare escursioni con l'aiuto di almeno due accompagnatori.

La Joelette elettrica permette di affrontare sentieri di montagna con semplicità e con poca fatica.





DIMENSIONI

Larghezza 60 cm

Lunghezza 180 cm

MANOVRA

Rotazione dai 150 cm

USO

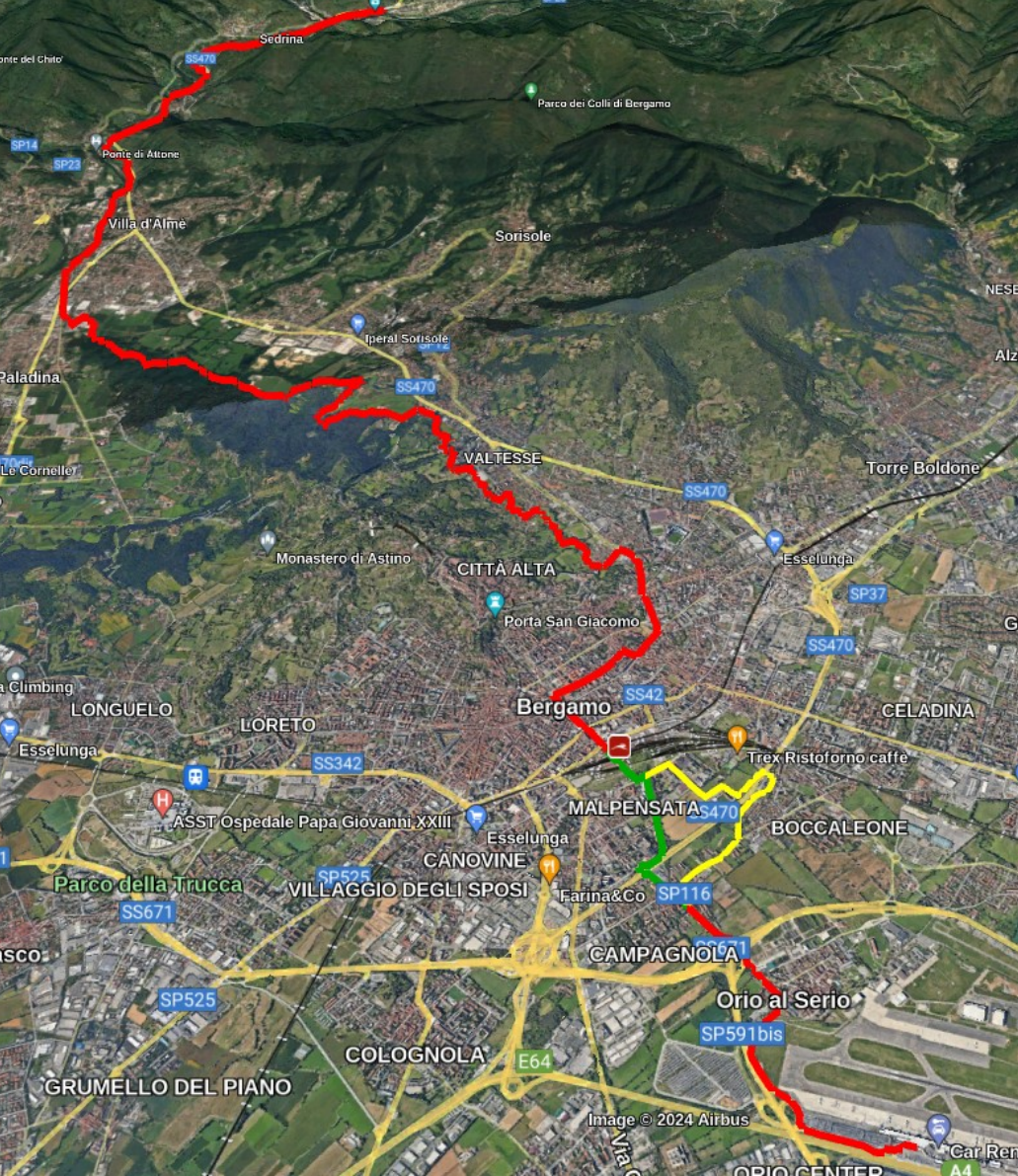
Individuale

Hand-Bike

Praticamente ovunque

La handbike è un particolare tipo di bicicletta, che si aziona tramite delle manovelle mosse grazie alla forza delle braccia. È spesso usata da persone con disabilità o difficoltà nell'utilizzo degli arti inferiori. La maggior parte delle handbike sono su tre ruote. Con la hand bike è possibile percorrere gli stessi percorsi delle bici, con quella elettrica risulta possibile anche l'utilizzo su sentieri di montagna ripidi e sterrati, può essere usata al pari di una eMTB.





Collegamento Orio al Serio con la città di Bergamo e Colli di Bergamo

Nell'area di Bergamo abbiamo studiato l'accessibilità del collegamento tra l'aeroporto di Orio al Serio e la città di Bergamo e i suoi colli.

L'Aeroporto rappresenta il punto principale di accesso alla rete di percorsi Orobikeando. Dall'aeroporto è possibile raggiungere facilmente la città di Bergamo, scoprire i Colli per poi accedere alla Valle Brembana.

Nella tabella sotto riportiamo i percorsi per cui abbiamo condotto l'attività di sopralluogo in questo studio sull'accessibilità del progetto Orobikeando.

Codice	Nome	Km
1a	Aeroporto-stazione FS Bergamo	5,47
1b	Stazione Greenway	2,64
2a	Greenway	12,03
2f	Itinerario degli Agriturismi	14,65

1a Aeroporto Stazione di BG - Collegamento A > B



1a Aeroporto Stazione di Bergamo

Da **A** a **B**

In questo primo tratto del percorso Orobikeando non ci sono particolari criticità da segnalare per l'aspetto dell'accessibilità. Il tracciato non presenta ostacoli, si sviluppa in pianura e in sede protetta.

Segnaliamo un piccolo dettaglio: il tracciato di Orobikeando - indicato con il colore rosso sulla mappa - prevedeva di evitare il tratto che invece abbiamo indicato con il colore verde in questo studio.

La scelta fatta nel primo studio era dettata dalla preferenza per il fondo asfaltato invece dello sterrato (punto 1.1). In questo studio invece si preferisce privilegiare il fatto di percorrere un tratto in sede protetta.





1.1

ORIO AL SERIO

Variante al percorso principale

Tratto in sede protetta, terreno ghiaioso adatto a tutti i tipi di ausili





1.2

ORIO AL SERIO

Variante al percorso principale - via Leonardo da Vinci

Tratto su marciapiede, per le cargo bike e le handbike sarà forse più agevole percorrere la strada (il marciapiede risulta essere stretto nei punti in cui sono presenti gli alberi). La soluzione della strada è comunque sicura perché si tratta di una strada a basso traffico



1a Aeroporto Stazione di BG - Collegamento E > F



1a Aeroporto Stazione di Bergamo

Da **C** a **D**

Anche questo tratto del percorso 1A è caratterizzato da una facilità di accesso e di percorribilità. Segnaliamo alcuni punti in cui si potrebbero prevedere degli interventi minimi per permettere il il transito in maggiore sicurezza degli ausili per persone con disabilità ma anche delle biciclette.





