



CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

PIANO
TERRITORIALE
METROPOLITANO
FIRENZE

QCA4

QUADRO CONOSCITIVO

Atlante rete della mobilità ferroviaria



Relazioni

QC R

Relazione Generale



Atlanti

QC A1

Atlante analisi socio-economica e funzionamenti territoriali

QC A2

Atlante delle strategie locali

QC A3

Atlante delle aree dismesse e degli spazi opportunità

QC A4

Atlante rete della mobilità ferroviaria

QC A5

Atlante degli ambiti di attrattività metropolitana



Cartografia

QC C1

Mosaico delle strategie locali

QC C5

Ambiti di attrattività
metropolitana

QC C10

Vincolo idrogeologico

QC C2A

Rete della mobilità lenta -
percorsi ciclabili

QC C6

Mappa acustica

QC C11

Beni archeologici

QC C2B

Rete della mobilità lenta -
sentieristica

QC C7

Rete fognaria

QC C12

Beni culturali
e del paesaggio
aree vincolate

QC C3

Brownfields e aree dismesse

QC C8

Rete acquedottistica

QC C4

Rete della mobilità ferroviaria

QC C9

Rete ecologica



CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

PIANO
TERRITORIALE
METROPOLITANO
FIRENZE

QCA4

QUADRO CONOSCITIVO

Atlante rete della mobilità ferroviaria

INDICE

SCHEDE CONOSCITIVE STAZIONI

E FERMATE FERROVIARIE METROPOLITANE

4

NODO DI FIRENZE

6

FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA

8

FIRENZE RIFREDI

26

FIRENZE CAMPO DI MARTE

42

FIRENZE STATUTO

58

LE CURE

74

FIRENZE SAN MARCO VECCHIO

88

FIRENZE CASTELLO

102

DIRETTRICE FIRENZE PRATO

116

ZAMBRA

118

SESTO FIORENTINO

132

IL NETO

146

PRATIGNONE	160
CALENZANO	174
DIRETTRICE FIRENZE AREZZO	188
COMPIOBBI	190
SIECI	204
PONTASSIEVE	218
SANT'ELLERO	232
RIGNANO REGGELLO	246
INCISA	262
FIGLINE VALDARNO	276
DIRETTRICE FIRENZE PISA	290
LE PIAGGE	292
SAN DONNINO-BADIA	306
LASTRA A SIGNA	320
SIGNA	334
MONTELUPO-CAPRAIA	348
EMPOLI	362
DIRETTRICE FIRENZE SIENA	376
PONTE A ELSA	378
GRANAIOLO	392
CASTELFIORENTINO	406
CERTALDO	420
BARBERINO VALDELSA	434
DIRETTRICE FAENTINA	448
PIAN DEL MUGNONE	450
FIESOLE-CALDINE	464
VAGLIA	478
CAMPOMIGLIAIO	492

SAN PIERO A SIEVE	506
BORGIO SAN LORENZO	520
RONTA	534
CRESPINO DEL LAMONE	544
BIFORCO	554
MARRADI-PALAZZUOLO SUL SENIO	564
POPOLANO DI MARRADI	574
DIRETTRICE VALDISIEVE	584
BORGIO SAN LORENZO RIMORELLI	586
VICCHIO	600
DICOMANO	614
CONTEA LONDA	628
SCOPETI	642
RUFINA	654

SCHEDE CONOSCITIVE STAZIONI E FERMATE FERROVIARIE METROPOLITANE

La scheda riporta degli indicatori prestazionali ed informazioni di tipo qualitativo, supportate da un repertorio fotografico dell'area in stretta prossimità del nodo ferroviario, esito dei sopralluoghi effettuati al fine di consentire una valutazione generale della qualità degli spazi e/o di alcuni aspetti rilevanti circa eventuali criticità o potenzialità individuate. Ogni scheda di rilievo contiene un inquadramento generale, relazionato ai ritmi metropolitani per la definizione di alcuni indicatori prestazionali, e quattro sezioni contenenti descrizioni tematiche di sintesi, rappresentate mediante un "grafico a radar", ed un estratto cartografico relativo al tema analizzato. In particolare, le quattro sezioni contengono:

Servizi ferroviari:

Relativa ai servizi ferroviari e riporta delle informazioni sullo stato attuale e di previsione

dei nodi ferroviari, alcune delle quali tratte direttamente dal PUMS, altre ricavate attraverso una lettura analitica dei Modelli di Esercizio (MdE) presi in considerazione, ovvero il MdE Accordo Quadro (a regime) e il MdE Capillari (proposto dal PUMS), dai quali sono state dedotte le informazioni relative al cadenzamento medio giornaliero (su 24 ore) ed al tipo di servizio ferroviario offerto.

