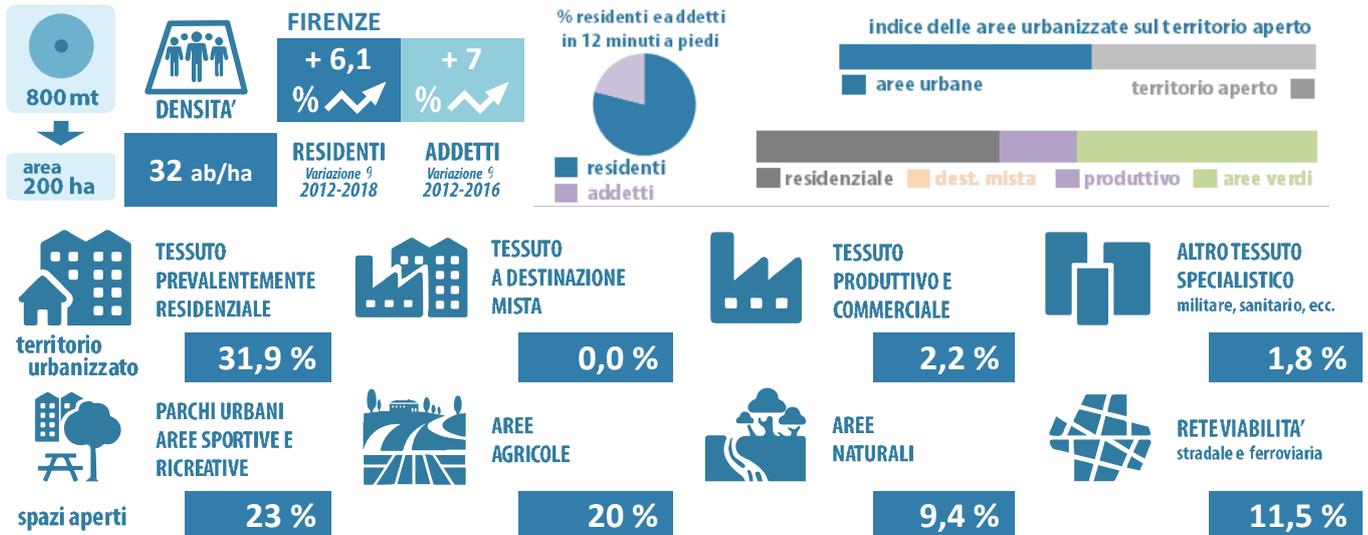


NOTE: Ottima accessibilità ciclabile e pedonale data dalle basse pendenze, dalla rete di piste ciclabili (tra cui la Ciclovia dell'Arno) e dalla bassa velocità carrabile della maggior parte del grafo interessato dalle isocrone pedonali e ciclabili. Il sottopasso di stazione, oltre all'accesso ai binari tramite rampa e scale, consente l'accesso al sistema fluviale dell'Arno.

4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abito comunale di Firenze

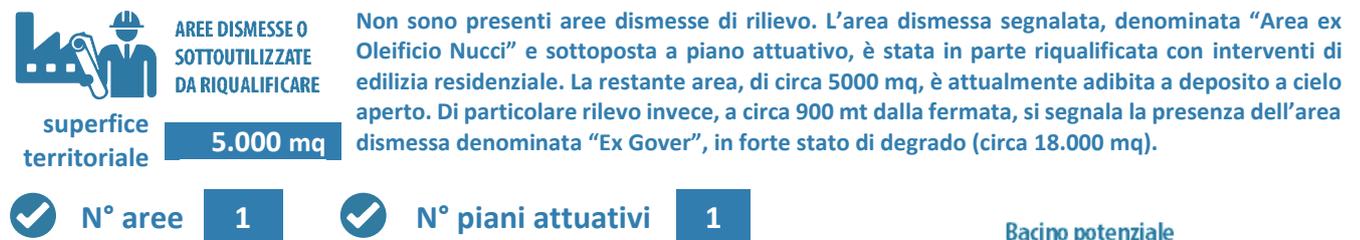


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

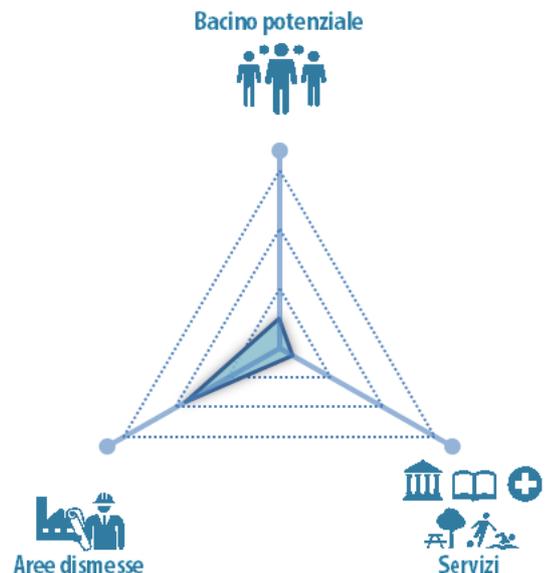
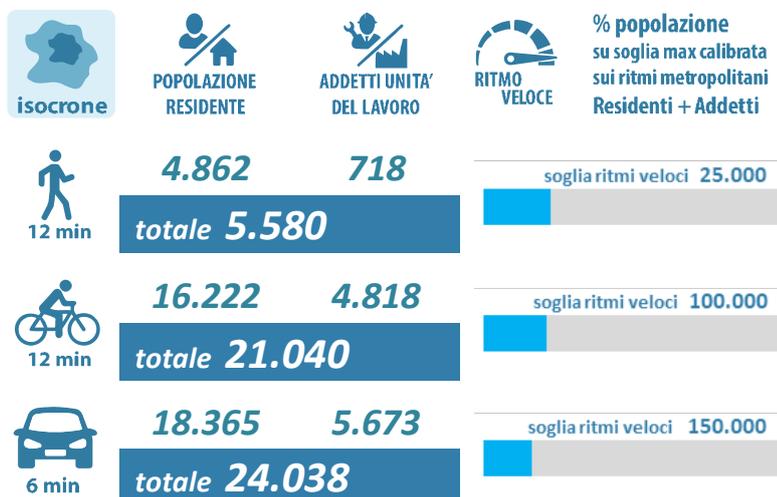


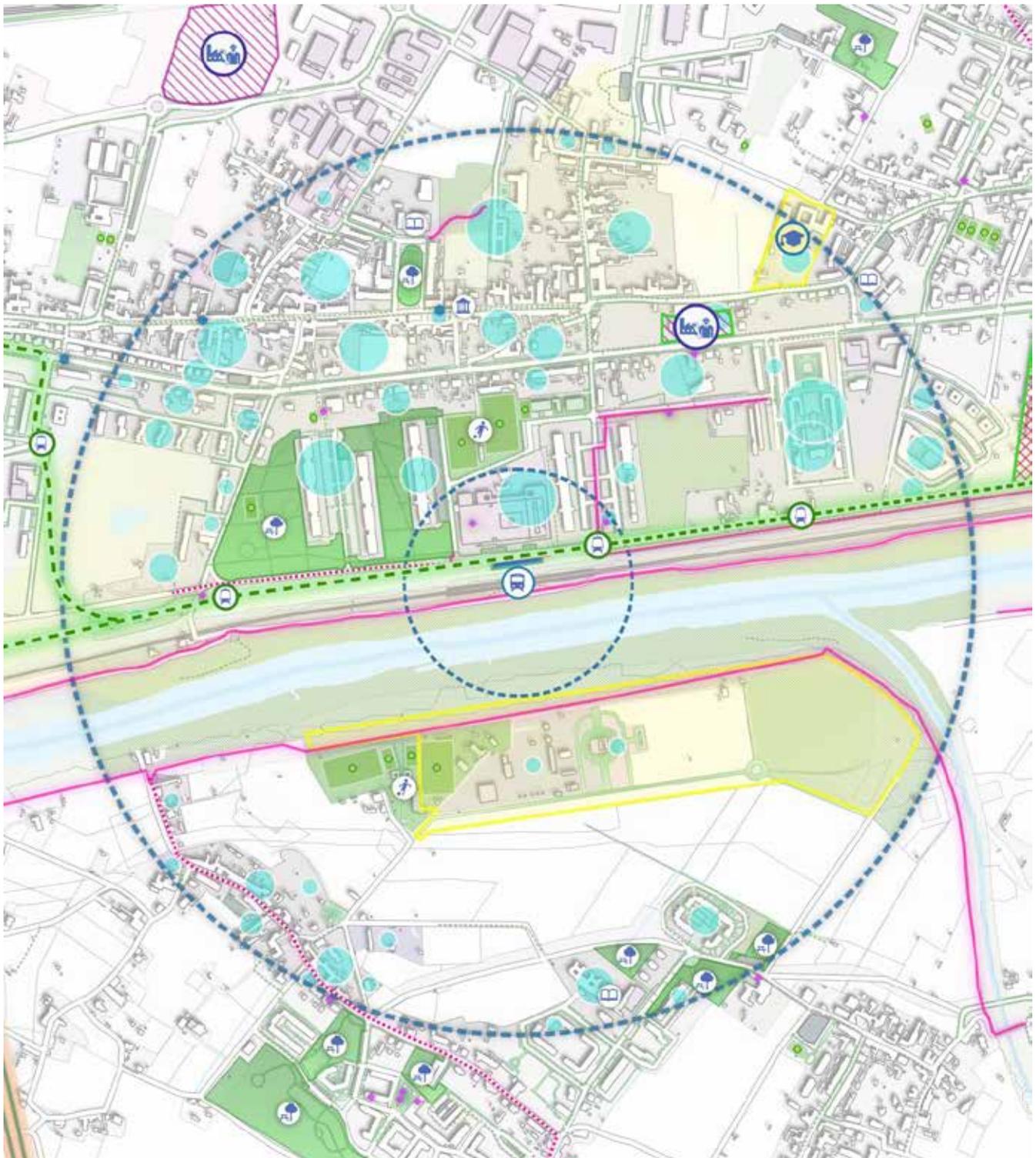
Nel raggio di 800mt si trova la sede universitaria Agraria di Quarracchi. L'area intorno alla fermata è caratterizzata da un tessuto prevalentemente residenziale con alti standard di verde urbano ed un grande centro commerciale con numerosi esercizi.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone



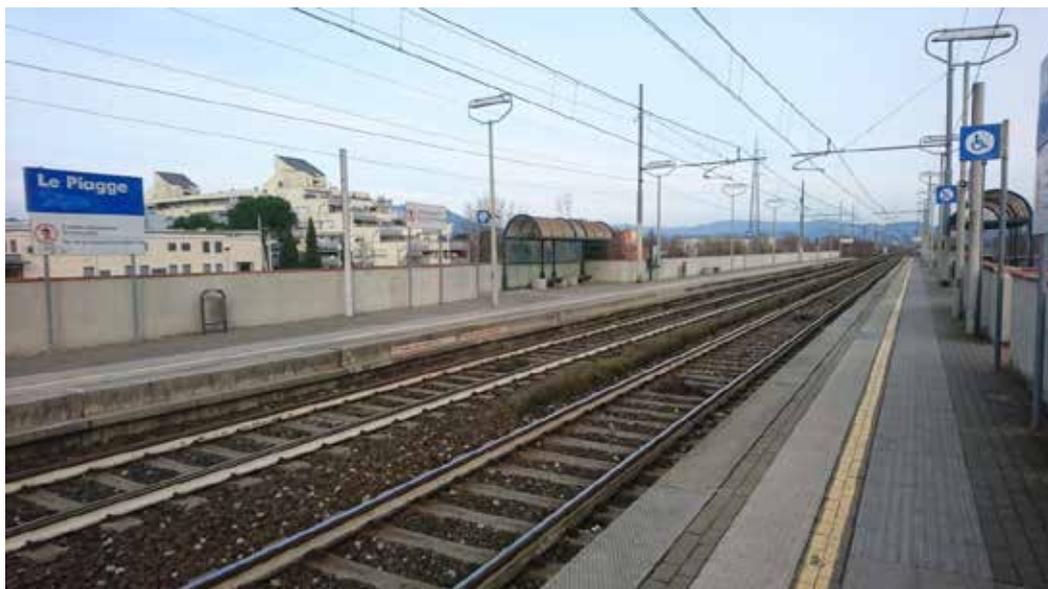


NOTE: La fermata delle Piagge si inserisce in un tessuto a blocchi prevalentemente residenziali di edilizia pianificata con ampi spazi destinati a verde ma una bassa disponibilità degli altri servizi. Rispetto alle altre fermate/stazioni (Ritmo Veloce) ha un bacino di utenza piuttosto modesto, ma con la nuova passerella sull'Arno potrebbero sommarsi al bacino attuale (isocrona pedonale) circa 2800 residenti e 300 addetti.

1

Fronte binari della fermata della Piagge con pensiline coperte.

La fermata è dotata di 2 binari a servizio dei treni viaggiatori, entrambe con percorso senza barriere (in piano e/o con rampa) e marciapiede rialzato per salire/scendere dai treni.



2

Accesso principale con scalinate e rampe su entrambe i lati della fermata. Il sottopasso di stazione consente il collegamento con la riva destra dell'Arno, sulla quale è presente la Ciclovía.



3

Accesso dai binari alla Ciclovía dell'Arno attraverso rampa ciclabile.





 4

Rastrelliere per le biciclette poste in prossimità della fermata. Si rileva però un gran numero di biciclette posteggiate lungo le ringhiere della rampa di accesso ai binari.



 5

Fermata degli autobus con pensilina coperta antistante l'accesso principale della fermata.



 6

Area destinata al Park and Ride, con offerta complessiva di circa 45 posti auto.

7

Sottopasso per l'accesso al secondo binario utilizzato anche come sottopasso di accesso alla sentieristica sulla riva destra dell'Arno ed alla Ciclovía



8

Vista della Ciclovía dell'Arno posta tra la ferrovia ed il fiume Arno.



9

Vista del tratto ciclabile di collegamento della fermata tra la ferrovia e l'area residenziale delle Piagge.





📷10

Area destinata alla sosta di motocicli davanti ad uno degli accessi del centro commerciale.



📷11

Area interna al centro commerciale ubicato in prossimità della fermata delle Piagge.



📷12

Il tessuto a isolati aperti e blocchi prevalentemente residenziali di edilizia pianificata dove si inserisce la fermata delle Piagge ha una grande dotazione di aree verdi.

SAN DONNINO-BADIA

RUOLO di ACCESSO DELLA FERMATA

ALLA RETE
LOCALE



ESTERNO ALL'AREA
METROPOLITANA



AI POLI DI
ATTRAZIONE



AI DISTRETTI
PRODUTTIVI



AI SISTEMI
AMBIENTALI



TIPO DI FERMATA

Classificazione PUMS

Non classificato

-

Classificazione RFI

Bronze

AMBITO (PUMS)

CINTURA
FIORENTINA

RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++



Contesto Territoriale

TERRITORIO

RURALE

Veloce +++

Altri parametri



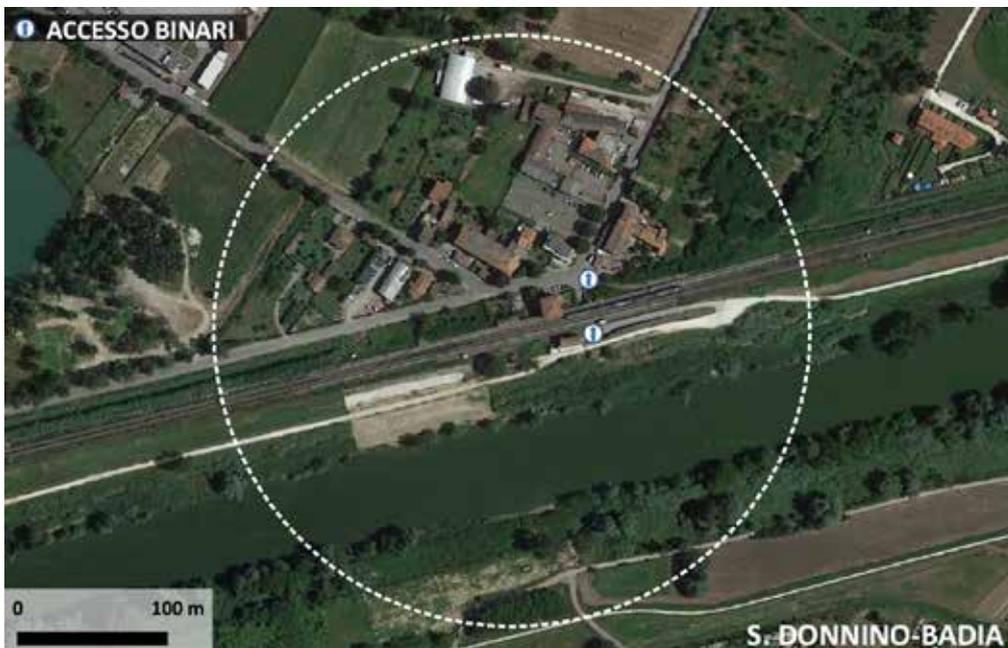
STAZIONE
PASSANTE



STAZIONE NON
PRESEZIATA



ACCESSO A QUOTA
INFERIORE DEL PIANO
DEL FERRO (RILEVATO)



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPERTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



BAR e
RISTORAZIONE



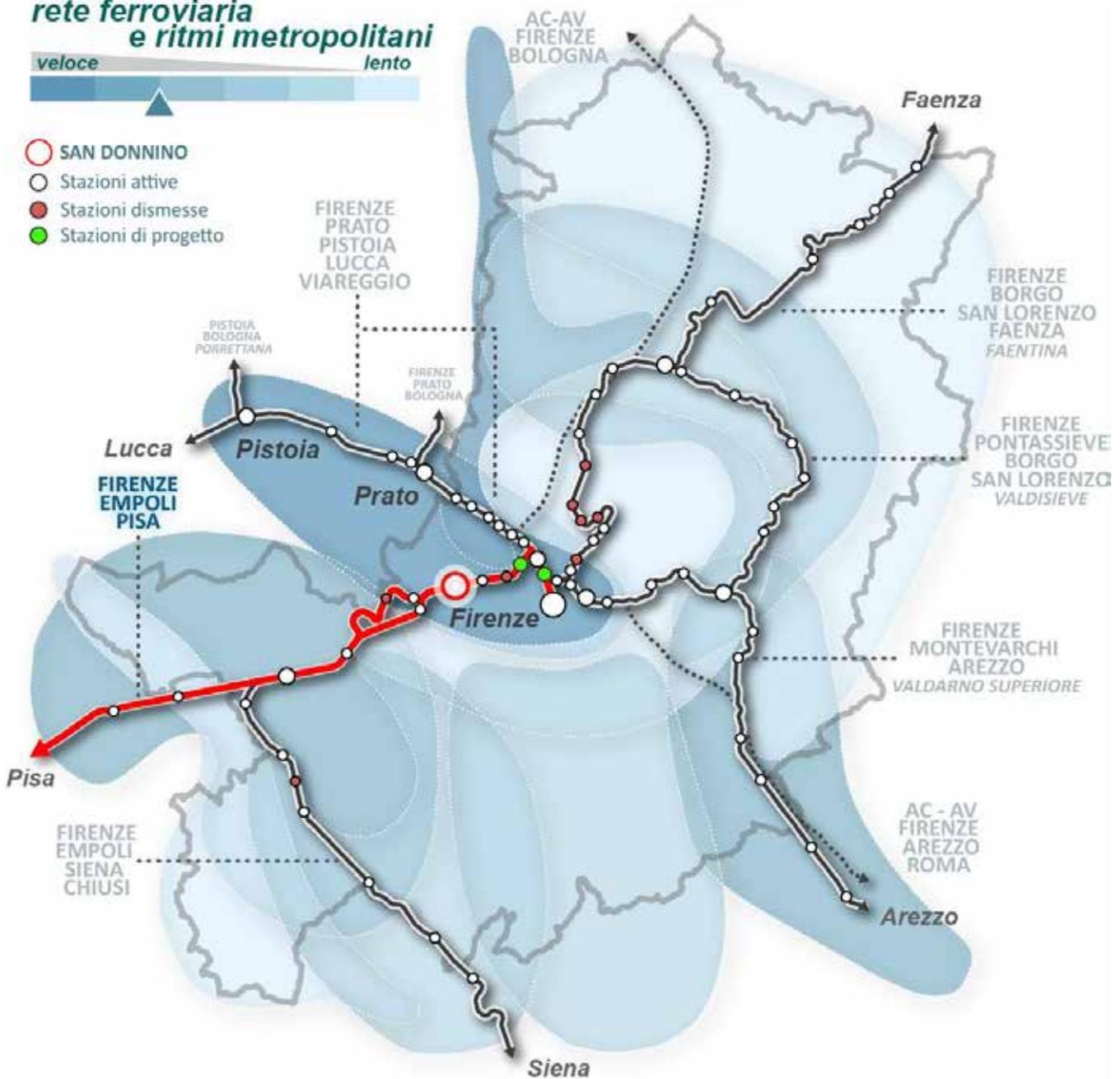
ALTRO

Il fabbricato viaggiatori è utilizzato per altri usi (residenza). È presente un ristorante trattoria nelle immediate vicinanze della stazione.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- SAN DONNINO
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

1 **DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO** PISA - (EMPOLI) - FIRENZE

TRATTE SERVITE

1 San Donnino - (Rifredi) - Firenze SMN 2 San Donnino - Empoli

ANDATA / RITORNO

02/2020

SAN DONNINO



FIRENZE SMN

costo € 5,20

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



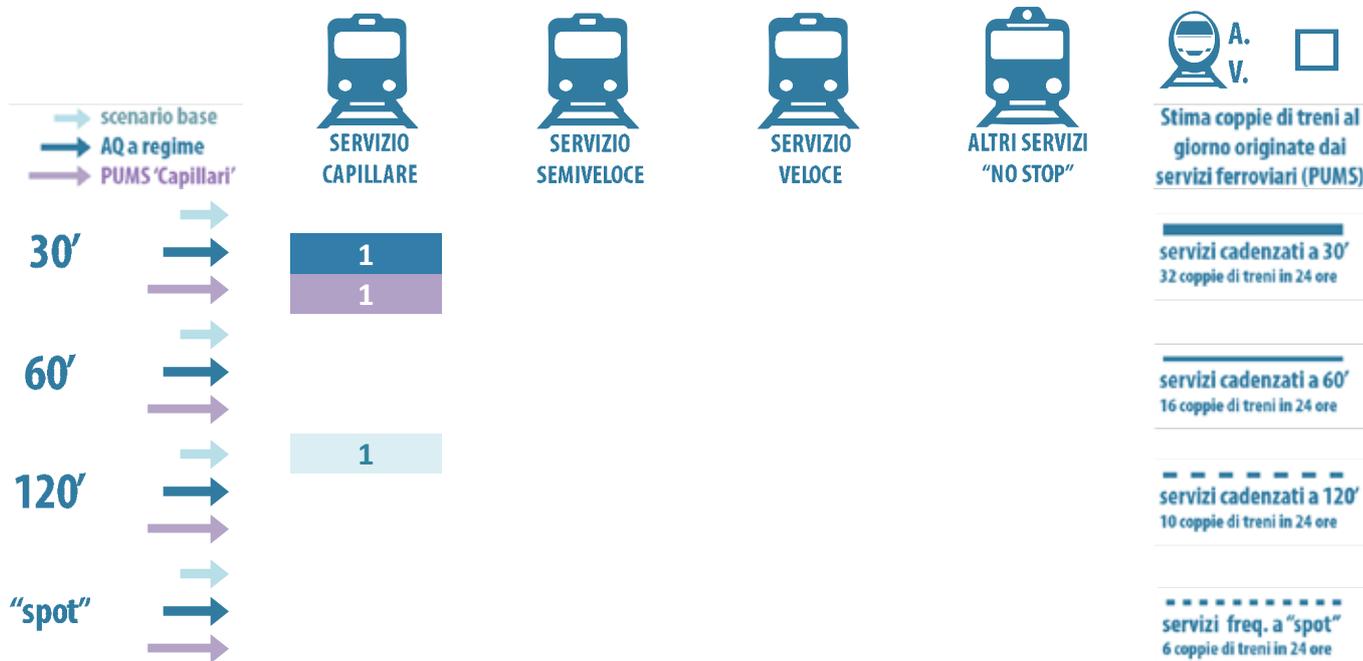
giorni feriali
media su 5 giorni

26

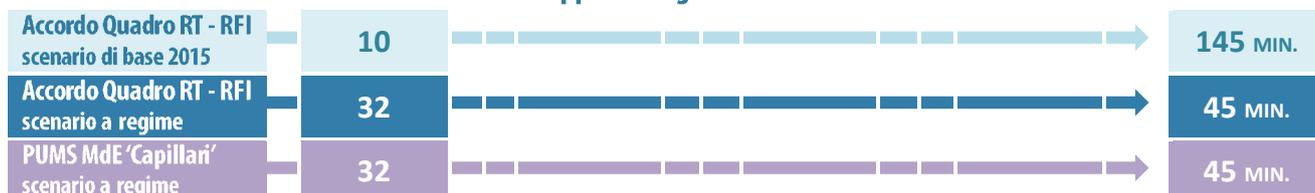
sabato
domenica

20
0

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari

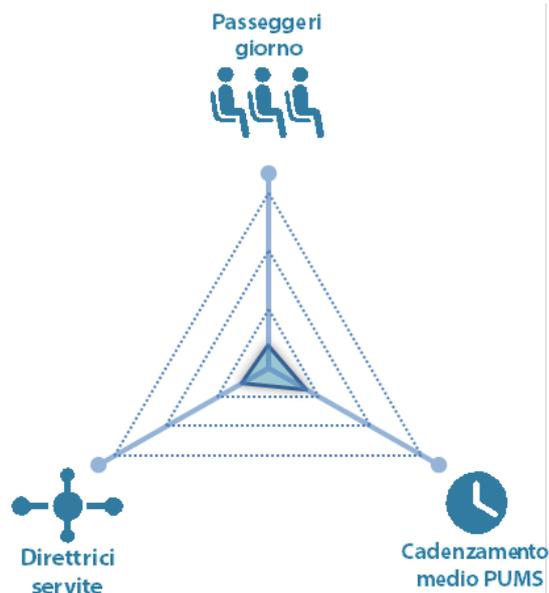


Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



Note ed osservazioni

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" mantiene lo stesso livello di servizi ferroviari, che prevede un potenziamento del servizio capillare nella tratta Empoli - Firenze SMN tale da garantire un cadenzamento medio (da e per Firenze) di circa 40 minuti.



2 | INTERMODALITA'

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a FREQUENZA



numero di linee

2



FERMATA

distante < 1 minuto a piedi

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



numero di linee

-



Autostazione

Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



stalli



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 10 % 230 % pass.saliti

n° di stalli 60



soglia al 10 % 0,0 % pass.saliti

n° di stalli -



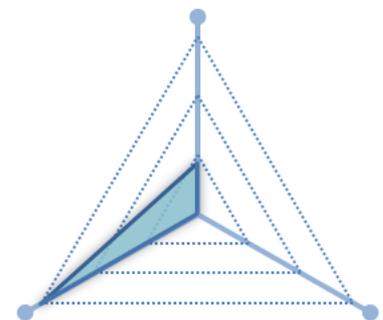
soglia al 10 % 0,0 % pass.saliti

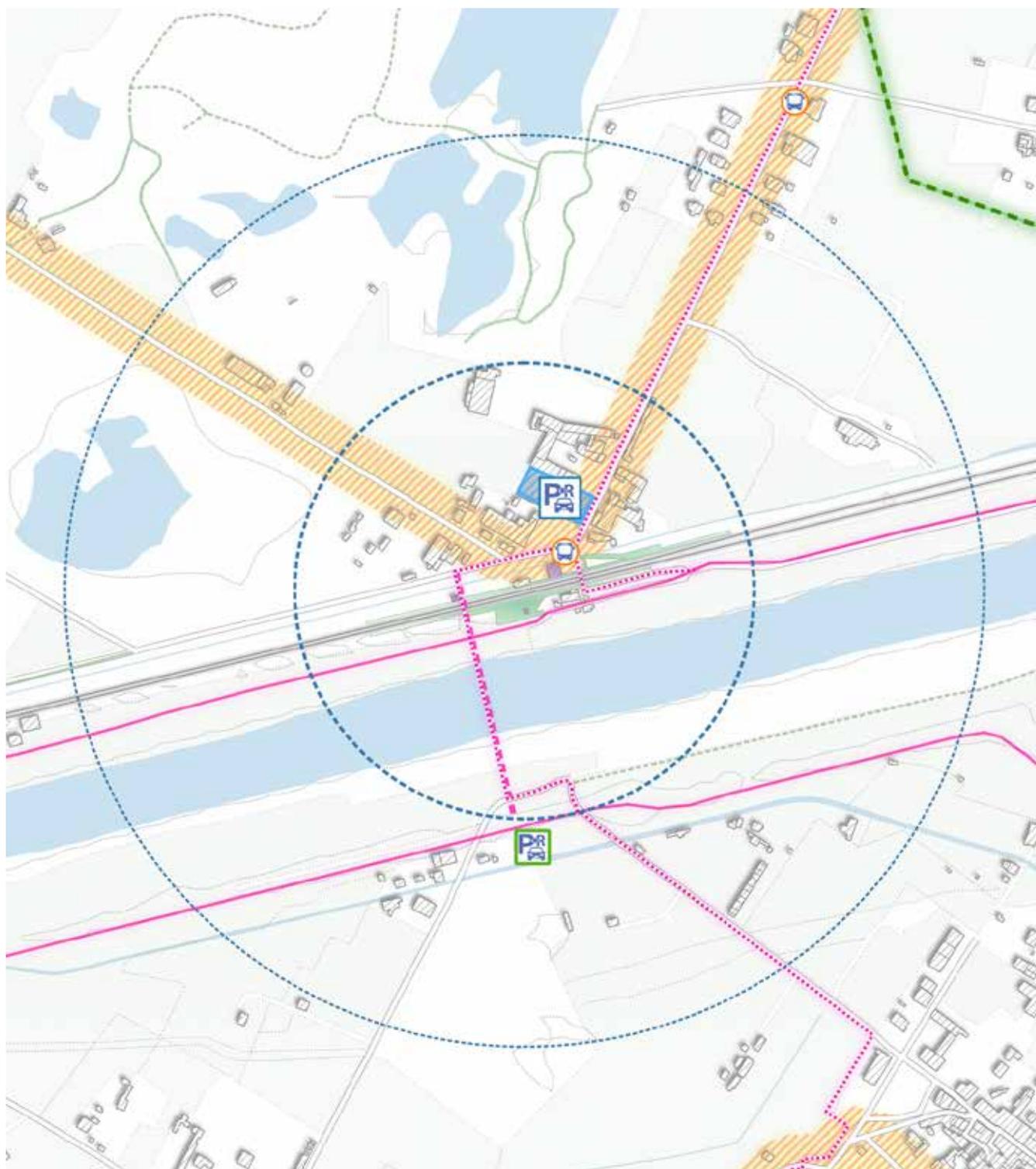
n° posti -

altro tipo di area di sosta



Trasporto Pubblico





Buffer 200
e 400 mt

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO

-  Linee TPL urbano/extraurbano
-  Linee tramvia esistenti
-  Linee tramvia di progetto
-  Linee tramvia in proposta

TRASPORTO COLLETTIVO

-  Fermate Tramvia esistenti
-  Fermate Tramvia di progetto
-  Fermate TPL
-  Servizio Taxi

TRASPORTO PRIVATO

-  Park and Ride parcheggio scambiatore
-  Posti moto e scooter stalli dedicati
-  Rastrelliere biciclette aree dedicate e attrezzate
-  Rete ciclabile esistente / di progetto
-  Parcheggio standard urbano
-  Parcheggio coperto a pagamento
-  Parcheggio a pagamento
-  Parcheggio orario

NOTE: Il Park and Ride in prossimità della stazione offre circa 60 posti auto, che a fronte dei 26 passeggeri saliti risulta avere un'ottima disponibilità di posteggio. Dal PTCP è previsto un nuovo Park and Ride sulla riva opposta dell'Arno, dove è prevista anche una nuova passerella pedociclabile che si collega alla rete ciclabile esistente e di progetto, oltre che alla Ciclovía dell'Arno.

3 | ACCESSIBILITA'

ACCESSIBILITA' AI BINARI - PERSONE CON RIDOTTA MOBILITA'

- SERVIZIO ASSISTENZA PRM
- PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI
- PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI
- PERCORSO SENZA BARRIERE (IN PIANO, RAMPA O ASCENSORE)
- MARCIAPIEDE RIALZATO PER ENTRARE E USCIRE DAI TRENI
- SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO VISIVI

ISOCRONE



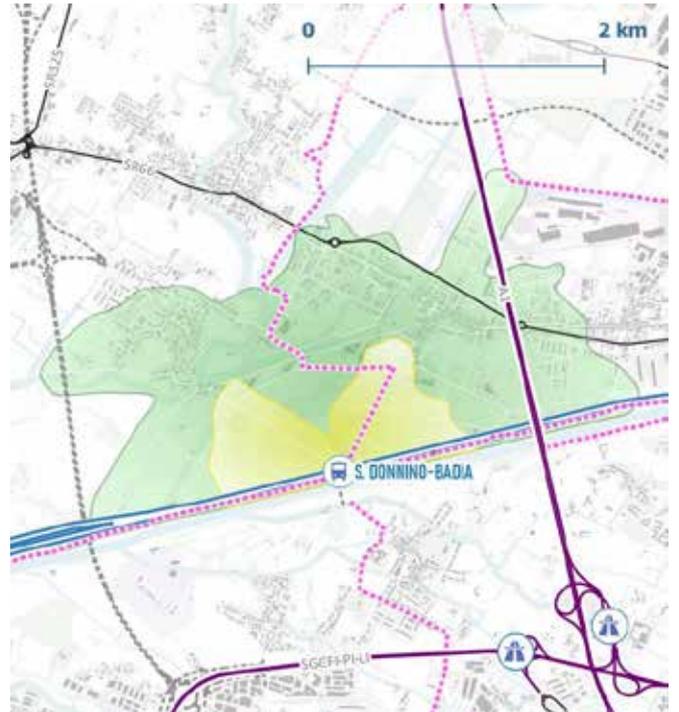
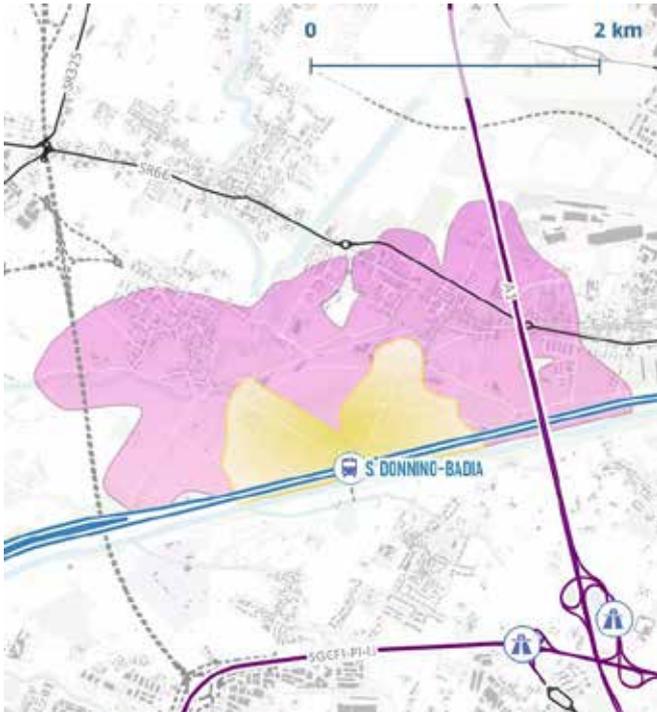
6 min **velocità media**



12 min **12 km/h**



12 min **5 km/h**



NO AUTO STRADE

Casello A11 Sesto Fiorentino distante circa 12 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