1.3

ORIO AL SERIO

Incrocio Via L. Da Vinci, Via Colombo, Via Aeroporto

Rendere più visibile il tratto che conduce alla corsia ciclabile con un **fondo colorato** in modo tale da rendere più visibile e sicuro il tratto su cui possono muoversi persone con passeggini o ausili e bici. Il tratto che unisce le due serie di strisce pedonali è piuttosto stretto e potrebbe rappresentare un pericolo per la cargo bike (per la sua larghezza) e per la handbike che potrebbe risultare poco visibile. Il fondo colorato dovrebbe suggerire alle auto di rallentare





1.3

ORIO AL SERIO

Incrocio Via L. Da Vinci, Via Colombo, Via Aeroporto

Rendere più visibile il
tratto che conduce
alla corsia ciclabile





1.4

ORIO AL SERIO

Via Aeroporto- Via Papa Giovanni XXIII (prima del vivaio)

Nel punto in cui finisce la corsia ciclabile ci si immette su un marciapiede troppo stretto. È necessario attraversare e i dissuasori hanno un distanza non sufficiente per gli ausili.
Proposta: rendere più chiaro e sicuro l'attraversamento anche per gli ausili più larghi





1.4

ORIO AL SERIO

Via Aeroporto- Via Papa Giovanni XXIII (prima del vivaio)

Larghezza non sufficiente per manovra e passaggio.
Il triride e la handbike opterebbero per attraversare utilizzando la rampa percorrendo poi un tratto sulla strada.

Proposta: rendere più chiaro e sicuro l'attraversamento anche per gli ausili più larghi





1.4

ORIO AL SERIO

Via Aeroporto- Via Papa Giovanni XXIII (prima del vivaio)

Marciapiede stretto, i dissuasori impediscono il passaggio ai mezzi più larghi (anche solo un passeggio doppio).

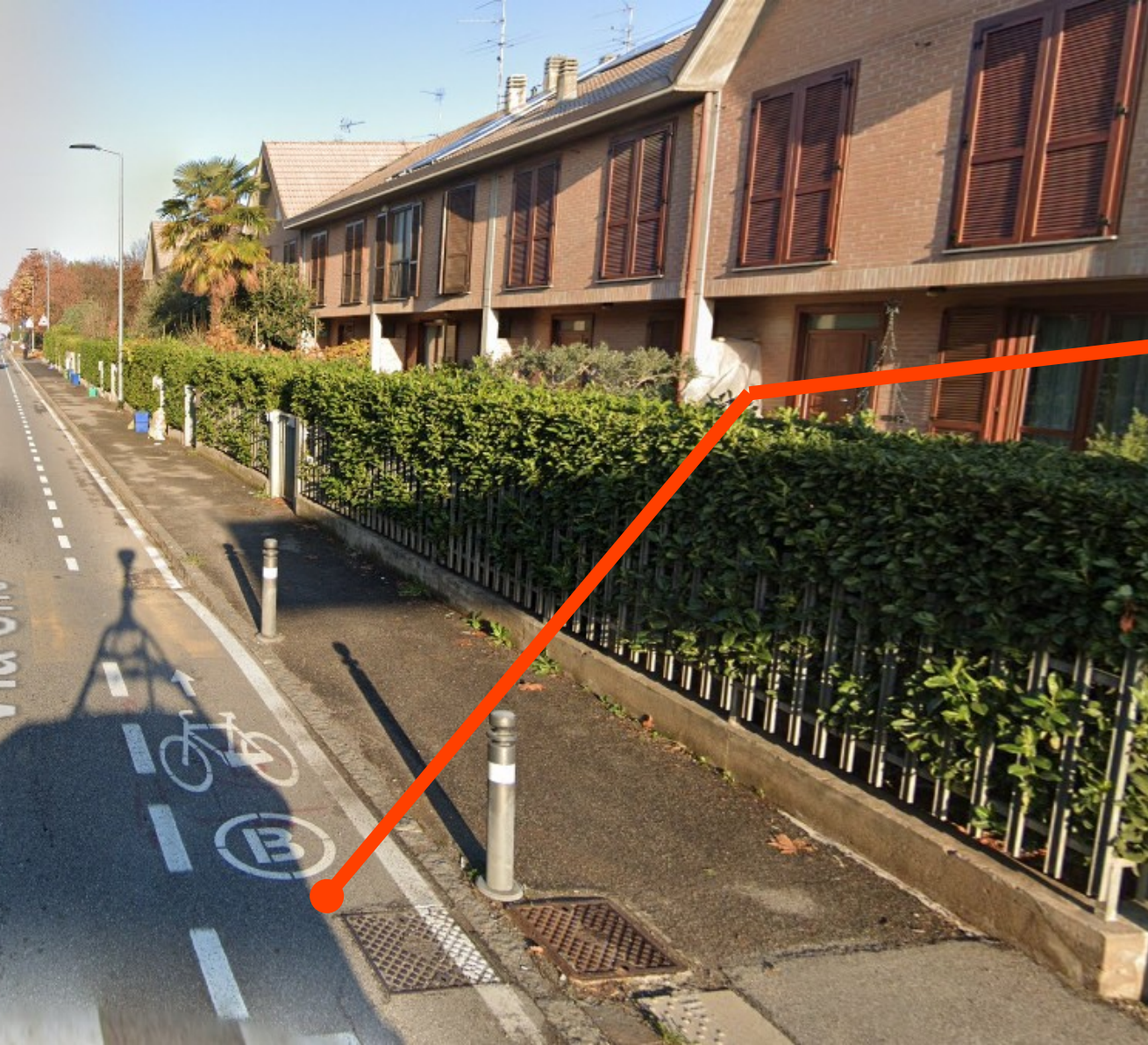
Proposta: posizionare dei dissuasori che rendano sicuro l'attraversamento senza impedire il passaggio dei mezzi più larghi (che in questo tratto scelgono probabilmente di transitare sulla strada prima di salire sul marciapiede nel punto in cui non ci sono i paletti-dissuasori)



Uscita sottopasso 1

Larghezza limite per far passare ausili come cargo bike (o tandem con bici affiancata ad una sedia a rotelle)





1.6

ORIO AL SERIO

Uscita sottopasso 2

Corsia ciclabile percorribile dalla handbike. Impossibile per la cargobike (poco sicura la corsia ciclabile e stretto questo tratto del marciapiede).

Proposta: valutare di eliminare i dissuasori perché in questo tratto il marciapiede è di una larghezza limite anche per un passeggio doppio.



1a Aeroporto Stazione di BG - Collegamento E > F



1a Aereoporto Stazione di Bergamo

Da **E** a **F**

Questo tratto del percorso 1a non presenta particolari criticità né richiede importanti interventi.

Nel primo tratto, prima di arrivare alla rotonda di Campagnola, i marciapiedi in entrambi i sensi di marcia sono troppo stretti. Si è costretti quindi ad usare la corsia ciclabile (handbike e anche eventualmente con la cargo bike)

Dopo la rotonda invece ci si immette sul percorso B della rete ciclabile della città di Bergamo, si raggiunge la stazione in sicurezza dopo aver attraversata la circonvallazione.



1.7

Via Orio

Marciapiede troppo stretto, corsia ciclabile stretta. Proporre di passare nel parco delle case di via Orio per uscire in via Gasparini



Rotonda Campagnola

Mettere in sicurezza
gli attraversamenti e
verificare la larghezza
dei dissuasori



Dalla Rotonda Campagnola verso Bergamo – Via S. G. Bosco

Corsia ciclabile verso Bergamo: ok.

Il tracciato **1a** del progetto Orobikeando prevedeva nell'area di Campagnola di percorrere via Gasparini (linea gialla della mappa generale di inquadramento) per raggiungere la stazione di Bergamo attraversando la zona dell'Ospedale Humanitas Gavezzeni. In questo studio proponiamo invece la variante percorrendo via Orio e attraversare la circonvallazione usando l'ascensore oppure la rampa. Da quel punto si raggiungere il tratto di ciclabile B della rete ciclabile di Bergamo che permette di raggiungere in sicurezza la stazione.