- Il numero di treni attuale ed i passeggeri saliti nei giorni feriali, il sabato e la domenica (dato Regione Toscana, relativo ad una indagine del 2018);

- Il cadenzamento attuale, dato dal rapporto tra le coppie di treni (il numero di treni attuali/2) ed i minuti delle 24 ore (1.440 minuti);
- Una matrice incrociata con riportati il numero di servizi ferroviari offerti (servizio capillare, veloce, semiveloce, no stop) ed il cadenzamento di ogni servizio (servizi a 30', 60', 120' ed a frequenza "a spot") per lo scenario di base, lo scenario MdE Accordo Quadro e lo scenario MdE Capillari e relativi "Schemi di Servizio" (rielaborati);
- Grafico di analisi multicriteria (passeggeri saliti/giorno, cadenzamento PUMS e direttrici serve). Intermodalità: afferisce al grado di intermodalità, dove sono stati considerati i parametri relativi al trasporto pubblico, alla dotazione di spazi ed aree riservate alla sosta di biciclette e moto/scooter ed alla presenza di parcheggi scambiatori. In quest'ultimo caso, sono stati considerati come Park and Ride solamente le aree di parcheggio che non sono a pagamento.
- Presenza e distanza fermate tramvia e tpl su gomma;
- Numero di linee tpl su gomma (servizio urbano ed extraurbano) in prossimità del nodo;
- Numero di posti bici e moto (in rastrelliere, aree bikesharing, stalli moto/scooter);
- Numero di posti auto in parcheggi di tipo Park and Ride;
- Eventuale disponibilità di posti auto in altro tipo di parcheggi (a pagamento, di standard urbano, stalli per la sosta oraria) sempre limitrofi alla stazione;

- Grafico di analisi multicriteria (indicatori sul trasporto pubblico, dotazione spazi per biciclette e moto, dotazione di aree per il Park and Ride).

Accessibilità:

sono riportati i valori degli indicatori relativi alla accessibilità in base ai mezzi considerati (a piedi, in bicicletta ed in auto), oltre che ad una sezione esclusivamente informativa dedicata all'accessibilità da parte delle persone con ridotta mobilità PRM (dato RFI). Gli indicatori presi in considerazione per la valutazione sono stati elaborati in relazione ai tre tipi di isocrone, ovvero quella "a piedi", tarata su una velocità media di 5 km/h in 12 minuti di tempo (verosimilmente paragonabile ad una distanza coperta di circa 800 metri), quella "in bicicletta", sempre di 12 minuti ma tarata su una velocità media di 15 km/h, ed infine quella "in auto", per la quale sono invece stati utilizzati i valori di velocità media riportati dagli attributi del grafo stradale.

- Box informativo sulle dotazioni della stazione/fermata di servizi per le persone a mobilità ridotta (parcheggi disabili, percorsi di accesso ai binari senza barriere, percorsi tattili, marciapiedi rialzati, schermi di informazione visiva, servizio PRM);
- Rappresentazione cartografica delle isocrone con accessi alla rete autostradale e le strade principali, alle ciclovie ed alla rete della sentieristica;

- Accessibilità pedonale in relazione alla isocrona “a piedi” (indice % di superficie pedonale sulla superficie veicolare, pendenza media e velocità media delle strade coperte dall’isocrona);
- Accessibilità ciclabile in relazione alla isocrona “in bici” (indice % della rete ciclabile esistente e di progetto più le direttrici delle Ciclovie, pendenza media e velocità media delle strade coperte dall’isocrona);
- Accessibilità auto, in relazione alla isocrona “in auto” (presenza di caselli autostradali ed uscite SGC, n° di strade principali connesse, velocità media delle strade principali coperte dall’isocrona);
- Grafico di analisi multicriteria (indicatori di accessibilità pedonale, ciclabile e auto).