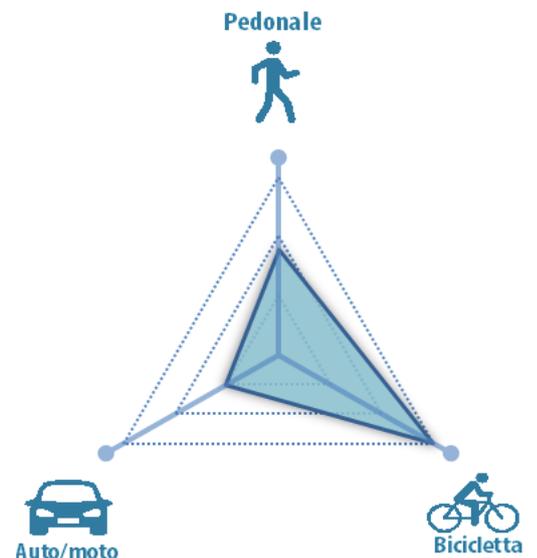


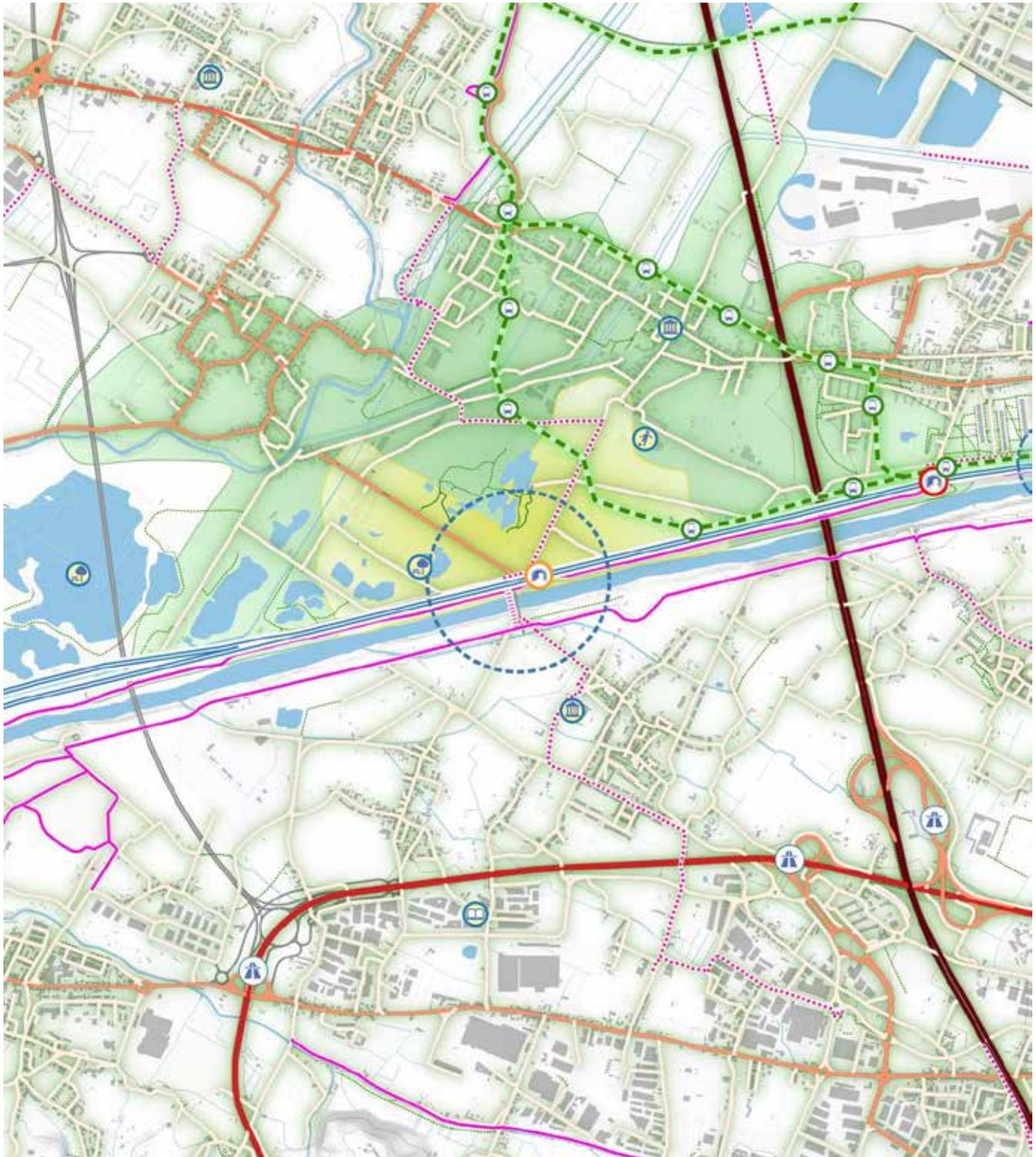
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

| | | | | |
|--------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|
| 12 min a piedi | SUPERFICI PEDONALI 12,6% | PENDENZA MEDIA 2,2% | STRADE V.med. <= 30 100% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 1 1 |
| 12 min in bici | RETE CICLABILE 38,2% | PENDENZA MEDIA 1,7% | STRADE V.med. <= 30 89,9% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 1 1 |
| 6 min in auto | NODI AUTOSTRADALI 0 | STRADE PRINCIPALI 1 | S. PRINCIPALI V.med. >= 60 90% | TRAFFICO LIMITATO NO |

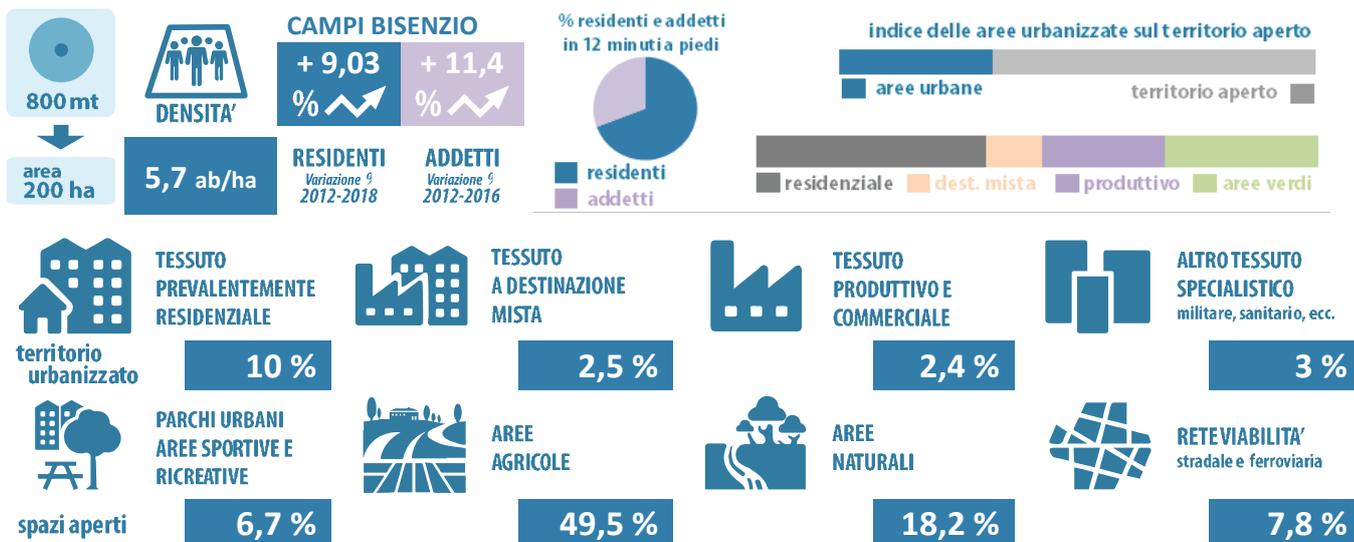




NOTE: Alta accessibilità ciclabile dovuta alle pendenze medio-basse ed alla rete ciclabile e di ciclovie esistenti e di progetto (nodo tra la Ciclovia dell'Arno e la Ciclovia del Sole, nuova passerella sull'Arno). La maggior parte del reticolo viario intersecato dalle isocrone pedonali e ciclabili è costituito da strade minori con basse velocità carrabili che consentono un'ottima accessibilità ciclabile. L'accessibilità carrabile può aumentare in relazione alla Bretella Signa.

4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Campi Bisenzio, Signa e Scandicci

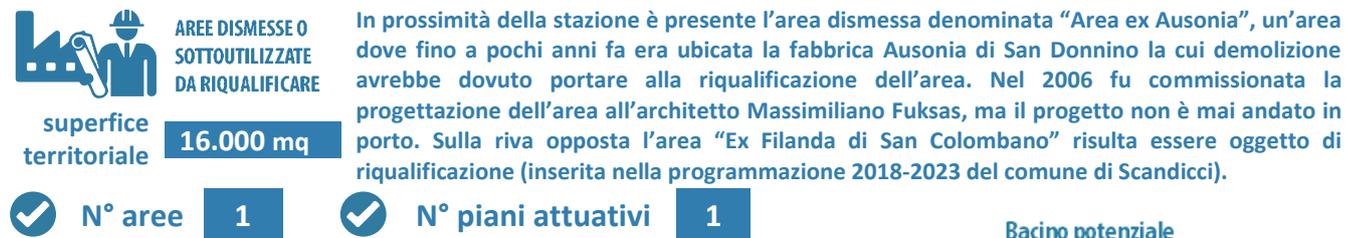


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

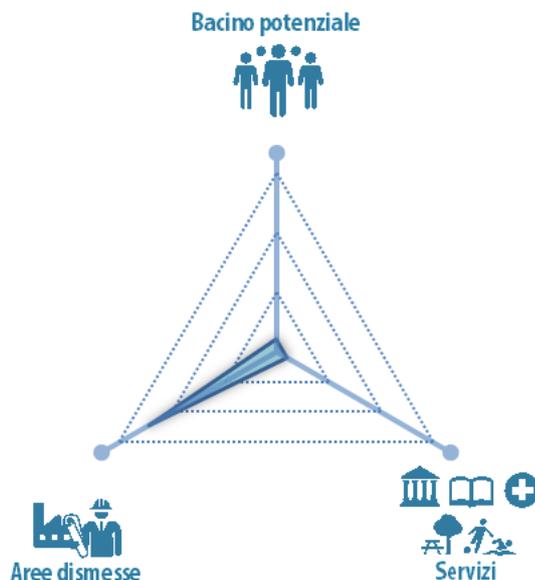


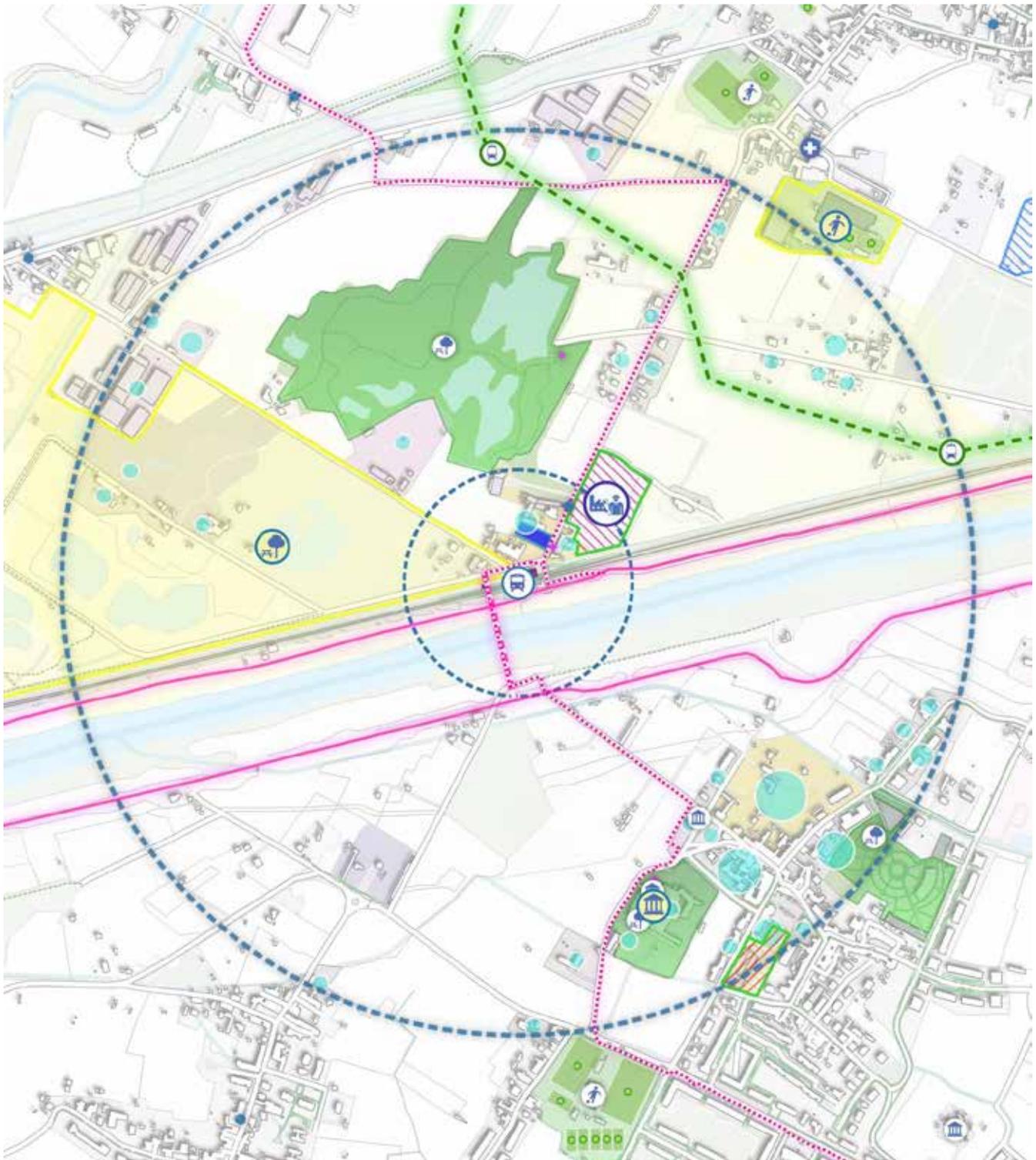
Dalla stazione si accede al Parco dei Renai ed al sistema fluviale dell'Arno, gli spazi sportivi ed il polo congressi Spazio Reale.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





NOTE: L'intorno urbano della stazione di San Donnino ha un alto grado di trasformabilità in quanto è presente un tessuto a destinazione mista ed un'area dismessa da riqualificare di oltre 1,5 ha. Il bacino potenziale è molto basso rispetto alle altre fermate/stazioni metropolitane, ma con la nuova passerella sull'Arno potrebbero sommarsi al bacino attuale (isocrona pedonale) circa 3600 residenti e circa 400 addetti da Badia a Settimo – San Colombano.

1

Fronte binari della stazione di S.Donnino con pensiline coperte.

La stazione è dotata di 2 binari a servizio dei treni viaggiatori, entrambe con percorso senza barriere (in piano e/o con rampa).



2

Accesso ai binari tramite scale e rampa dal lato della stazione, dove è ubicata la struttura che indica il percorso della ciclovía dell'Arno tramite una mappa.



3

Particolare della struttura di informazione sulla Ciclovía dell'Arno, dove è presente un punto per l'acqua potabile ma non usufruibile (assenza di rubinetteria).





Stallo per a fermata degli autubus urbani posto in prossimità del fabbricato viaggiatori della stazione, non più utilizzato a tale scopo (uso residenziale).



Area destinata al Park and Ride con offerta di circa 60 posti auto. Il parcheggio è utilizzato anche per usi diversi rispetto all'interscambio ferro/gomma ma offre comunque una buona disponibilità di posti auto rispetto all'attuale utilizzo della stazione (n° passeggeri saliti/gg).



Vista del tratto della Ciclovía dell'Arno collegato alla stazione tramite sottopasso.

7

Rampa di accesso al primo binario.



8

Unico sottopasso di attraversamento della ferrovia, da dove si accede al secondo binario.



9

Vista della strada collegata al sottopasso. Da questo lato della stazione è possibile accedere al secondo binario esclusivamente tramite scale.





📷 10

Particolare dell'area antistante alla stazione e limitrofa al parcheggio scambiatore. L'unico esercizio di vicinato consiste in un ristorante/trattoria.



📷 11

Resti del sito dismesso denominato "Ex Ausonia", il cui complesso è stato per la maggior parte demolito ma il progetto di riqualificazione dell'area è ancora in attesa di sviluppo.



📷 12

Particolare sullo stato di degrado in cui verte l'area della ex fabbrica, che complessivamente occupa circa 16.000 mq.

LA STRA A SIGNA

RUOLO di ACCESSO DELLA FERMATA

ALLA RETE
LOCALE



ESTERNO ALL'AREA
METROPOLITANA



AI POLI DI
ATTRAZIONE



AI DISTRETTI
PRODUTTIVI



AI SISTEMI
AMBIENTALI



TIPO DI FERMATA

Classificazione PUMS

Non classificato

-

Classificazione RFI

Bronze

AMBITO (PUMS)

CINTURA
FIORENTINA

RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++



Contesto Territoriale

TERRITORIO

RURALE

Veloce +++

Altri parametri



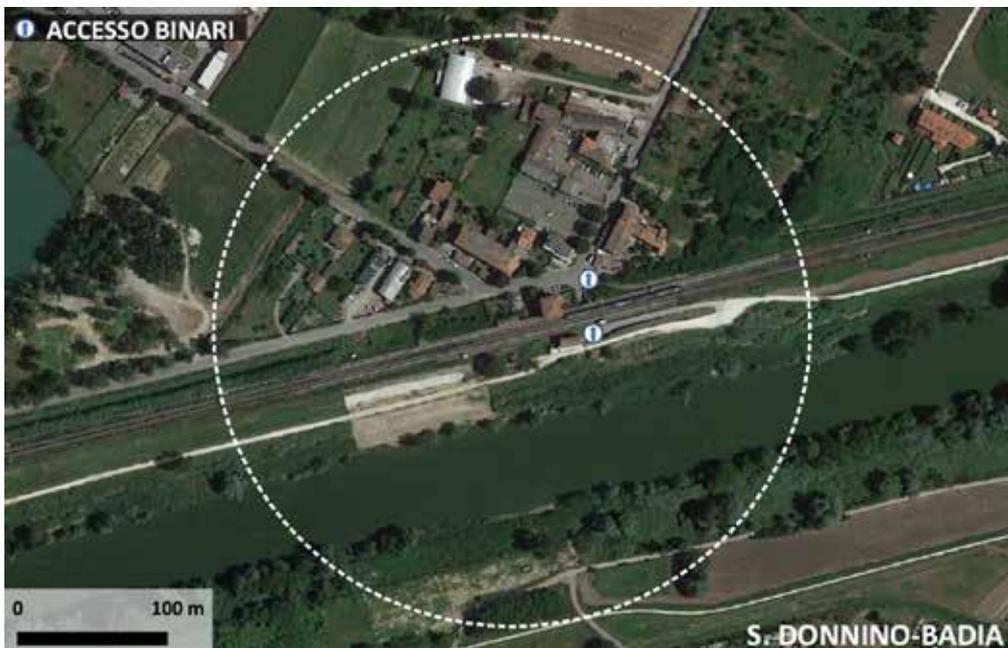
STAZIONE
PASSANTE



STAZIONE NON
PRESEZIATA



ACCESSO A QUOTA
INFERIORE DEL PIANO
DEL FERRO (RILEVATO)



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPERTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



BAR e
RISTORAZIONE



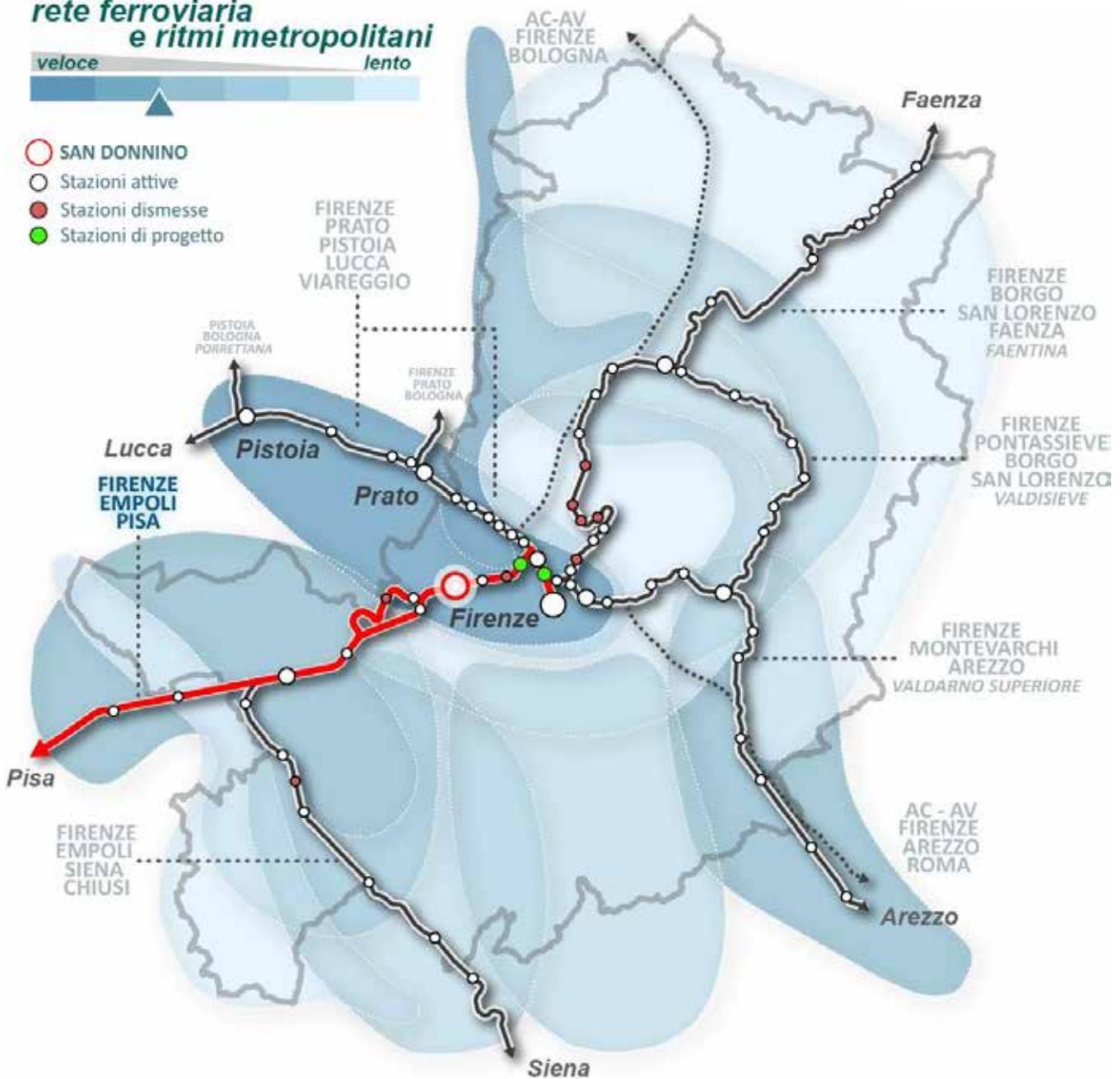
ALTRO

Il fabbricato viaggiatori è utilizzato per altri usi (residenza). È presente un ristorante trattoria nelle immediate vicinanze della stazione.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- SAN DONNINO
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

- 1 **DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO** PISA - (EMPOLI) - FIRENZE

TRATTE SERVITE

- 1 San Donnino - (Rifredi) - Firenze SMN 2 San Donnino - Empoli

ANDATA / RITORNO

02/2020

SAN DONNINO



FIRENZE SMN

costo €

5,20

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



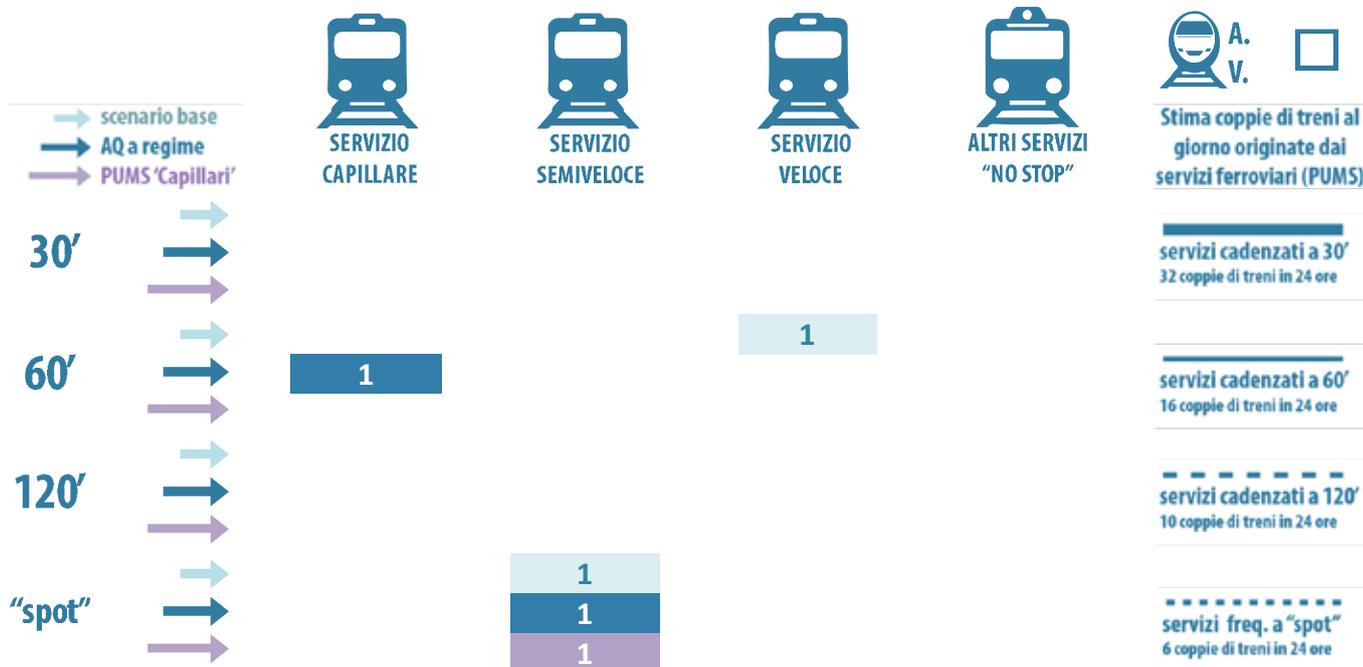
giorni feriali
media su 5 giorni

833

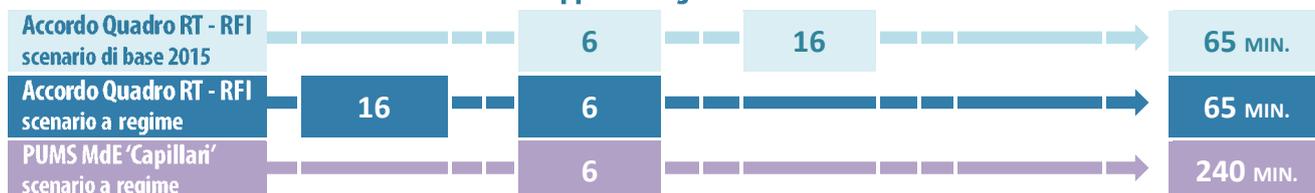
sabato
domenica

501
479

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno

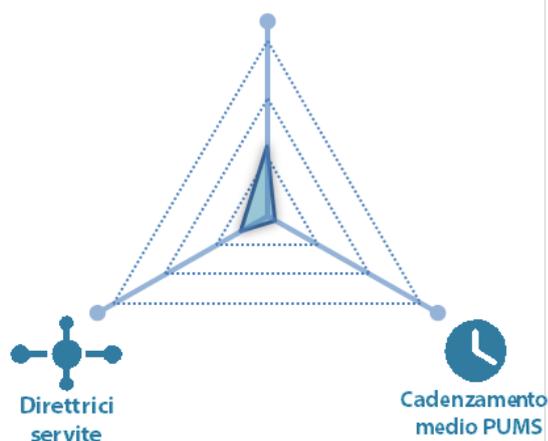


Note ed osservazioni

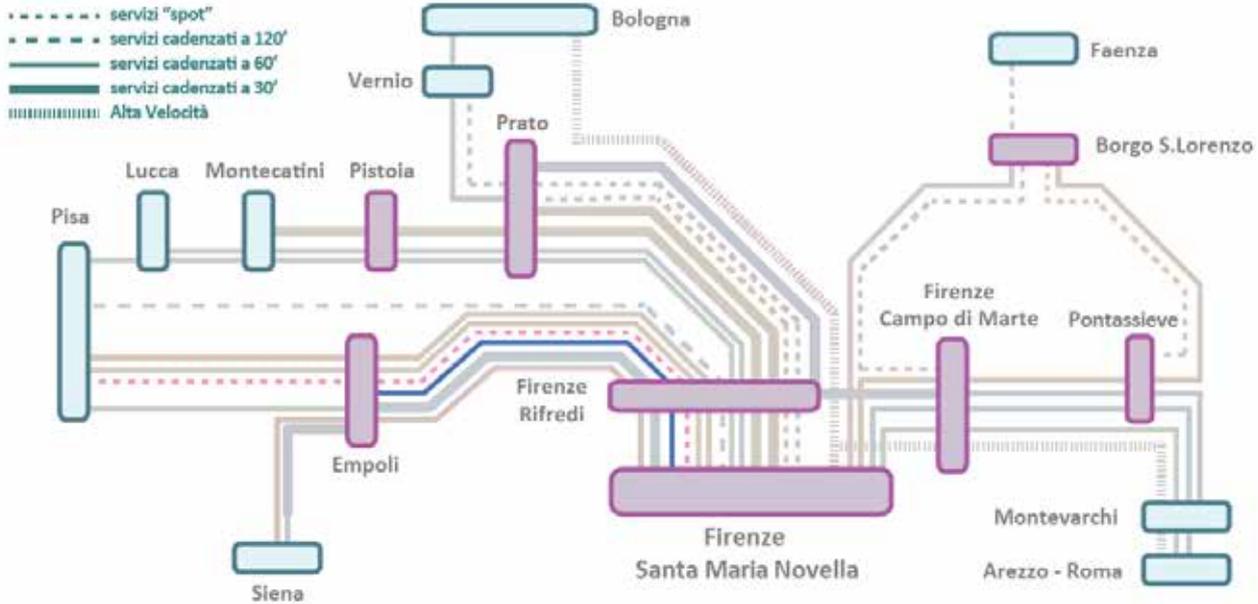
In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" mantiene lo stesso livello di servizi ferroviari con frequenza a "spot" sulla relazione Firenze SMN – Empoli – Pisa – Livorno – Grosseto.

Per quanto riguarda invece il servizio capillare con cadenzamento orario, lo scenario "MdE Capillari" esclude la fermata di Lastra a Signa nella tratta Firenze SMN – Empoli.

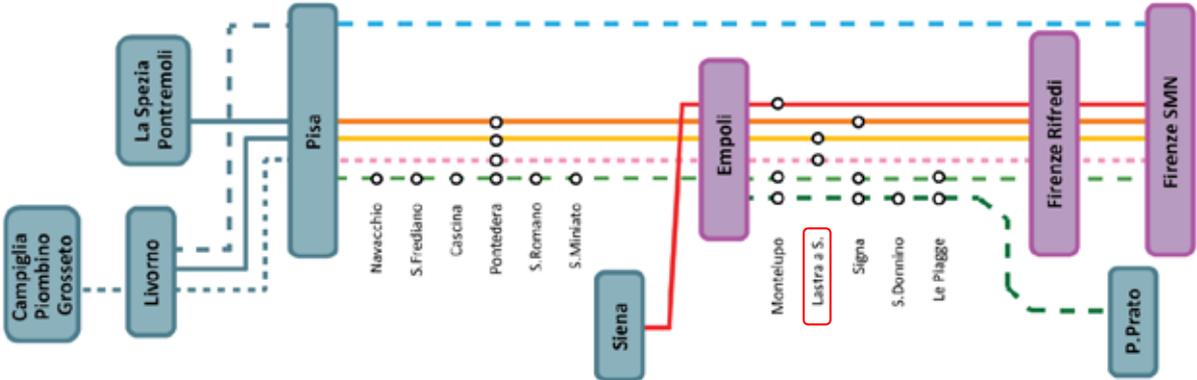
Passeggeri
giorno



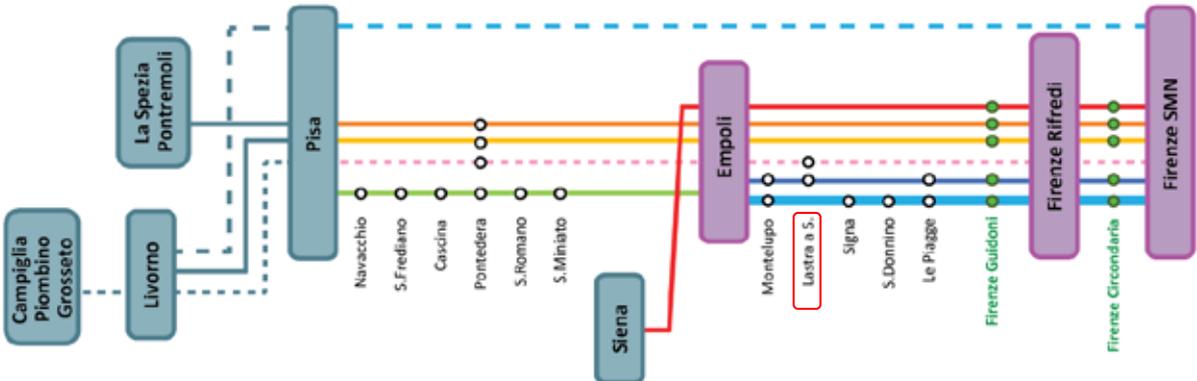
Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)



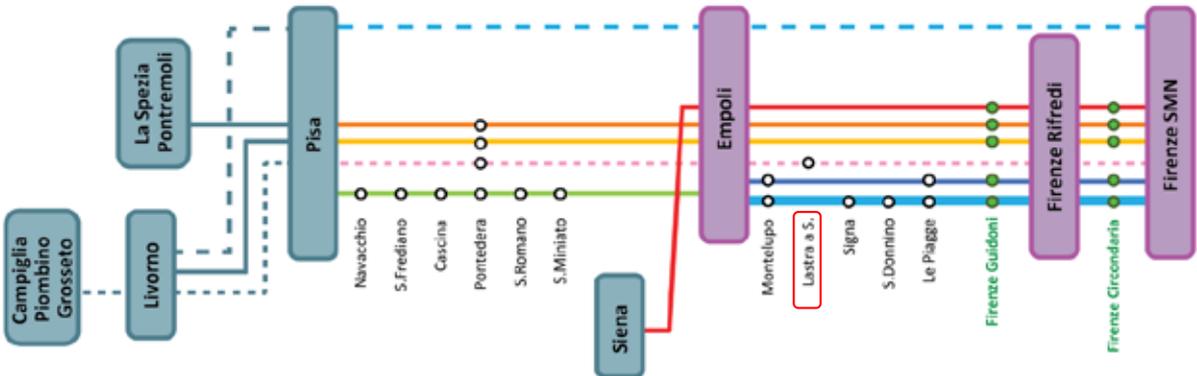
DIRETTRICE FIRENZE (EMPOLI) PISA Scenario di base 2015



Scenario Accordo Quadro 2016 RT-RFI (a regime)



Scenario PUMS Mde "Capillari" 2019 (a regime - subordinato agli interventi infrastrutturali considerati nel PUMS)



2 | INTERMODALITA'

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a FREQUENZA



4

CAPOLINEA

distante < 1 minuto a piedi



TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



1

CAPOLINEA

distante < 1 minuto a piedi



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



1

stalli



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 10 % 7,2 % pass.saliti

n° di stalli 60



soglia al 10 % 4,8 % pass.saliti

n° di stalli 40



soglia al 10 % 4,8 % pass.saliti

n° posti 40

altro tipo di area di sosta



35



-



-



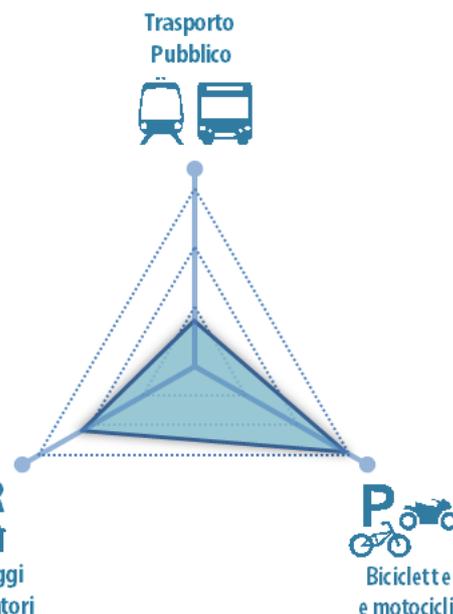
-

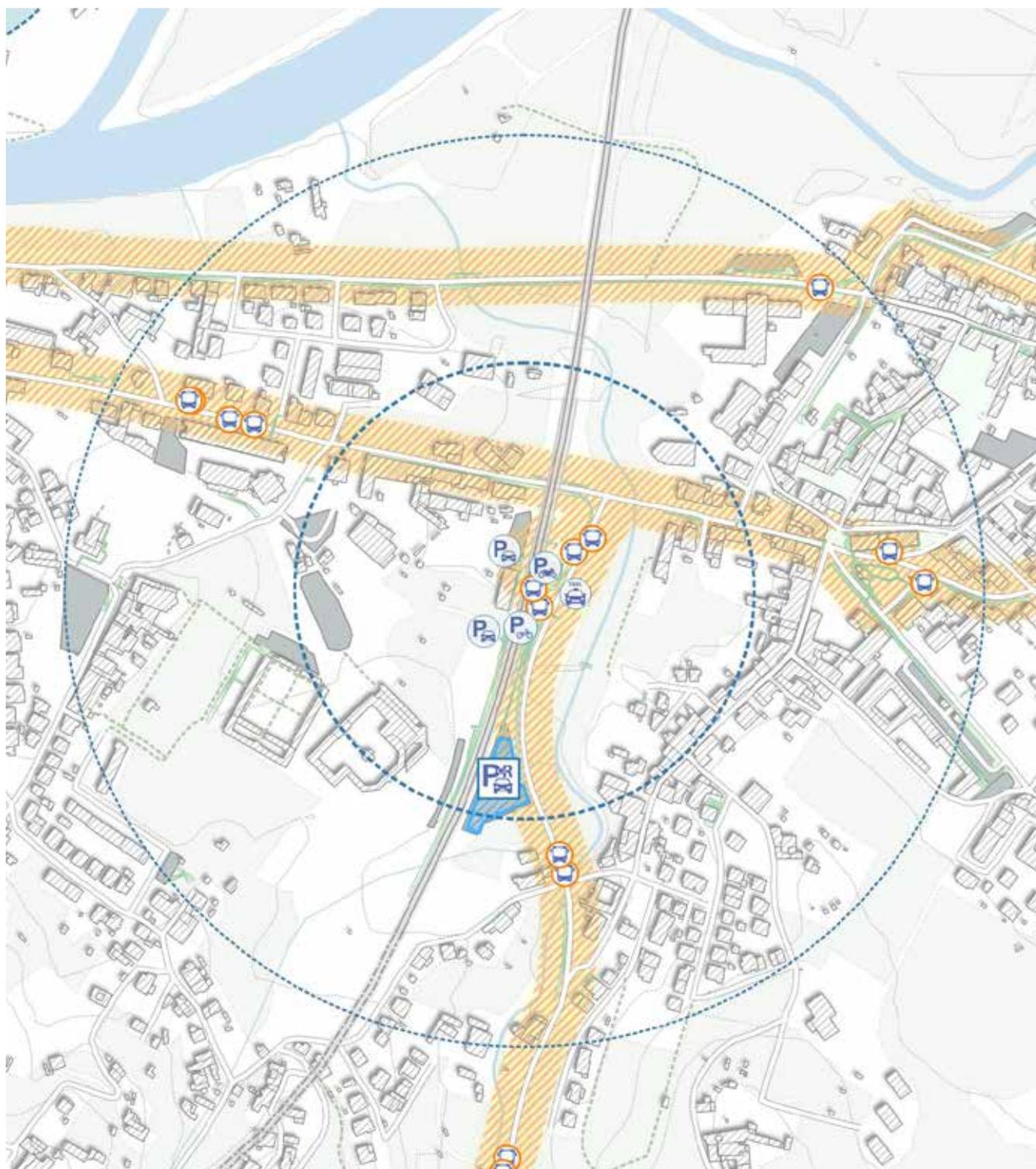


Parcheggi scambiatori



Biciclette e motocicli





Buffer 200
e 400 mt

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO

- Linee TPL urbano/extraburano
- Linee tramvia esistenti
- Linee tramvia di progetto
- Linee tramvia in proposta

TRASPORTO COLLETTIVO

- Fermate Tramvia esistenti
- Fermate Tramvia di progetto
- Fermate TPL
- Servizio Taxi

TRASPORTO PRIVATO

- Park and Ride parcheggio scambiatore
- Posti moto e scooter stalli dedicati
- Rastrelliere biciclette aree dedicate e attrezzate
- Rete ciclabile esistente / di progetto

- Parcheggio standard urbano
- Parcheggio coperto a pagamento
- Parcheggio a pagamento
- Parcheggio orario

NOTE: A circa 1.200 mt, pari a circa 15 minuti a piedi, si trova la fermata di Lastra a Signa. È presente un Park and Ride sotto il viadotto della fermata (15 posti auto) ed Park and Ride a circa 150mt, con capacità di 45 posti auto ed accesso ciclopedonale diretto ai binari. Rispetto agli 833 passeggeri saliti, la disponibilità di posti risulta sufficiente anche se non del tutto adeguata. In prossimità sono presenti le fermate degli autobus ed i posteggi per ciclomotori e biciclette.