2.0

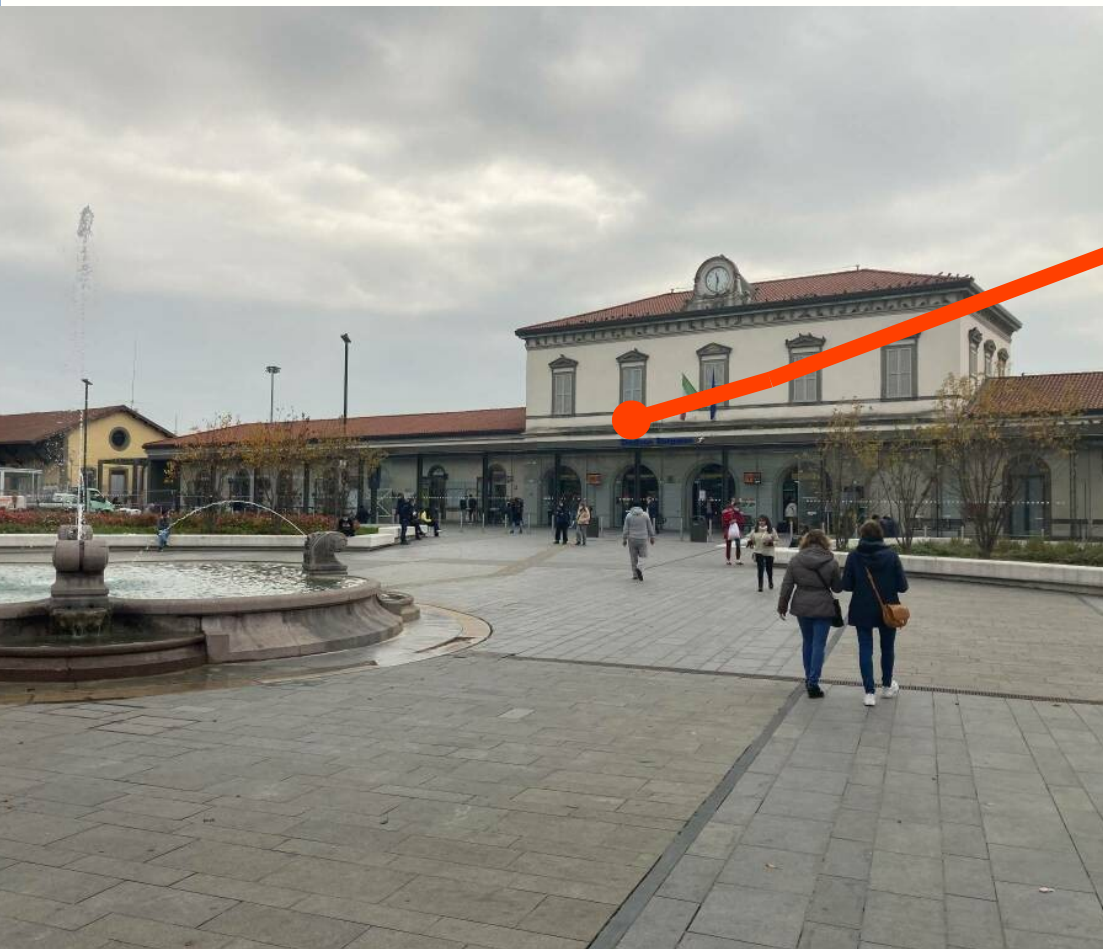
BERGAMO

Attraversamento circovallazione Malpensata

Rampe, ascensori e
passerella per
attraversamento sicuro
della Circovallazione e
raggiungere facilmente
in stazione di Bergamo
percorrendo via Morla



Stazione di Bergamo



Lo Studio di Fattibilità Orobikeando 1.0 aveva messo in luce l'importanza strategica delle **stazioni** nello sviluppo e nella promozione di percorsi ciclabili; le stazioni sono fondamentali per creare maggiori connessioni e promuovere una mobilità sostenibile e integrata.

Anche in questo studio sostiene l'importanza delle stazioni e degli interscambi con il Trasporto Pubblico Locale. Le stazioni accessibili garantiscono la mobilità di tutti e facilitano l'inclusione di tutti i cittadini nel sistema dei trasporti.

Un'infrastruttura ben progettata e accessibile anche per le bici e gli ausili per l'accessibilità incoraggia la mobilità sostenibile e l'uso dei percorsi ciclabili del territorio contribuendo a ridurre il traffico e l'inquinamento e migliorando la qualità della vita e il benessere nelle aree urbane.



1b Stazione di Bergamo - Greenway del torrente Morla

Da **G** a **H**

Tratto cittadino che permette di raggiungere la Greenway. In questo studio non prevediamo grossi interventi ma proponiamo dei piccoli interventi che hanno l'obiettivo di permettere a tutti di percorrere in sicurezza il tratto di strada che consente di arrivare in via Baioni all'inizio della Greenway.



1b Stazione di Bergamo - Greenway G > H



1.9

Incrocio via Lazzaretto via Baioni - segnaletica

Rendere più chiaro
l'attraversamento per raggiungere
la Greenway



1.9

Incrocio via Lazzaretto via Baioni

Da migliorare l'aspetto della segnaletica, se non si conosce la strada non si sa dove andare, è necessario rendere più chiaro il fatto di dover attraversare per poi andare a destra per raggiungere la Greenway.



1.10

Accesso alla Greenway da via Baioni

Se si sta percorrendo il marciapiede non ci sono problemi ed è possibile accedere facilmente alla Greenway.

Diventa invece più complesso per chi percorre la corsia ciclabile con una handbike oppure con una cargo bike perché è necessario superare un piccolo gradino.

Proposta: realizzare la piccola rampa per marciapiede per chi è sulla corsia ciclabile. Lo spazio di accesso è insufficiente per una cargo bike



2a Greenway di Bergamo

Da **A** a **B**

Ciclabile alle porte di Bergamo immersa nel verde del parco dei colli.

Si tratta di un percorso panoramico e ben segnalato che circonda la città e offre un'esperienza unica per chi vuole camminare o andare in bicicletta senza allontanarsi dalla città.

La ciclabile è ben attrezzata con aree di sosta e punti panoramici che la rendono una risorsa per famiglie, gruppi di amici e ciclisti permettendo di vivere momenti di benessere all'aria aperta.

Le Greenway di Bergamo sono asfaltate e al 95% su pista ciclabile. Il percorso è adatto a tutti: adulti e bambini.



2a Greenway A > B



2.1

Attraversamento e marciapiede in via Maironi

Attraversamento in via Maioni: non è presente la rampa per salire con semplicità sul marciapiede. Le bici possono continuare sulla strada ma gli ausili - soprattutto passeggino e triride - preferiranno percorrere in sicurezza il marciapiede.



2.1

Attraversamento e marciapiede in via Maironi

Realizzare la rampa da marciapiedi.
Marciapiede con larghezza insufficiente per cargo bike e passeggino gemellare.





2.1

BERGAMO

Attraversamento e marciapiede in via Maironi

Realizzare la rampa da marciapiedi.
Marciapiede con larghezza insufficiente per cargo bike, assenza di corsia ciclabile



Attraversamento in via Castagneta

Dissuasori troppo ravvicinati.

Proposta

Lato auto: inserire bande rumorose per far rallentare.