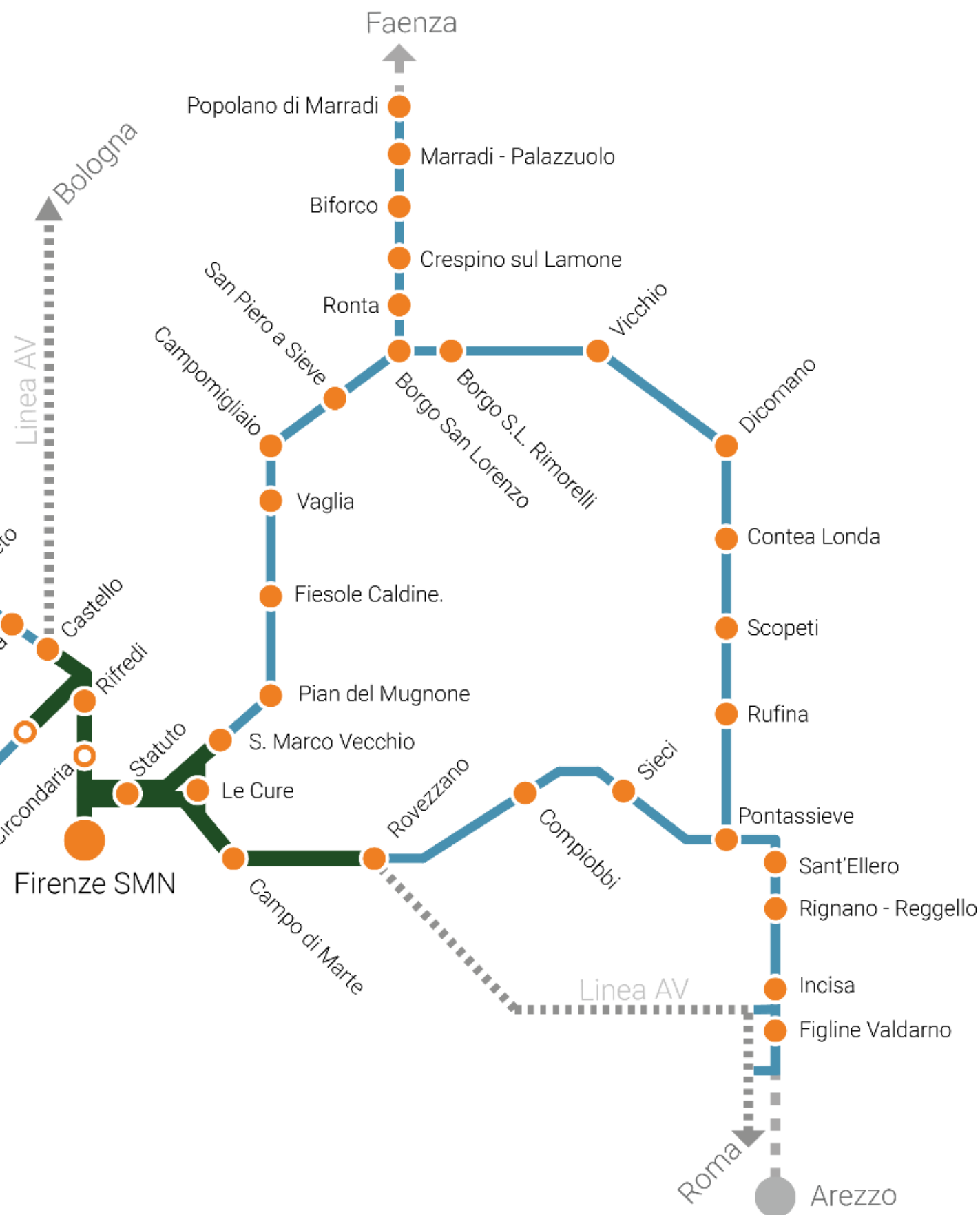
Intorno urbano:

Utilizza come areale di riferimento un buffer (sulle distanze di 400 e 800 metri) per quanto riguarda i parametri di natura spaziale come ad esempio gli usi del suolo e la presenza di servizi, mentre per quanto riguarda i parametri relativi al potenziale bacino di utenza del nodo si è ricorsi all'utilizzo delle isocrone.

- Caratteri del luogo, riferiti al buffer di 800 metri (superficie di circa 200 ettari) dove si riportano informazioni circa la densità degli abitanti per ettaro;
- Indici della variazione di popolazione e addetti (su base comunale) per gli ultimi anni disponibili (dato Città Metropolitana di Firenze);
- Percentuale di residenti ed addetti rispetto alla isocrona “a piedi”, che ci fornisce un primo livello di vocazione del nodo (prettamente a servizio residenziale o commerciale produttivo), oppure con diverso grado di mixité funzionale dato sia dalla presenza di residenti che di addetti (in proporzioni variabili);
- Percentuale dei diversi usi del suolo classificati in tessuto prevalentemente residenziale, tessuto a destinazione mista, tessuto produttivo/commerciale e altro tessuto specialistico per quanto riguarda i suoli prevalentemente “coperti” da edifici, ed in parchi urbani e aree ricreative e sportive, aree agricole ed aree naturali per gli spazi aperti in genere, ed infine la percentuale di aree destinate alla viabilità. Le informazioni sono state poi rappresentate con relativi grafici di sintesi;
- Servizi di interesse locale (numero assoluto) e sovralocale (presenza) nel buffer di 800 metri. Per l'impostazione dell'indicatore ed il relativo peso dei servizi assegnato al nodo è stato utilizzato un multibuffer (con peso diverso in base alla distanza) che considera il numero assoluto dei servizi (con peso diverso tra quelli di interesse locale e quelli di interesse sovralocale);
- Presenza di aree dismesse (superficie territoriale complessiva, presenza di piani attuativi);
- Bacino potenziale delle diverse isocrone considerate. Il box riporta, per ognuna delle tre isocrone considerate, la stima dei valori di residenti ed addetti, correlata da un grafico a barra dove si riporta il valore soglia di ogni ritmo. Ad esempio, per i ritmi lenti il bacino di utenza più grande di residenti ed addetti della isocrona “a piedi” è dato dal nodo di Rufina (circa 5.280 seguito da Borgo San Lorenzo (circa 5.000), per cui il valore soglia è stato impostato su 5.000, così da evidenziare per ogni ritmo “lento” la posizione rispetto ai nodi con il bacino di utenza più alto. Lo stesso metodo è stato applicato a tutte e tre le isocrone (sui valori massimi dei tre ritmi);
- Grafico di analisi multicriteria (indicatori sui servizi, bacino potenziale, dismesse).