3 | ACCESSIBILITA'

ACCESSIBILITA' AI BINARI - PERSONE CON RIDOTTA MOBILITA'

- | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------------------------|-------------------------------------|--|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|--|------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | | SERVIZIO ASSISTENZA PRM | <input checked="" type="checkbox"/> | | PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI | <input checked="" type="checkbox"/> | | PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI |
| <input checked="" type="checkbox"/> | | PERCORSO SENZA BARRIERE (IN PIANO, RAMPA O ASCENSORE) | <input checked="" type="checkbox"/> | | MARCIAPIEDE RIALZATO PER ENTRARE E USCIRE DAI TRENI | <input checked="" type="checkbox"/> | | SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO VISIVI |

ISOCRONE



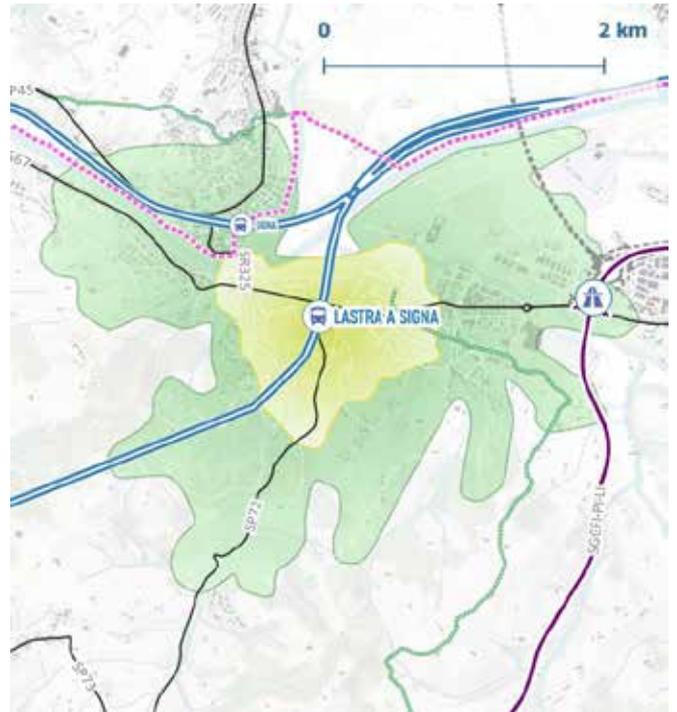
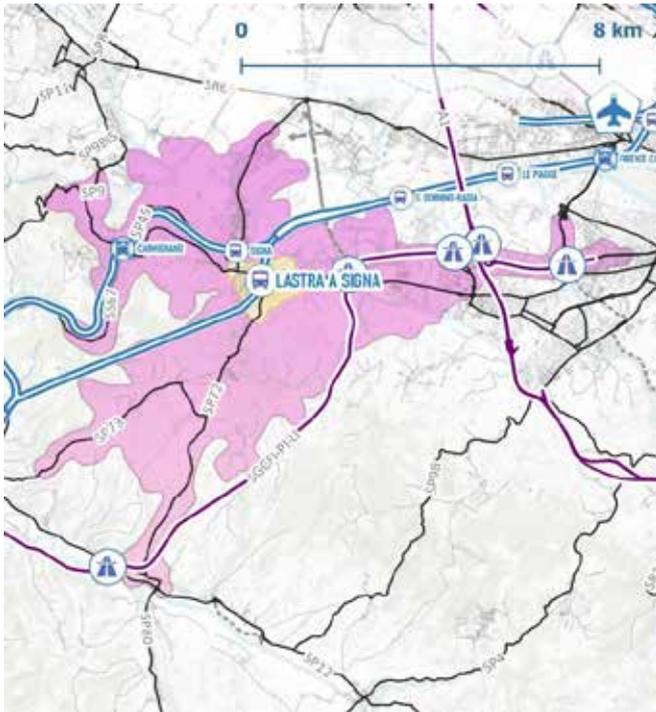
12 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



SGC
Fi - Pi - Li

Uscita SGC di Lastra a Signa distante circa 5 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

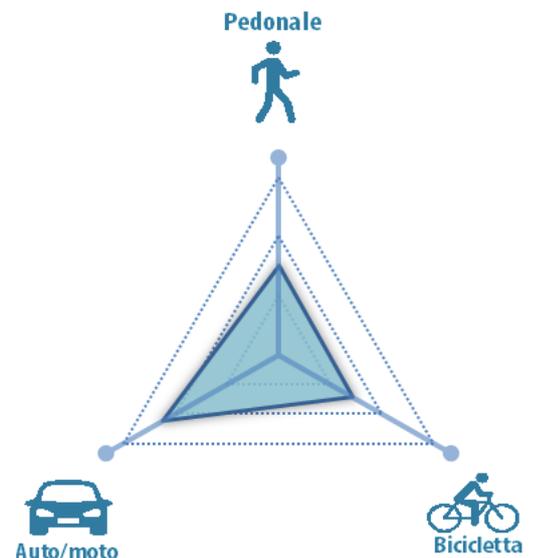


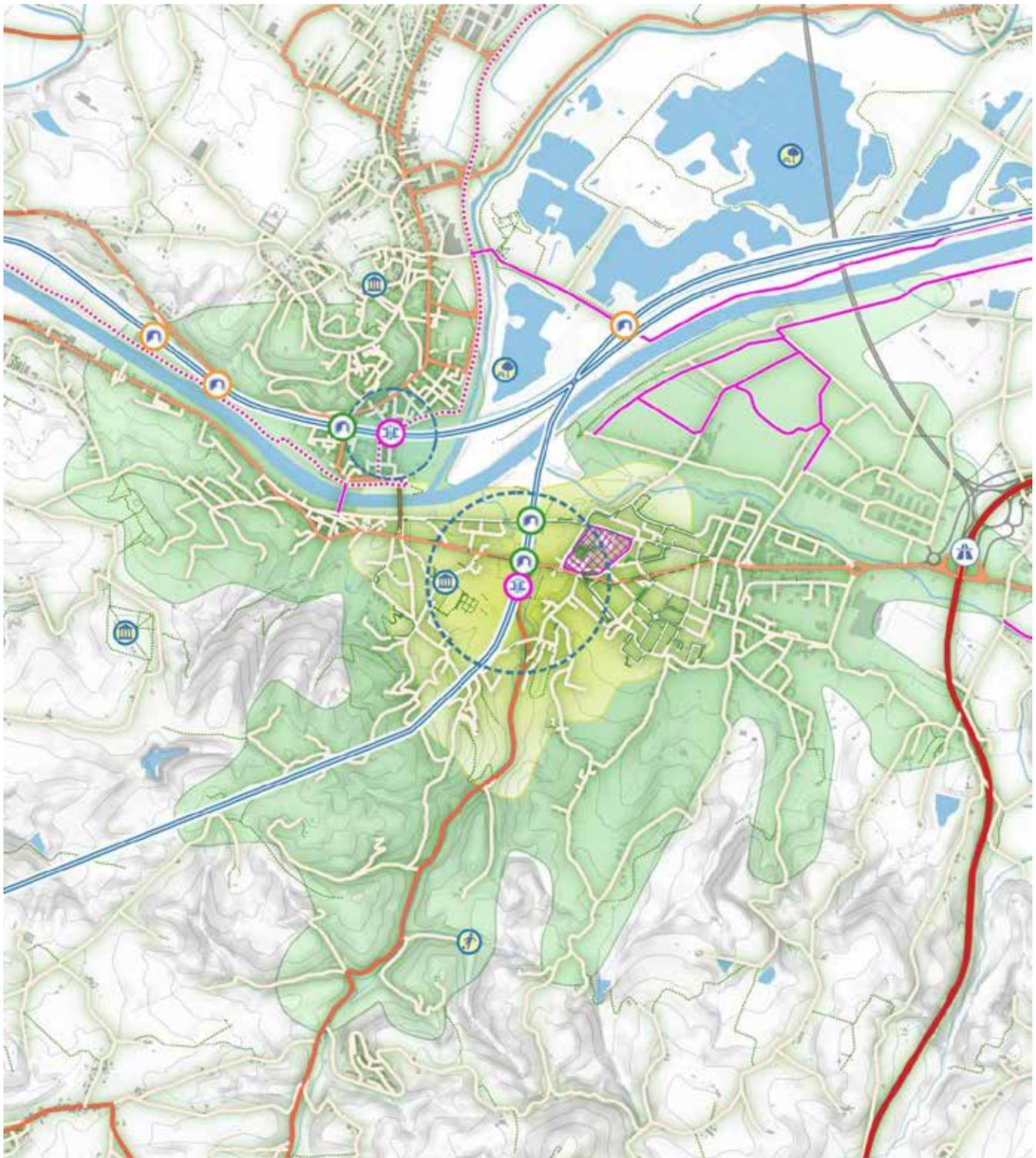
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

| | | | | |
|--------------------|---------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| 12 min a piedi | SUPERFICI PEDONALI 13,3% | PENDENZA MEDIA 4,7% | STRADE V.med. <= 30 85,3% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 3 |
| 12 min in bici | RETE CICLABILE 12,3% | PENDENZA MEDIA 5,3% | STRADE V.med. <= 30 85,9% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 1 |
| 12 min in auto | NODI AUTOSTRADALI 1 | STRADE PRINCIPALI 6 | S. PRINCIPALI V.med. >= 60 61,9% | TRAFFICO LIMITATO SI |

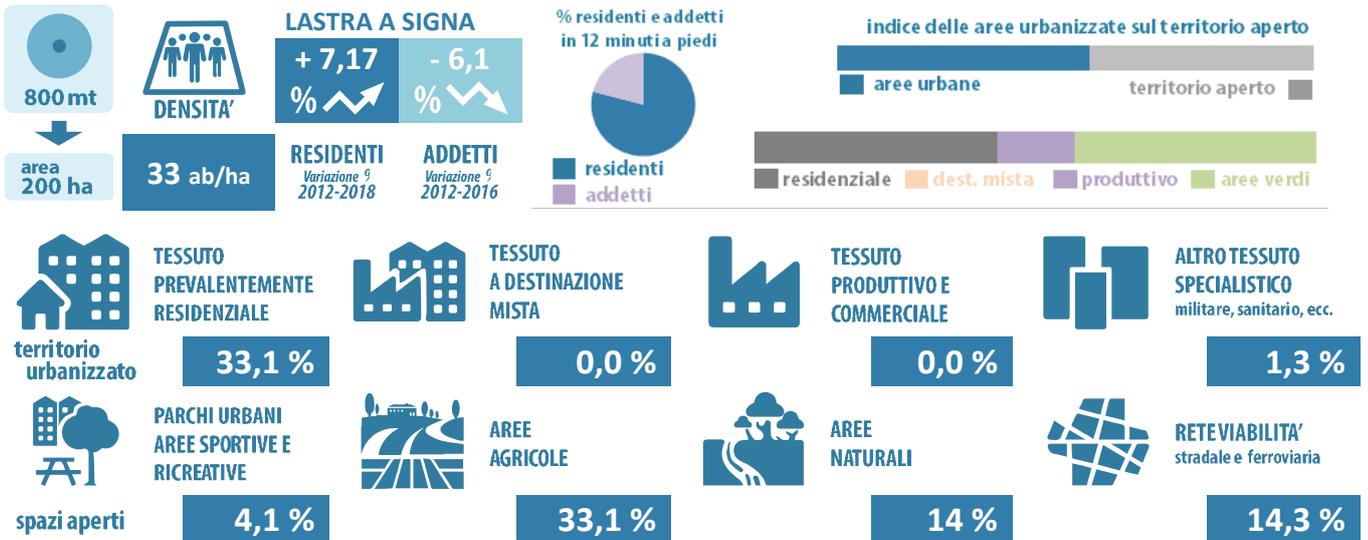




NOTE: La fermata è ubicata sopra ad un viadotto e l'accesso ai binari, oltre alle scale, è garantito da due rampe ciclabili e due ascensori. L'accesso carrabile, soprattutto arrivando da est, è reso difficoltoso dalla presenza dell'incrocio semaforizzato nei pressi del Ponte a Signa (ponte nuovo sull'Arno) il quale genera un significativo traffico nelle ore di punta. Media accessibilità ciclabile (Ciclovía Arno e piste) penalizzata dai valori di pendenza medio-alti.

4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Lastra a Signa e Signa

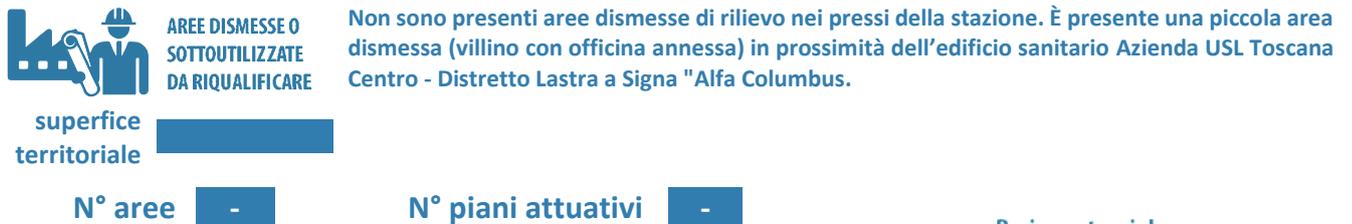


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

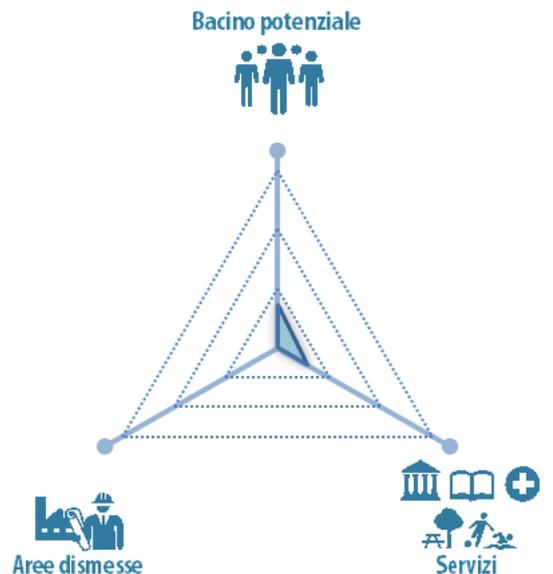
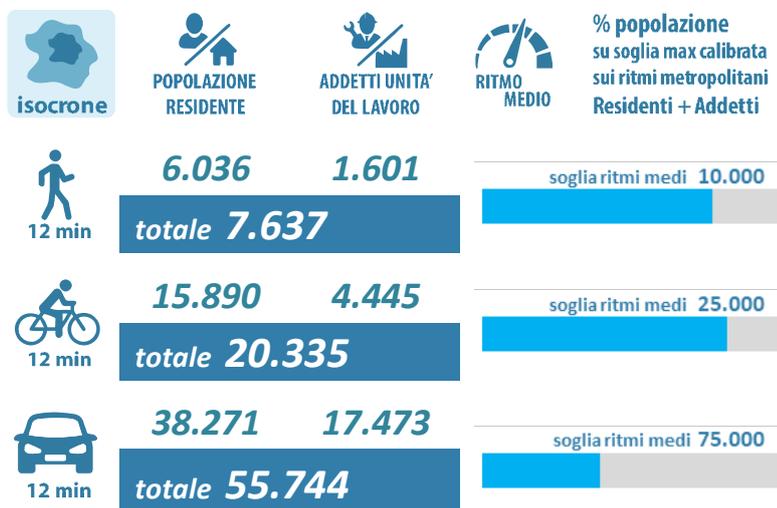


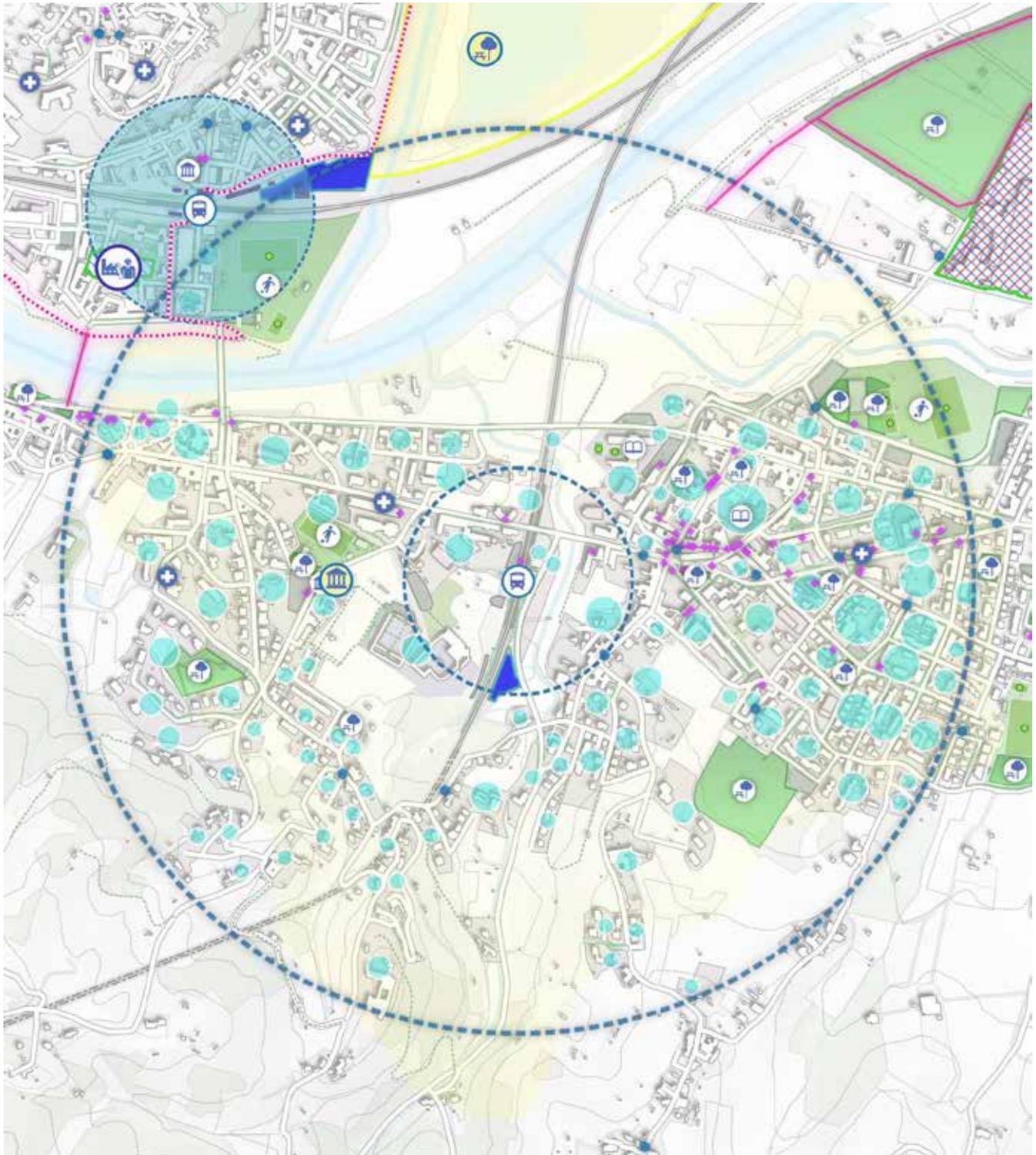
Nel raggio di 800mt non sono presenti servizi di interesse sovralocale di rilievo. A circa 300 mt dalla stazione è presente il distretto ASL "Alfa Columbus" che offre diversi servizi sanitari alla popolazione locale.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





| | | | | | |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Buffer 800 mt Buffer 200 mt | Università Poli culturali Plessi sportivi Poli espositivi e commerciali | Scuole superiori Ospedali Parchi territoriali Attrezzature collettive | popolazione residente 10 residenti +1000 residenti | Strutture ricettive (dato RT) Attività commerciali, altri servizi (dato OSM) | Aree dismesse Aree dismesse Sottoutilizzate Alto livello di degrado Aree dismesse inserite in ambiti comunali di trasformazione urbana (piani attuativi da RU) |
| uso suolo urbano | servizi sovra comunali | di interesse locale | scuole dell'infanzia, elementari e medie presidi sanitari verde urbano attrezzato | biblioteche e musei aree sportive | |

NOTE: La fermata di Lastra a Signa si inserisce in un tessuto lineare lungo strada, prevalentemente residenziale e con margini sul territorio aperto piuttosto sfrangiati. Rispetto alle altre fermate/stazioni (Ritmo Veloce) ha un bacino di utenza piuttosto modesto. A circa 12 minuti a piedi è possibile raggiungere il Parco Fluviale "Di là d'Arno", dove una rete di vie ciclopedonali e di strade bianche collega il Parco di Lastra a Signa con in quartiere Isolotto di Firenze.

1

Fronte binari della fermata di Lastra a Signa. La fermata è su viadotto ed è possibile accedere ai binari attraverso percorso senza barriere (rampa ed ascensore).

Sono presenti su entrambe i binari i marciapiedi rialzati ed i percorsi tattili.

**2**

Rampa ciclopedonale di accesso ai binari (lato sud) con collegamento diretto al Park and Ride.

**3**

Park and Ride con offerta di circa 45 posti auto, con collegamento ciclopedonale diretto ai binari.





Spazio sottostante al viadotto dove sono presenti alcuni distributori automatici e la biglietteria automatica.



Spazio sottostante al viadotto dove sono presenti alcune rastrelliere per biciclette.



Spazio sottostante al viadotto dove è presente una fermata capolinea degli autobus urbani.

7

Spazio sottostante al viadotto dove è possibile parcheggiare gratuitamente circa 15 auto.



8

Sentiero "spontaneo" che collega la fermata con una parte dell'area residenziale di Lastra a Signa.



9

Vista del sentiero per il collegamento della fermata con l'area residenziale.





📷10

Area antistante la fermata dedicata alla sosta di motocicli, con adiacente uno spazio dedicato agli stalli dei taxi.



📷11

Spazio sottostante al viadotto che collega le due torri con scale ed ascensori per l'accesso ai binari (lato nord).



📷12

Interno di una delle due torri per l'accesso ai binari.

RUOLO di ACCESSO DELLA FERMATA

ALLA RETE LOCALE



ESTERNO ALL'AREA METROPOLITANA



AI POLI DI ATTRAZIONE



AI DISTRETTI PRODUTTIVI



AI SISTEMI AMBIENTALI



TIPO DI FERMATA

Classificazione PUMS

Non classificato

-

Classificazione RFI

Silver

AMBITO (PUMS)

CINTURA FIORENTINA

RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++

ANDANTINO +



Contesto Territoriale

CENTRO URBANO

Medio ++

Altri parametri



STAZIONE PASSANTE



PREZENZIATA



ACCESSO A QUOTA INFERIORE DEL PIANO DEL FERRO (RILEVATO)



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA AUTOMATICA



BIGLIETTERIA e INFOPOINT



SALE DI ATTESA



BANCHINE COPERTE



SERVIZI IGENICI



EDICOLA e TABACCHI



BAR e RISTORAZIONE



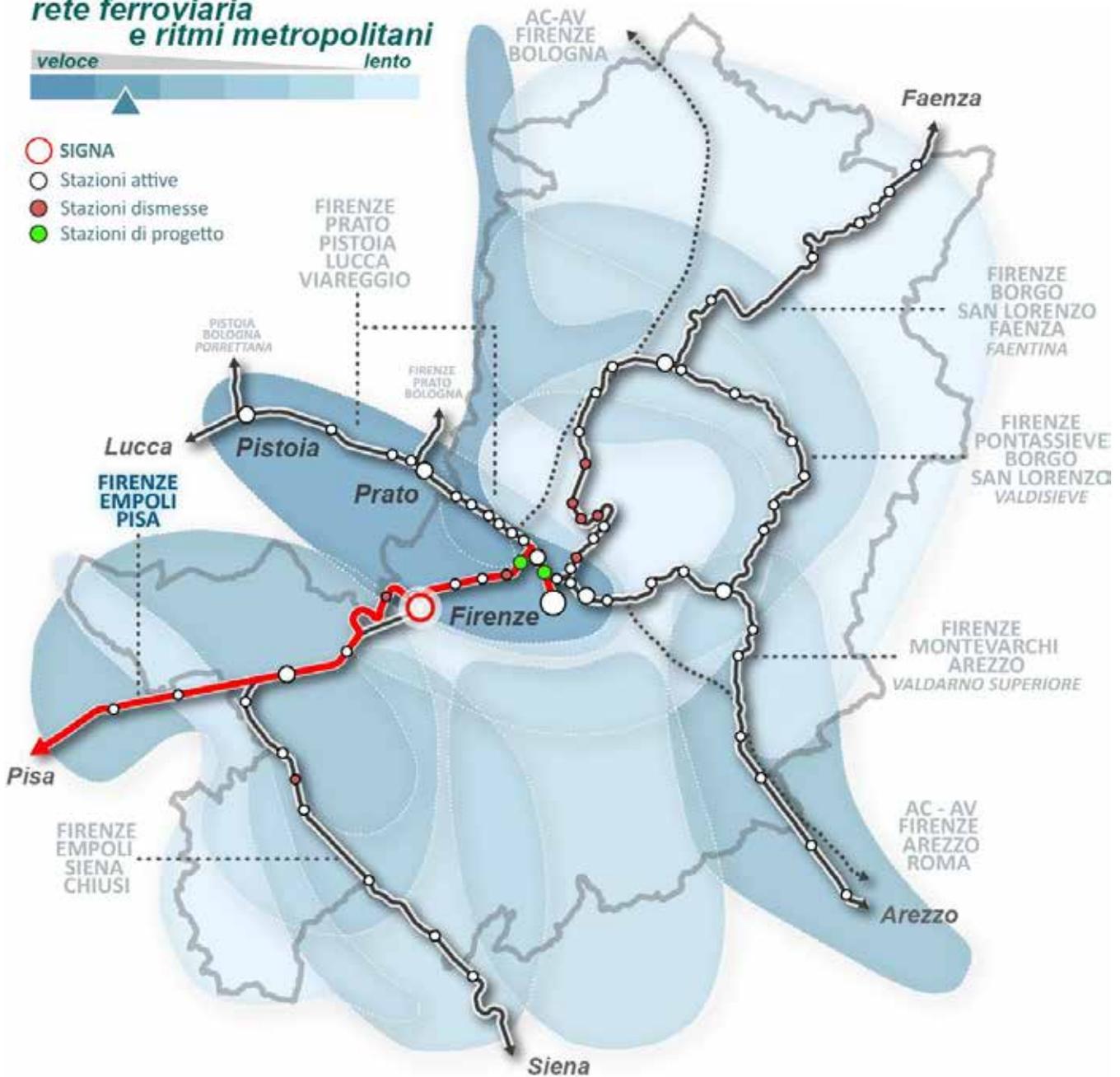
ALTRO

È presente un ufficio di informazioni turistiche in uno dei locali nel sottopasso di accesso ai binari. Sono presenti altri locali inutilizzati tra cui la biglietteria. Sono presenti un bar, un albergo ed altri esercizi di vicinato sulla piazza antistante alla stazione.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- SIGNA
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

1 DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO PISA - (EMPOLI) - FIRENZE

TRATTE SERVITE

1 Signa - (Rifredi) - Firenze SMN 2 Signa - Empoli

ANDATA / RITORNO

02/2020

SIGNA



FIRENZE SMN

costo €

5,20

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



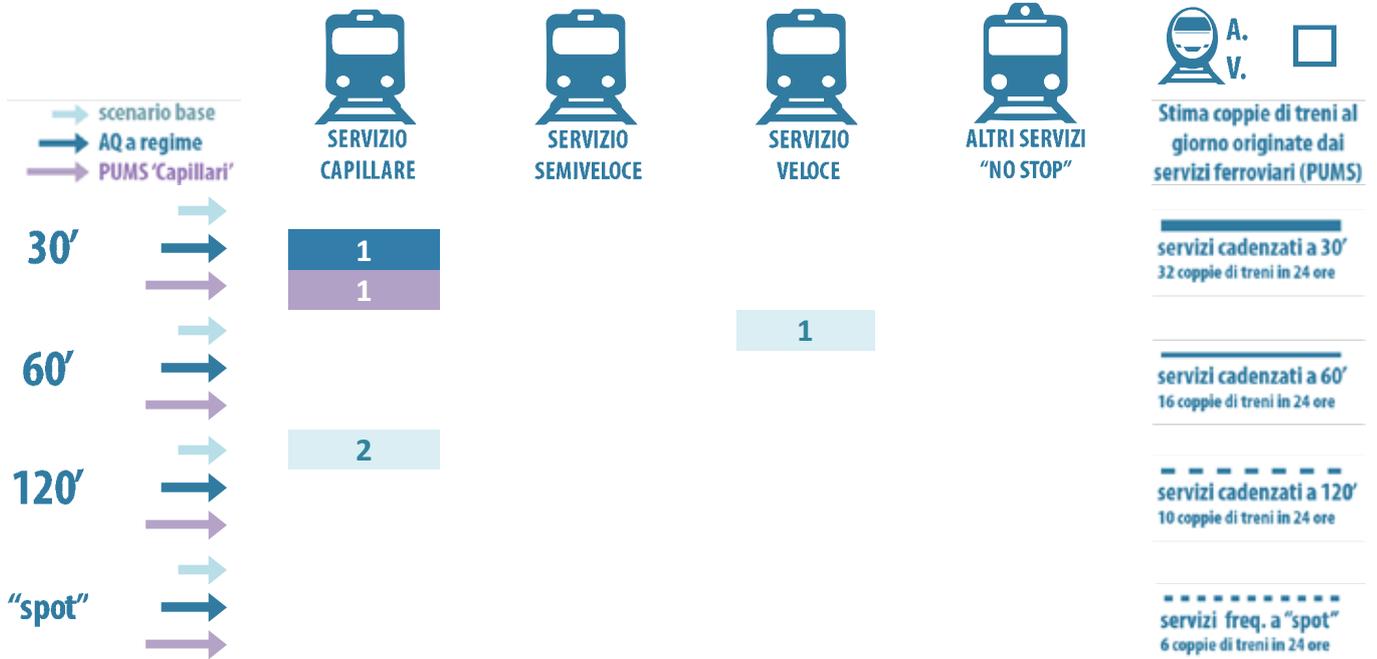
giorni feriali
media su 5 giorni

1.506

sabato
domenica

976
561

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari

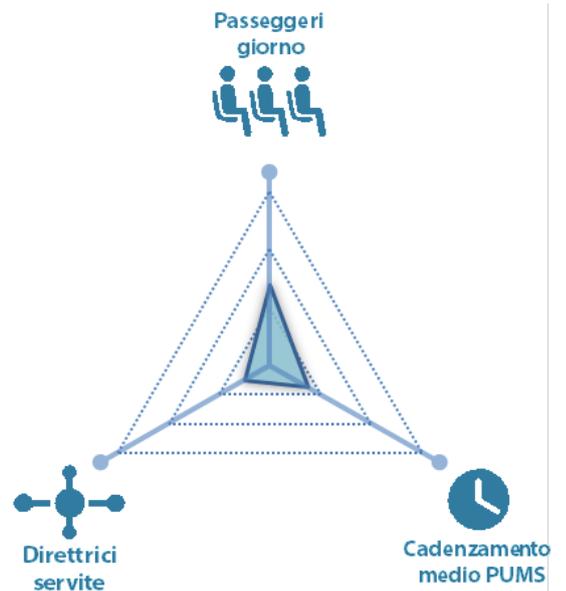


Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



Note ed osservazioni

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" mantiene lo stesso livello di servizi ferroviari, che prevede un potenziamento del servizio capillare nella tratta Empoli - Firenze SMN tale da garantire un cadenzamento medio (da e per Firenze) di circa 40 minuti.