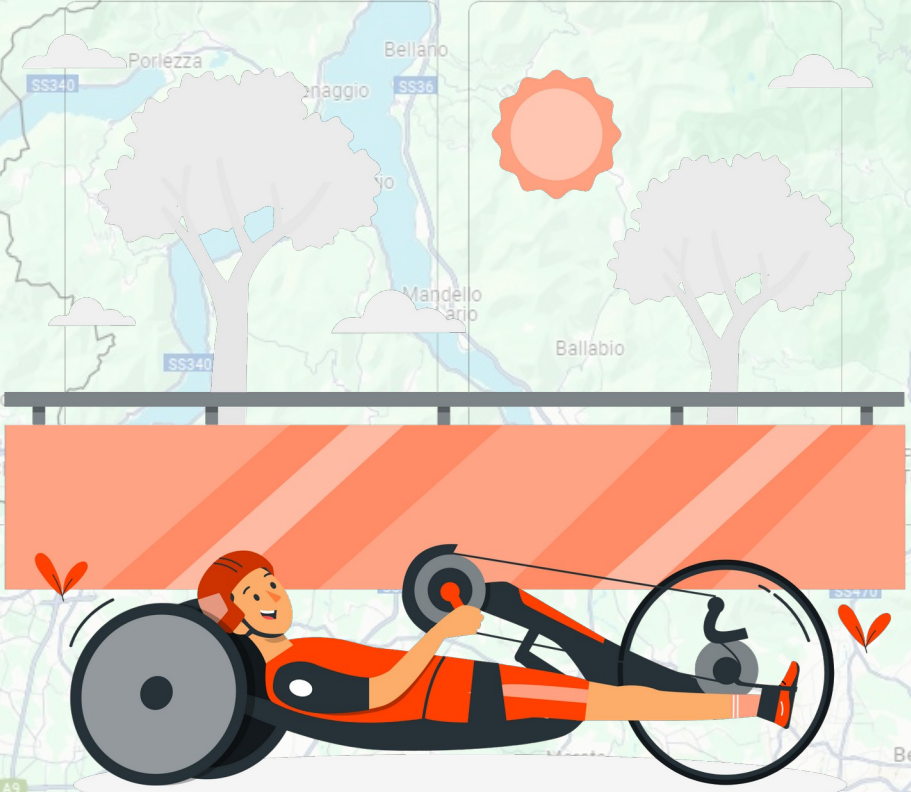
Lato bici: dissuasori più distanziati per permettere il passaggio anche alle persone che si muovono con gli ausili.

Prevedere per entrambi i lati un fondo colorato per indicare un punto critico.



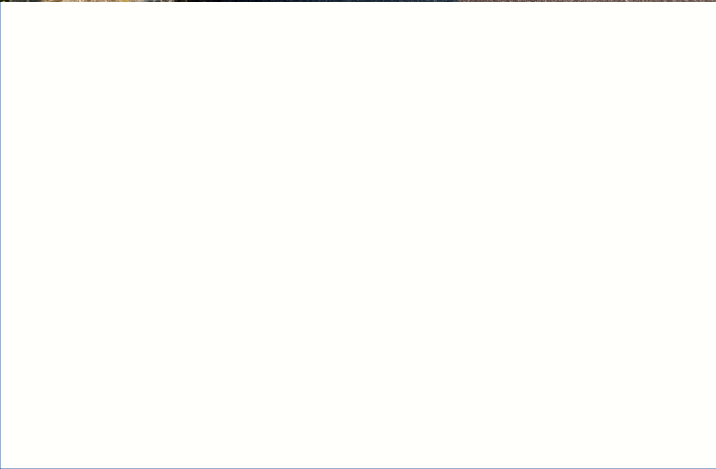


**Proposta di intervento per i
dissuasori**
- proposta dissuasori per percorsi
accessibili Orobikeando 2.0 -





Dissuasori





Proposta dissuasori 1

Proponiamo laddove possibile, la realizzazione di dissuasori di questo tipo o che comunque abbiano queste caratteristiche:

- 1) Avviso tramite **segnaletica orizzontale** di un punto di rallentamento. Questo per garantire la sicurezza soprattutto in presenza di incroci.





Proposta dissuasori 2

2) **Distanza** tra i due elementi sufficiente a far passare con facilità tutti i tipi di mezzi che possono percorrere una ciclopedonale.





Proposta dissuasori 3

3) Possibilità di **apertura** per far passare eventualmente anche altri mezzi più grandi.



Casa per l'accessibilità



Un territorio accessibile è un territorio organizzato con la proposta di **percorsi adatti** alle persone con disabilità. Non bastano però i percorsi, è importante offrire servizi e proporre esperienze per rispondere alla domanda *Cosa faccio oggi in questa area?*

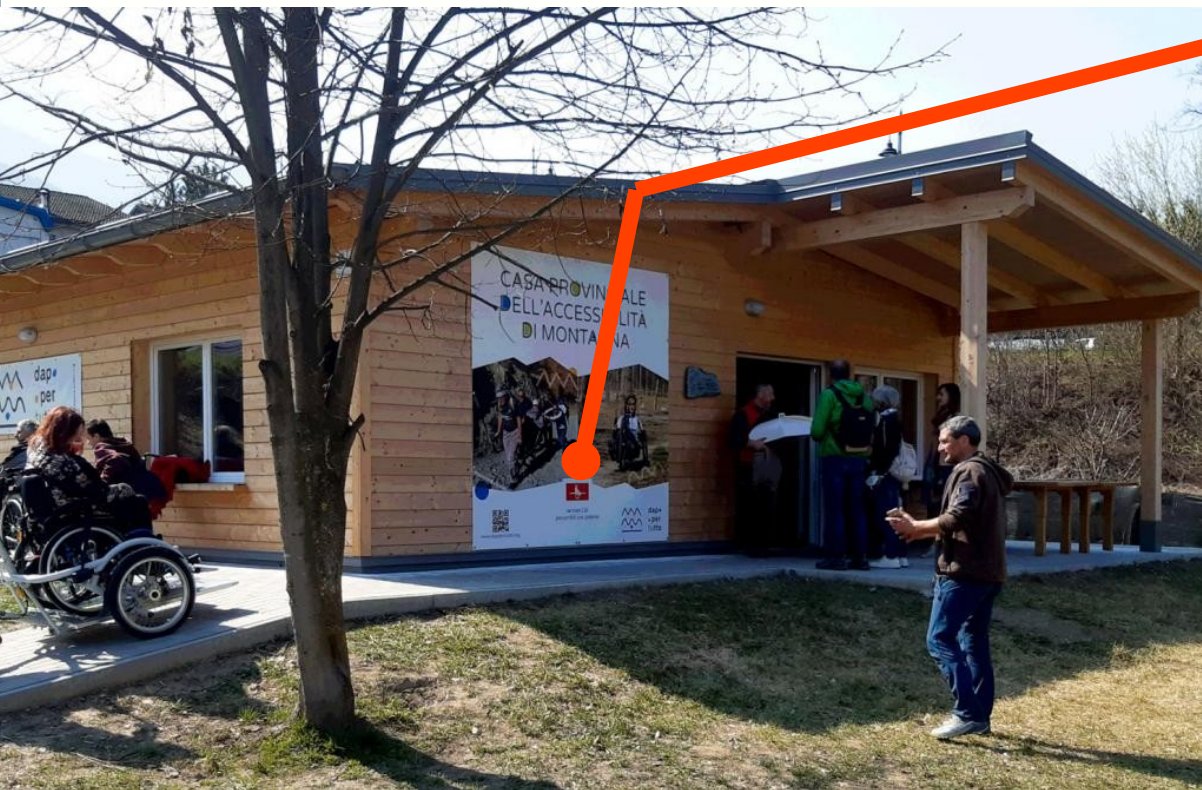
La proposta 1.

Rendere la sede del Parco dei Colli il punto di riferimento e di relazione dove si promuove la cultura dell'accessibilità e dell'inclusione. Questo punto (che era già stato proposto come bicigrill polifunzionale nel progetto Orobikeando 1.0) potrebbe offrire questi servizi:

- Noleggio degli ausili
- ristoro,
- Proposte di tour sul territorio
- Guide
- Informazioni su come raggiungere altri percorsi
- Informazioni su strutture ricettive accessibili



Ispirazione: Casa dell'Accessibilità in Valtellina



La proposta 2.