Nodo di Firenze





FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA

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

Stazione
Centrale

-

Classificazione RFI

Platinum

AMBITO (PUMS)

COMUNE DI
FIRENZE

RITMI (PSM)

ALLEGRISIMO +++



Contesto Territoriale

PIANA
METROPOLITANA

Veloce +++

Altri parametri



STAZIONE
DI TESTA



PRESENZIATA



ACCESSO A LIVELLO
DEL PIANO DEL FERRO



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPERTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



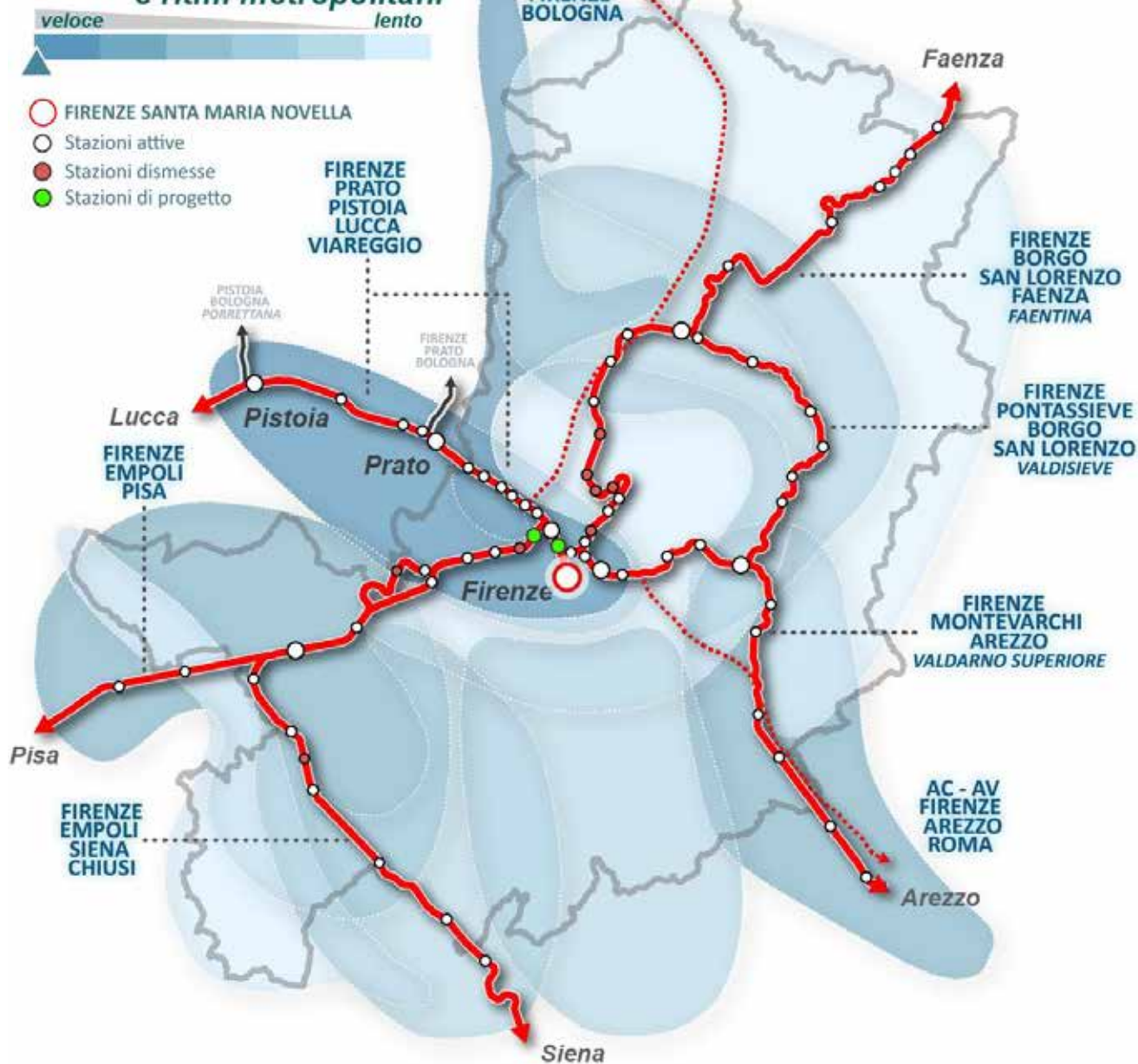
BAR e
RISTORAZIONE



ALTRO

Nella stazione di Firenze Santa Maria Novella sono presenti molteplici esercizi commerciali di potenziale interesse per i viaggiatori, compresa una galleria commerciale sotterranea con accesso diretto dai binari.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



DIRETTRICI SERVITE

1	DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO	FIRENZE - (EMPOLI) - PISA	2	DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO	FIRENZE - PRATO - (PISTOIA)
3	DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO	FIRENZE - (V. ARNO SUP) - AREZZO	4	BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO	FIRENZE - (V. DI SIEVE) - BORGO S.L.
5	BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO	FIRENZE - BORGO S.L. - (FAENZA)	6	BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO	(FIRENZE) - EMPOLI - SIENA [tratta Castelfiorentino – Certaldo con 2 binari]

TRATTE SERVITE

1	Firenze - Pisa - Livorno - Grosseto	2	Firenze - Empoli - Pisa
3	Firenze - Prato - Pistoia - Montecatini - Lucca - Pisa	4	Firenze - Pontassieve - Montevarchi - Arezzo
5	Firenze - Borgo San Lorenzo - Faenza	6	Firenze - Pontassieve - Borgo San Lorenzo
6	Firenze - Empoli - Siena	7	Firenze - Pisa - Viareggio - La Spezia
8	Firenze - Roma (Servizio Veloce ed AV)	9	Firenze - Bologna (AV)