2 | INTERMODALITA'

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a FREQUENZA



numero di linee

4



FERMATA

distante < 1 minuto a piedi

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



numero di linee

1



Autostazione

FERMATA

distante circa 2 minuti a piedi



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



2

stalli



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 10 %

13,3 % pass.saliti

n° di stalli

200



soglia al 10 %

2 % pass.saliti

n° di stalli

30



soglia al 10 %

1,3 % pass.saliti

n° posti

20

altro tipo di area di sosta



10



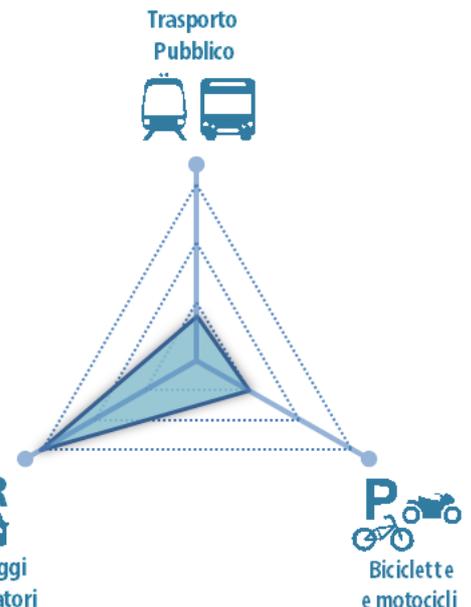
-

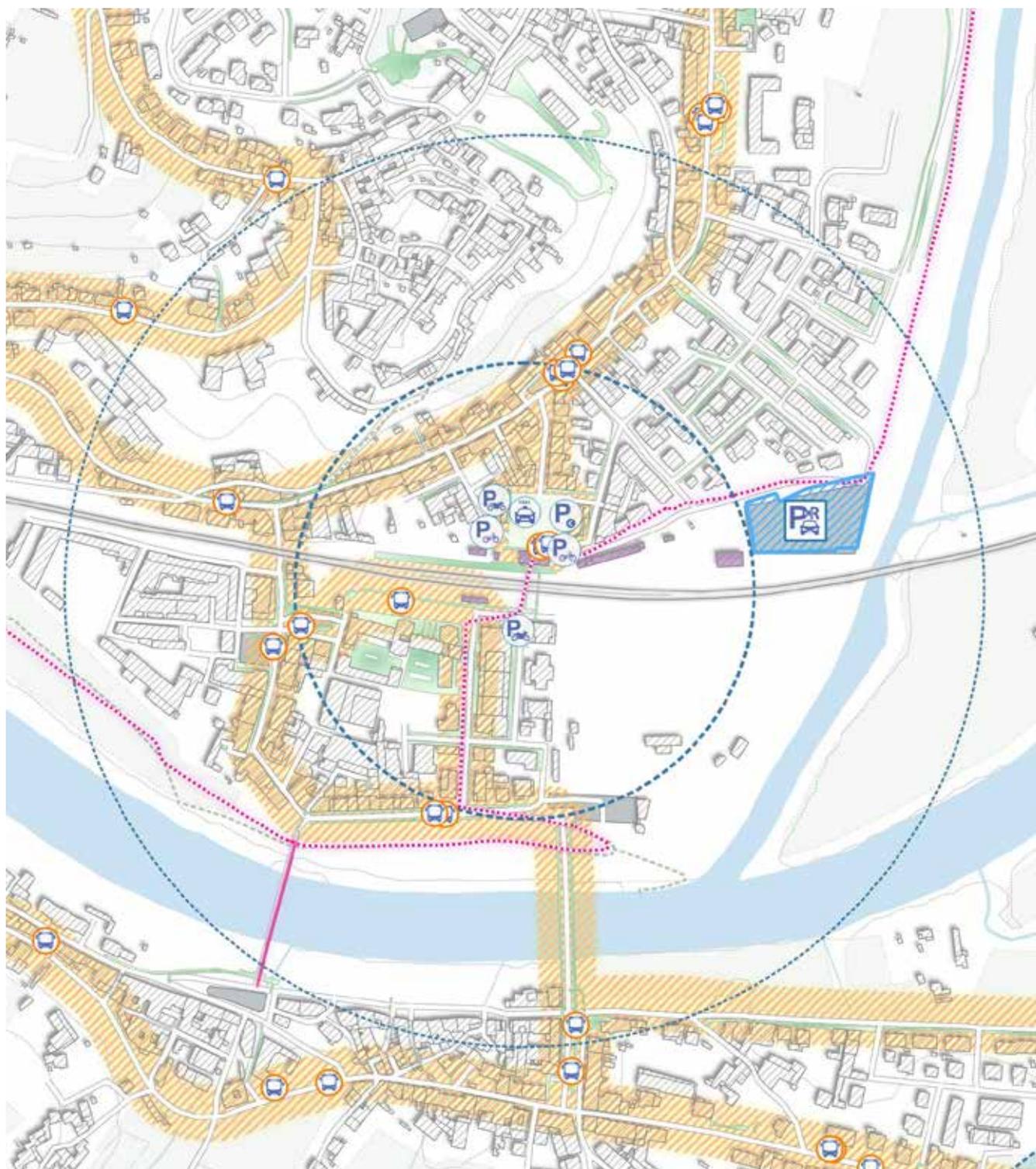


20



-





Buffer 200
e 400 mt

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO

- Linee TPL urbano/extraurbano
- Linee tramvia esistenti
- Linee tramvia di progetto
- Linee tramvia in proposta

TRASPORTO COLLETTIVO

- Fermate Tramvia esistenti
- Fermate Tramvia di progetto
- Fermate TPL
- Servizio Taxi

TRASPORTO PRIVATO

- Park and Ride parcheggio scambiatore
- Posti moto e scooter stalli dedicati
- Rastrelliere biciclette aree dedicate e attrezzate
- Rete ciclabile esistente / di progetto

- Parcheggio standard urbano
- Parcheggio coperto a pagamento
- Parcheggio a pagamento
- Parcheggio orario

NOTE: A circa 1.200 mt, pari a circa 15 minuti a piedi, si trova la fermata di Lastra a Signa. È presente un Park and Ride della capacità di circa 200 posti auto senza accesso diretto ai binari. Rispetto ai 1.506 passeggeri saliti, la disponibilità di posti risulta adeguata. In prossimità sono presenti le fermate degli autobus ed i posteggi per ciclomotori e biciclette

3 | ACCESSIBILITA'

ACCESSIBILITA' AI BINARI - PERSONE CON RIDOTTA MOBILITA'

- SERVIZIO ASSISTENZA PRM
- PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI
- PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI
- PERCORSO SENZA BARRIERE (IN PIANO, RAMPA O ASCENSORE)
- MARCIAPIEDE RIALZATO PER ENTRARE E USCIRE DAI TRENI
- SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO VISIVI

ISOCRONE



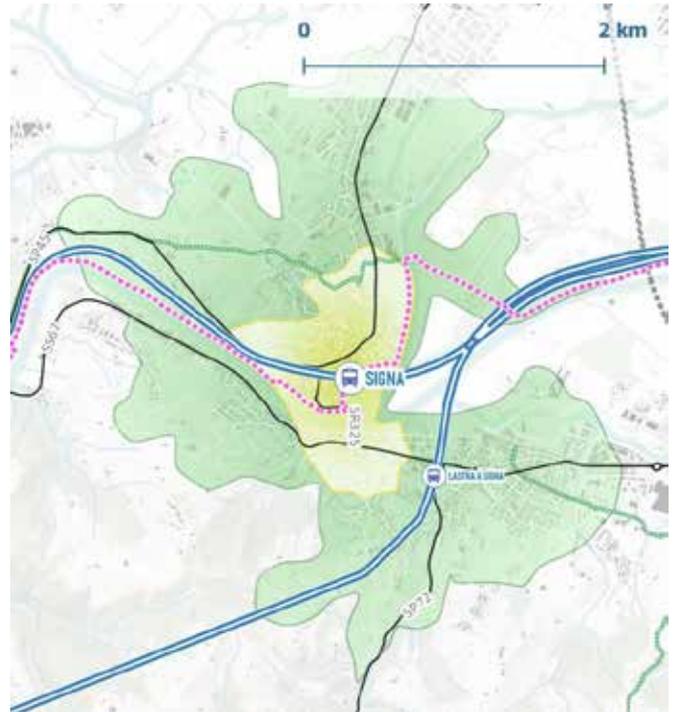
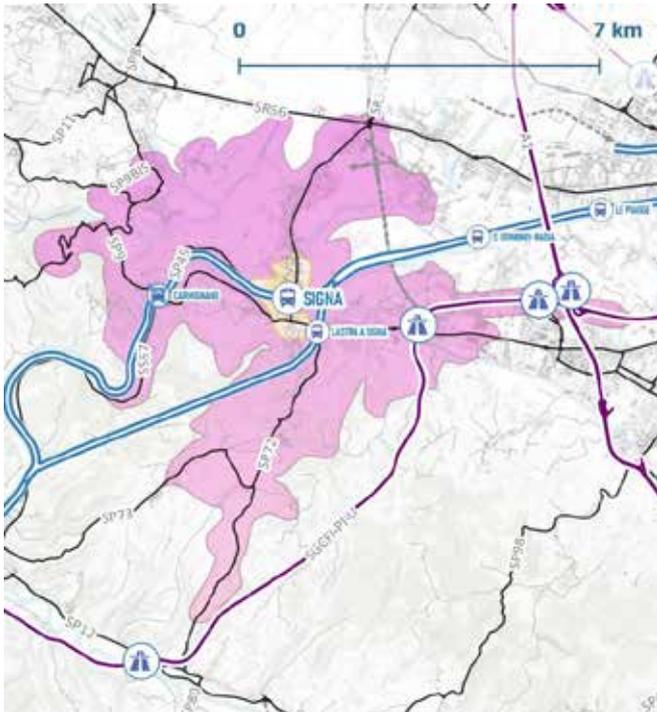
12 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



SGC
Fi - Pi - Li

Uscita SGC di Lastra a Signa distante circa 6 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

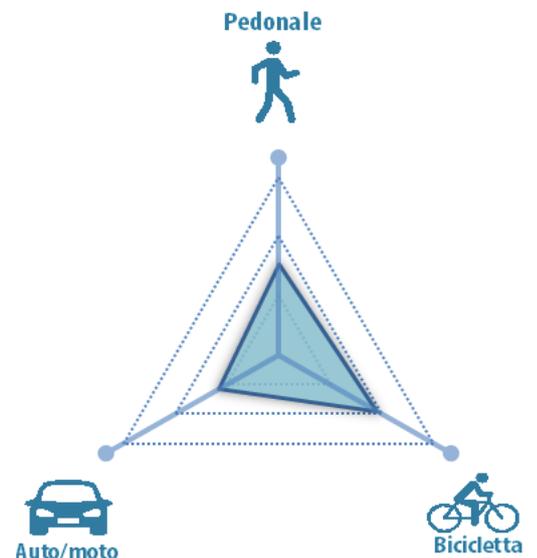


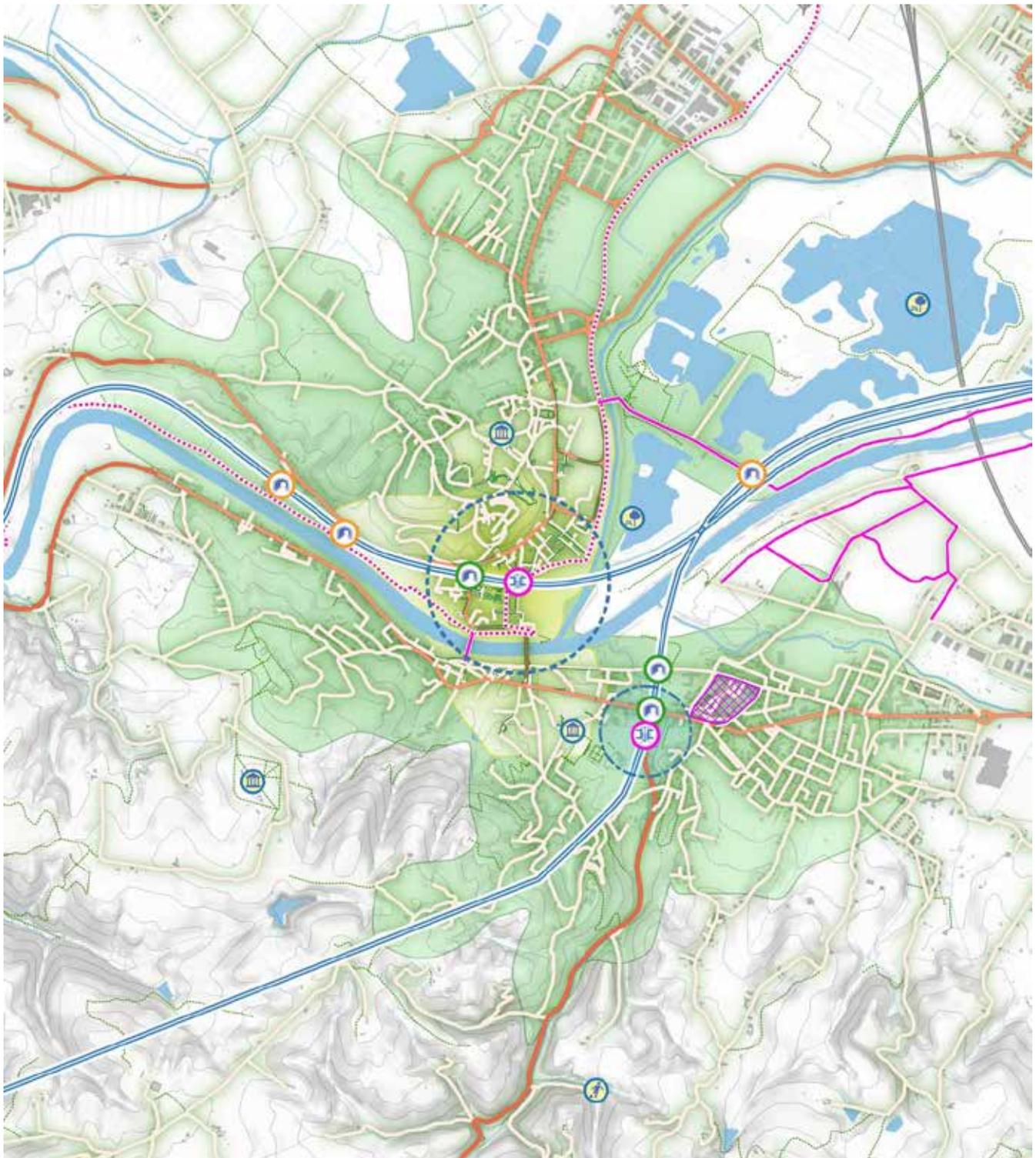
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

| | | | | |
|--------------------|---------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| 12 min a piedi | SUPERFICI PEDONALI 15,8% | PENDENZA MEDIA 5,2% | STRADE V.med. <= 30 83,8% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt - - |
| 12 min in bici | RETE CICLABILE 14,6% | PENDENZA MEDIA 4,9% | STRADE V.med. <= 30 87,0% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt - - |
| 12 min in auto | NODI AUTOSTRADALI 0 | STRADE PRINCIPALI 5 | S. PRINCIPALI V.med. >= 60 64,8% | TRAFFICO LIMITATO NO |

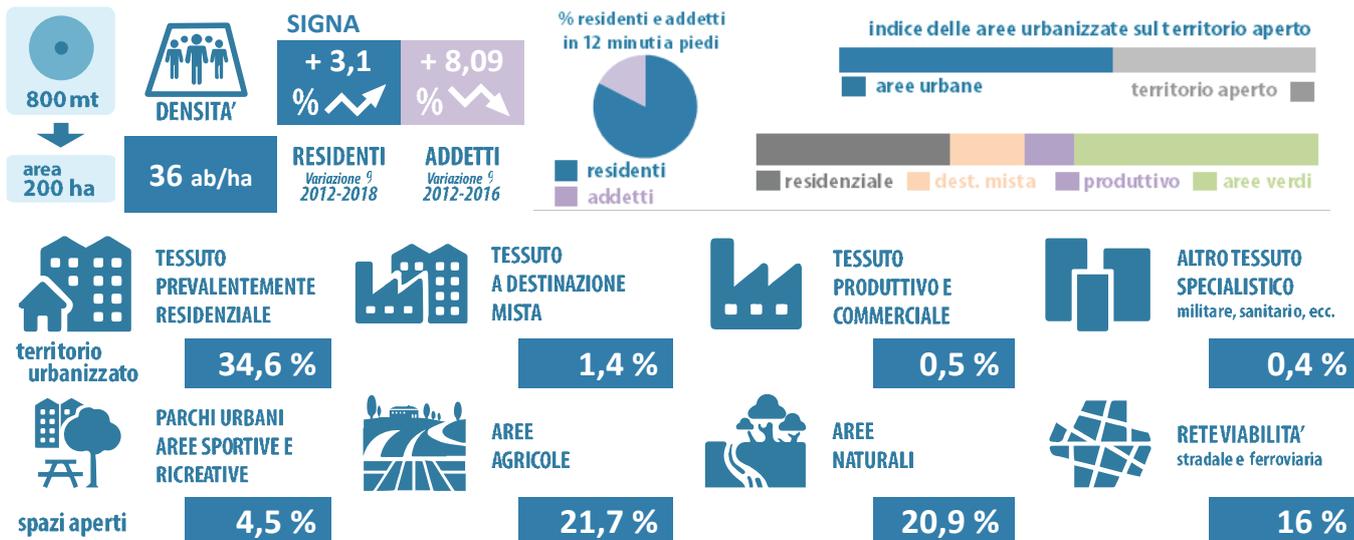




NOTE: Il sottopasso di stazione è pedociclabile ed oltre all'accesso ai binari serve come collegamento tra le due parti della città divise dalla ferrovia. L'accesso carrabile, soprattutto arrivando da est, è reso difficoltoso dalla presenza dell'incrocio semaforizzato nei pressi del Ponte a Signa (ponte nuovo sull'Arno) il quale genera un significativo traffico nelle ore di punta. Media accessibilità ciclabile (Ciclovía Arno) penalizzata dai valori di pendenza medio-alti.

4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Signa e Lastra a Signa

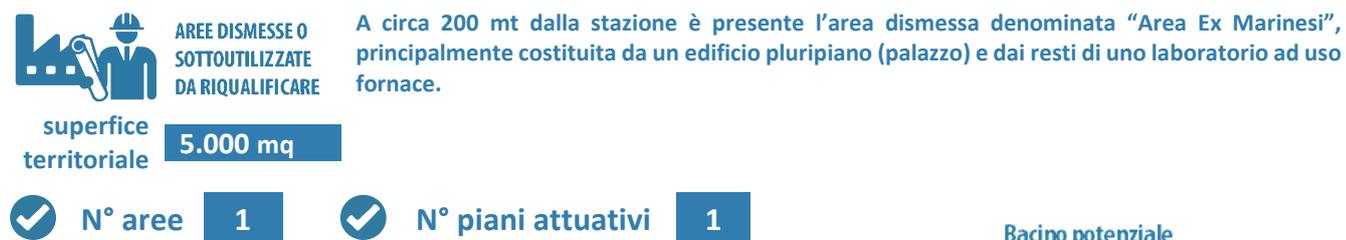


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

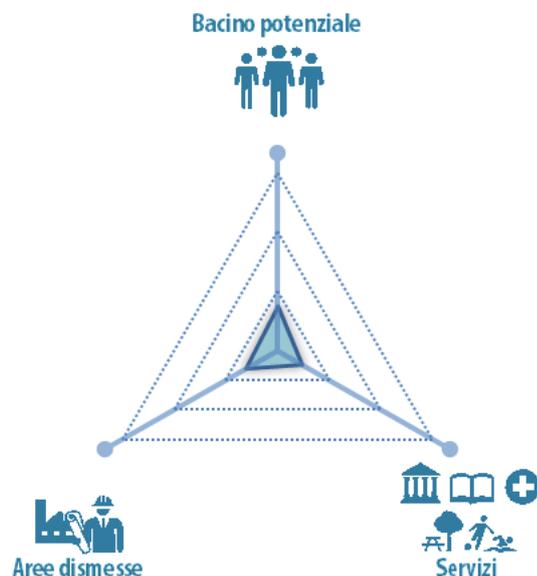
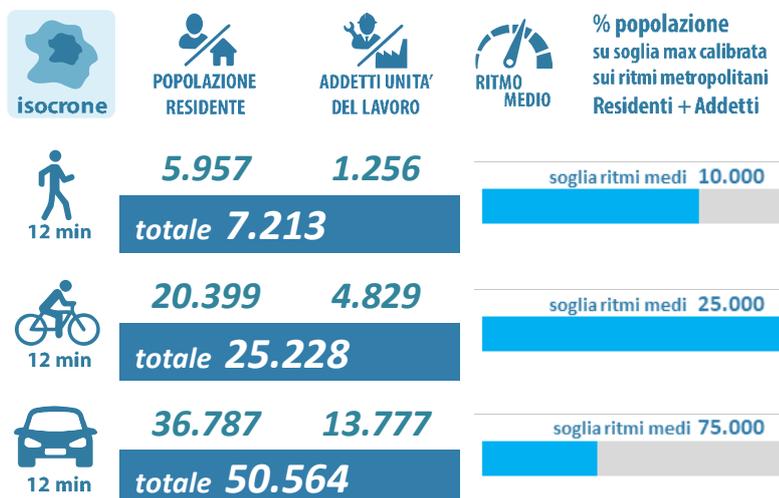


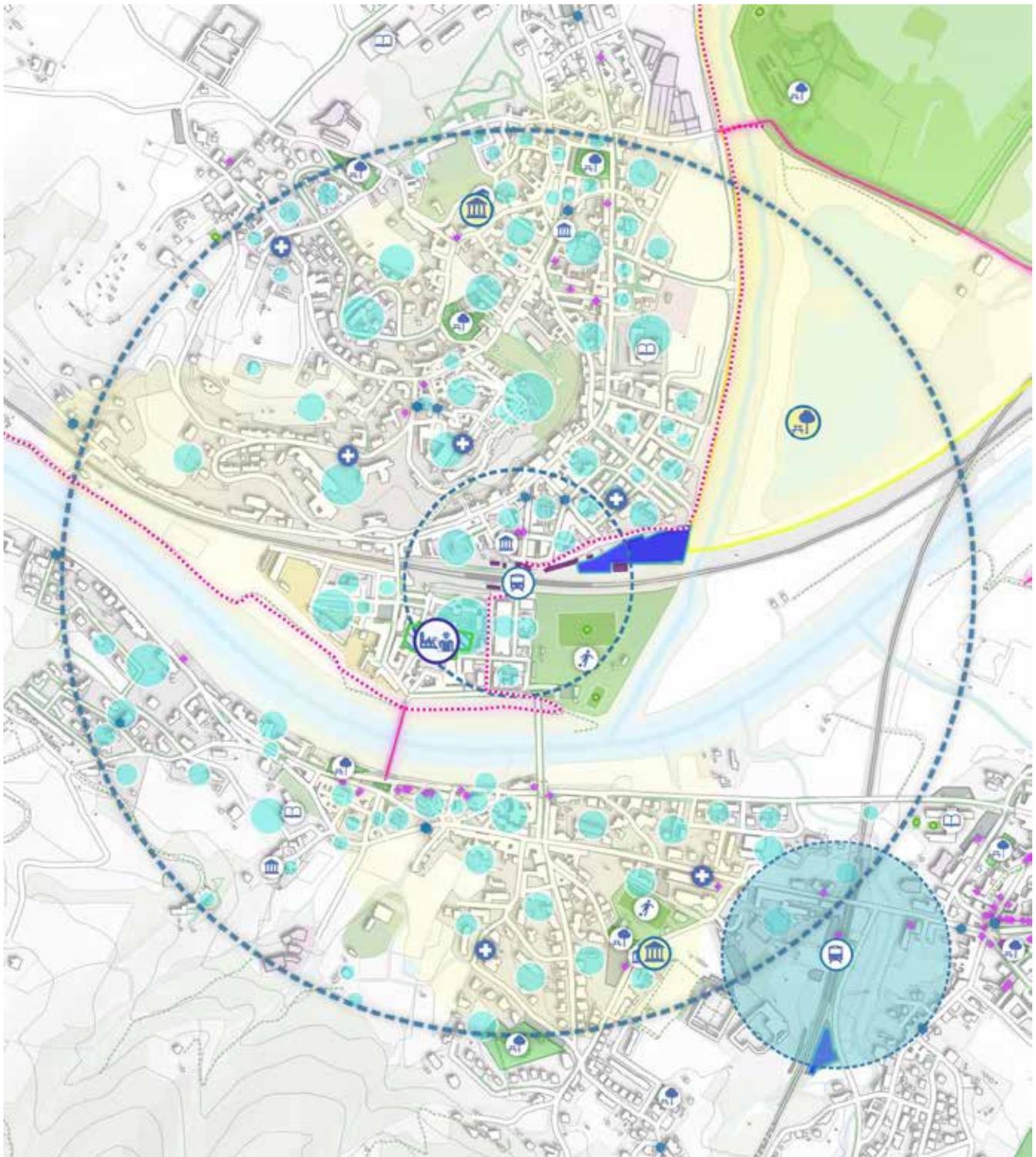
Nel raggio di 800 mt è possibile accedere al Parco dei Renai, attrazione ricreativa di interesse sovralocale. Presente anche un istituto superiore ed alcune scuole primarie e secondarie. Sono presenti diversi servizi sanitari di interesse locale.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





NOTE: La stazione di Signa è inserita in un tessuto consolidato prevalentemente residenziale con delle aree residue a destinazione mista. A circa 15 minuti a piedi è possibile raggiungere il Parco dei Renai, dove una rete di vie ciclopedonali e di strade bianche collega il quartiere delle Piagge di Firenze.

1

Fronte binari della stazione di Lastra a Signa con pensiline coperte.

La stazione è dotata di 2 binari a servizio dei treni viaggiatori, entrambe con percorso senza barriere (con ascensore) collegato al sottopasso di attraversamento della ferrovia.



2

Vista dai binari del fabbricato viaggiatori. L'accesso al primo binario non è consentito dal lato del fabbricato, che non è usufruibile da parte dei viaggiatori. I servizi di stazione sono ubicati nel piano sottostante, a cui si accede dal sottopasso di attraversamento.



3

Ingresso al sottopasso di attraversamento dal lato principale della stazione per l'accesso ai binari.

Il fronte del fabbricato viaggiatori affaccia sulla piazza di Stazione, intorno alla quale sono presenti alcuni esercizi commerciali di interesse per i viaggiatori.





4

Rampa e scala di accesso al sottopasso di attraversamento con accesso ai binari dal lato opposto della stazione.



5

Il sottopasso è utilizzato, oltre che per l'accesso ai binari, anche come collegamento ciclopeditone tra le due parti della città divise dalla ferrovia.



6

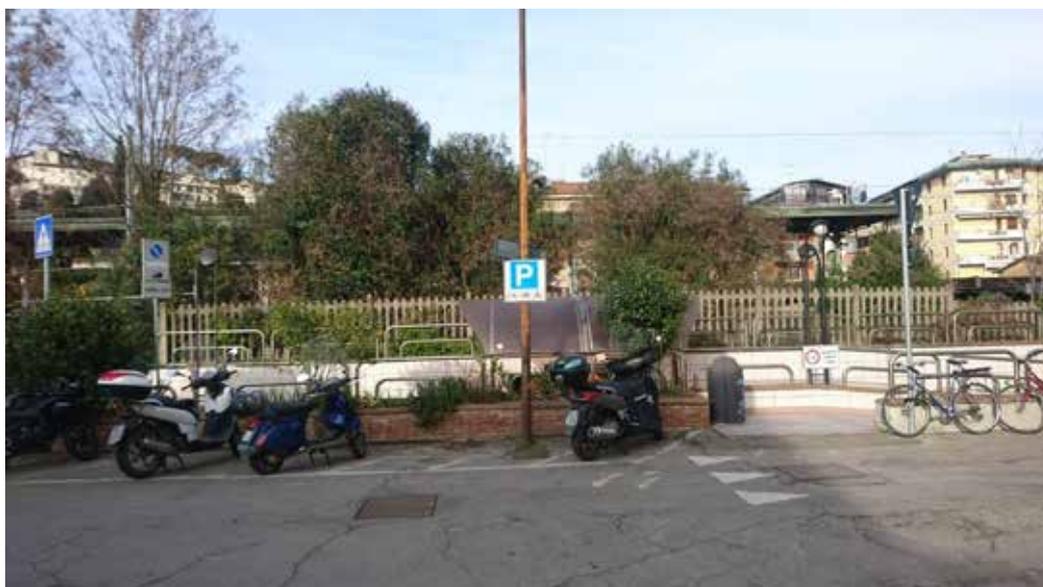
Alcuni dei servizi di stazione presenti all'ingresso del sottopasso, tra cui un ufficio informazioni turistiche.

 7

Ex area ferroviaria attualmente destinata al Park and Ride con offerta di circa 200 posti auto. Dal parcheggio non è possibile accedere direttamente ai binari ma si deve raggiungere il sottopasso posto a quota inferiore e distante circa 2/3 minuti a piedi.


 8

Area destinata in parte alla sosta di moto/scooter sull'accesso al lato opposto della stazione. Su questo lato non è presente nessuna area dedicata alla sosta delle biciclette.


 9

Una delle due rastrelliere presenti sul lato principale, delimitato dalla piazza della Stazione.





📷10

Area destinata alla sosta di moto/scooter ed al Park and Ride. Parte del parcheggio è stato recentemente sistemato (segnaletica orizzontale degli stalli) ma le superfici pedonali per l'accesso.



📷11

Scale per l'accesso all'ingresso del sottopasso dal parcheggio scambiatore, posto a quota superiore. Sulla sinistra è possibile raggiungere il fabbricato viaggiatori ma l'accesso è riservato (sono presenti alcuni stalli dedicati alla sosta invalidi).



📷12

Magazzino ferroviario dismesso adiacente al parcheggio scambiatore. L'edificio verte in forte stato di degrado.

MONTELUPO- CAPRAIA

RUOLO di ACCESSO DELLA FERMATA

ALLA RETE LOCALE



ESTERNO ALL'AREA METROPOLITANA



AI POLI DI ATTRAZIONE



AI DISTRETTI PRODUTTIVI



AI SISTEMI AMBIENTALI



TIPO DI FERMATA

Classificazione PUMS

Non classificato -

Classificazione RFI
Silver

AMBITO (PUMS)

CINTURA
FIORENTINA

RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++

ANDANTINO +



Contesto Territoriale

CENTRO
URBANO

Medio ++

Altri parametri



STAZIONE
PASSANTE



PREZENZIATA



ACCESSO A QUOTA
INFERIORE DEL PIANO
DEL FERRO (RILEVATO)



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPERTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



BAR e
RISTORAZIONE



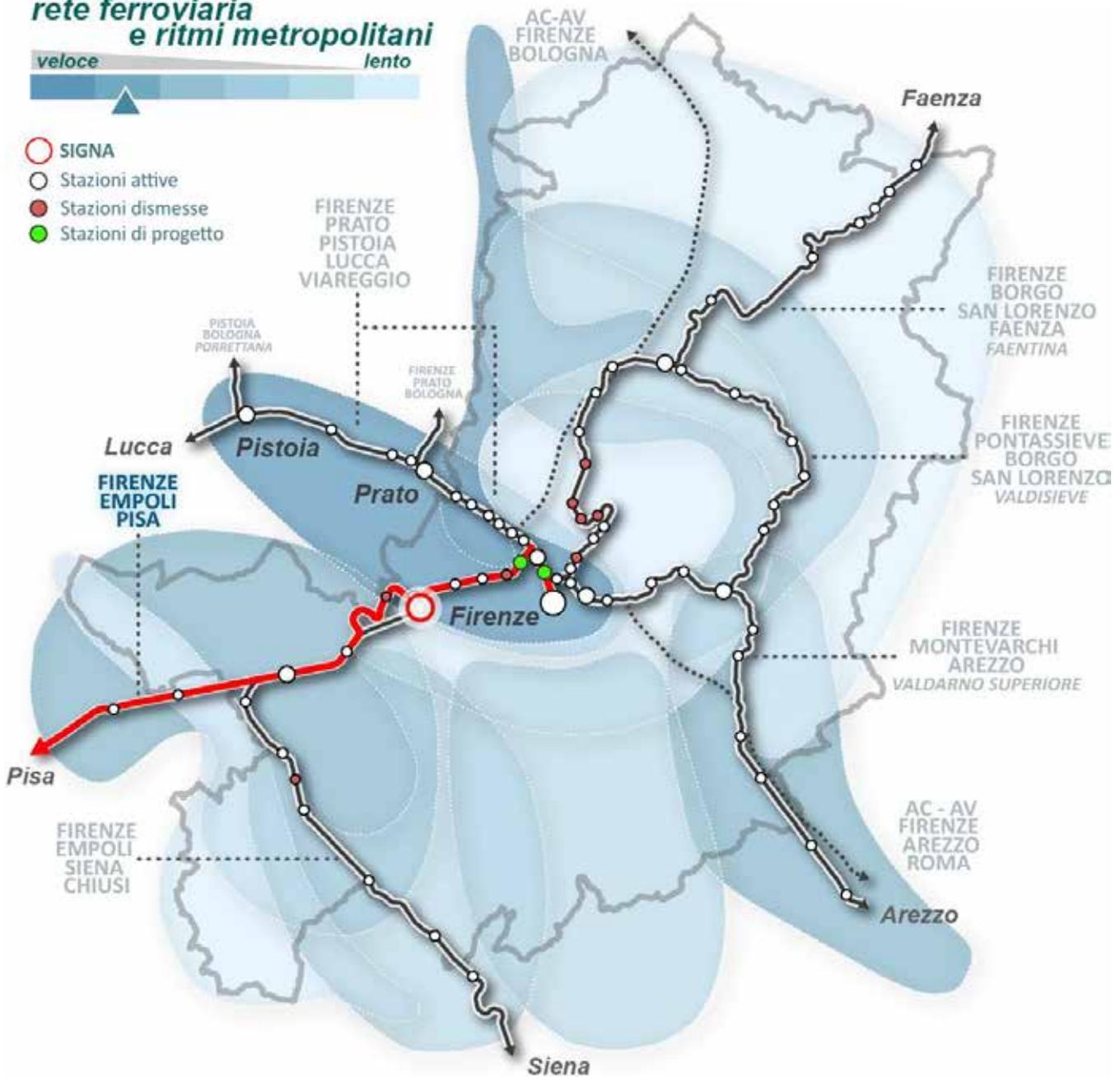
ALTRO

È presente un ufficio di informazioni turistiche in uno dei locali nel sottopasso di accesso ai binari. Sono presenti altri locali inutilizzati tra cui la biglietteria. Sono presenti un bar, un albergo ed altri esercizi di vicinato sulla piazza antistante alla stazione.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- SIGNA
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

1 **DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO** PISA - (EMPOLI) - FIRENZE

TRATTE SERVITE

1 Signa - (Rifredi) - Firenze SMN 2 Signa - Empoli

ANDATA / RITORNO

02/2020

SIGNA



FIRENZE SMN

costo €

5,20

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



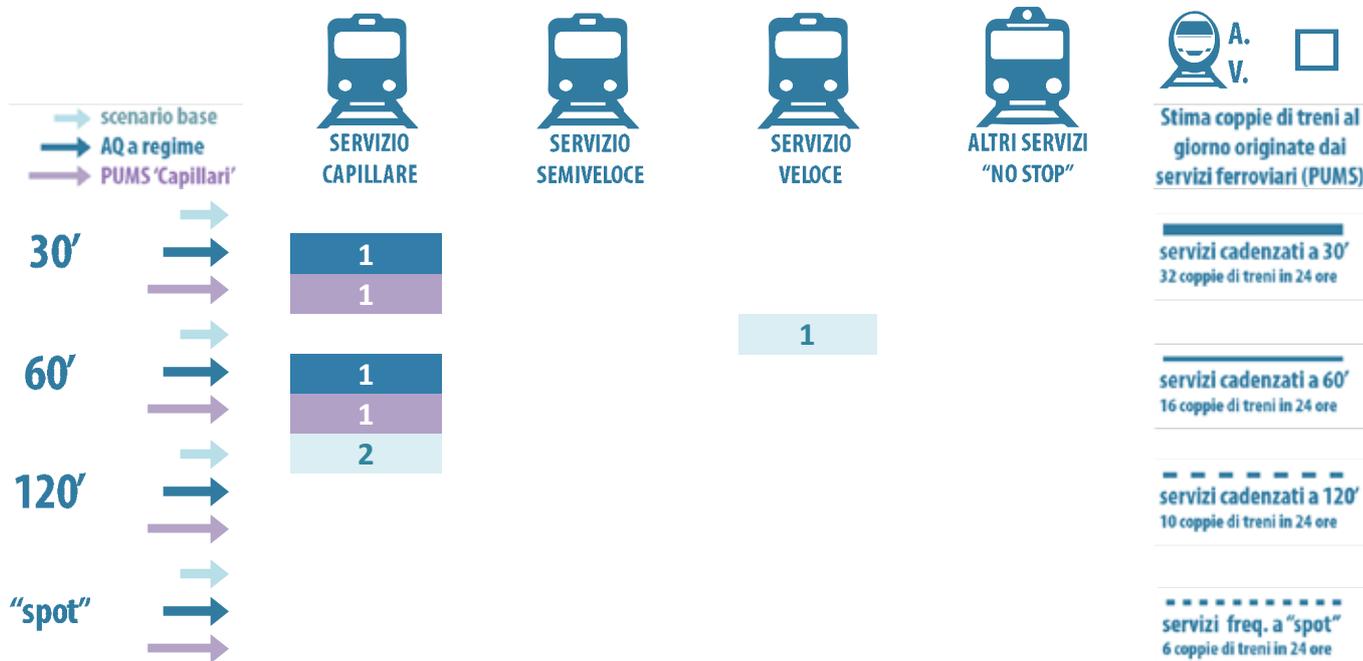
giorni feriali
media su 5 giorni

1.356

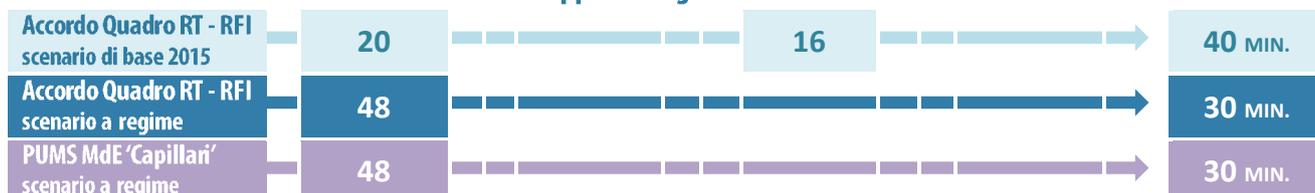
sabato
domenica

818
325

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



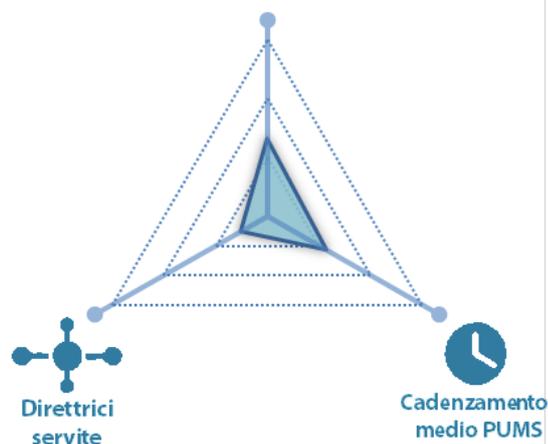
Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



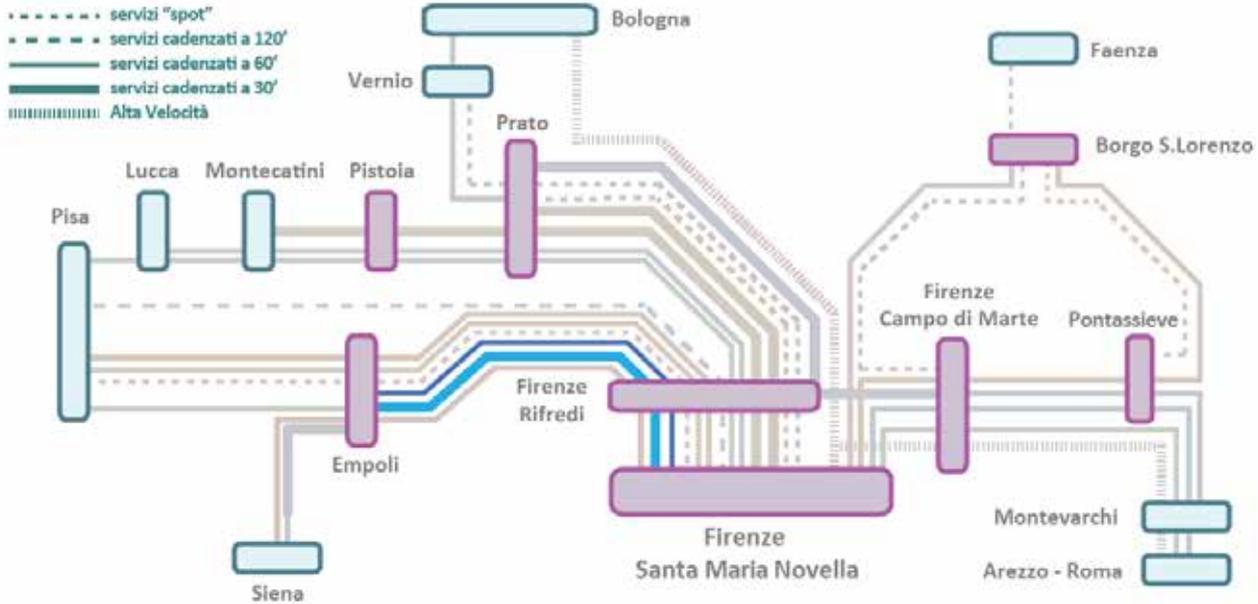
Note ed osservazioni

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" mantiene lo stesso livello di servizi ferroviari, che prevede un potenziamento del servizio capillare nella tratta Empoli - Firenze SMN tale da garantire un cadenzamento medio (da e per Firenze) di circa 30 minuti.