Realizzare una nuova struttura come quella presente ad Albosaggia lungo il sentiero Valtellina.

La casa dell'accessibilità è stata realizzata grazie ai contributi di Comune di Albosaggia, dal GAL Valtellina "La Valle dei Sapori, dalla Comunità Montana Valtellina di Sondrio e dal Parco delle Orobie valtellinesi.

È stata arredata grazie alle donazioni di 73 sostenitori.

Le attrezzature e gli ausili sono stati acquisiti grazie al progetto Interreg LIVELINESS con una azione specifica realizzata dalla Comunità Montana Valtellina di Sondrio tra i partner del progetto che vede come capofila italiano il Comune di Sondrio.

La gestione è affidata all'Associazione dappertutto OdV.





Salite del percorso

Il territorio della Greenway di Bergamo è caratterizzato da un paesaggio naturale con la presenza di salite e discese e questa caratteristica può rappresentare una criticità per chi si muove con gli ausili per l'accessibilità.

La maggior parte delle salite del percorso è superabile con gli ausili considerati in questo studio. In alcuni punti (come questo presente appena dopo la sede del Parco dei Colli) una persona con il triride o con una cargo bike potrebbe avere difficoltà a proseguire e potrebbe avere bisogno di .

È quindi indispensabile che sia presente una comunicazione chiara ed efficace sulla percorribilità di questo percorso che risulta invece sempre semplice e senza criticità per le famiglie, per la joelette e per la hand bike elettriche.



Soste e servizi: bar Capolinea



Il percorso della Greenway è un percorso piacevole che si sviluppa in mezzo alla natura a due passi dalla città con diverse aree sosta e fontane.

Questi servizi sono fondamentali per chi fa attività outdoor ma è importante anche la presenza di bar e punti ristoro che offrano opportunità di riposo e di una sosta per il bagno. La presenza di bar, ristoranti o aree picnic lungo il percorso non solo rende il 'viaggio' più piacevole, ma incoraggia anche le persone a trascorrere più tempo all'aperto e magari a scegliere proprio quel determinato percorso. Questi punti possono anche diventare luoghi di socializzazione e di incontro con la comunità locali. In questo studio abbiamo individuato il **bar Capolinea** come punto che può diventare un attrattore del percorso. Si raggiunge facilmente percorrendo Via del Mulino dalla Greenway ed è un bar che si è già focalizzato sul target 'ciclisti' e potrebbe quindi aggiungere alcuni servizi anche per le persone con disabilità. In questo studio non abbiamo verificato gli interni né l'accesso del bar ma lo segnaliamo come luogo interessante e da promuovere anche in ottica accessibilità.

2.6

Strettoia, pendenza, fondo sconnesso

Punto critico con il passaggio stretto e il fondo sconnesso a causa delle radici che possono rappresentare un ostacolo insormontabile per le cargo bike e il triride e difficile da superare per gli altri mezzi presi in considerazione in questo studio.

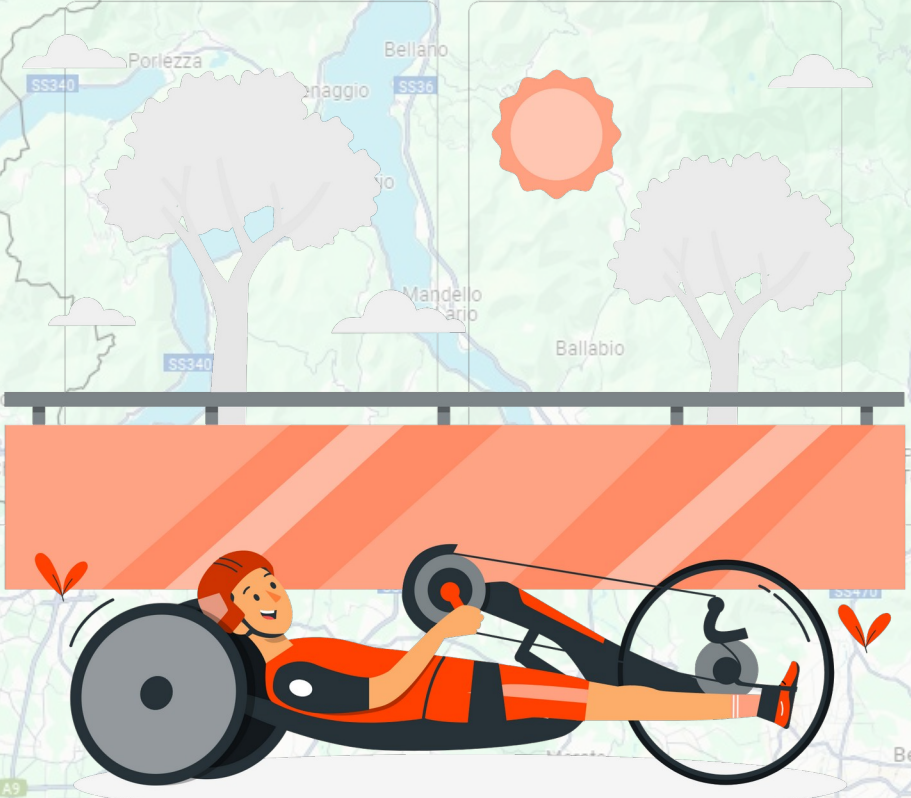
Intervento proposto:

Allargamento del passaggio di circa 1m con tecniche di ingegneria naturalistica confrontabili con le attuali





Esperienze accessibili

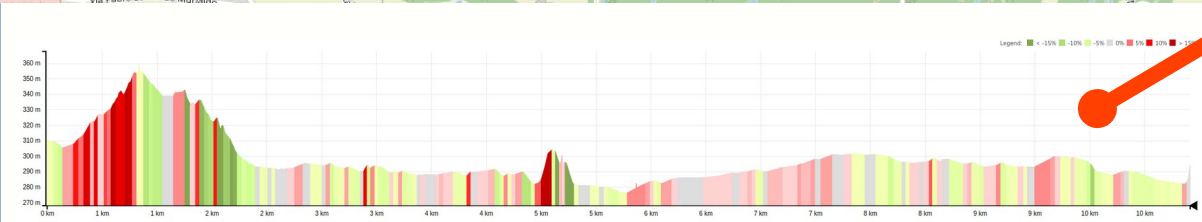
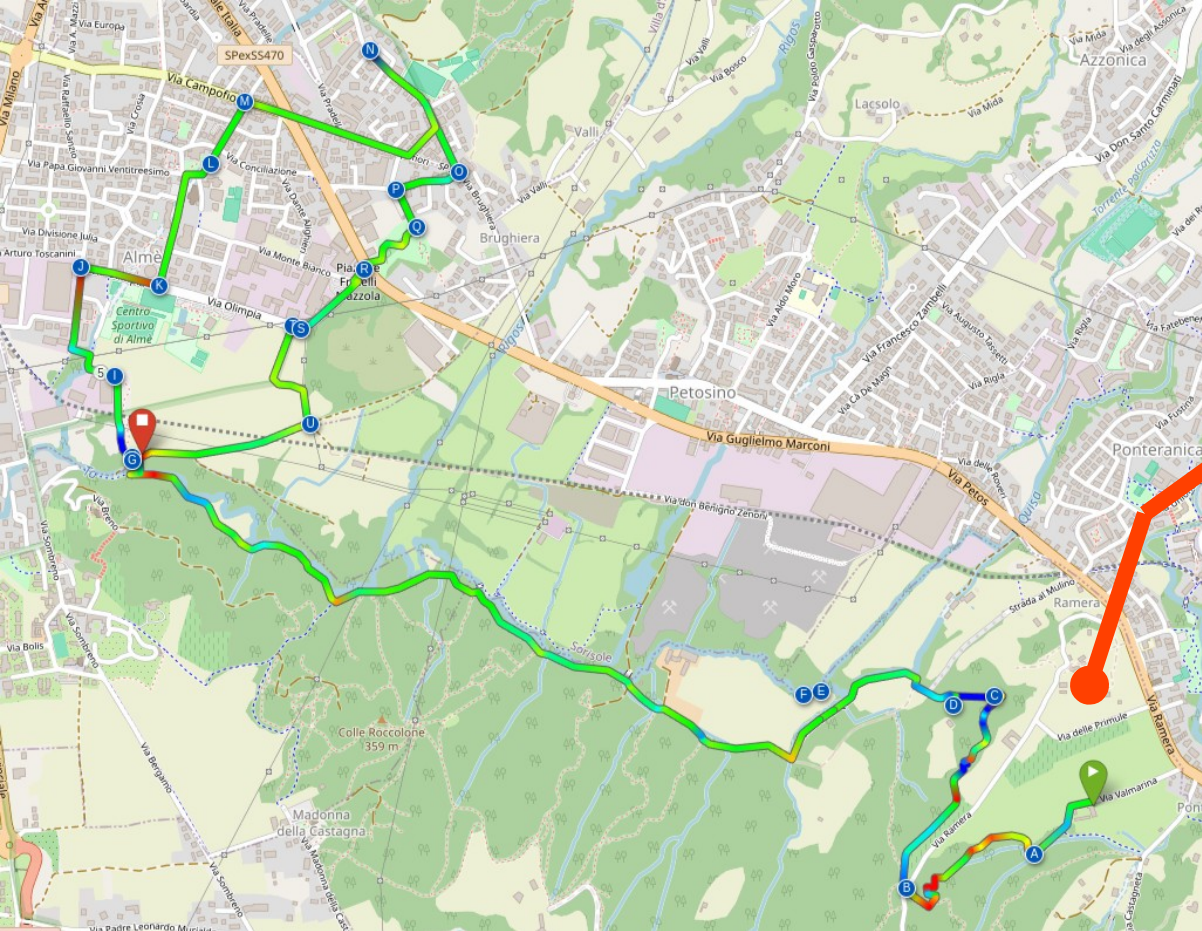