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequentazione stazioni da indagine RT 2018

378
TRENIcadenzamento medio
coppie di treni al giorno7,6
MINUTI

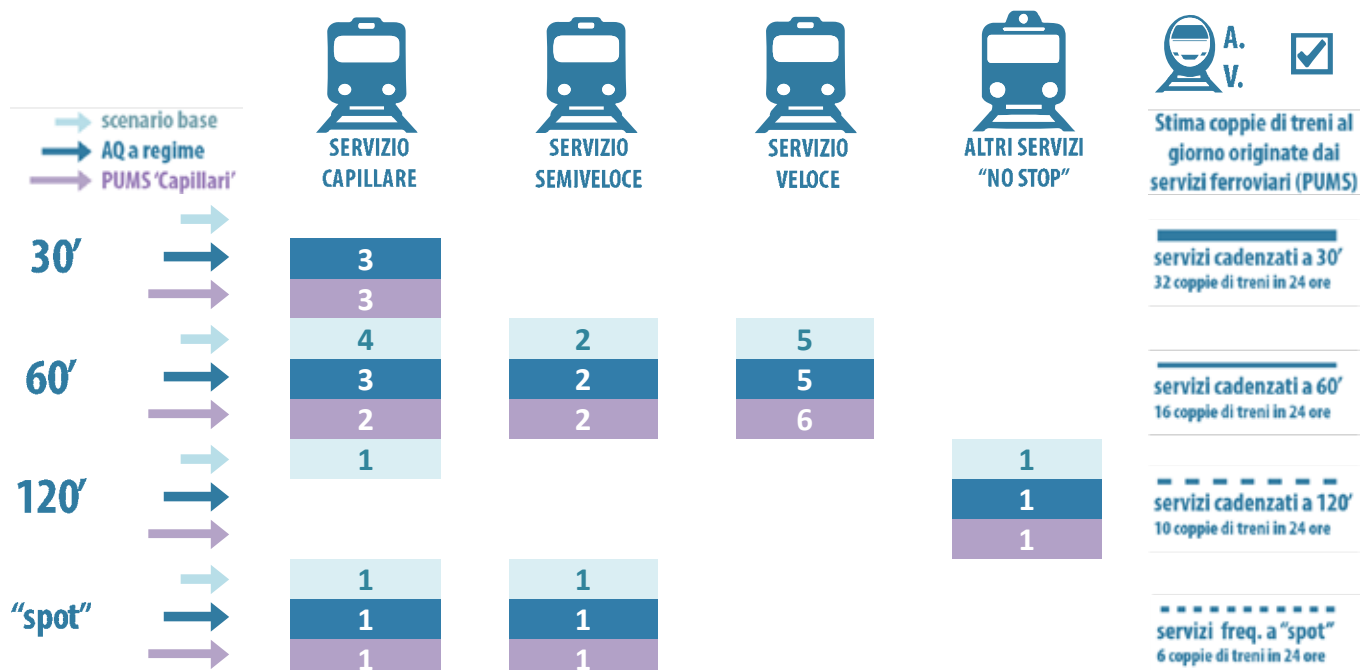
passengeri giorno

giorni feriali
media su 5 giorni

39.902

sabato
domenica31.049
23.303

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno

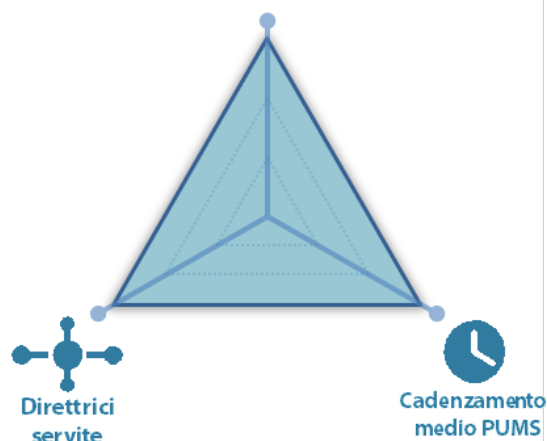
Accordo Quadro RT - RFI scenario di base 2015	80	38	80	10	7 MIN.
Accordo Quadro RT - RFI scenario a regime	150	38	80	10	5,2 MIN.
PUMS MdE 'Capillari' scenario a regime	134	38	96	10	5,2 MIN.