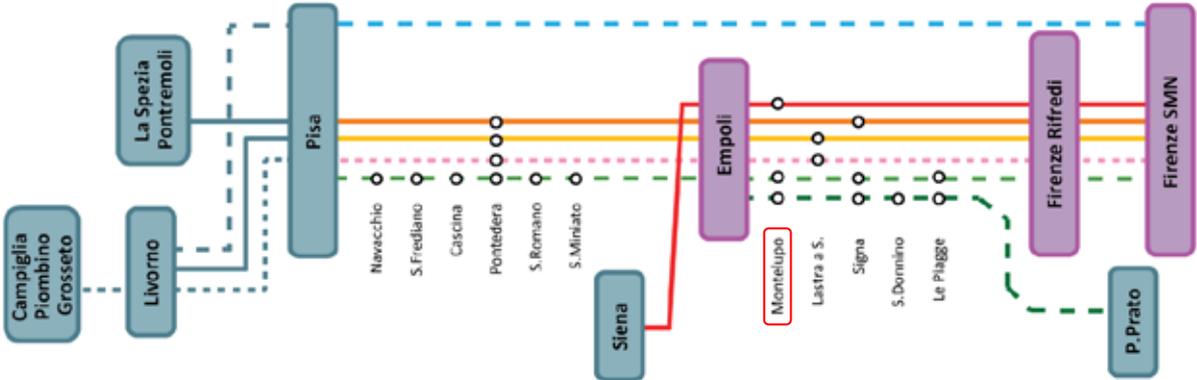
Passengeri
giorno



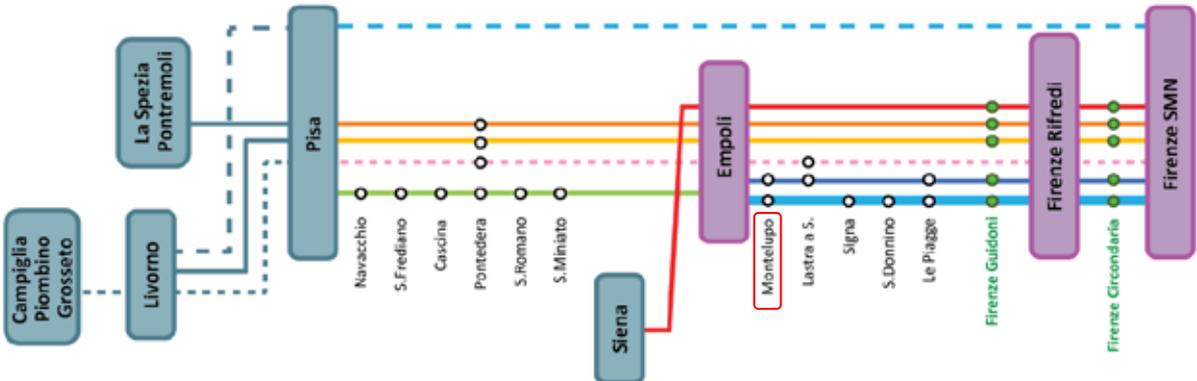
Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)



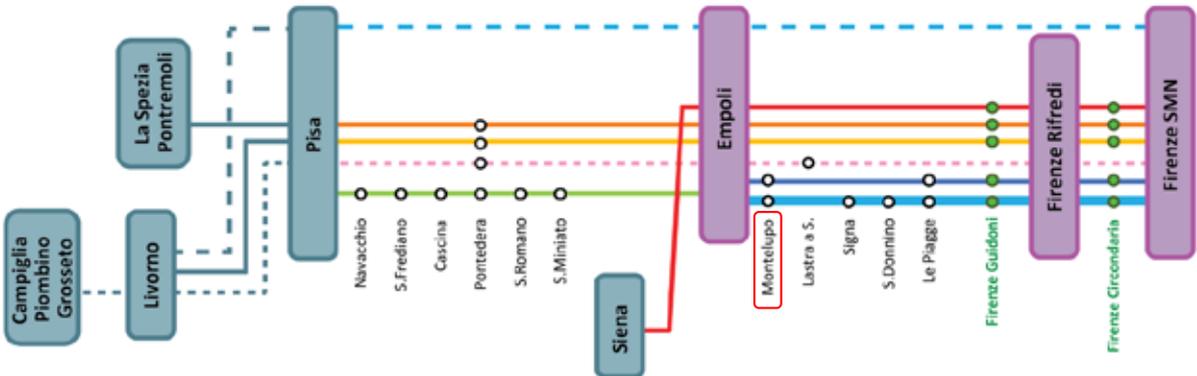
DIRETTRICE FIRENZE (EMPOLI) PISA Scenario di base 2015



Scenario Accordo Quadro 2016 RT-RFI (a regime)



Scenario PUMS Mde "Capillari" 2019 (a regime - subordinato agli interventi infrastrutturali considerati nel PUMS)



2 | INTERMODALITA'

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a FREQUENZA



1



FERMATA

distante < 1 minuto a piedi

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



2



Autostazione

FERMATA

distante < 1 minuto a piedi



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



1

stalli



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 20 %

20 % pass.saliti

n° di stalli

270



soglia al 10 %

3,4 % pass.saliti

n° di stalli

45



soglia al 10 %

5,2 % pass.saliti

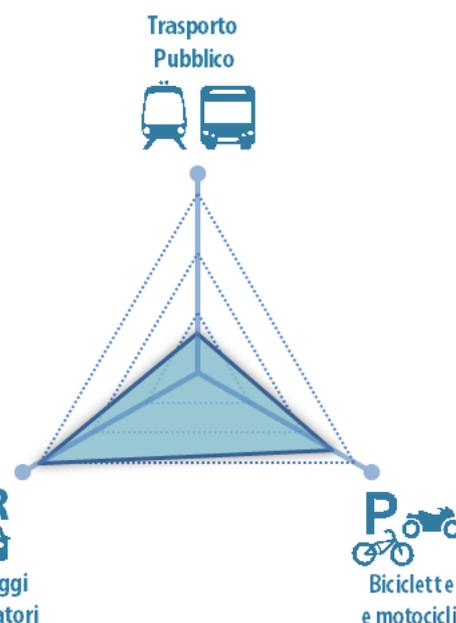
n° posti

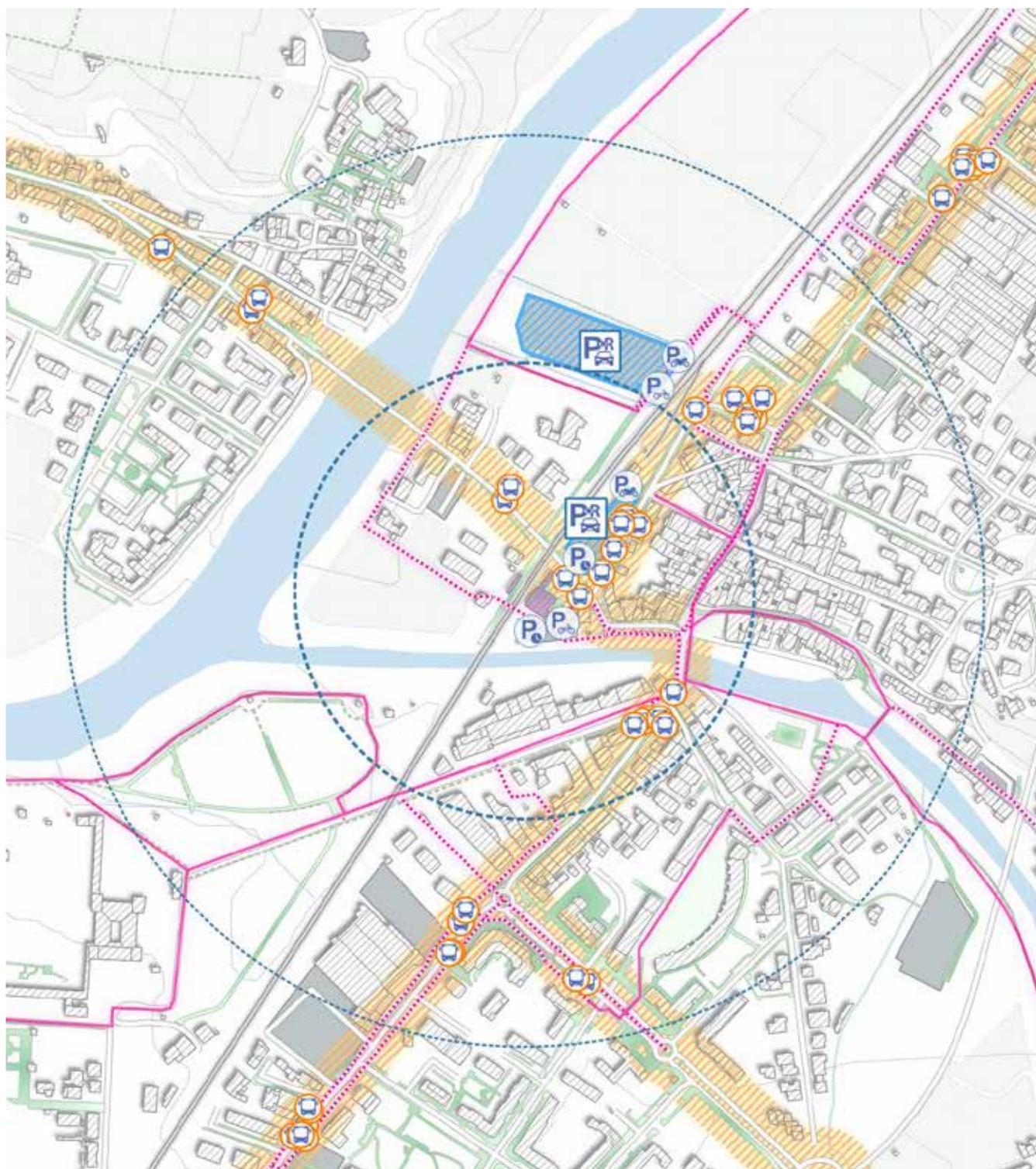
70

altro tipo di area di sosta



40





Buffer 200
e 400 mt

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO

- Linee TPL urbano/extraurbano
- Linee tramvia esistenti
- Linee tramvia di progetto
- Linee tramvia in proposta

TRASPORTO COLLETTIVO

- Fermate Tramvia esistenti
- Fermate Tramvia di progetto
- Fermate TPL
- Servizio Taxi

TRASPORTO PRIVATO

- Park and Ride parcheggio scambiatore
- Posti moto e scooter stalli dedicati
- Rastrelliere biciclette aree dedicate e attrezzate
- Rete ciclabile esistente / di progetto

- Parcheggio standard urbano
- Parcheggio coperto a pagamento
- Parcheggio a pagamento
- Parcheggio orario

NOTE: Il primo Park and Ride, di prossimità alla stazione, ha un'offerta di circa 40 posti auto più circa 30 stalli con sosta oraria (2h), mentre il secondo parcheggio scambiatore ha un'offerta di circa 230 posti auto ed accesso ai binari ciclopedonale. I parcheggi scambiatori offrono circa 270 posti auto, che a fronte dei 1.356 passeggeri saliti risulta offrire una buona dotazione di posti ma si rileva la difficoltà di trovare posteggio nelle ore di punta (parcheggio pieno).

3 | ACCESSIBILITA'

ACCESSIBILITA' AI BINARI - PERSONE CON RIDOTTA MOBILITA'

- | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------------------------|-------------------------------------|--|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|--|------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | | SERVIZIO ASSISTENZA PRM | <input checked="" type="checkbox"/> | | PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI | <input type="checkbox"/> | | PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI |
| <input checked="" type="checkbox"/> | | PERCORSO SENZA BARRIERE (IN PIANO, RAMPA O ASCENSORE) | <input type="checkbox"/> | | MARCIAPIEDE RIALZATO PER ENTRARE E USCIRE DAI TRENI | <input checked="" type="checkbox"/> | | SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO VISIVI |

ISOCRONE



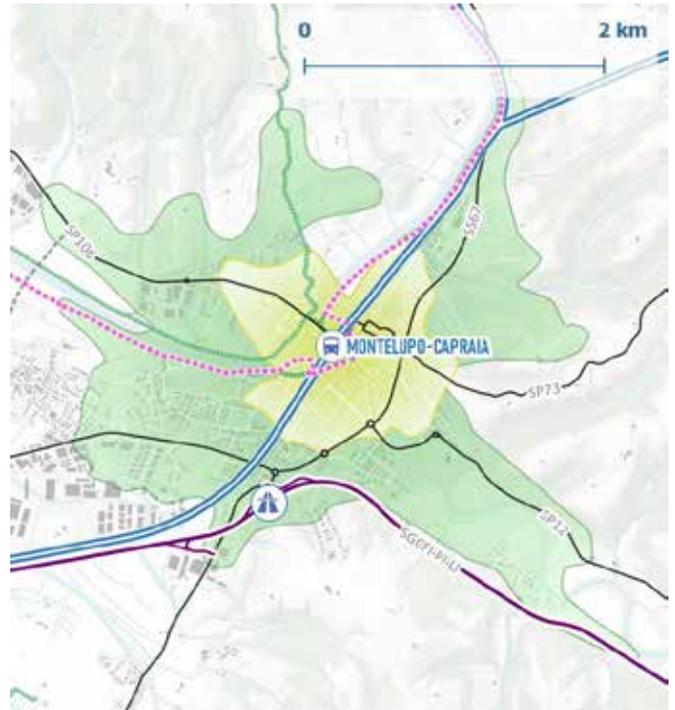
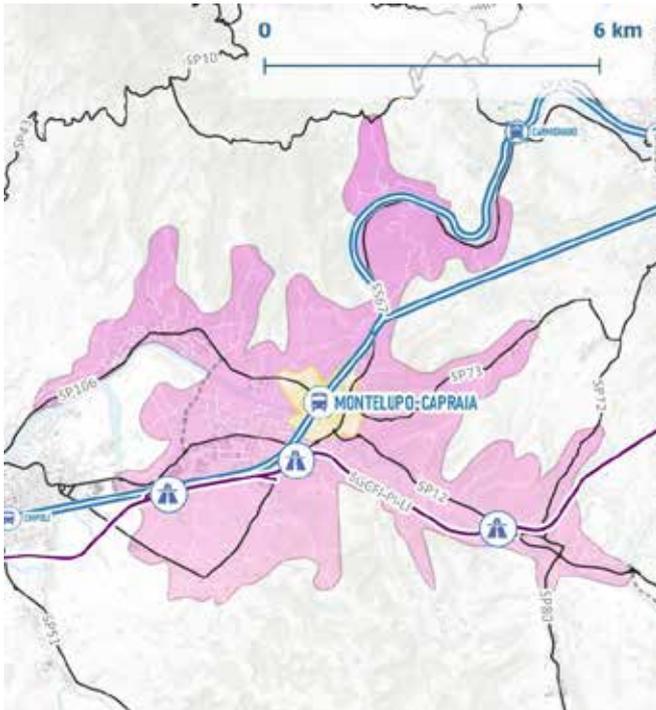
12 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



SGC
Fi - Pi - Li

Uscite SGC di Montelupo e Ginestra F.na distanti circa 6 e 9 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

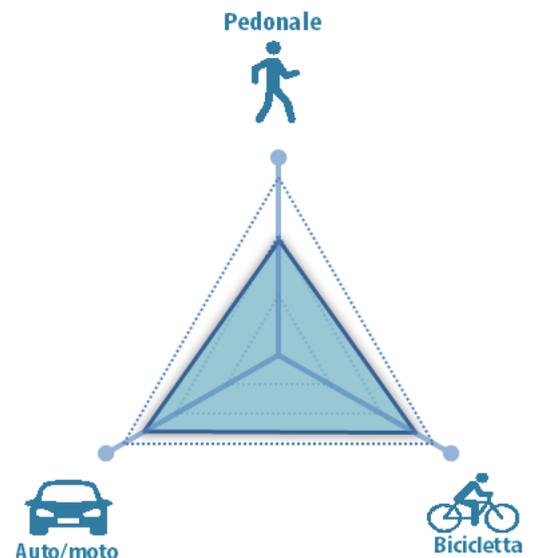


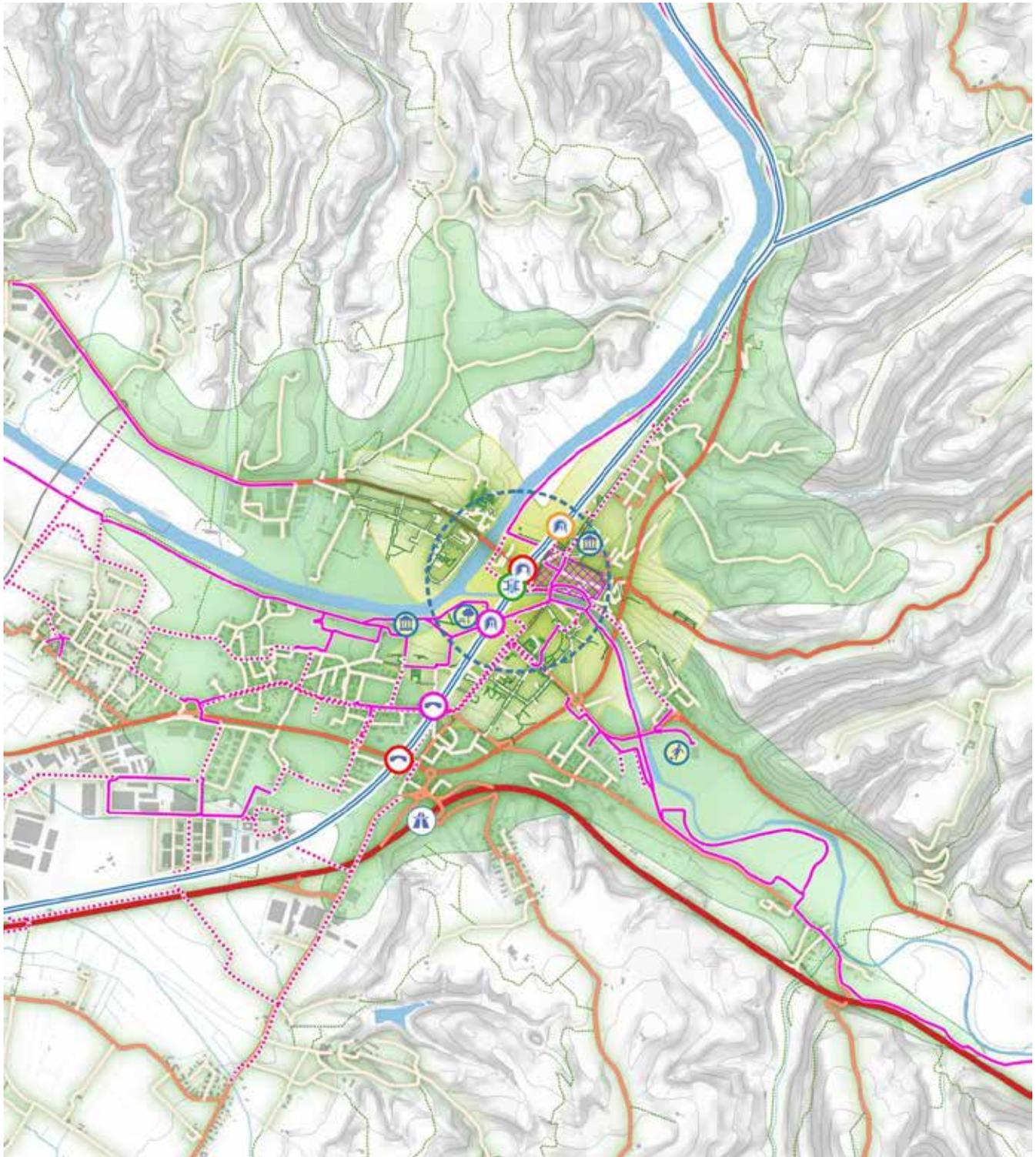
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

| | | | | |
|--------------------|----------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 12 min a piedi | SUPERFICI PEDONALI 31,8% | PENDENZA MEDIA 5,1% | STRADE V.med. <= 30 74,8% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 2 |
| 12 min in bici | RETE CICLABILE 58,3% | PENDENZA MEDIA 4,1% | STRADE V.med. <= 30 75,7% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 1 |
| 12 min in auto | NODI AUTOSTRADALI 3 | STRADE PRINCIPALI 8 | S. PRINCIPALI V.med. >= 60 76,2% | TRAFFICO LIMITATO SI |

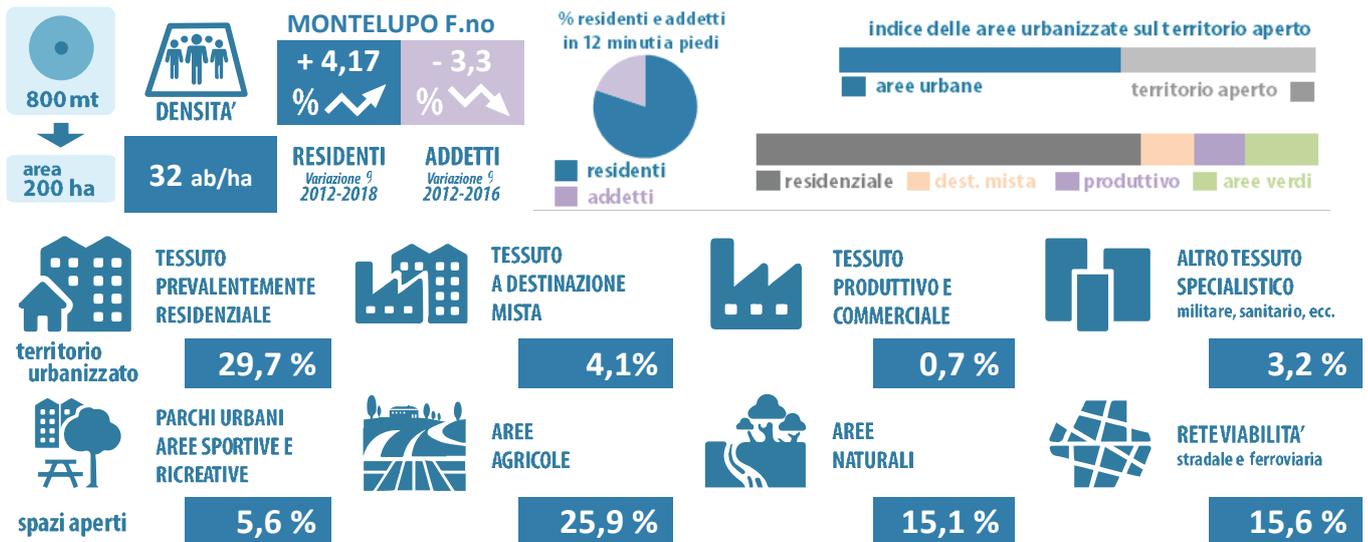




NOTE: Il sottopasso di attraversamento della ferrovia è a singola carreggiata (necessità di adeguamento) con divieto di accesso ai pedoni, che possono servirsi del sottopasso di stazione. In generale la media pendenza dell'area ed una vasta rete ciclabile esistente e di progetto (inclusa la Ciclovía dell'Arno) offrono un ottimo livello di accessibilità ciclabile; anche l'accessibilità carrabile è di buon livello nonostante il traffico generato dal sottopasso.

4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Montelupo F.no e Capraia e Limite

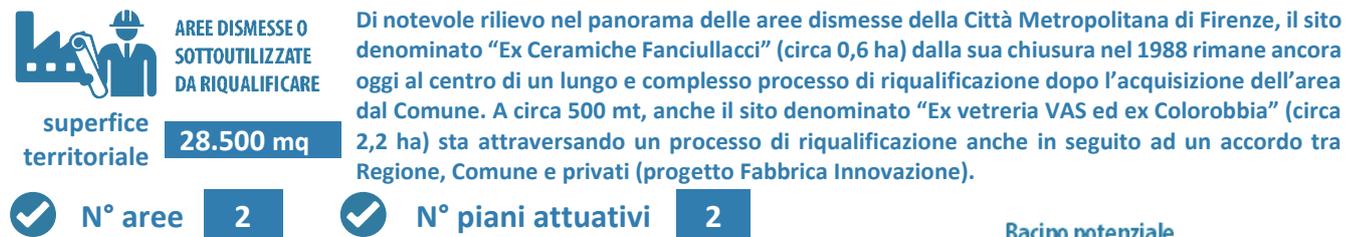


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

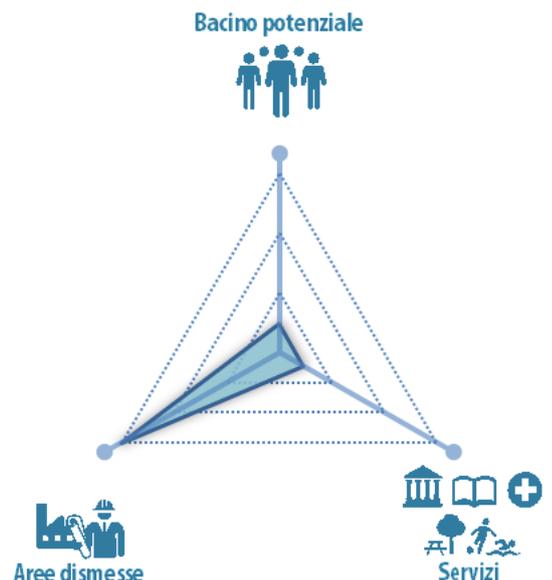
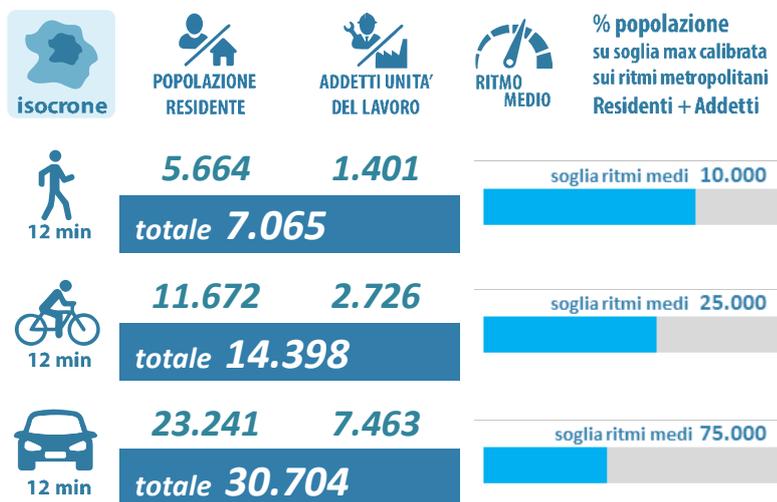


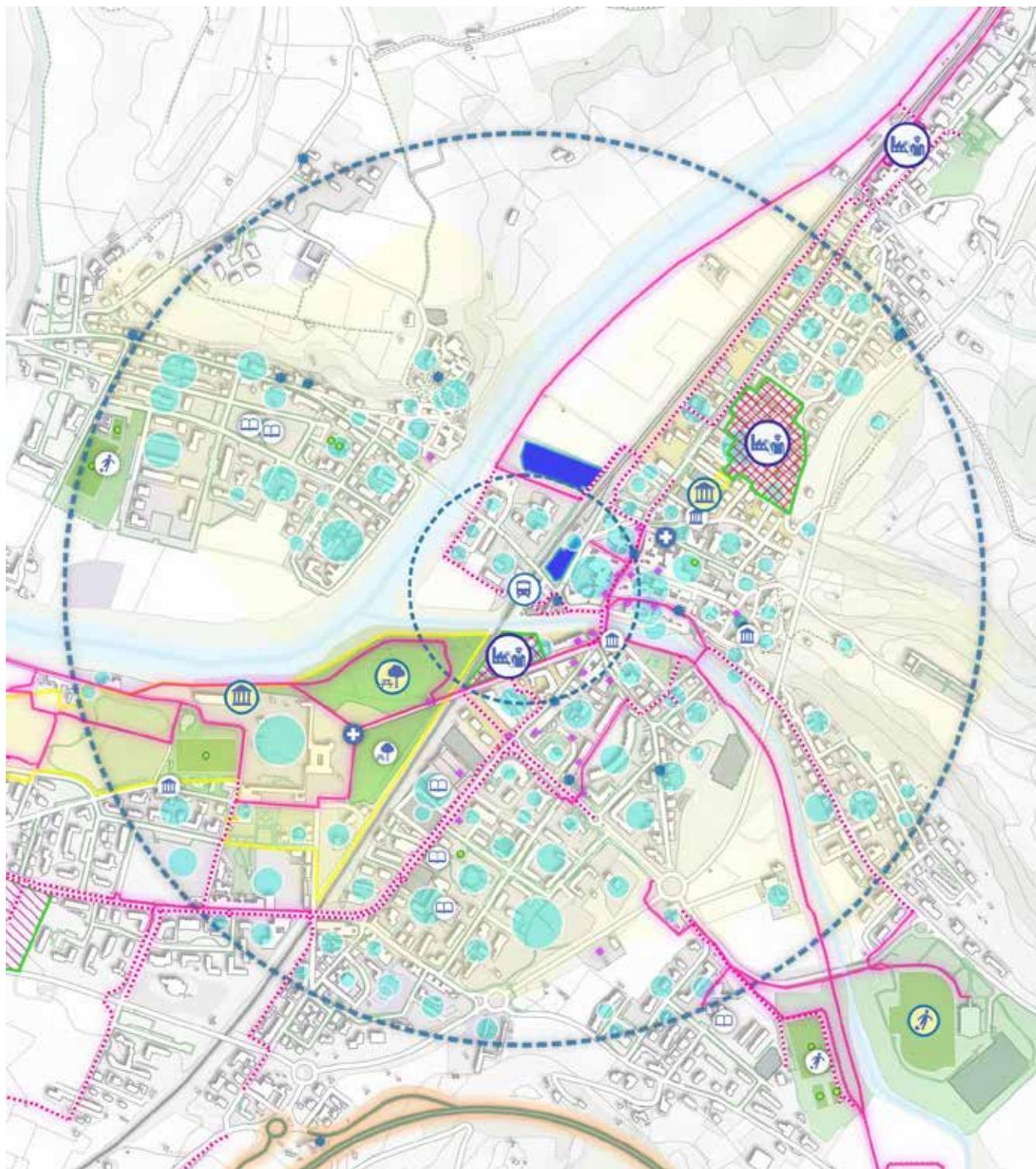
Nel raggio di 800mt, di rilevante interesse sovralocale è la Villa medicea dell'Ambrogiana (di proprietà demaniale) ed il relativo parco. Sede dell'ex Ospedale Psichiatrico Giudiziario, oggi non fruibile, e in attesa di processi che portino alla sua valorizzazione.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





NOTE: Il tessuto urbano presenta un elevato grado di trasformabilità urbana in quanto sono presenti aree dismesse da riqualificare e la Villa dell'Ambrogiana da riqualificare; buon bacino potenziale tra residenti ed addetti. Il Comune ha in previsione l'estensione della rete ciclabile attraverso un Piano per la mobilità ciclabile (Montelupo BibiPlan 2014) che garantisce il collegamento ciclabile con la maggior parte delle aree urbane.

1

Fronte binari della stazione di Montelupo Fiorentino.

La stazione è dotata di 2 binari a servizio dei treni viaggiatori, entrambe con percorso senza barriere (in piano e/o con rampa).

Sul lato opposto è presente una sala d'attesa.



2

Piazzale antistante alla stazione, dove è presente una corsia riservata per gli autobus. Il fabbricato viaggiatori sembra non essere più utilizzato.



3

Area dedicata alla sosta delle biciclette nell'area antistante al fabbricato viaggiatori. Sono presenti alcune rastrelliere per le bici molto utilizzate e la cartellonistica della rete escursionistica (Strada della Ceramica).





4

Area destinata alla sosta dei motocicli ed alla sosta breve (1h) nell'area antistante al fabbricato viaggiatori. Entrambe i lati della ferrovia sono dotati di rampe ciclabili direttamente collegate alle aree di sosta ed alle piste ciclabili.



5

Sottopasso di attraversamento della ferrovia con sola carreggiata e singola corsia. L'attraversamento pedonale non è consentito e soprattutto nelle ore di punta il senso di marcia alternato genera un effetto imbuto (traffico).



6

Sottopasso di attraversamento della ferrovia con accesso ai binari. Questo sottopasso è attualmente l'unico collegamento pedonale tra i due lati della ferrovia.

7

Area destinata al Park and Ride con una buona offerta di posti auto (circa 230). Il parcheggio risulta comunemente molto utilizzato e nelle ore di massima affluenza si rileva una certa difficoltà nel trovare degli stalli liberi.



8

Area destinata in parte al Park and Ride ed in parte alla sosta oraria (2h) con accesso diretto ai binari. L'edificio di servizio ferroviario alla fine del parcheggio risulta essere dismesso.



9

Cantiere della Ciclopista dell'Arno che collegherà la stazione di Montelupo F.no con la città di Empoli.





10

Dalla stazione di Montelupo è possibile accedere al parco della Villa medicea dell'Ambrogiana, attualmente non fruibile ma oggetto di pianificazione e futura valorizzazione.



11

Dalla stazione di Montelupo è possibile accedere al vasto sistema ambientale del Fiume Arno e del Fiume Pesa (foto), in alcuni tratti già fruibili mediante collegamenti ciclopedonali. Sullo sfondo, il ponte della ferrovia e l'area dismessa denominata "Ex Ceramiche Fanciullacci"



12

Vista dell'area dismessa "Ex Ceramiche Fanciullacci" dal viale ciclopedonale Umberto I, che collega l'abitato di Montelupo con il parco e la Villa dell'Ambrogiana. L'area è stata acquisita nel 2004 dal Comune di Montelupo F.no e sottoposta a piano di recupero.

EMPOLI

EMPOLI

RUOLO di ACCESSO DELLA FERMATA

ALLA RETE LOCALE



ESTERNO ALL'AREA METROPOLITANA



AI POLI DI ATTRAZIONE



AI DISTRETTI PRODUTTIVI



AI SISTEMI AMBIENTALI



TIPO DI FERMATA

Classificazione PUMS

centro di mobilità di livello metropolitano **1**

Classificazione RFI **Gold**

AMBITO (PUMS)

VALDARNO EMPOLESE

RITMI (PSM)

VIVACE PRESTO ++



Contesto Territoriale

CENTRO URBANO

Medio ++

Altri parametri



STAZIONE DI COLLEGAMENTO



PREZENZIATA



ACCESSO A LIVELLO DEL PIANO DEL FERRO



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA AUTOMATICA



BIGLIETTERIA e INFOPOINT



SALE DI ATTESA



BANCHINE COPERTE



SERVIZI IGENICI



EDICOLA e TABACCHI



BAR e RISTORAZIONE



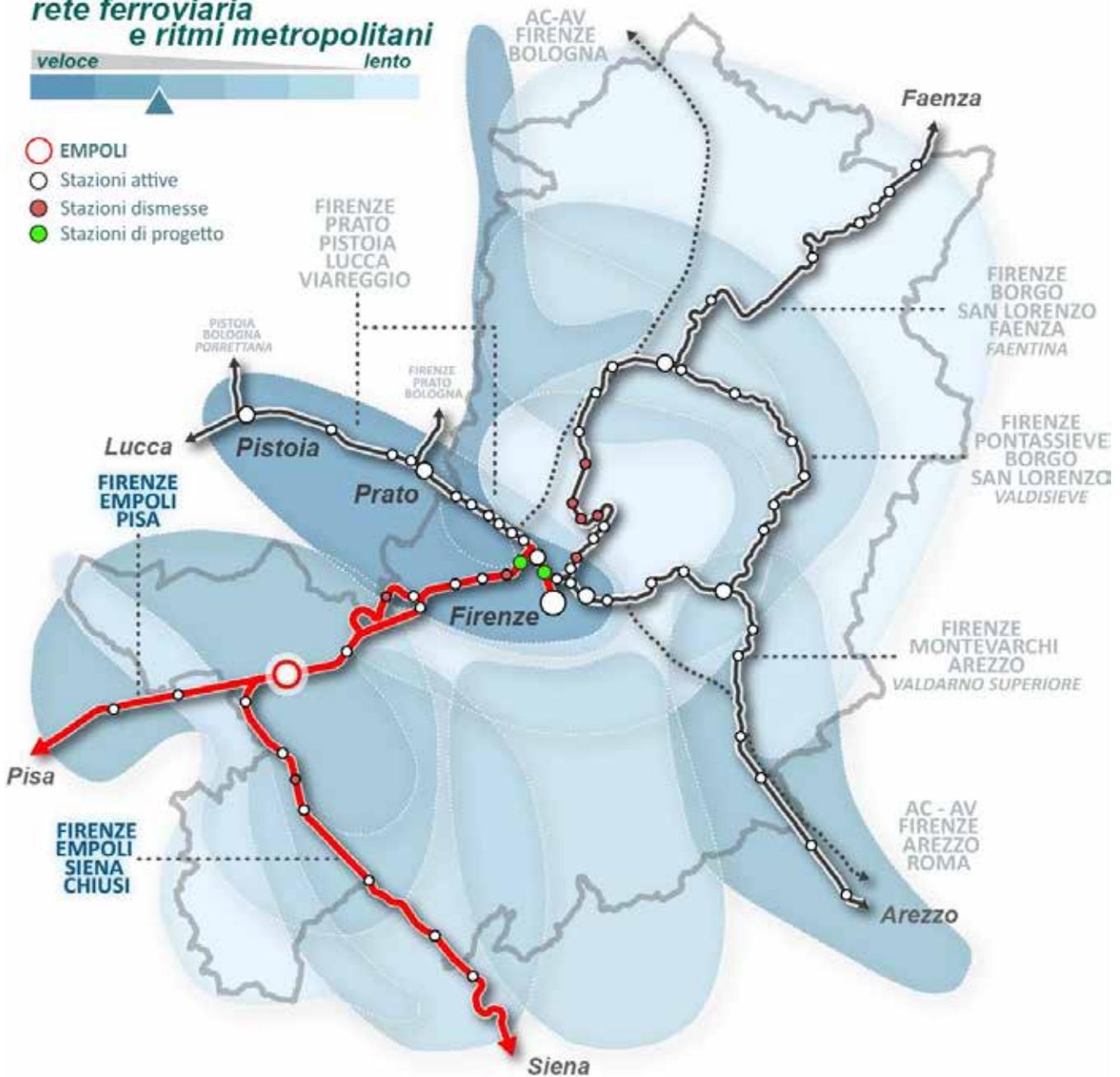
ALTRO

La stazione di Empoli è inserita in un contesto urbano tipico della città compatta per cui vi sono in prossimità molti servizi ed esercizi di vicinato. Accanto al fabbricato viaggiatori, sul fronte binari, è presente un edificio di servizio ferroviario di due piani in evidente stato di inutilizzazione ed incuria.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- EMPOLI
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO PISA - (EMPOLI) - FIRENZE</p> | <p>2 BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO (FIRENZE) - EMPOLI - SIENA [tratta Castelfiorentino - Certaldo con 2 binari]</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

TRATTE SERVITE

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 Empoli - (Rifredi) - Firenze SMN, via Lastra a Signa</p> <p>3 Empoli - Pisa</p> <p>4 Empoli - (Viareggio) - La Spezia Centrale</p> | <p>2 Empoli - (Rifredi) - Firenze SMN, via Signa</p> <p>4 Empoli - (Pisa - Livorno) - Grosseto</p> <p>5 Empoli - Siena</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