Esperienza prodotti del territorio

Percorso esperienziale suggerito (accessibile) percorrendo un tratto dell'**Itinerario degli Agriturismi** del progetto Orobikeando (2f).

Partenza dal ValMarina
Tappa alla Cooperativa OIKOS

10 Km circa
Pendenza modesta



Fase 1 - Partenza da Valmarina



Punto di partenza facile con tutti i mezzi



Fase 2 - Percorso sulla greenway



Il percorso presenta una pendenza rilevante ma superabile con tutti gli ausili considerati.



Fase 3 - Percorso sulla greenway



Il percorso è completamente accessibile (molto facile)



Fase 4 - Attraversamento

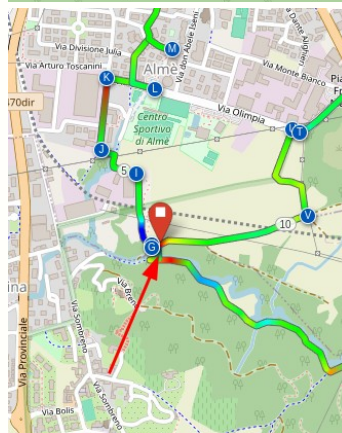
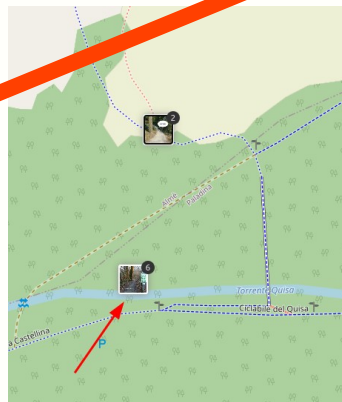
Si incontra una criticità in corrispondenza dell'attraversamento del Torrente Quisa, dove il passaggio diventa stretto e il fondo sconnesso a causa delle radici che possono rappresentare un ostacolo insormontabile per le cargo e difficile da superare per gli altri mezzi.

Intervento proposto:

Allargamento del passaggio di circa 1m con tecniche di ingegneria naturalistica confrontabili con le attuali



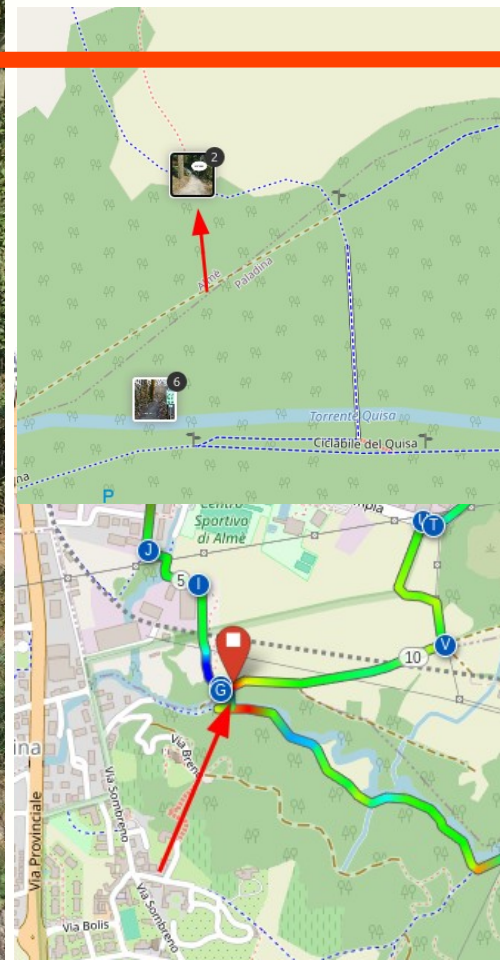
stretto e radici



Fase 5 - Attraversamento



larghezza



Ulteriore criticità minore in uscita verso Villa d'Almè dove il ponticello ciclopedonale è molto stretto e non consente il passaggio alle Cargo (ed è piuttosto complesso anche per gli altri mezzi)

Intervento proposto:

Allargamento del passaggio di circa 0,5m con tecniche di ingegneria naturalistica simili alle attuali



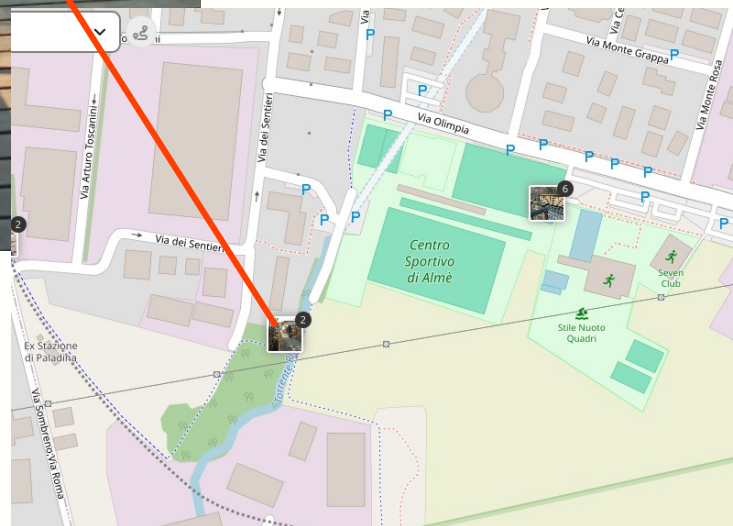
Fase 6 - Ingresso abitato

L'ingresso nell'abitato di Villa d'Almè non presenta ostacoli fisici ed è ben infrastrutturato.