Note ed osservazioni

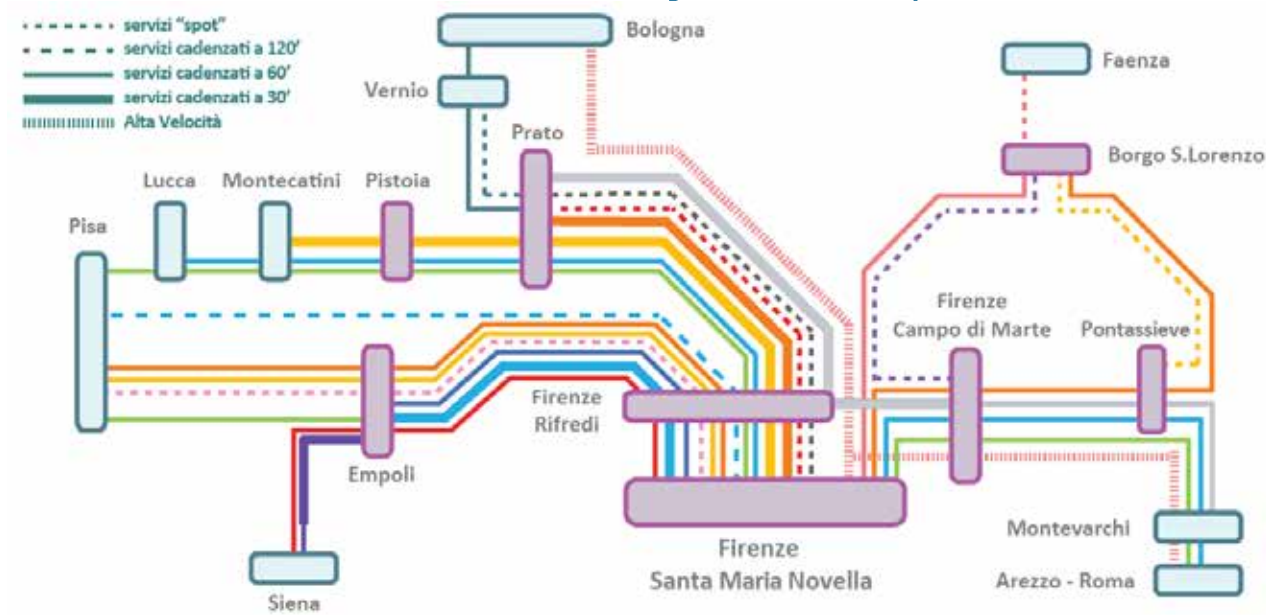
Lo scenario "Capillari" (PUMS 2019), per la stazione centrale di testa Firenze Santa Maria Novella, prende in considerazione tutti gli interventi di potenziamento previsti dall'Accordo Quadro Regione Toscana - RFI per l'utilizzo della capacità ferroviaria (VI binario di linea Novella-Rifredi - linea "Prato", un upgrading radice stazione elementare Prato e Pisana, la trasformazione del binario di servizio IB in binario per attestamento treni ed il sistema ETCS HD su tutte le linee afferenti.

Confronto percorrenze sviluppate (treni * Km / giorno):

DIRETTRICE PRATO PISTOIA:	AQ 11.290 → MdE Cap.	11.290
DIRETTRICE EMPOLI PISA:	AQ 17.180 → MdE Cap.	17.180
DIRETTRICE EMPOLI SIENA:	AQ 3.230 → MdE Cap.	2.020
DIRETTRICE V. ARNO SUP.:	AQ 4.330 → MdE Cap.	5.890
DIRETTRICE VAL DI SIEVE:	AQ 2.070 → MdE Cap.	1.860
DIRETTRICE FAENTINA:	AQ 2.820 → MdE Cap.	3.310