ANDATA / RITORNO

02/2020

EMPOLI



FIRENZE SMN

costo €

9,40

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



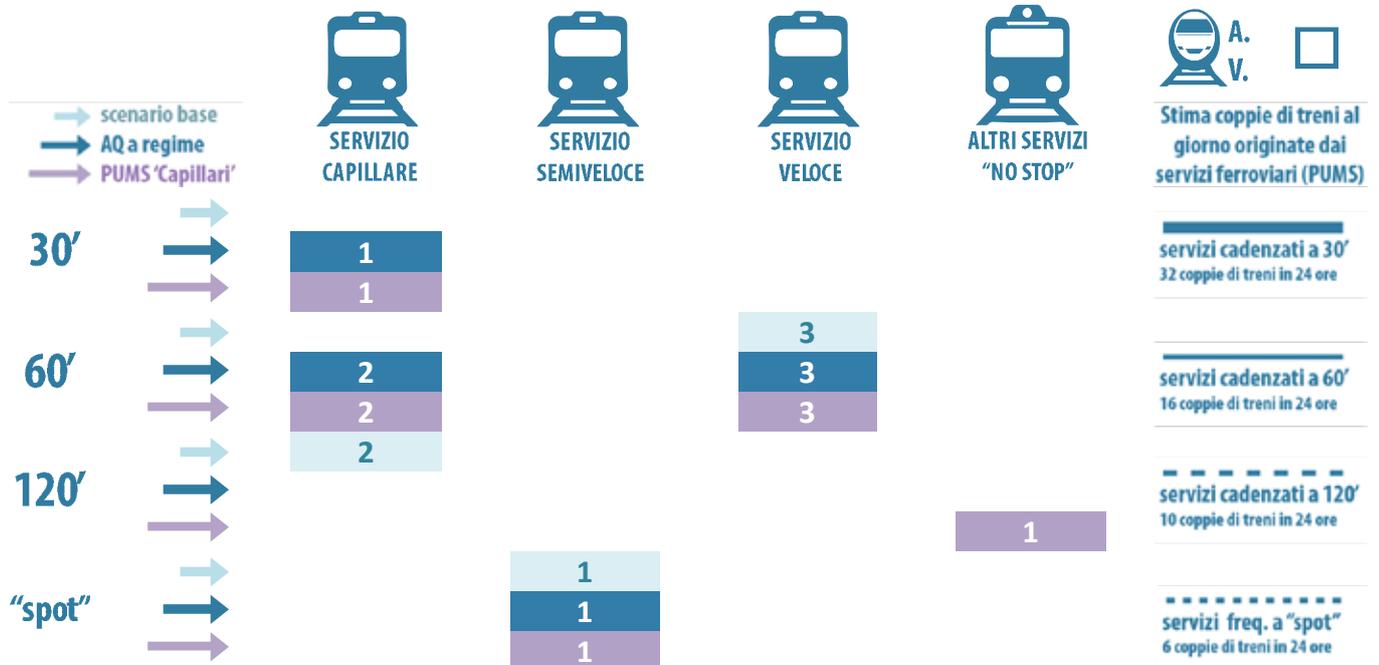
giorni feriali
media su 5 giorni

8.791

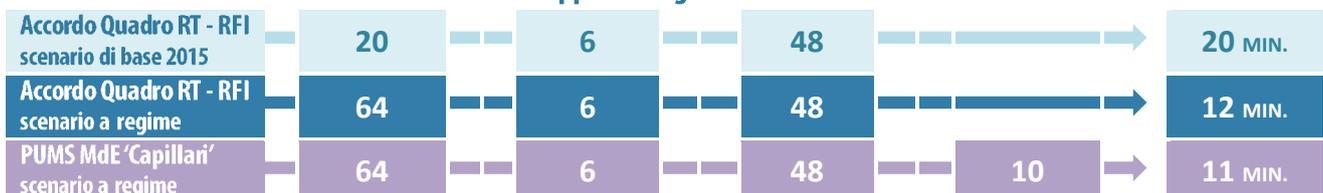
sabato
domenica

6.500
4.342

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno

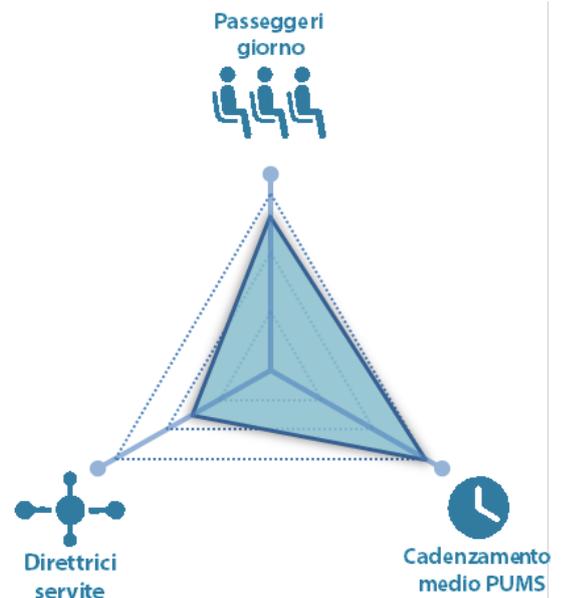


Note ed osservazioni

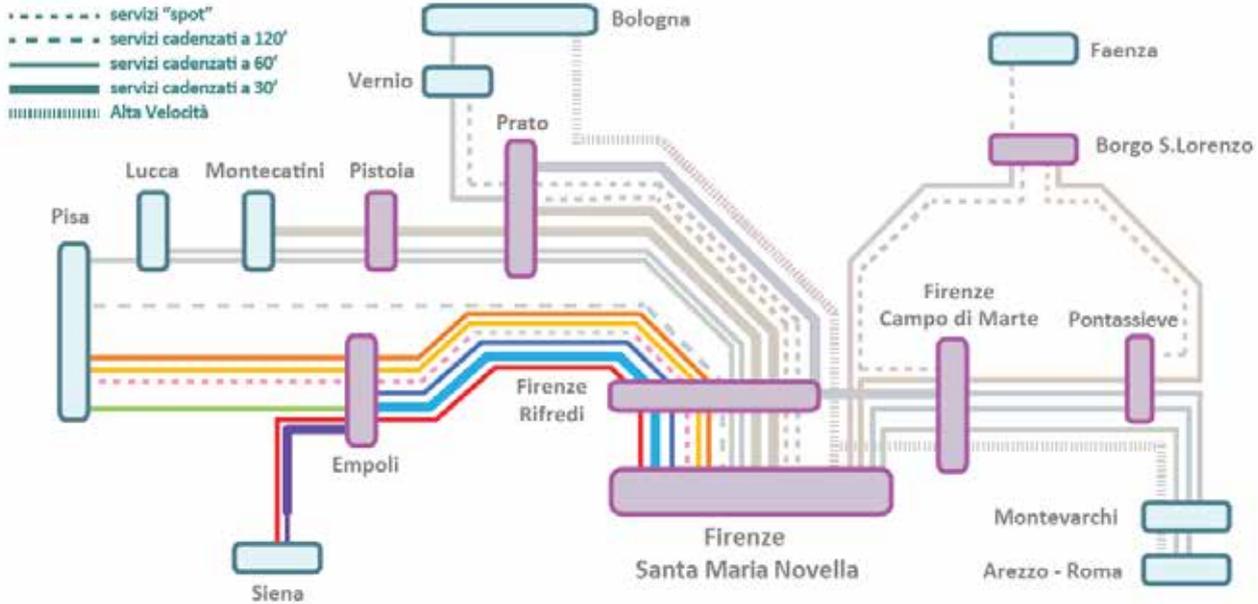
Il PUMS della Città Metropolitana di Firenze (2019) individua la stazione di Empoli come centro di mobilità di livello metropolitano.

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" mantiene lo stesso livello di servizi ferroviari ma prevede in più la fermata alla stazione di Empoli del servizio "no stop", con cadenzamento biorario, sulla relazione Firenze SMN - Pisa - Livorno - Grosseto.

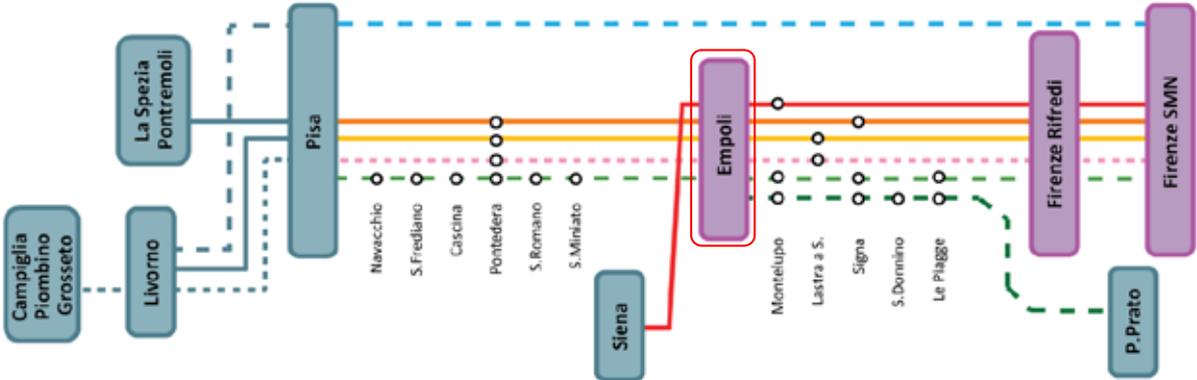
Lo scenario prevede dunque un aumento delle relazioni dei flussi esterni all'area metropolitana di Firenze, individuando la stazione di Empoli come fermata intermedia del servizio "no stop". Ciò consente da una parte di poter usufruire di collegamenti diretti esterni (Pisa, Livorno, Grosseto), dall'altra di aumentare le relazioni interne Empoli - Firenze.



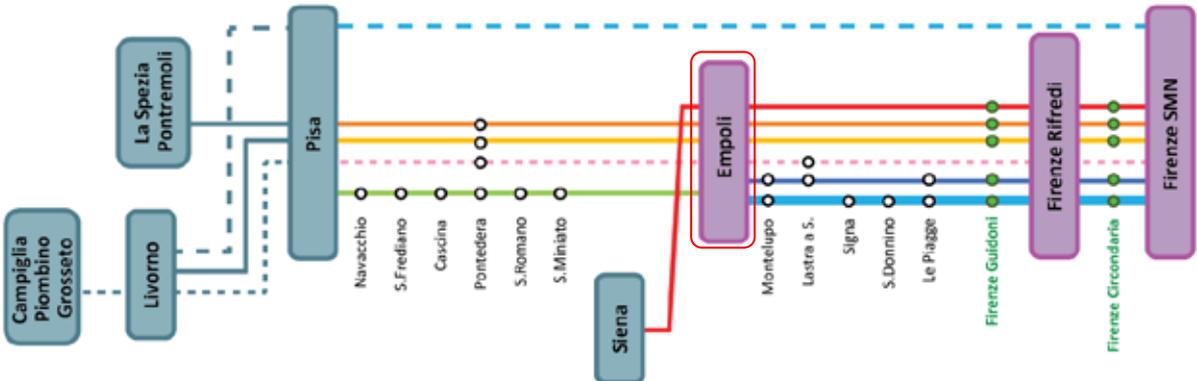
Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)



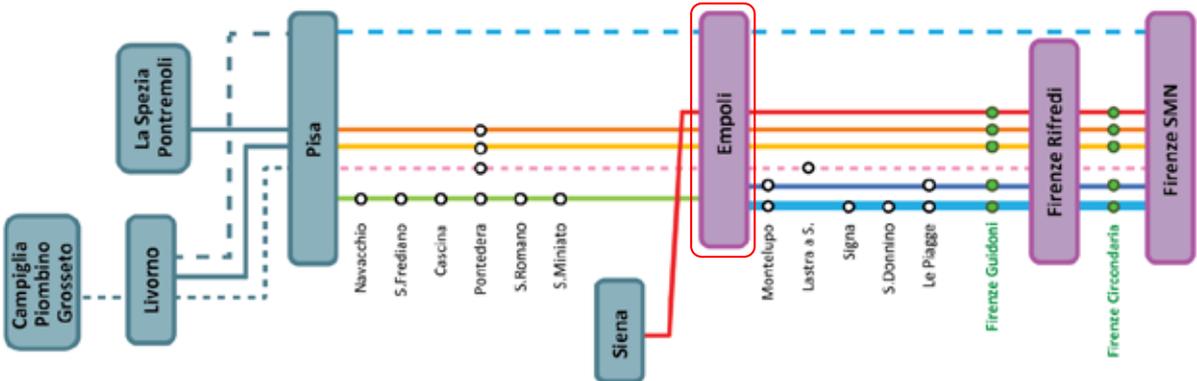
DIRETTRICE FIRENZE (EMPOLI) PISA Scenario di base 2015



Scenario Accordo Quadro 2016 RT-RFI (a regime)



Scenario PUMS Mde "Capillari" 2019 (a regime - subordinato agli interventi infrastrutturali considerati nel PUMS)



2 | INTERMODALITA'

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a FREQUENZA



6

CAPOLINEA

distante < 1 minuto a piedi



TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



11

CAPOLINEA

distante < 1 minuto a piedi



Autostazione autobus con pensiline coperte e servizi connessi con la stazione



Fermata della rete di trasporto di lunga percorrenza (FlixBus ed altre)

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



6

- Presente sede della Cooperativa Taxi nel fabbricato viaggiatori della stazione.

stalli



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 20 % 0,0 % pass.saliti

n° di stalli

-



soglia al 10 % 0,5 % pass.saliti

n° di stalli

40



soglia al 10 % 3,5 % pass.saliti

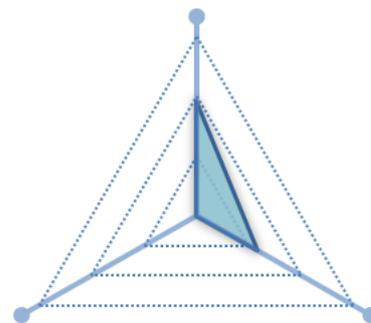
n° posti

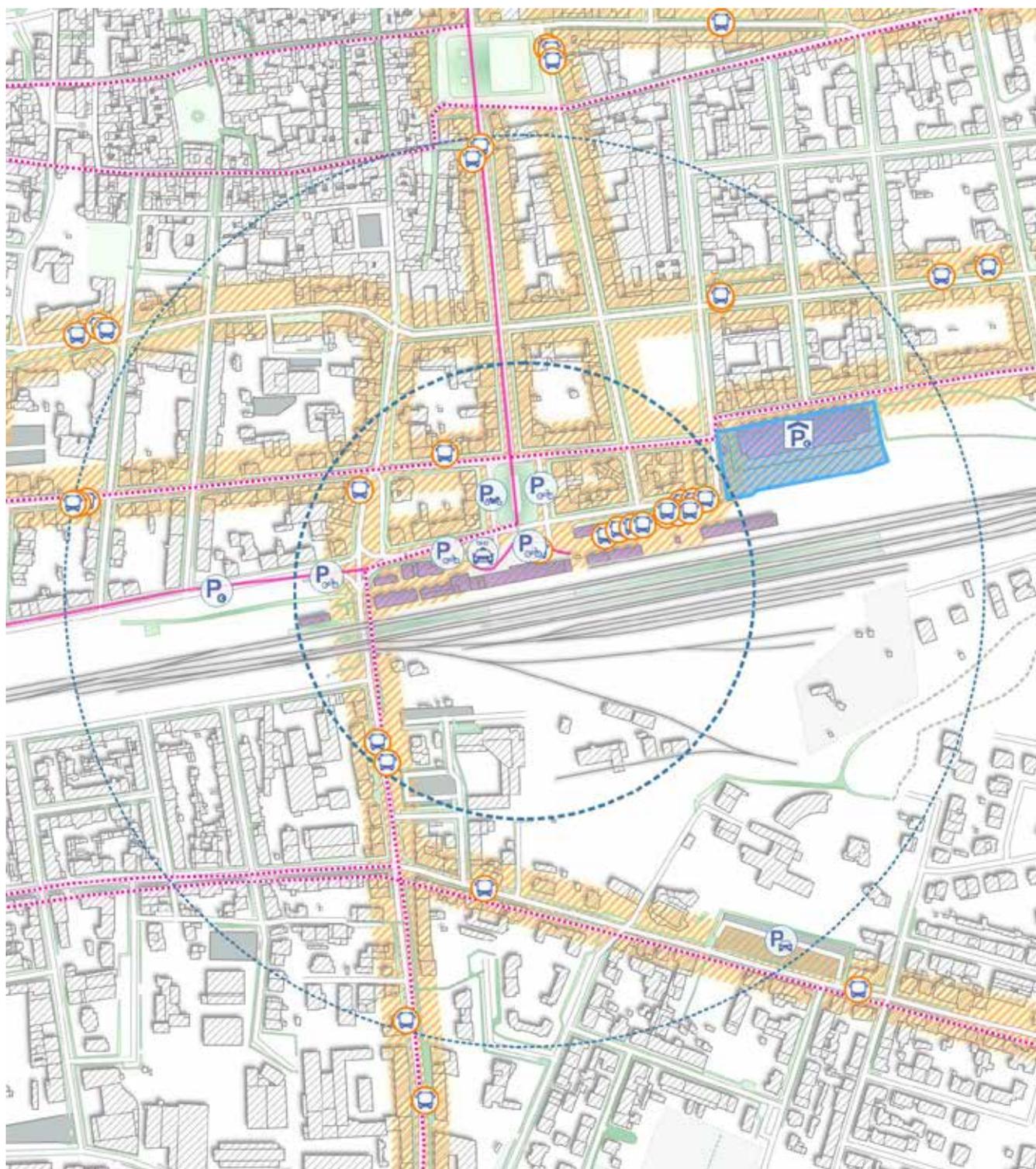
300

altro tipo di area di sosta



Trasporto Pubblico





Buffer 200
e 400 mt

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO

-  Linee TPL urbano/extraurbano
-  Linee tramvia esistenti
-  Linee tramvia di progetto
-  Linee tramvia in proposta

TRASPORTO COLLETTIVO

-  Fermate Tramvia esistenti
-  Fermate Tramvia di progetto
-  Fermate TPL
-  Servizio Taxi

TRASPORTO PRIVATO

-  Park and Ride parcheggio scambiatore
-  Posti moto e scooter stalli dedicati
-  Rastrelliere biciclette aree dedicate e attrezzate
-  Rete ciclabile esistente / di progetto
-  Parcheggio standard urbano
-  Parcheggio coperto a pagamento
-  Parcheggio a pagamento
-  Parcheggio orario

NOTE: In prossimità della stazione è presente un parcheggio di struttura a pagamento con tariffa di sosta giornaliera di 6 €, un'autostazione degli autobus con vari terminal con corsie dedicate e pensiline coperte ed una stazione di taxi presidiate. Più distante, a circa 10 minuti a piedi (750 mt), è presente un parcheggio scambiatore gratuito munito di 250 stalli in prossimità di un collegamento ciclopedonale esistente con la stazione.

3 | ACCESSIBILITA'

ACCESSIBILITA' AI BINARI - PERSONE CON RIDOTTA MOBILITA'

-  SERVIZIO ASSISTENZA PRM
-  PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI
-  PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI
-  PERCORSO SENZA BARRIERE (IN PIANO, RAMPA O ASCENSORE)
-  MARCIAPIEDE RIALZATO PER ENTRARE E USCIRE DAI TRENI
-  SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO VISIVI

ISOCRONE



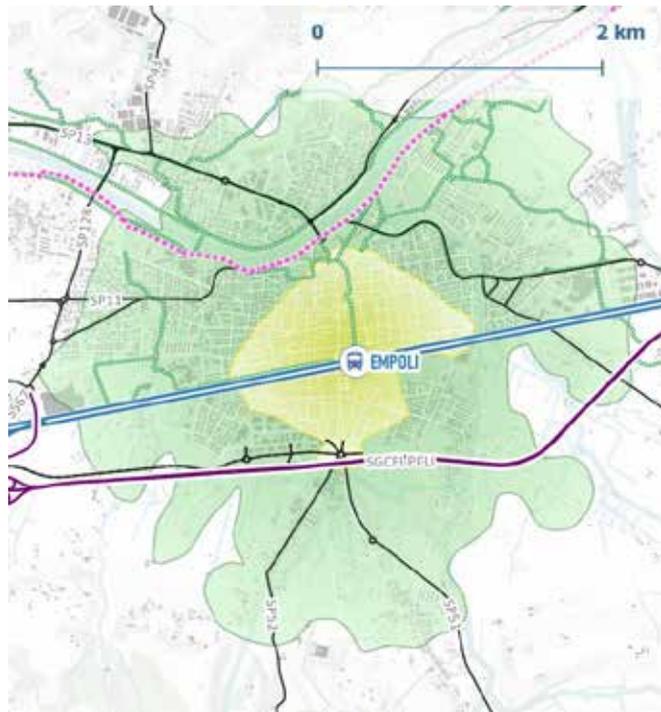
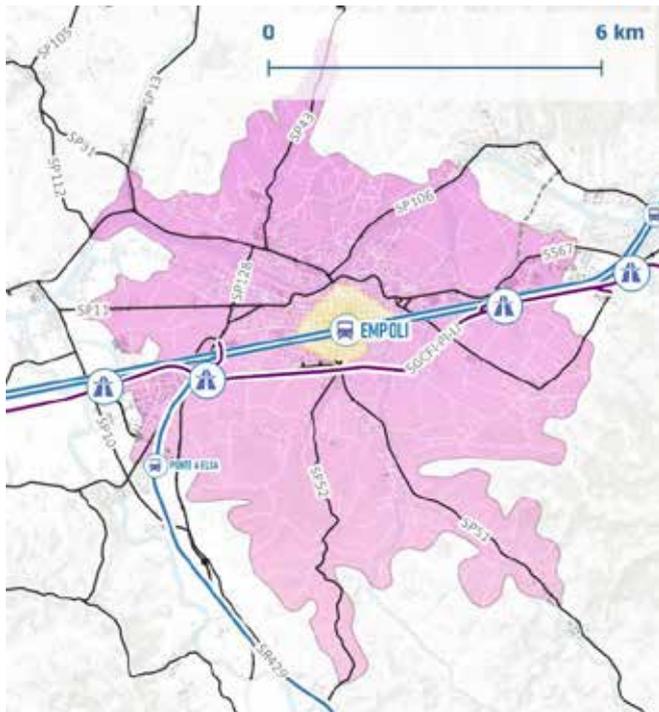
12 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



SGC
Fi - Pi - Li

Uscite SGC di Empoli Centro ed Est distanti circa 9 minuti



ACCESSO ALLA RETE
ESCLUSIVISTICA

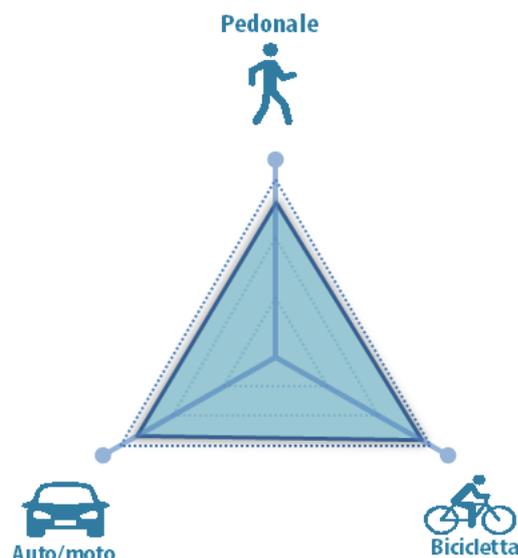


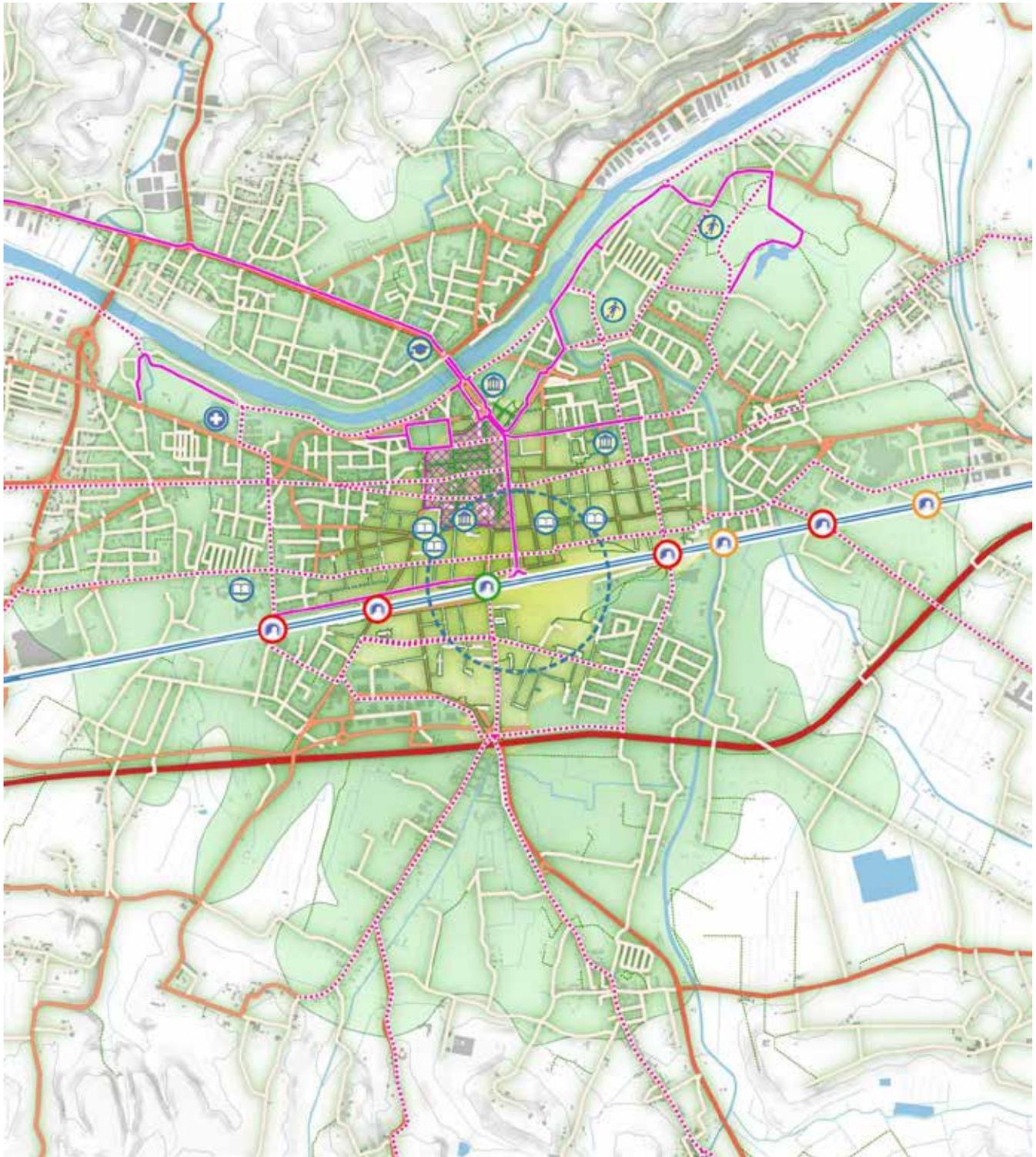
ACCESSO ALLA RETE
DELLE CICLOVIE

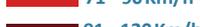


ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

| | | | | |
|--------------------|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| 12 min a piedi | SUPERFICI PEDONALI 43,0% | PENDENZA MEDIA 0,5% | STRADE V.med. <= 30 78,8% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 1 1 |
| 12 min in bici | RETE CICLABILE 27,8% | PENDENZA MEDIA 1,1% | STRADE V.med. <= 30 80,4% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 1 0 |
| 12 min in auto | NODI AUTOSTRADALI 3 | STRADE PRINCIPALI 10 | S. PRINCIPALI V.med. >= 60 65,7% | TRAFFICO LIMITATO SI |





| | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Isocrona 12 min pedonale ciclabile |  Buffer 400 mt |  Rete ciclabile esistente |  Strade e superfici pedonali | Velocità media traffico veicolare |
| |  Percorsi ciclabili di progetto |  Zone a Traffico Limitato | | |
| ATTRAVERSAMENTI FERROVIA | | | | |
|  Passaggio pedociclabile |  Strade minori |  Attraversamento in stazione/ fermata |  Passerella pedonale /ciclabile |  5 - 30 Km/h |
|  Passaggio pedonale |  Solo carreggiata |  Sottopasso pedonale /ciclabile |  Sovrappasso carrabile |  31 - 50 Km/h |
| | |  Sottopasso carrabile |  Passaggio al livello |  51 - 70 Km/h |
| | | | |  71 - 90 Km/h |
| | | | |  91 - 120 Km/h |

NOTE: Il primo attraversamento utile dista 250 mt dall'accesso principale della stazione, i due successivi a circa 650 metri (a singola carreggiata inferiore a 3mt con accesso pedonale semaforizzato) necessitano un adeguamento della sezione. Le basse pendenze e l'alta disponibilità di superfici pedonali e ciclabili (esistenti e di progetto) offrono un buon livello di accessibilità. La Riva dell'Arno a circa 800 mt dalla stazione è interessata dal progetto di Ciclovía dell'Arno

4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abito comunale di Empoli

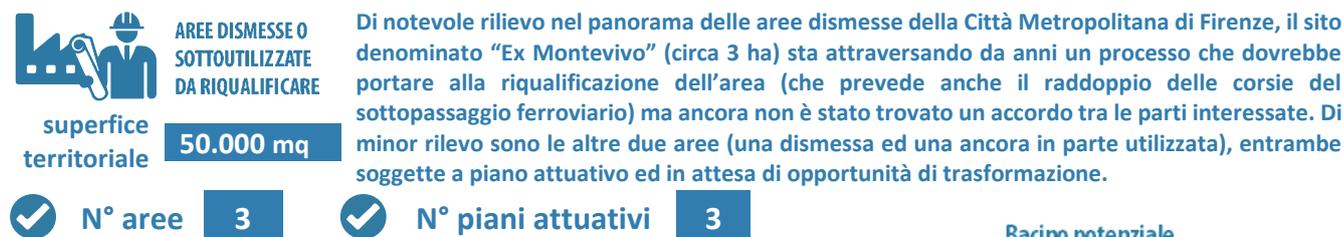


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

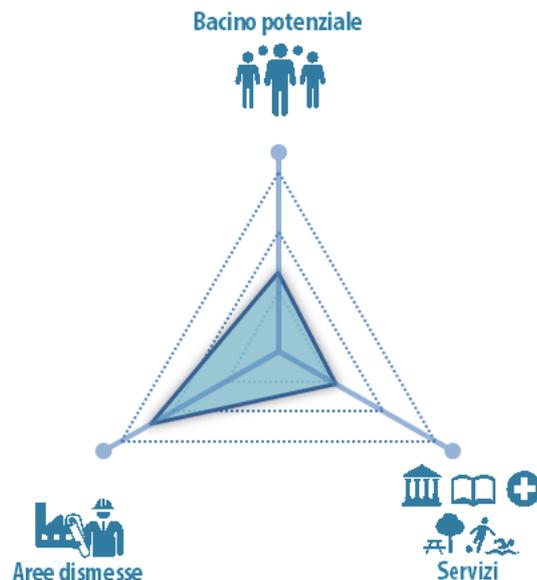
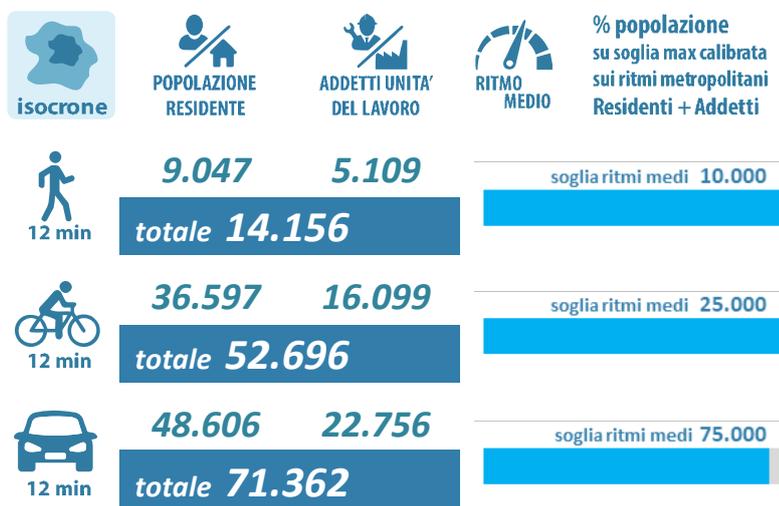


Nel raggio di 800mt, di rilevante interesse sovralocale sono alcuni istituti superiori, mentre a circa 1.500 mt è presente un plesso scolastico (quattro istituti superiori), l'Ospedale di San Giuseppe, il plesso sportivo comunale ed il parco di Serravalle.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





NOTE: Il tessuto urbano presenta un elevato grado di trasformabilità urbana in quanto sono presenti aree dismesse da riqualificare ed un ottimo bacino potenziale tra residenti ed addetti. Il Comune ha in previsione l'estensione della rete ciclabile attraverso un Piano per la mobilità ciclabile (Empoli BibiPlan 2016) che garantisce il collegamento ciclabile con la maggior parte delle aree urbane.

1

Fronte binari della Stazione di Empoli.

La stazione è dotata di 6 binari a servizio dei treni viaggiatori, con percorso senza barriere (in piano e/o con rampa e con ascensore), percorso tattile e marciapiede rialzato per salire/scendere dai treni. È presente il servizio PRM.



2

Stalli per la sosta breve e stazione con dei taxi presidiata con corsia riservata nel piazzale laterale sinistro della stazione.

Presente anche un servizio di ristorazione con mensa (dopolavoro ferroviario).



3

Area destinata alla sosta delle biciclette all'ingresso del piazzale laterale sinistro della stazione.





4

Area destinata alla sosta delle biciclette sulla superficie pedonale antistante la stazione. Nonostante il gran numero di rastrelliere, solitamente la disponibilità di posti liberi è scarsa.



5

Area destinata alla sosta delle biciclette con rastrelliere coperte limitrofa alla pista ciclabile ed al secondo accesso ai binari (con rampa e scale) a circa 250 mt dall'accesso ai binari principale.



6

Area destinata alla sosta delle biciclette lungo la piazza della Stazione. Nonostante il gran numero di rastrelliere, solitamente la disponibilità di posti liberi è scarsa. Sul lato opposto della piazza sono presenti circa 40 stalli per i motocicli, anche in questo caso molto utilizzati.

7

Vista della piazza antistante la stazione con attrezzature urbane ed esercizi di vicinato. Su uno dei fronti della piazza è presente anche un albergo.



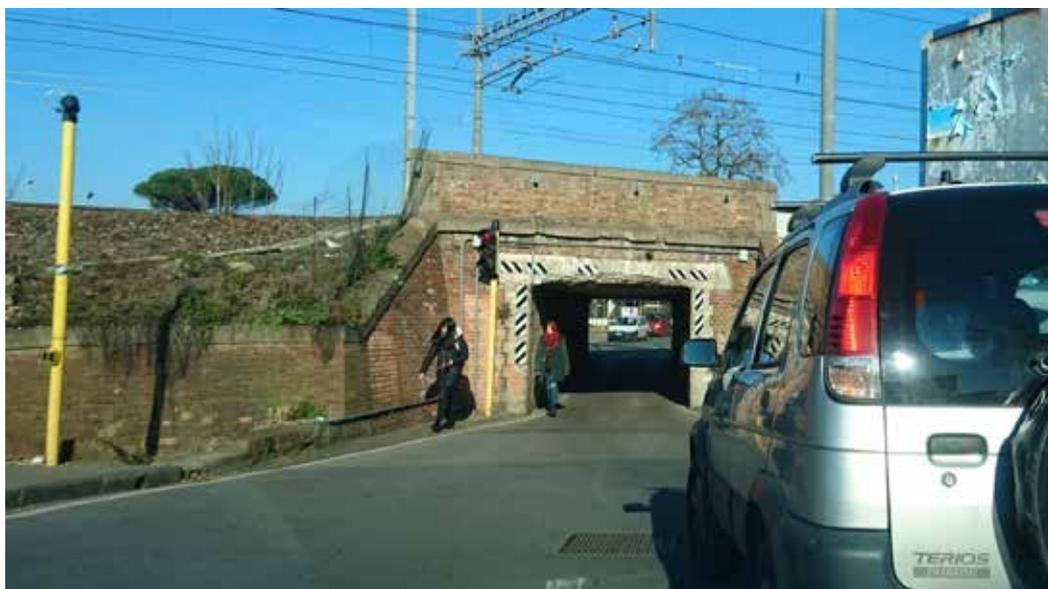
8

Terminal Bus di Empoli, dotato di otto corsie per gli autobus e pensiline coperte. È presente anche una biglietteria ed un infopoint, oltre alla possibilità di tratte a lunga percorrenza. Da un punto di vista di intermodalità extraurbana, il nodo di Empoli offre grandi potenzialità.



9

Sottopassaggio di attraversamento della ferrovia distante circa 650 mt dalla stazione a singola carreggiata con semaforo per la regolazione dei sensi di marcia e del passaggio dei pedoni. Soprattutto nelle ore di punta genera un grande effetto imbuto (traffico) con difficoltà di attraversamento pedonale





10

Altro sottopasso di attraversamento della ferrovia, anch'esso distante circa 650 mt (a ovest della stazione) con le stesse criticità.

Per questo sottopasso è previsto un raddoppio delle corsie, intervento relazionato al comparto di riqualificazione dell'area dismessa "Ex Montevivo".