Il percorso da seguire per raggiungere gli agriturismi non è chiaro e il viaggiatore rischia di trovarsi diverse volte in punti poco piacevoli o inaccessibili e dover tornare indietro.

Intervento proposto:

Realizzazione segnaletica specifica che individui un percorso tutto accessibile e facile da seguire

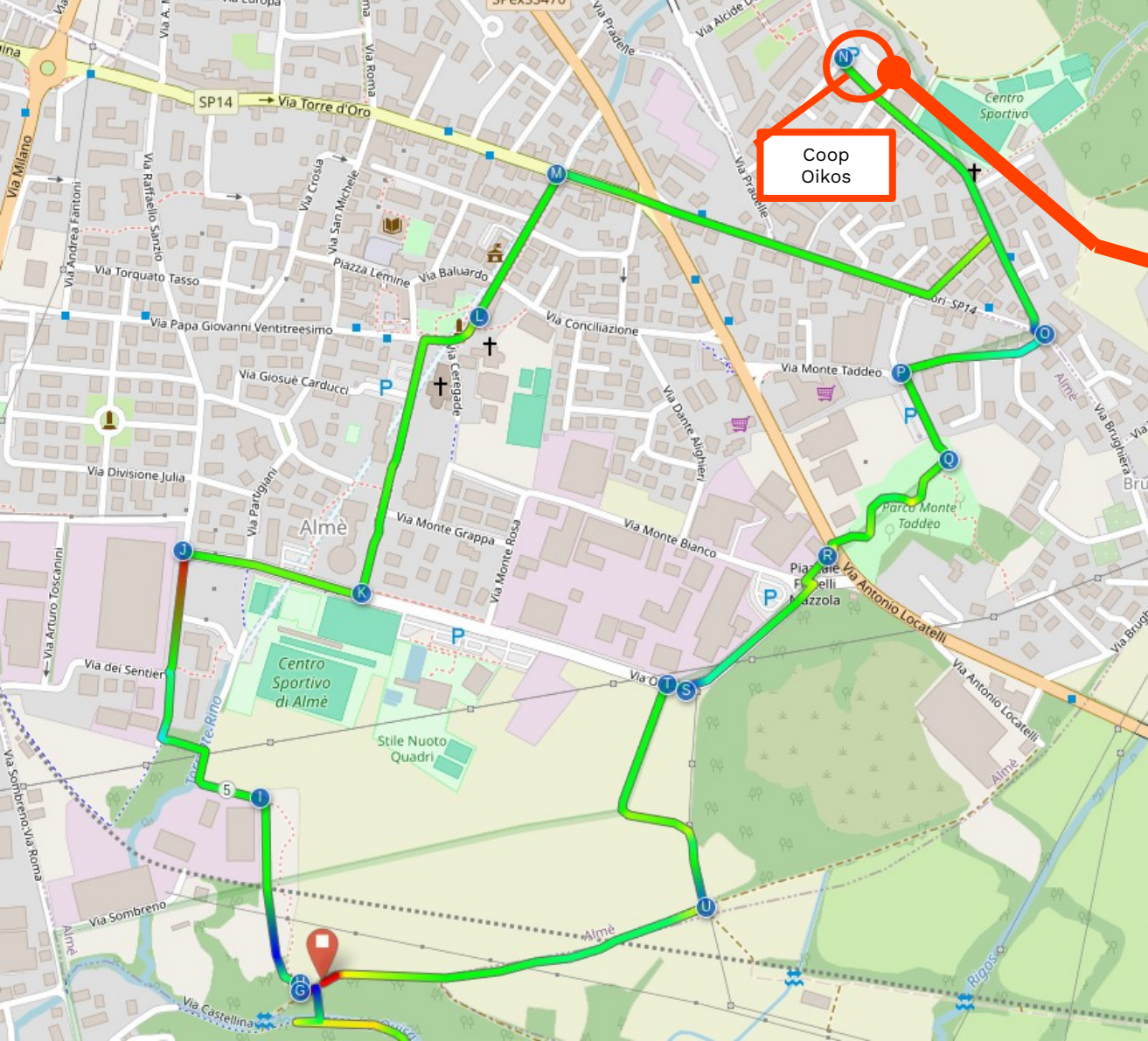


Fase 7 - Centro Abitato

Anche all'interno della città il percorso da seguire presenta tantissime varianti e talvolta alcuni ostacoli che costringono a seguire una traccia tortuosa.

La destinazione è la cooperativa Oikos che combina l'attenzione all'ambiente, ai prodotti tipici e l'inclusione sociale

Intervento proposto:
Realizzazione segnaletica specifica che individui un percorso tutto accessibile e facile da seguire



Cooperativa Oikos

Proposta per esperienza sul territorio.

Proposta: degustazione prodotti tipici, esperienza in vigna



Cooperativa Oikos

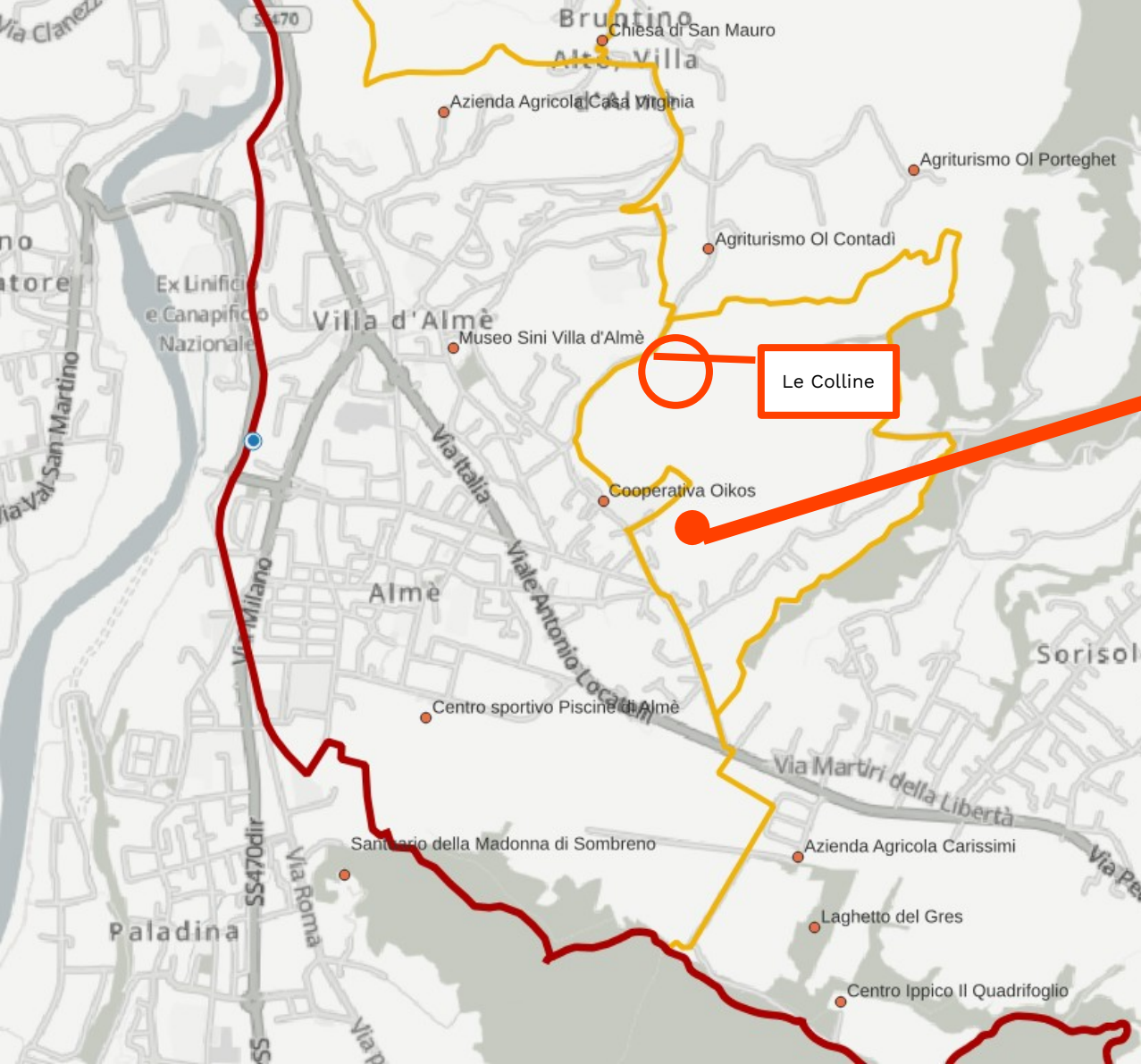


Proposta per esperienza sul territorio.