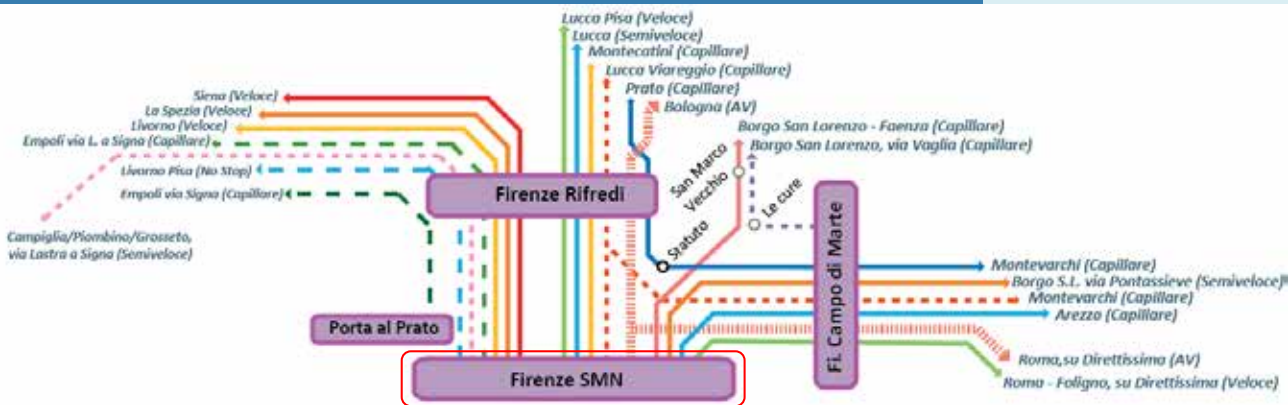
Passeggeri
giorno

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

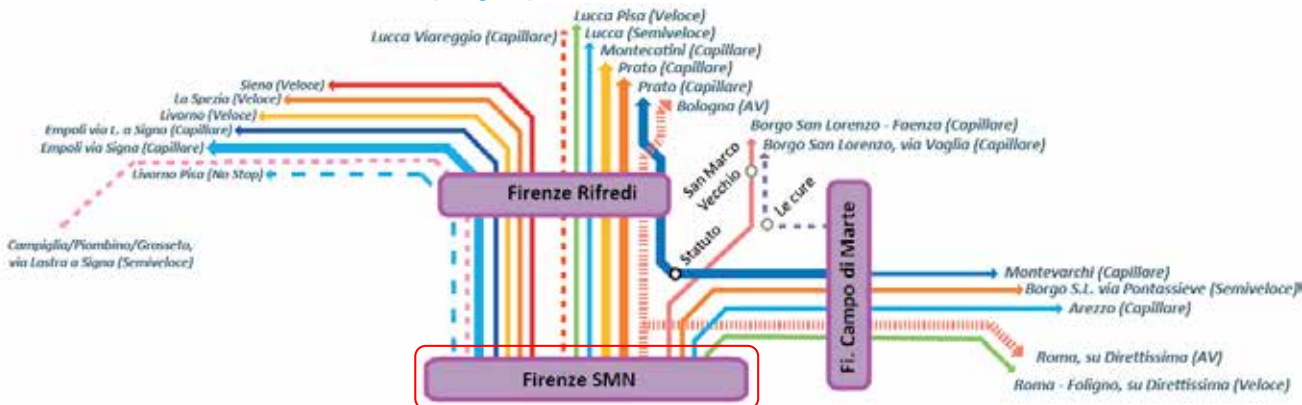


NODO FERROVIARIO DI FIRENZE

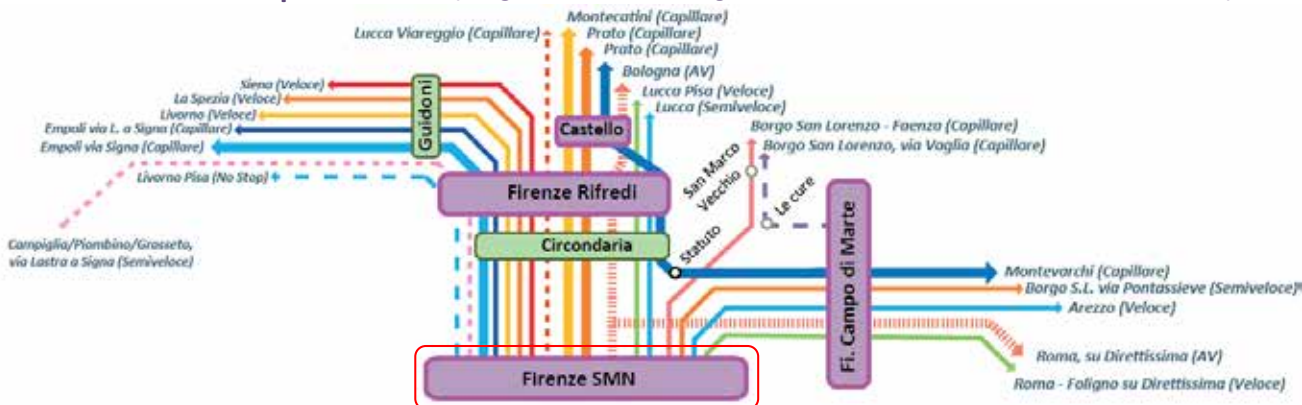
Scenario di base 2015



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



14

CAPOLINEA

distante < 1 minuto a piedi



255

Fermata Tram più vicina

distante < 1 minuto a piedi

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



30

CAPOLINEA

distante < 1 minuto a piedi



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



30

stalli

- Presente un'area riservata al noleggio veicoli con conducente NNC.

- Presente un bicipark sorvegliato in stazione con disponibilità di 800 posti.