11

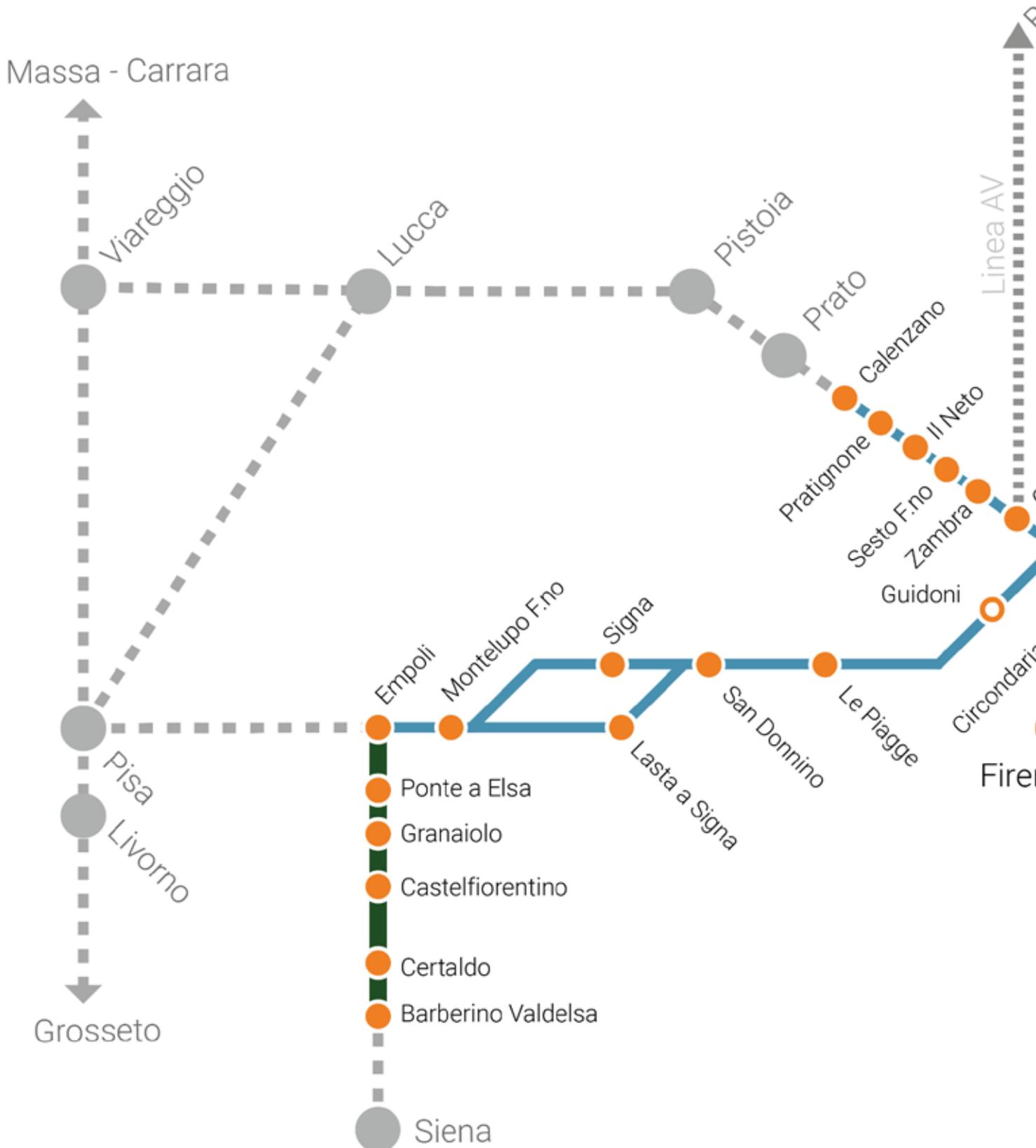
Edificio di servizio ferroviario in evidente stato di incuria e inutilizzazione. Gli accessi secondari sul fronte binari sono stati tamponati con murature provvisorie.



12

Vista dalla via di Pontorme dell'area dismessa denominata "Ex Montevivo" in attesa degli interventi di riqualificazione urbana come previsto dagli strumenti urbanistici comunali in vigore.

Direttrice Firenze Siena



PONTE A ELSA

RUOLO di ACCESSO DELLA FERMATA

ALLA RETE
LOCALE



ESTERNO ALL'AREA
METROPOLITANA



AI POLI DI
ATTRAZIONE



AI DISTRETTI
PRODUTTIVI



AI SISTEMI
AMBIENTALI



TIPO DI FERMATA

Classificazione PUMS

Non classificato -

Classificazione RFI

Bronze

AMBITO (PUMS)

VALDELSA

RITMI (PSM)

VIVACE PRESTO ++

ADAGETTO GRAVE +

Contesto Territoriale

■ NUCLEO ■

URBANO

Medio ++

Altri parametri



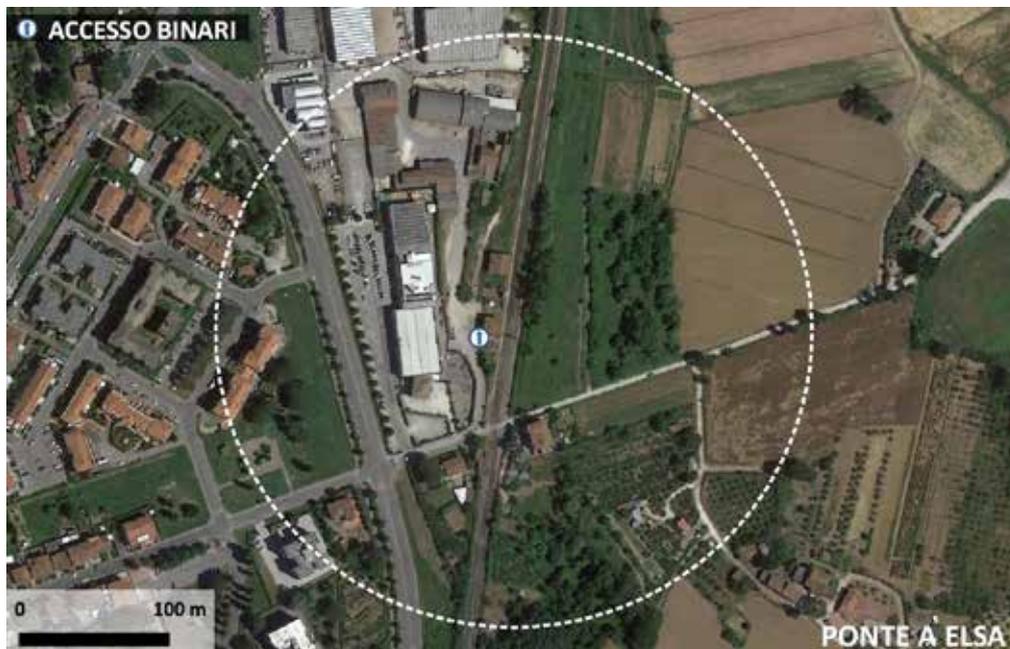
STAZIONE
PASSANTE



STAZIONE NON
PREZENZIATA



ACCESSO A LIVELLO
DEL PIANO DEL FERRO



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPERTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



BAR e
RISTORAZIONE



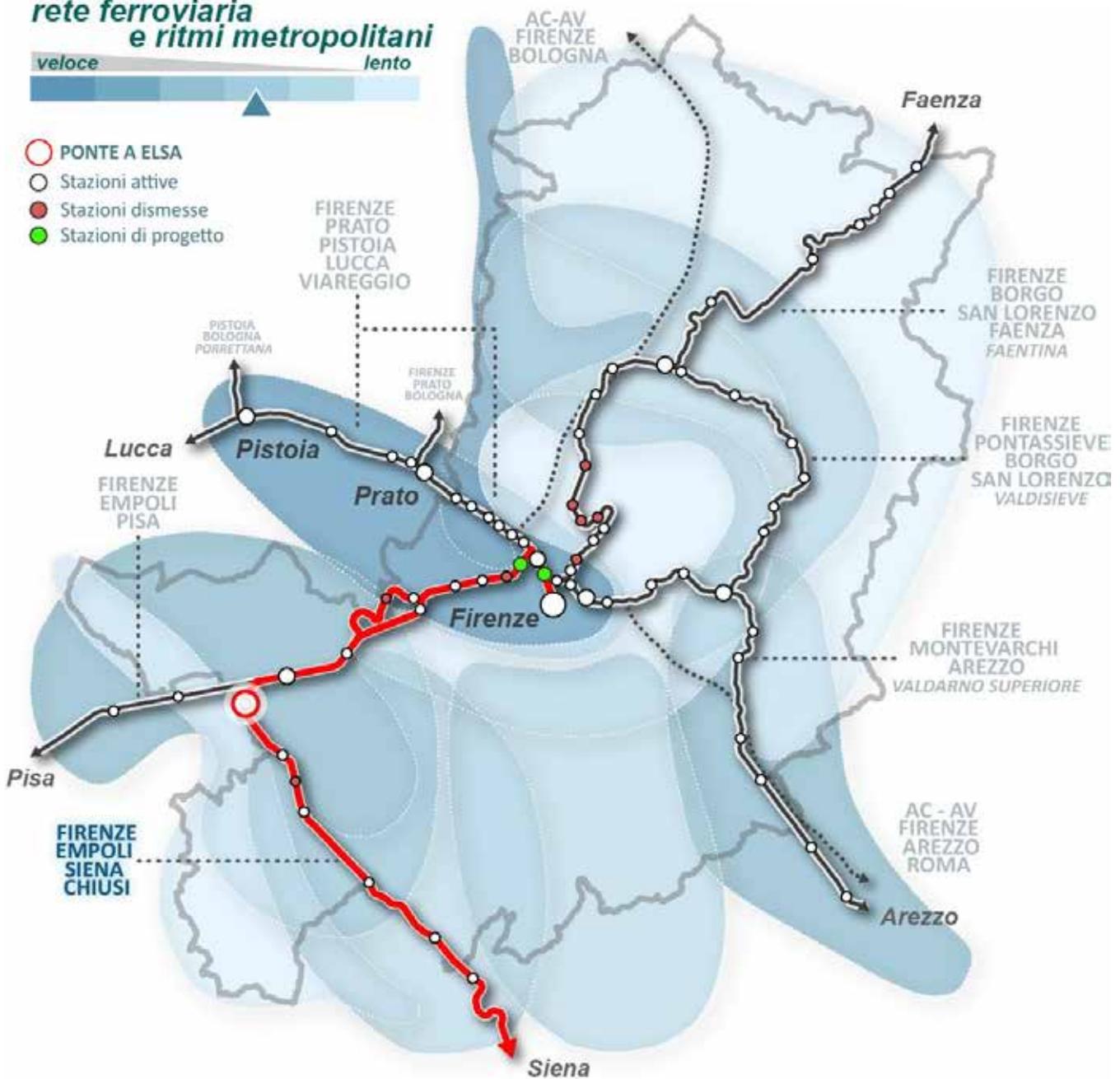
ALTRO

Non sono presenti esercizi commerciali di vicinato di interesse per i viaggiatori in prossimità della stazione. In generale, sia il fabbricato viaggiatori che gli altri edifici ferroviari sono in pessimo stato conservativo.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- PONTE A ELSA
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

- 1 BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO (FIRENZE) - EMPOLI - SIENA
[tratta Castelfiorentino – Certaldo con 2 binari]

TRATTE SERVITE

- | | |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1 Ponte a Elsa – (Empoli) – Firenze SMN | 2 Ponte a Elsa – Empoli |
| 3 Ponte a Elsa – Siena | 4 Ponte a Elsa – (Siena) - Buonconvento |

ANDATA / RITORNO

02/2020

PONTE A ELSA



FIRENZE SMN

costo €

9,40

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



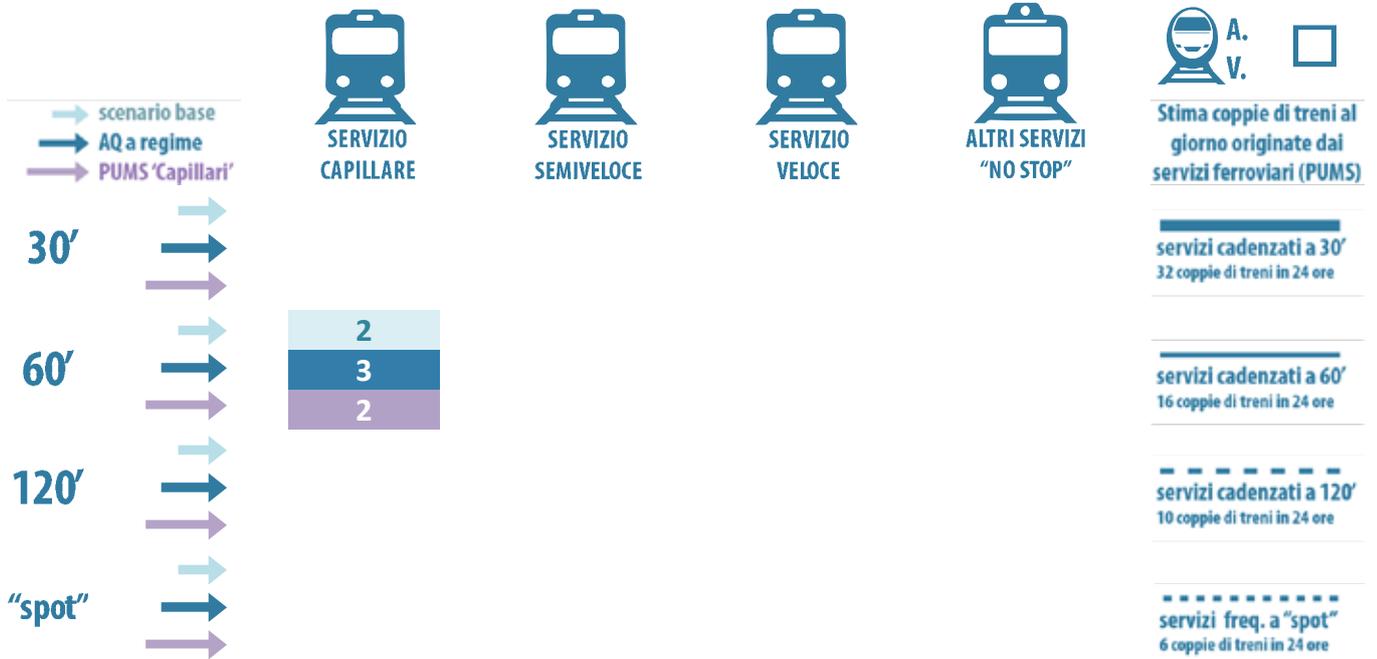
giorni feriali
media su 5 giorni

101

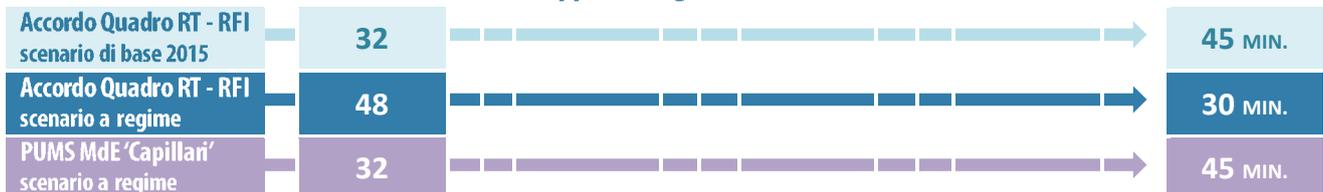
sabato
domenica

94
11

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



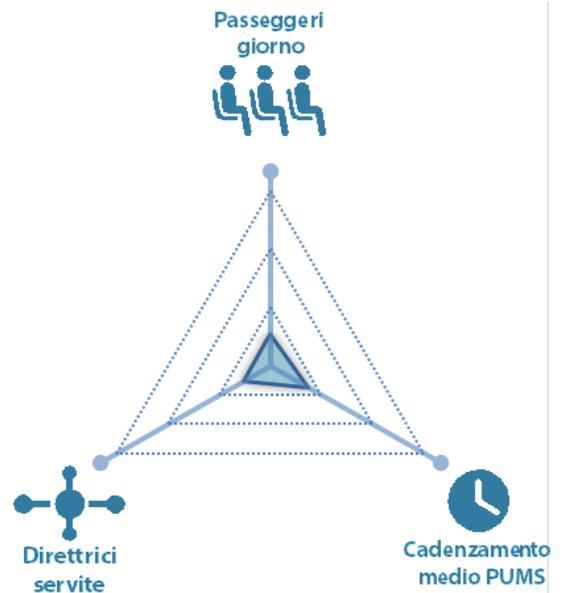
Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



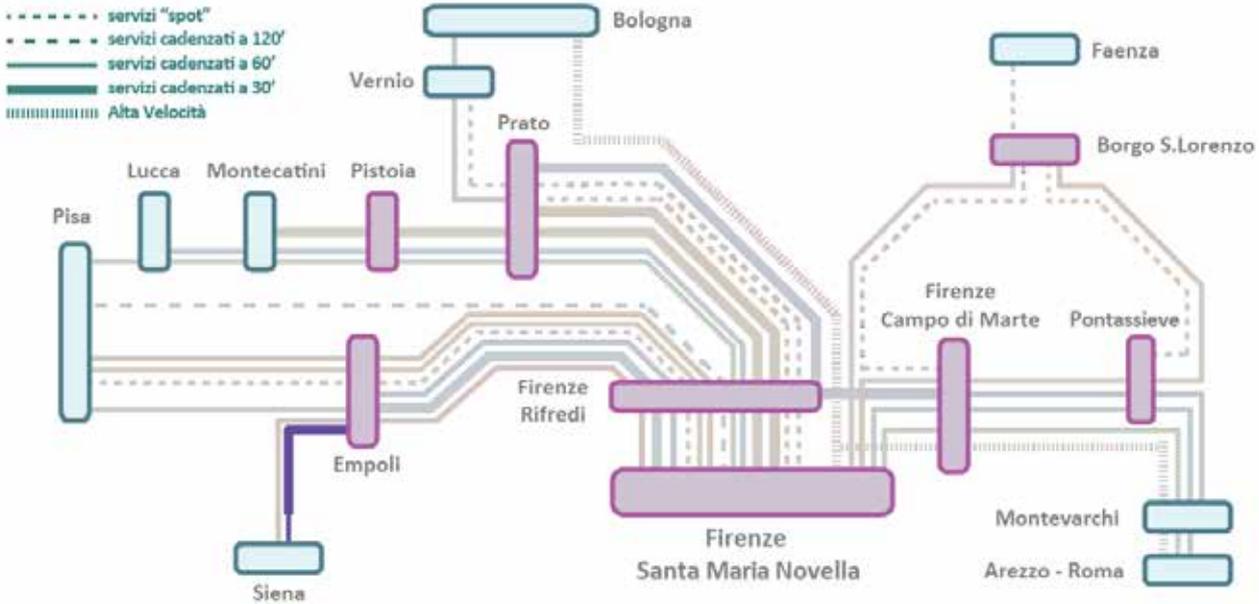
Note ed osservazioni

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" non prevede il cadenzamento a 30 minuti sulla tratta Empoli – Poggibonsi come da Accordo Quadro ma mantiene due linee capillari con cadenzamento a 60 minuti con fermate su tutte le stazioni della tratta Empoli – Siena.

Per la stazione di Castelfiorentino lo scenario "MdE Capillari" prevede dunque un cadenzamento medio del servizio capillare di 45 minuti anziché 30, come previsto dallo scenario AQ RT-RFI.

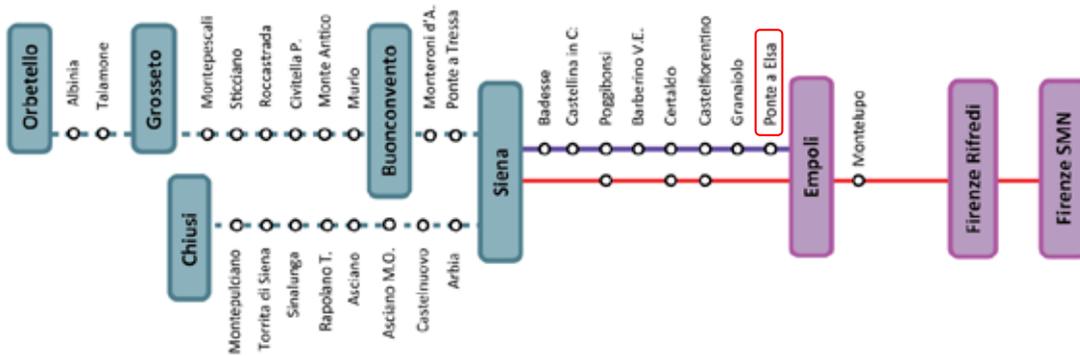


Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)

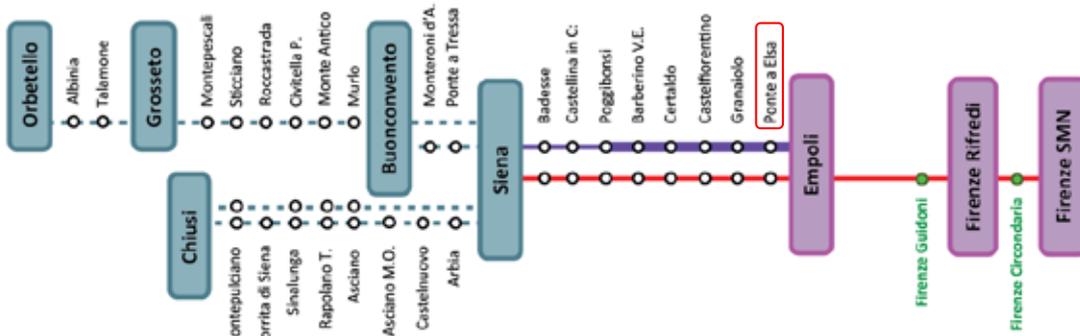


DIRETTRICE SIENA - EMPOLI - FIRENZE

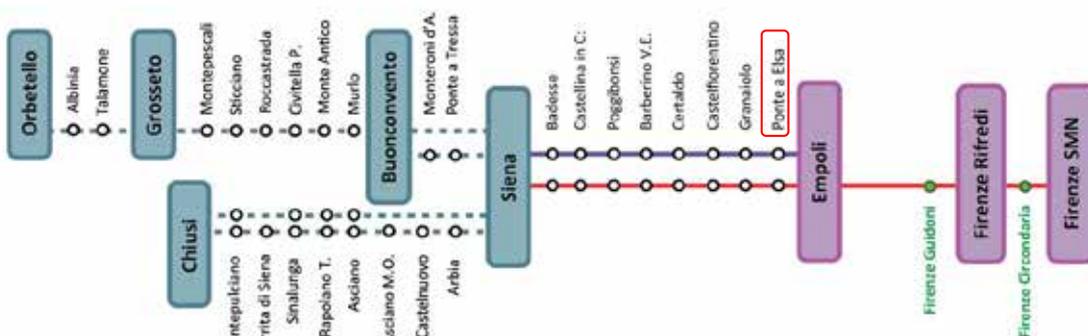
Scenario di base 2015



Scenario Accordo Quadro 2016 RT-RFI (a regime)



Scenario PUMS Mde "Capillari" 2019 (a regime - subordinato agli interventi infrastrutturali considerati nel PUMS)



2 | INTERMODALITA'

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a FREQUENZA



numero di linee
FERMATA

1



Distante circa **2** minuti a piedi

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



numero di linee
FERMATA

1



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

Distante circa **2** minuti a piedi

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



stalli



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al **20 %** 5 % pass.saliti

n° di stalli

5



soglia al **10 %** 0 % pass.saliti

n° di stalli

-



soglia al **10 %** 0 % pass.saliti

n° posti

-

altro tipo di area di sosta



PARCHEGGI STANDARD



PARCHEGGI COPERTI PAGAMENTO



PARCHEGGI PAGAMENTO



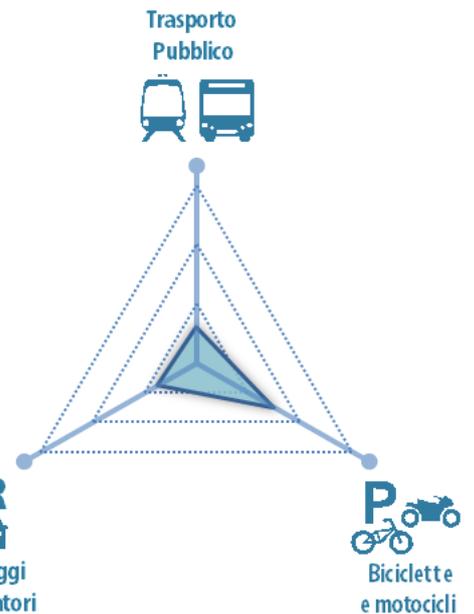
AREE SOSTA BREVE

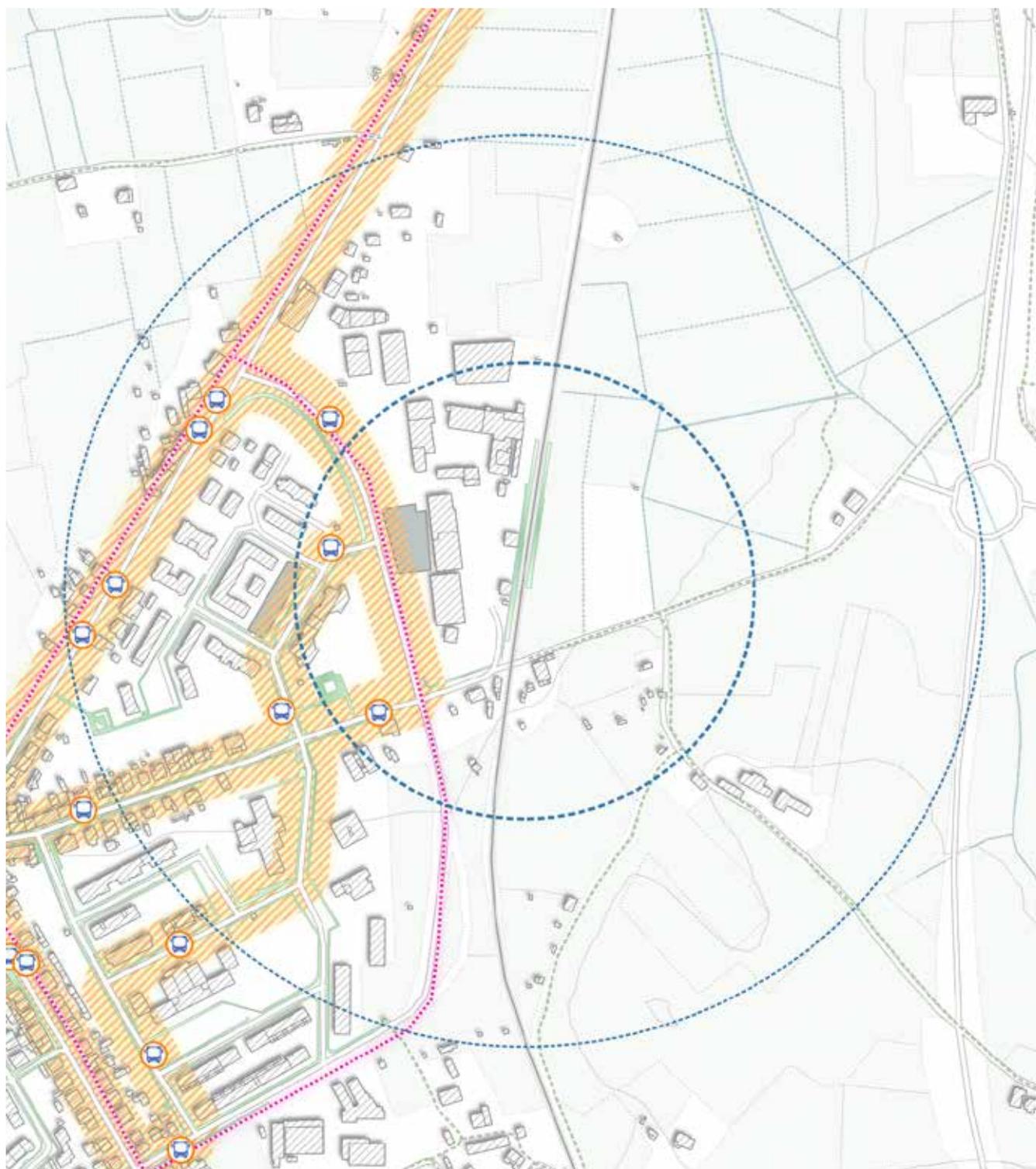


Parcheggi scambiatori



Biciclette e motocicli





Buffer 200
e 400 mt

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO

- Linee TPL urbano/extraurbano
- Linee tramvia esistenti
- Linee tramvia di progetto
- Linee tramvia in proposta

TRASPORTO COLLETTIVO

- Fermate Tramvia esistenti
- Fermate Tramvia di progetto
- Fermate TPL
- Servizio Taxi

TRASPORTO PRIVATO

- Park and Ride parcheggio scambiatore
- Posti moto e scooter stalli dedicati
- Rastrelliere biciclette aree dedicate e attrezzate
- Rete ciclabile esistente / di progetto

- Parcheggio standard urbano
- Parcheggio coperto a pagamento
- Parcheggio a pagamento
- Parcheggio orario

NOTE: Sul piazzale antistante alla stazione è possibile parcheggiare circa 15 auto ma mancano idonei stalli di segnalazione e pavimentazioni adeguate.

3 | ACCESSIBILITA'

ACCESSIBILITA' AI BINARI - PERSONE CON RIDOTTA MOBILITA'

- SERVIZIO ASSISTENZA PRM
- PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI
- PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI
- PERCORSO SENZA BARRIERE (IN PIANO, RAMPA O ASCENSORE)
- MARCIAPIEDE RIALZATO PER ENTRARE E USCIRE DAI TRENI
- SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO VISIVI

ISOCRONE



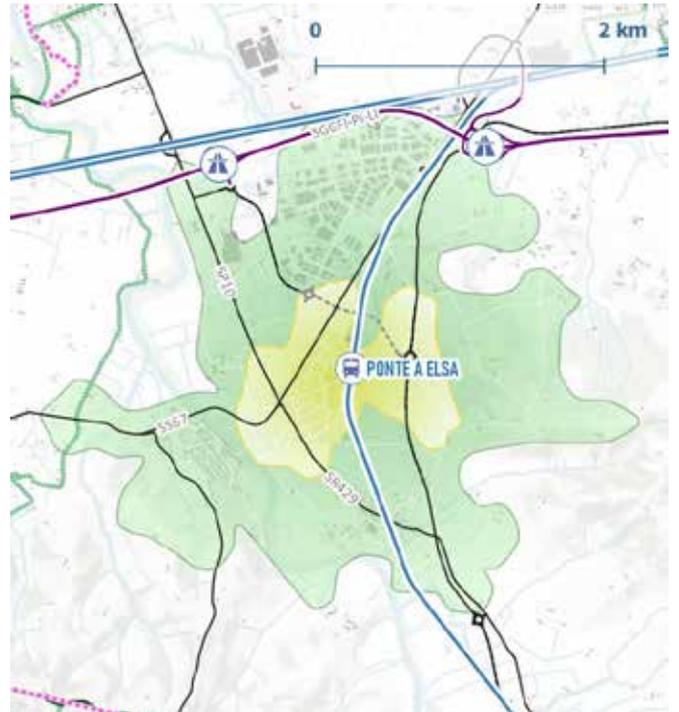
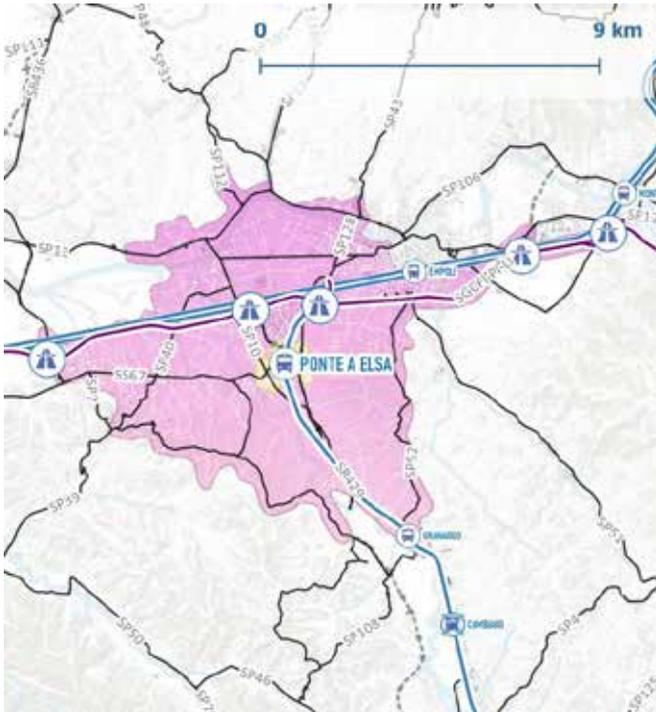
12 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



SGC
Fi - Pi - Li

Uscite SGC di Empoli Centro ed Ovest distanti circa 4 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

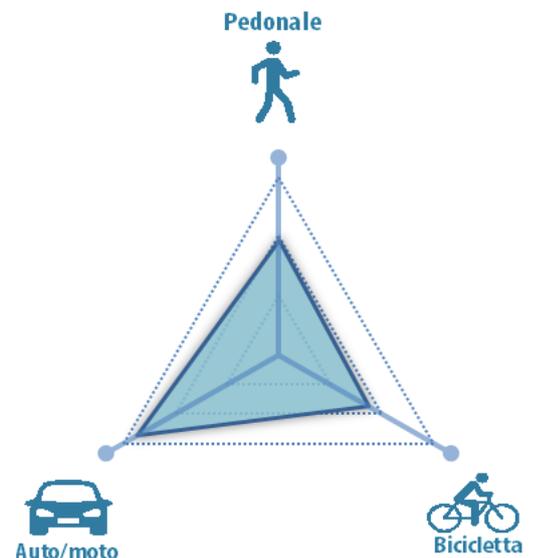


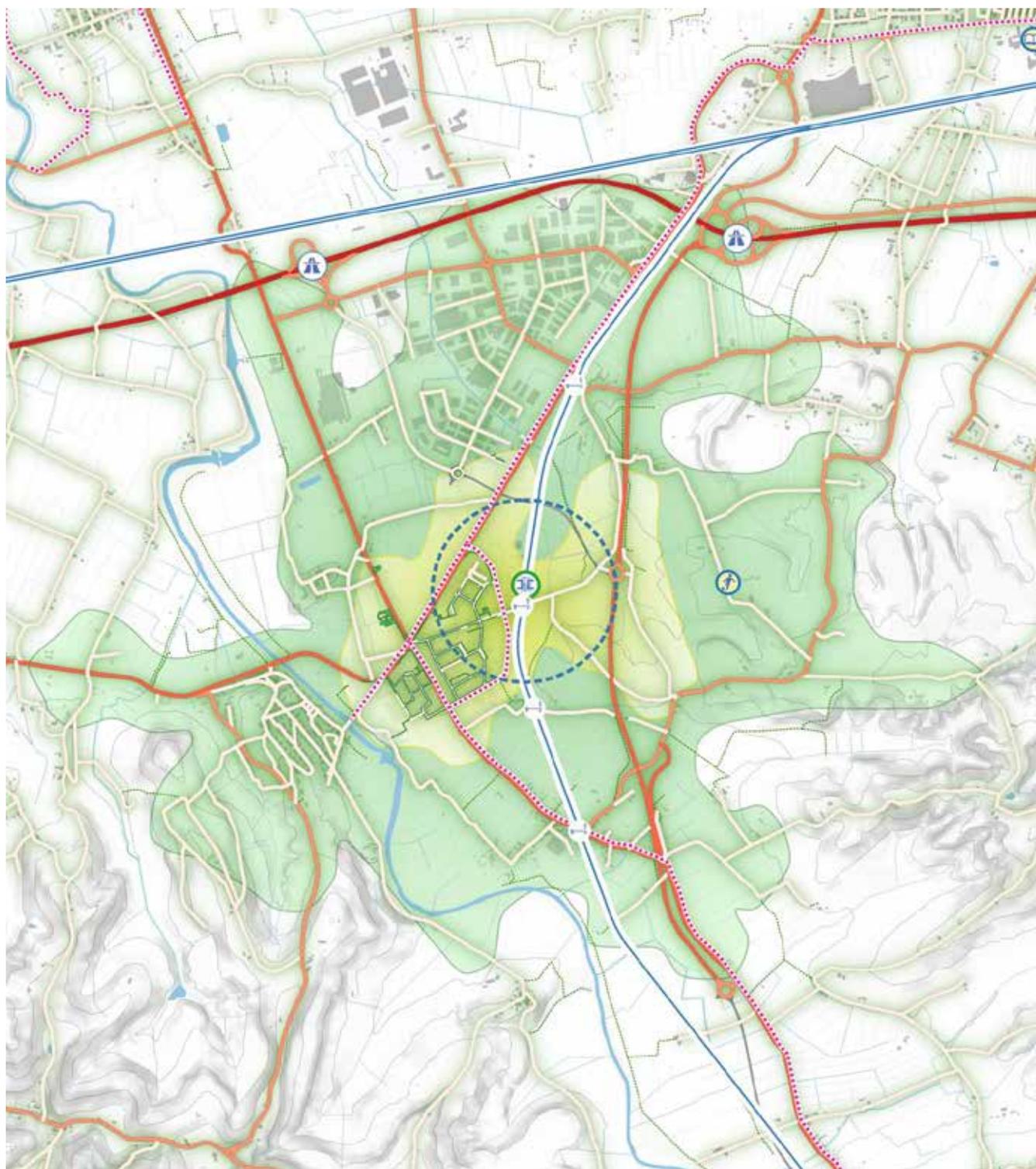
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE

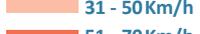


ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

| | | | | |
|--------------------|----------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 12 min a piedi | SUPERFICI PEDONALI 24,8% | PENDENZA MEDIA 1,7% | STRADE V.med. <= 30 70,8% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 1 0 |
| 12 min in bici | RETE CICLABILE 11,0% | PENDENZA MEDIA 2,6% | STRADE V.med. <= 30 67,6% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt 1 0 |
| 12 min in auto | NODI AUTOSTRADALI 5 | STRADE PRINCIPALI 14 | S. PRINCIPALI V.med. >= 60 68,9% | TRAFFICO LIMITATO NO |



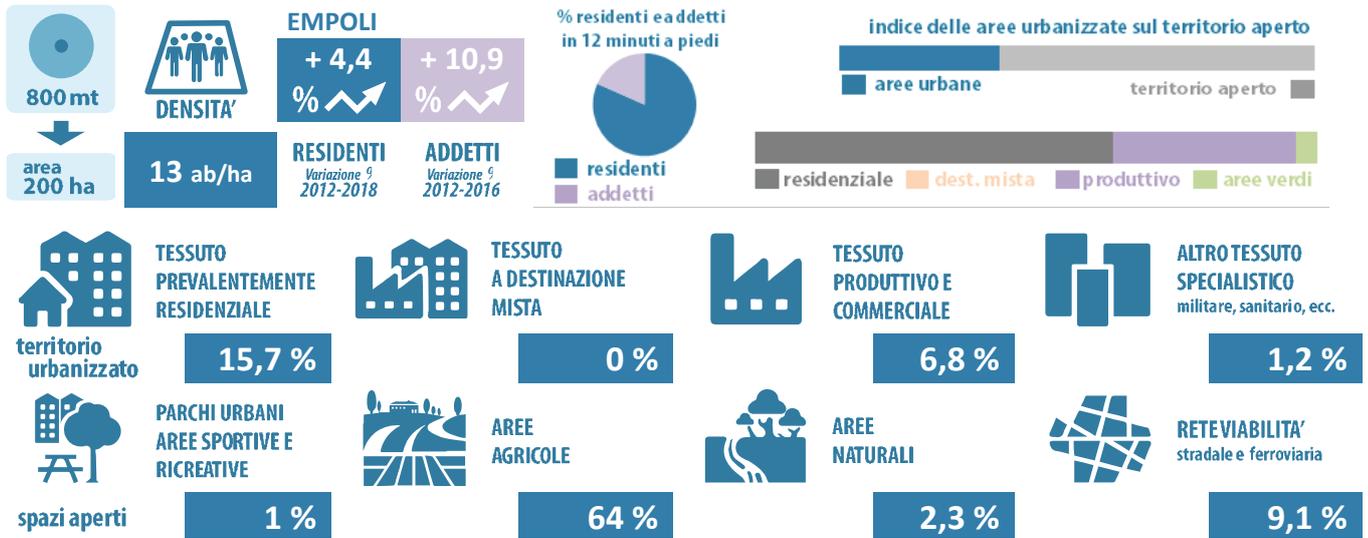


| | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Isocrona 12 min pedonale ciclabile |  Buffer 400 mt |  Rete ciclabile esistente |  Strade e superfici pedonali | Velocità media traffico veicolare |
| | |  Percorsi ciclabili di progetto |  Zone a Traffico Limitato | |
| ATTRAVERSAMENTI FERROVIA | | | | |
|  Passaggio pedociclabile |  Strade minori |  Attraversamento in stazione/ fermata |  Passerella pedonale /ciclabile |  5 - 30 Km/h |
|  Passaggio pedonale |  Solo carreggiata |  Sottopasso pedonale /ciclabile |  Sovrappasso carrabile |  31 - 50 Km/h |
| | |  Sottopasso carrabile |  Passaggio al livello |  51 - 70 Km/h |
| | | | |  71 - 90 Km/h |
| | | | |  91 - 120 Km/h |

NOTE: Complessivamente, l'accessibilità ciclabile in prossimità della stazione è buona data la previsione di una rete ciclabile che copre gran parte delle aree urbane, oltre a bassi valori di pendenza. Ottima accessibilità carrabile data dalla vicinanza delle uscite della SGC (4 minuti in auto) e dalla rete del grafo principale, sulla maggior parte della quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h.