Proposta: degustazione prodotti tipici,
esperienza in vigna



Altri Agriturismi



Purtroppo gli altri agriturismi e produttori che si trovano nella parte alta di Villa d'Almè sono posizionati su strade ripide, con marciapiedi assenti o non accessibili.

L'agriturismo Le Colline è al suo interno accessibile, ma non la strada per raggiungerlo non lo è (non è comunque un ostacolo impossibile)

Intervento proposto:
Messa in sicurezza e abbattimento barriere del Percorso degli Agriturismi almeno fino a Le Colline

Agriturismo le Colline

L'agriturismo Le Colline è al suo interno accessibile, ma non lo è la strada per raggiungerlo
(tuttavia la strada non rappresenta un ostacolo insormontabile)

pendenza elevata

manca scivolo



Fase 7 - Monte Taddeo

Sulla via del ritorno verso la GreenWay vale la pena soffermarsi nel **parco di Monte Taddeo**, piacevole parco urbano, ben ombreggiato e dotato di con fontane. L'accessibilità è in generale buona.

Intervento proposto:
Piccoli interventi di manutenzione per ripristinare alcuni scivoli che il tempo ha deteriorato.

Micro Interventi



Fase 8 - Rientro Verso la GreenWay

Il rientro verso la GreenWay in questo momento è oggetto di lavori per la costruzione della tramvia. Il percorso è comunque fattibile.

Segnaliamo alcuni attraversamenti da migliorare e una parte su sterrato che possono presentare qualche difficoltà (superabile)



Segnaletica orizzontale da migliorare

Attraversamento

Fase 9 - Miglioramento segnaletica orizzontale

La segnaletica orizzontale su via Olimpia presenta alcune criticità e potrebbe essere garantita maggiore sicurezza con semplici interventi.

Intervento proposto:

Revisione della segnaletica orizzontale e verticale per garantire la continuità del percorso ciclopedonale dal Parco di Monte Taddeo all'accesso della GreenWay.

In particolare va reso ciclopedonale il marciapiedi di sinistra, in modo da evitare l'attraversamento pericoloso dopo la curva.



Marciapiede da rendere Ciclopedonale



Necessario Ripristinare lo scivolo

Accesso alla Greenway



Incoraggiare l'attraversamento sul marciapiede opposto (segnaletica)

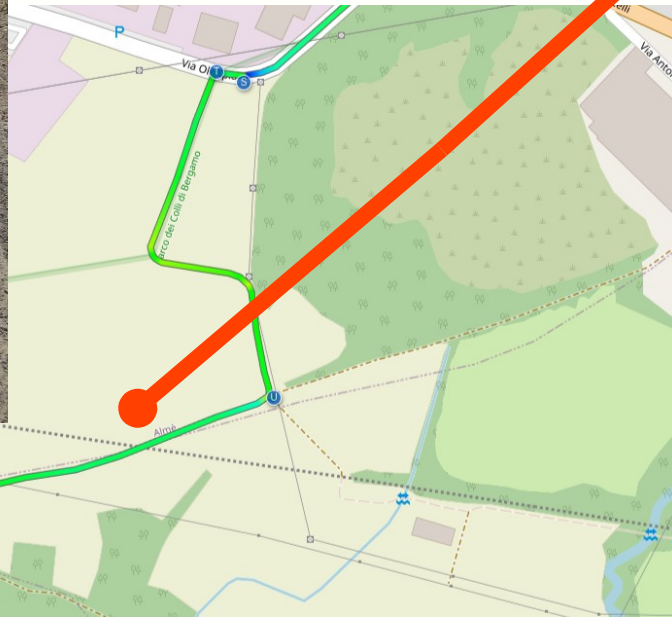
Uscita dal parco Monte Taddeo
Necessario segnalare attraversamento



Fase 9 - Chiusura dell'Anello



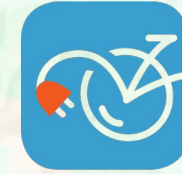
Mancanza di segnaletica



La chiusura dell'anello non presenta particolari criticità, se non un fondo battuto ma non asfaltato e la poca chiarezza della segnaletica che lascia un senso di incertezza.

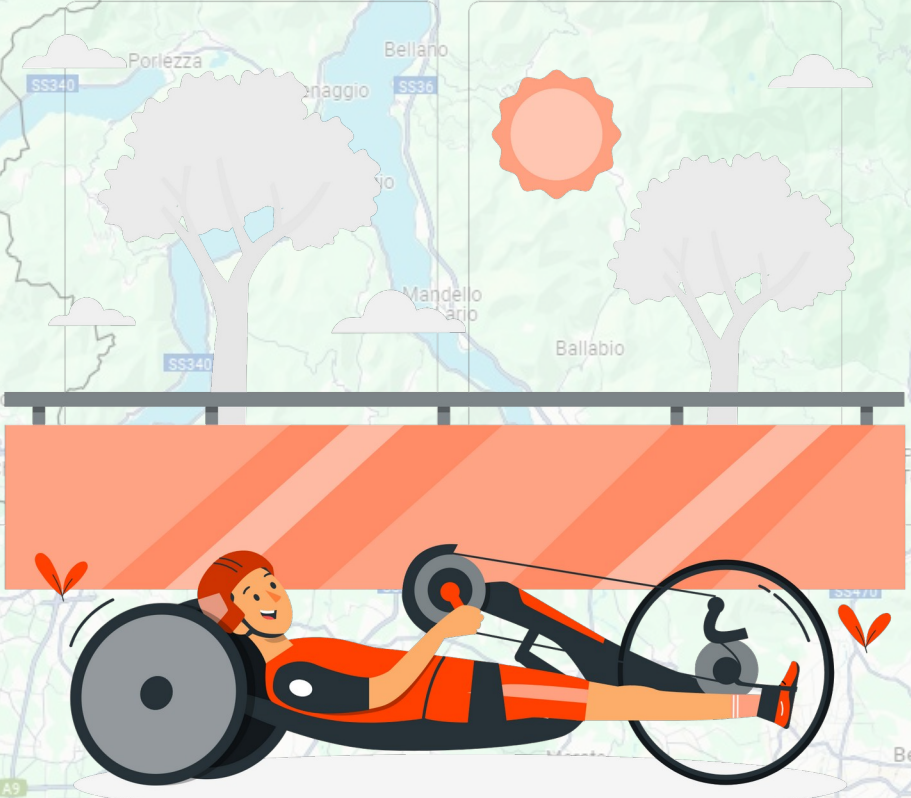
Intervento proposto:
Revisione della segnaletica orizzontale e verticale per assicurare il viaggiatore.





Bike square
biquesquare.eu
powered by **e-on**

Segnaletica





Segnaletica CAI

Proposta di utilizzare la segnaletica già studiata dal CAI per mappare i sentieri per tutti. **Sentieri per tutti**, CAI Bergamo

<https://www.caibergamo.it/geoportale/senzabarriere>