4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Empoli



SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

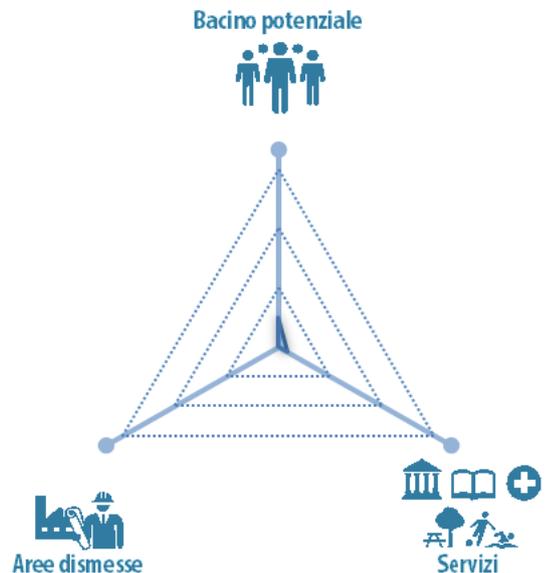
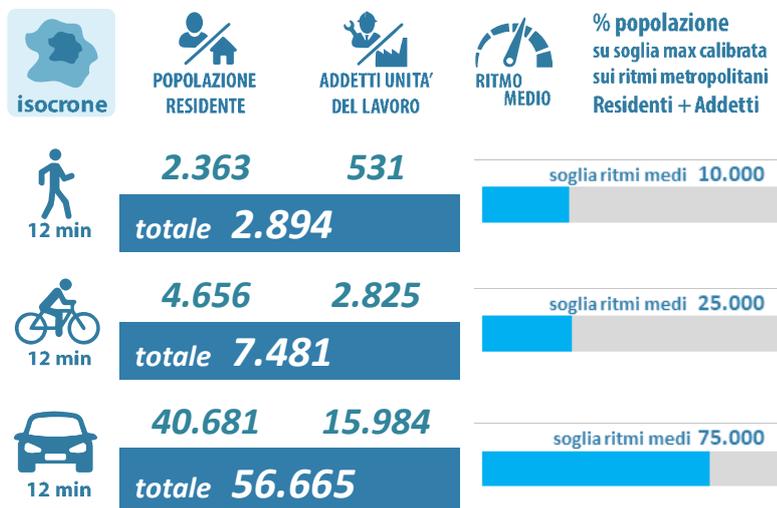


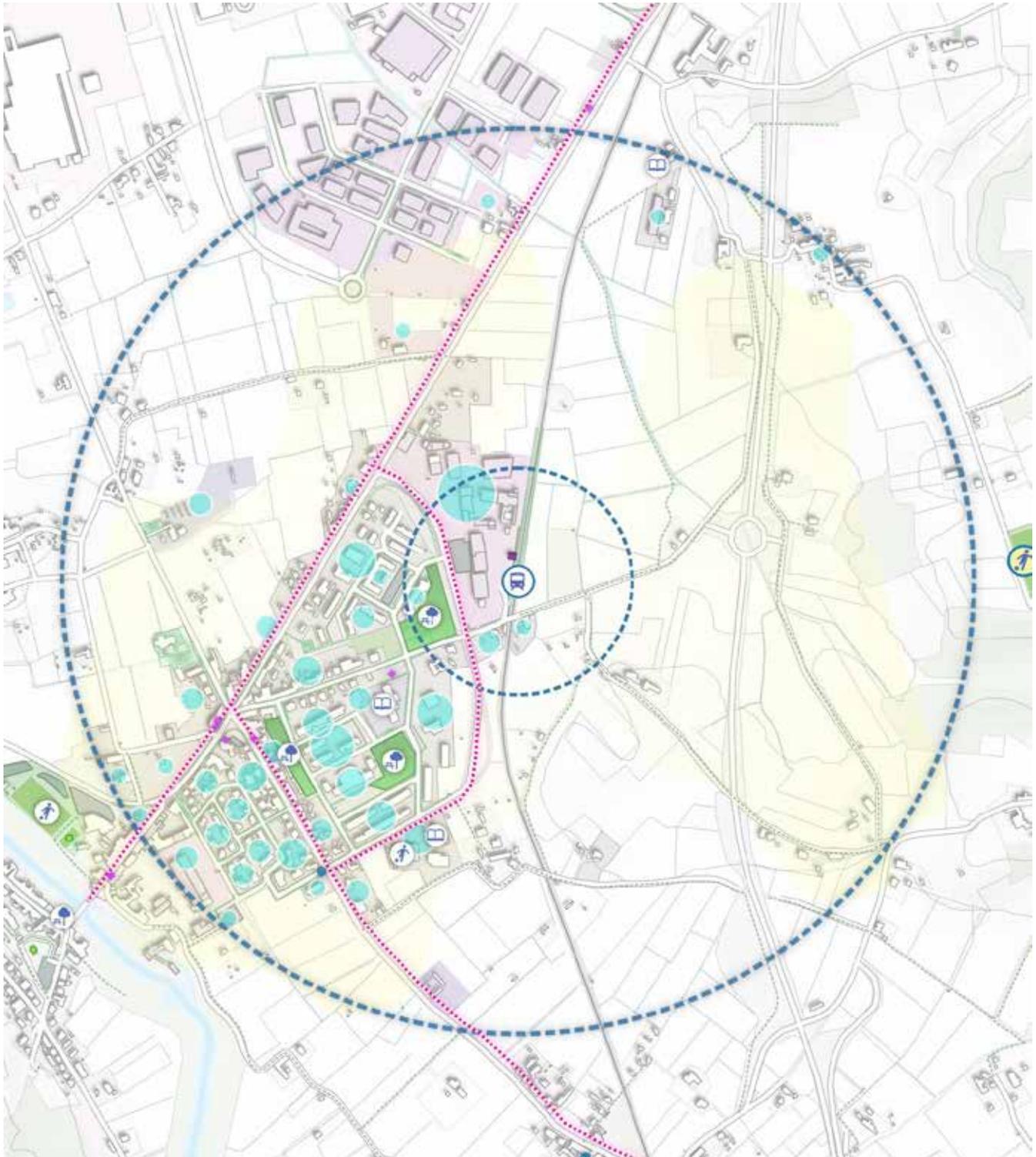
Non sono presenti servizi di interesse sovralocale nel raggio di 800 mt. A circa 850 mt è ubicato il plesso sportivo Empoli F.C. Di interesse locale, sono presenti due scuole primarie, una scuola d'infanzia ed il centro sportivo Elaspport Volley.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





| | | | | | |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Buffer 800 mt Buffer 200 mt | Università Poli culturali Plessi sportivi Poli espositivi e commerciali | Scuole superiori Ospedali Parchi territoriali Attrezzature collettive | popolazione residente 10 residenti +1000 residenti | Strutture ricettive (dato RT) Attività commerciali, altri servizi (dato OSM) | Aree dismesse Aree dismesse Sottoutilizzate Alto livello di degrado Aree dismesse inserite in ambiti comunali di trasformazione urbana (piani attuativi da RU) |
| uso suolo urbano | servizi sovra comunali di interesse locale | scuole dell'infanzia, elementari e medie presidi sanitari verde urbano attrezzato biblioteche e musei aree sportive | | | |

NOTE:

 1

Fronte binari e fabbricato viaggiatori, i cui locali non sono più accessibili.

La stazione è dotata di 2 binari a servizio dei treni viaggiatori, entrambe con percorso senza barriere (in piano e/o con rampa).


 2

Vista sui binari con spazi per l'attesa dei treni.


 3

Accesso al sottopasso per il raggiungimento del secondo binario tramite scale e rampa dal lato principale.





Particolare della rampa ciclabile.

In generale gli spazi di attesa, i fabbricati e gli accessi sono in stato di degrado.



Interno del sottopasso, dal quale è possibile raggiungere solo il secondo binario senza possibilità di accedere dal lato opposto della ferrovia.



Accesso al sottopasso dal lato opposto della stazione.



Area destinata al Park an Ride, in parte priva di adeguata pavimentazione e senza segnaletica orizzontale per la disciplina della sosta della auto.



Vista del fabbricato viaggiatori, le cui aree adiacenti presentano varie forme di degrado.



Unico locale accessibile del fabbricato viaggiatori dove è presente la biglietteria automatica.





📷 10

Accesso al sottopasso dal secondo binario.



📷 11

Magazzino ferroviario dismesso in stato di degrado, così come le aree limitrofe.



📷 12

Vista del tessuto produttivo limitrofo alla stazione e delle aree incolte di pertinenza.

GRANAIOLO

RUOLO di ACCESSO DELLA FERMATA

ALLA RETE
LOCALE



ESTERNO ALL'AREA
METROPOLITANA



AI POLI DI
ATTRAZIONE



AI DISTRETTI
PRODUTTIVI



AI SISTEMI
AMBIENTALI



TIPO DI FERMATA

Classificazione PUMS

Non classificato

-

Classificazione RFI

Bronze

AMBITO (PUMS)

VALDELSA

RITMI (PSM)

VIVACE PRESTO ++

ALLEGRETTO ASSAI +

Contesto Territoriale

NUCLEO

URBANO

Medio ++

Altri parametri



STAZIONE
PASSANTE



STAZIONE NON
PREZENZIATA



ACCESSO A LIVELLO
DEL PIANO DEL FERRO



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPERTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



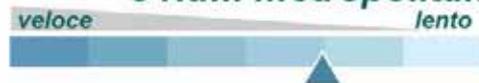
BAR e
RISTORAZIONE



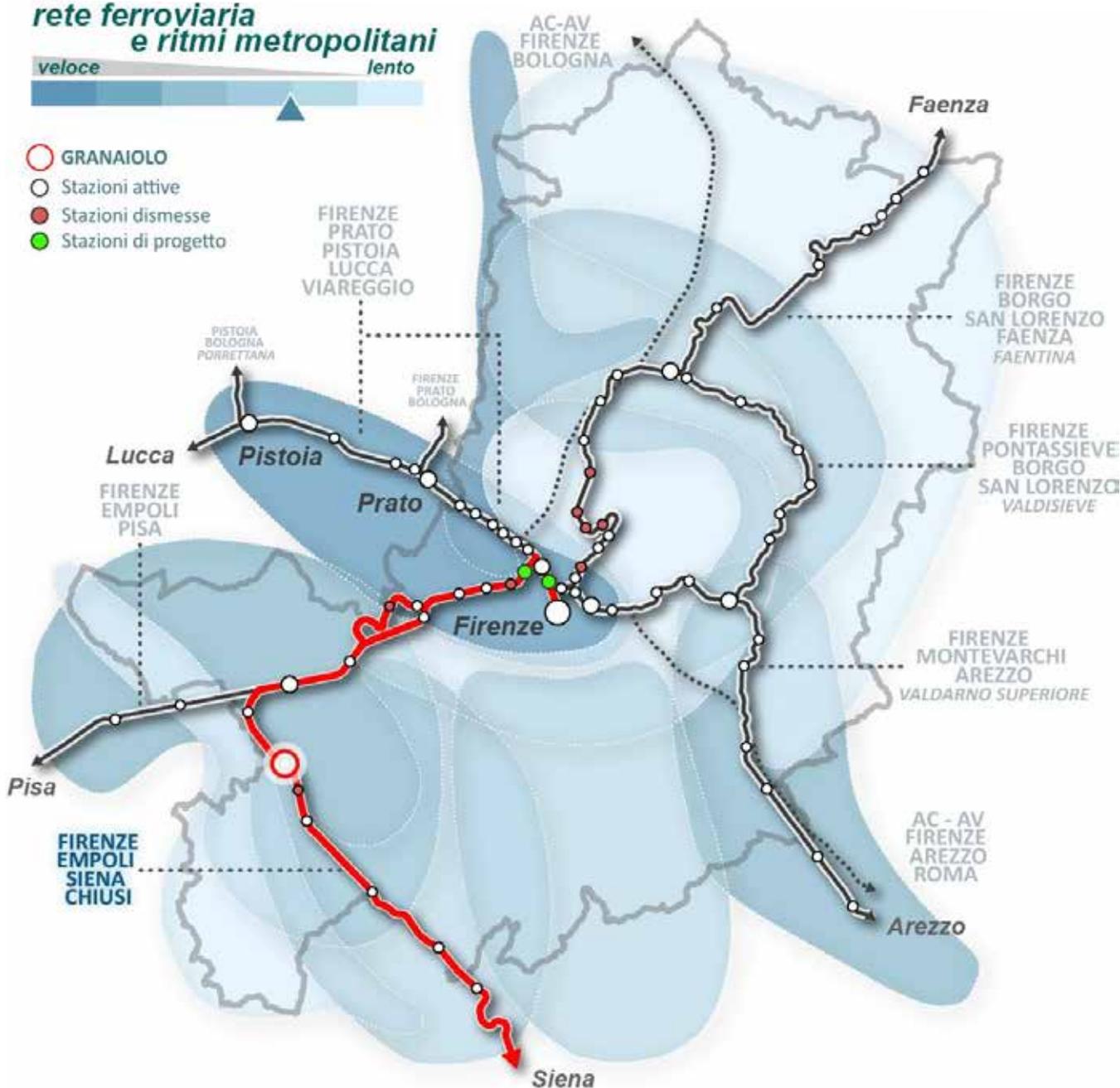
ALTRO

Non sono presenti esercizi commerciali di vicinato di interesse per i viaggiatori in prossimità della stazione. In generale, sia il fabbricato viaggiatori che gli altri edifici ferroviari sono in pessimo stato conservativo.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- GRANAIOLO
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

- 1 BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO (FIRENZE) - EMPOLI - SIENA
[tratta Castelfiorentino – Certaldo con 2 binari]

TRATTE SERVITE

- | | | | |
|---|------------------------------------|---|------------------------------------|
| 1 | Granaiole – (Empoli) – Firenze SMN | 2 | Granaiole – Empoli |
| 3 | Granaiole – Siena | 4 | Granaiole – (Siena) - Buonconvento |

ANDATA / RITORNO

02/2020

GRANAIOLO



FIRENZE SMN

costo €

11,60

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



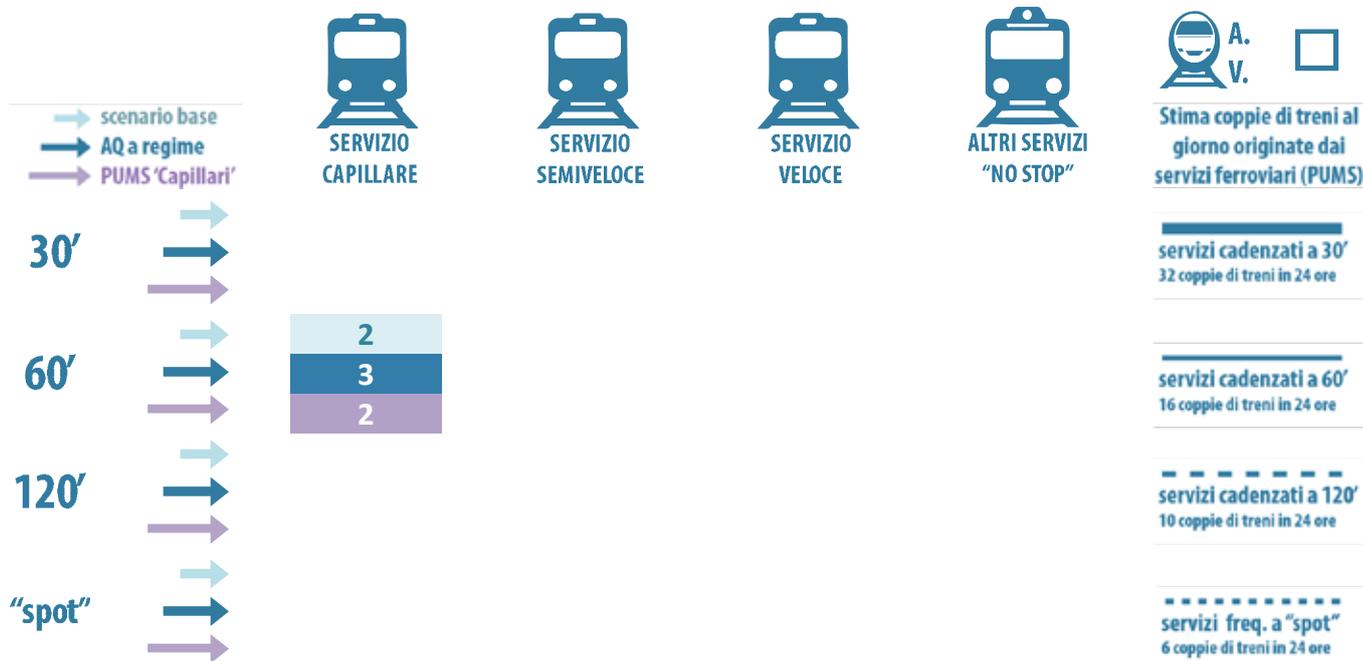
giorni feriali
media su 5 giorni

89

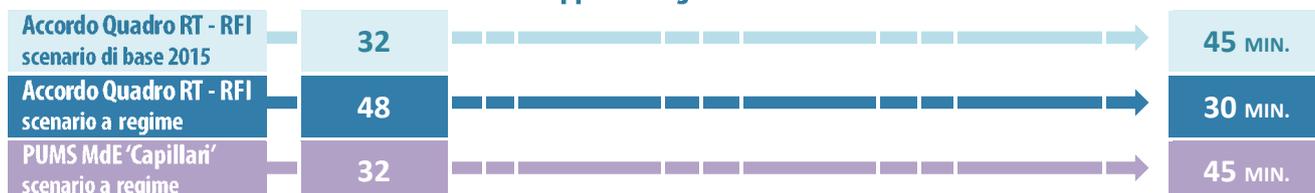
sabato
domenica

80
24

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



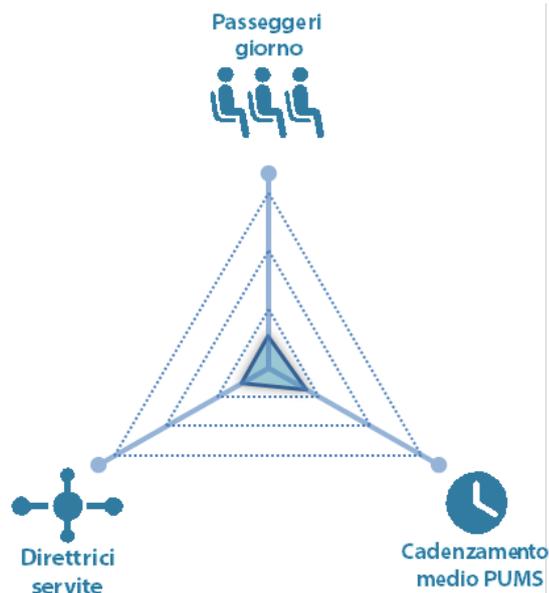
Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



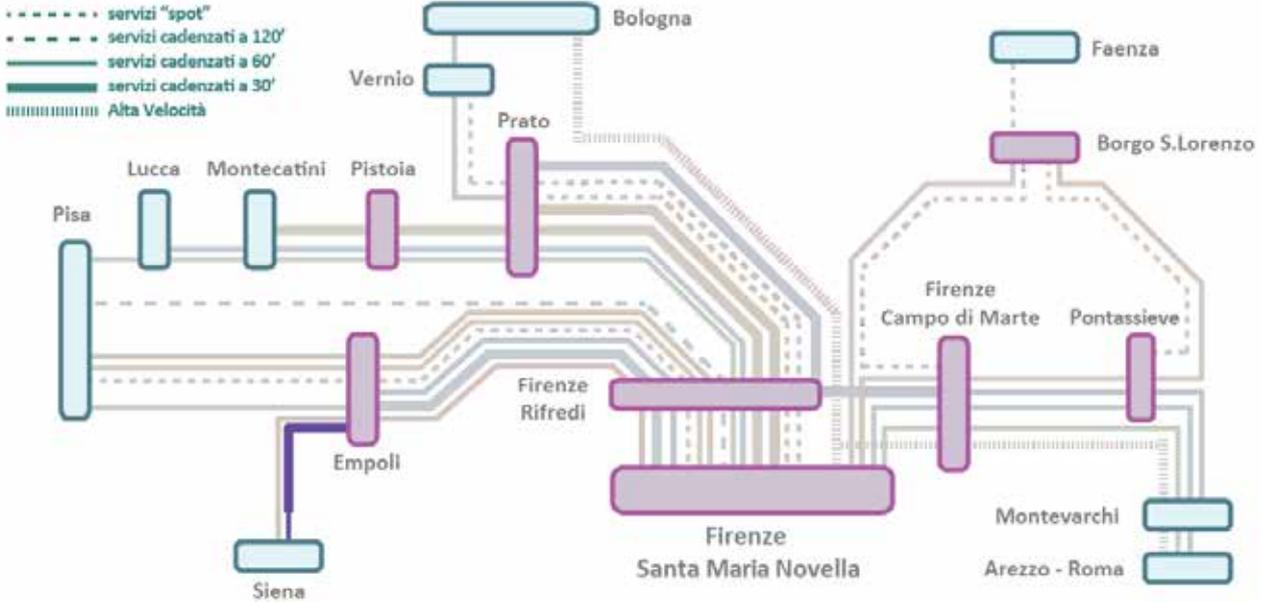
Note ed osservazioni

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" non prevede il cadenzamento a 30 minuti sulla tratta Empoli - Poggibonsi come da Accordo Quadro ma mantiene due linee capillari con cadenzamento a 60 minuti con fermate su tutte le stazioni della tratta Empoli - Siena.

Per la stazione di Castelfiorentino lo scenario "MdE Capillari" prevede dunque un cadenzamento medio del servizio capillare di 45 minuti anziché 30, come previsto dallo scenario AQ RT-RFI.

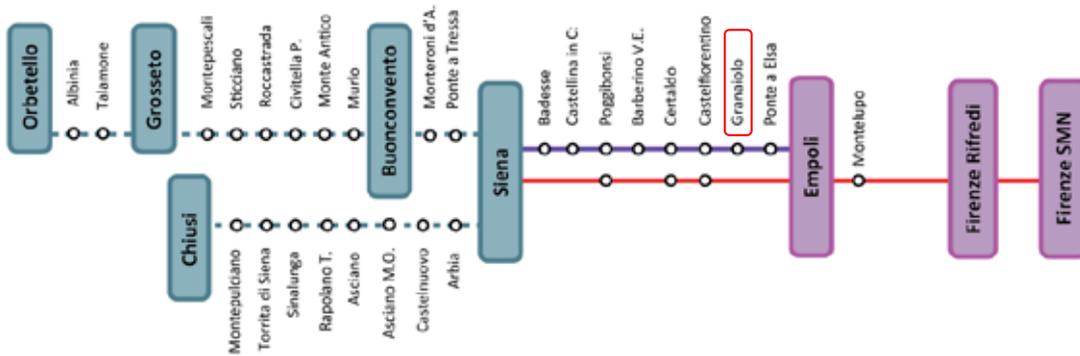


Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)

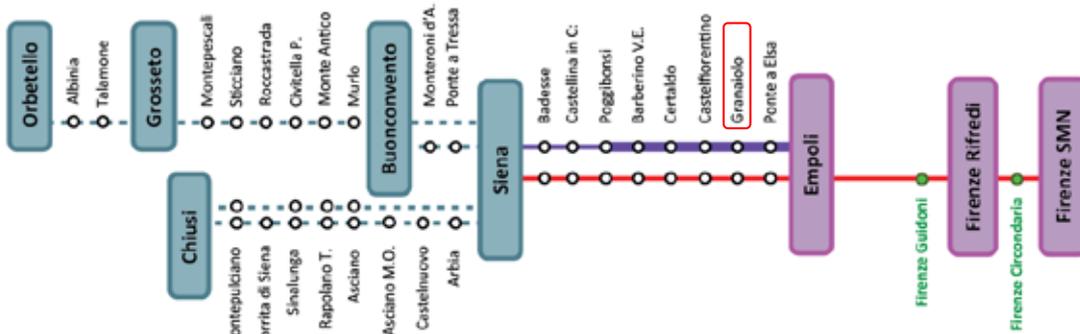


DIRETTRICE SIENA - EMPOLI - FIRENZE

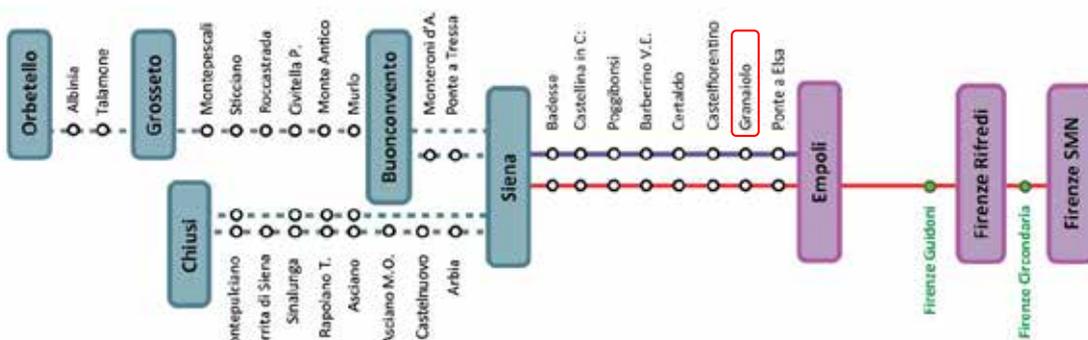
Scenario di base 2015



Scenario Accordo Quadro 2016 RT-RFI (a regime)



Scenario PUMS Mde "Capillari" 2019 (a regime - subordinato agli interventi infrastrutturali considerati nel PUMS)



2 | INTERMODALITA'

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a FREQUENZA



TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



Autostazione

FERMATA



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

Distante circa **3** minuti a piedi

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



stalli



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 20 % 11,2 % pass.saliti

n° di stalli



soglia al 10 % 0 % pass.saliti

n° di stalli



soglia al 10 % 0 % pass.saliti

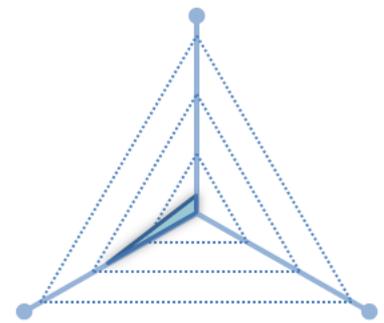
n° posti

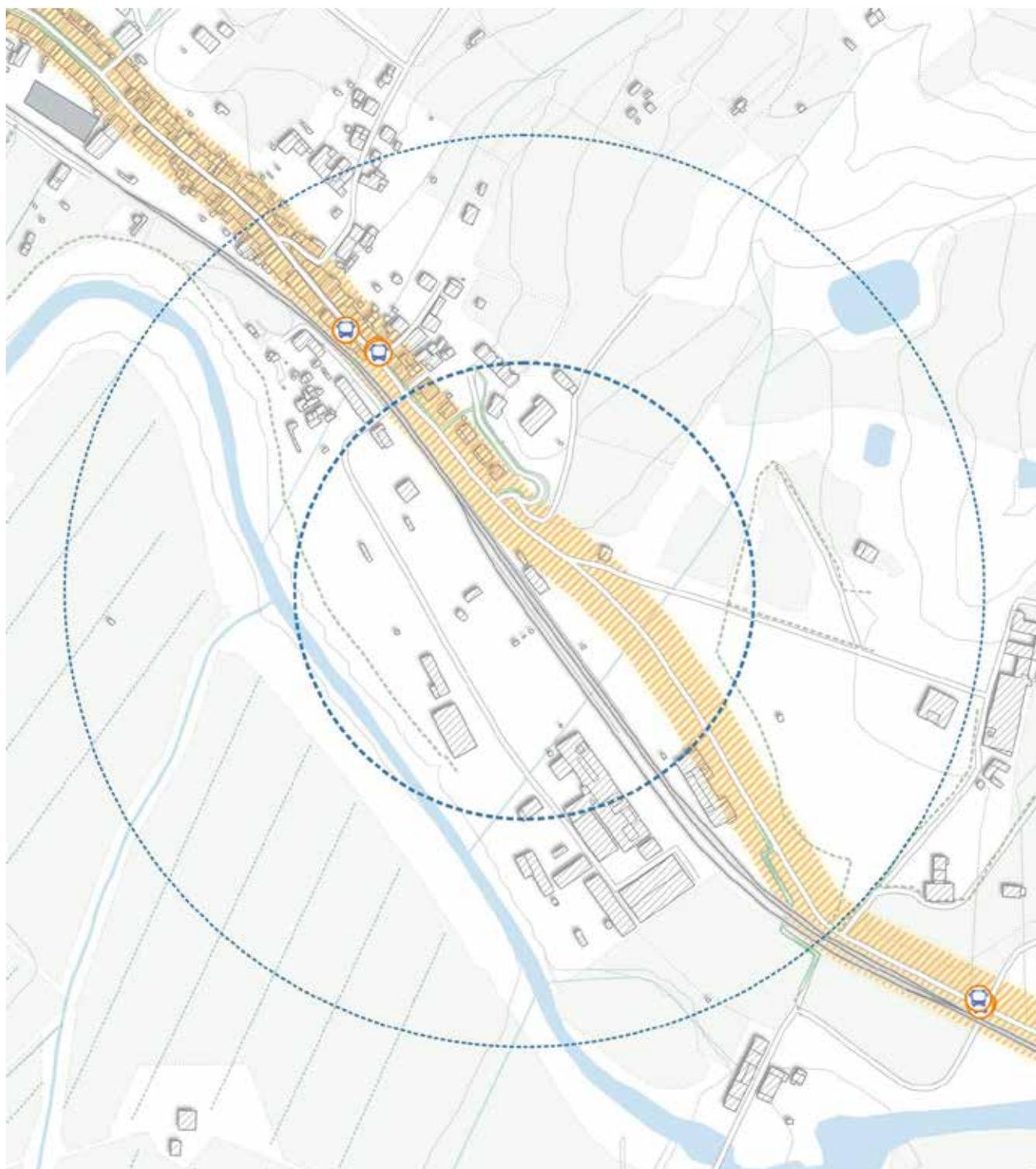


altro tipo di area di sosta



Trasporto Pubblico





Buffer 200
e 400 mt

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO

-  Linee TPL urbano/extraurbano
-  Linee tramvia esistenti
-  Linee tramvia di progetto
-  Linee tramvia in proposta

TRASPORTO COLLETTIVO

-  Fermate Tramvia esistenti
-  Fermate Tramvia di progetto
-  Fermate TPL
-  Servizio Taxi

TRASPORTO PRIVATO

-  Park and Ride parcheggio scambiatore
-  Posti moto e scooter stalli dedicati
-  Rastrelliere biciclette aree dedicate e attrezzate
-  Rete ciclabile esistente / di progetto
-  Parcheggio standard urbano
-  Parcheggio coperto a pagamento
-  Parcheggio a pagamento
-  Parcheggio orario

NOTE: Sul piazzale antistante alla stazione è possibile parcheggiare circa 20 auto ma mancano idonei stalli di segnalazione e pavimentazioni adeguate.

3 | ACCESSIBILITA'

ACCESSIBILITA' AI BINARI - PERSONE CON RIDOTTA MOBILITA'

- SERVIZIO ASSISTENZA PRM
- PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI
- PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI
- PERCORSO SENZA BARRIERE (IN PIANO, RAMPA O ASCENSORE)
- MARCIAPIEDE RIALZATO PER ENTRARE E USCIRE DAI TRENI
- SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO VISIVI

ISOCRONE



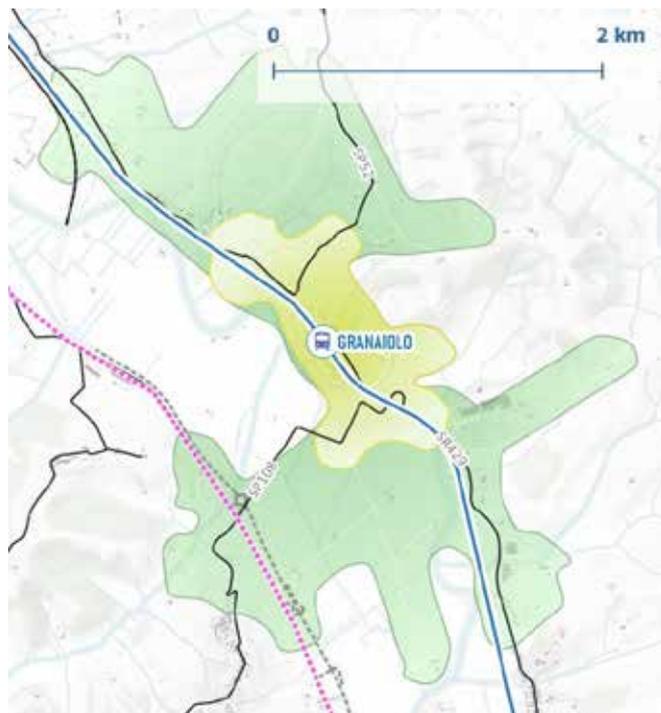
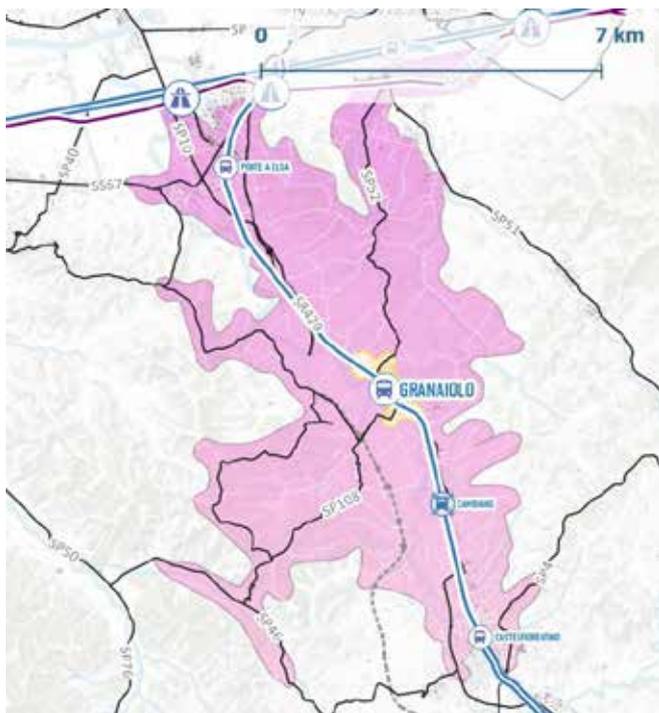
12 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



SGC
Fi - Pi - Li

Uscite SGC di Empoli Centro ed Ovest distanti circa 12 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCUSIONISTICA



ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

| | | | | |
|--------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 12 min a piedi | SUPERFICI PEDONALI 7,7% | PENDENZA MEDIA 4,8% | STRADE V.med. <= 30 55,8% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt - - |
| 12 min in bici | RETE CICLABILE 10,7% | PENDENZA MEDIA 4% | STRADE V.med. <= 30 64,6% | TOTALE - IDONEI buf er 400mt - - |
| 12 min in auto | NODI AUTOSTRADALI 2 | STRADE PRINCIPALI 8 | S. PRINCIPALI V.med. >= 60 65,3% | TRAFFICO LIMITATO NO |