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 10 % 1,5 % pass.saliti

n° di stalli 745*no PR



soglia al 10 % 0,7 % pass.saliti

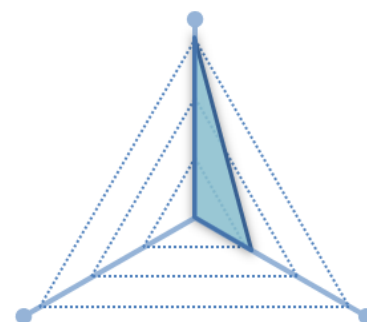
n° di stalli 260

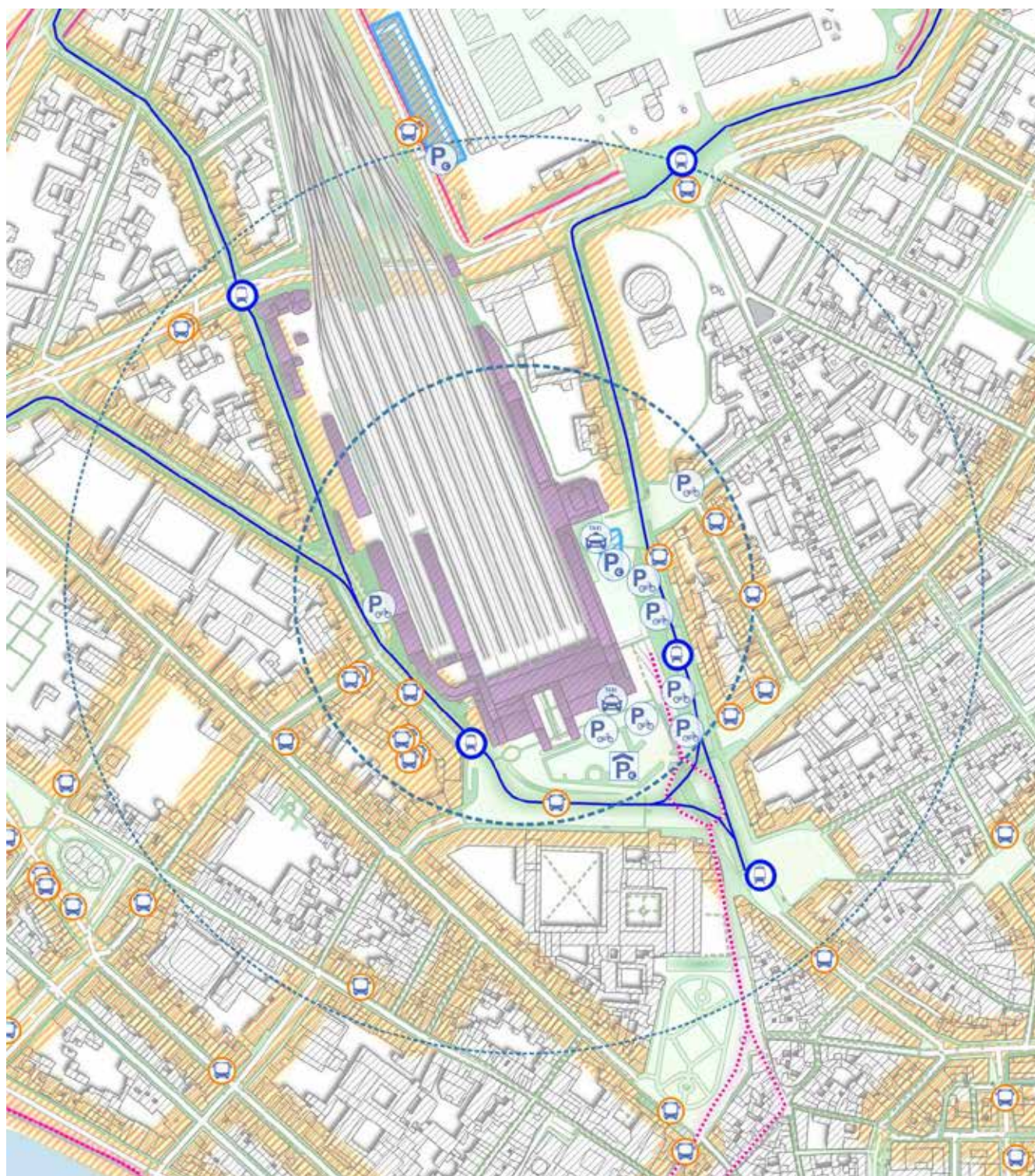


soglia al 10 % 3 % pass.saliti

n° posti 1.210

altro tipo di area di sosta





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: Nella stazione di Firenze SMN non vengono considerati come Park and Ride i posti auto del parcheggio di stazione sotterraneo a pagamento e nei due parcheggi a pagamento limitrofi alla stazione. Alto livello di intermodalità dovuto dalla presenza delle linee tramviarie e di numerose linee di trasporto urbano e soprattutto extraurbano, ma è assente un'area esclusivamente dedicata agli autobus. Presente un Bicipark ma si rileva carenza di rastrelliere esterne.

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



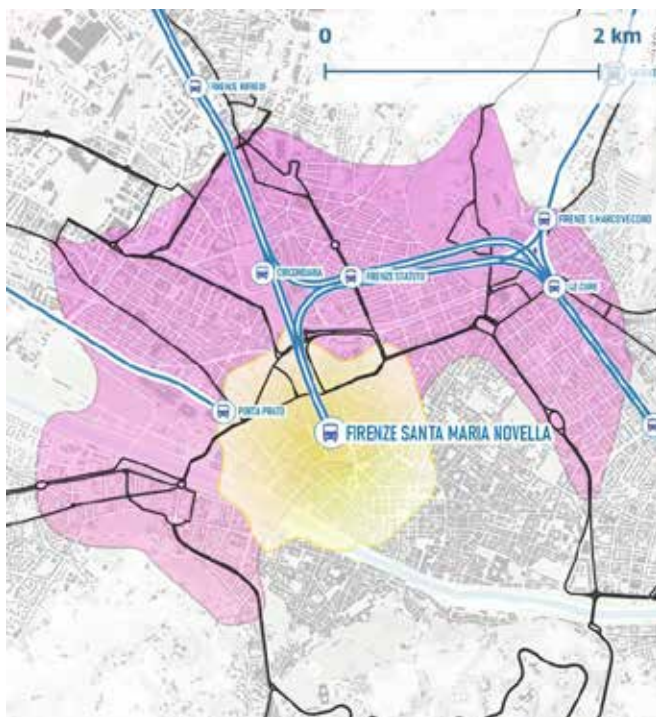
12 min

12 km/h



12 min

5 km/h

NO
AUTO
STRADEACCESSO ALLA RETE
ESCURSIONISTICAACCESSO ALLA RETE
DELLE CICLOVIE

ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

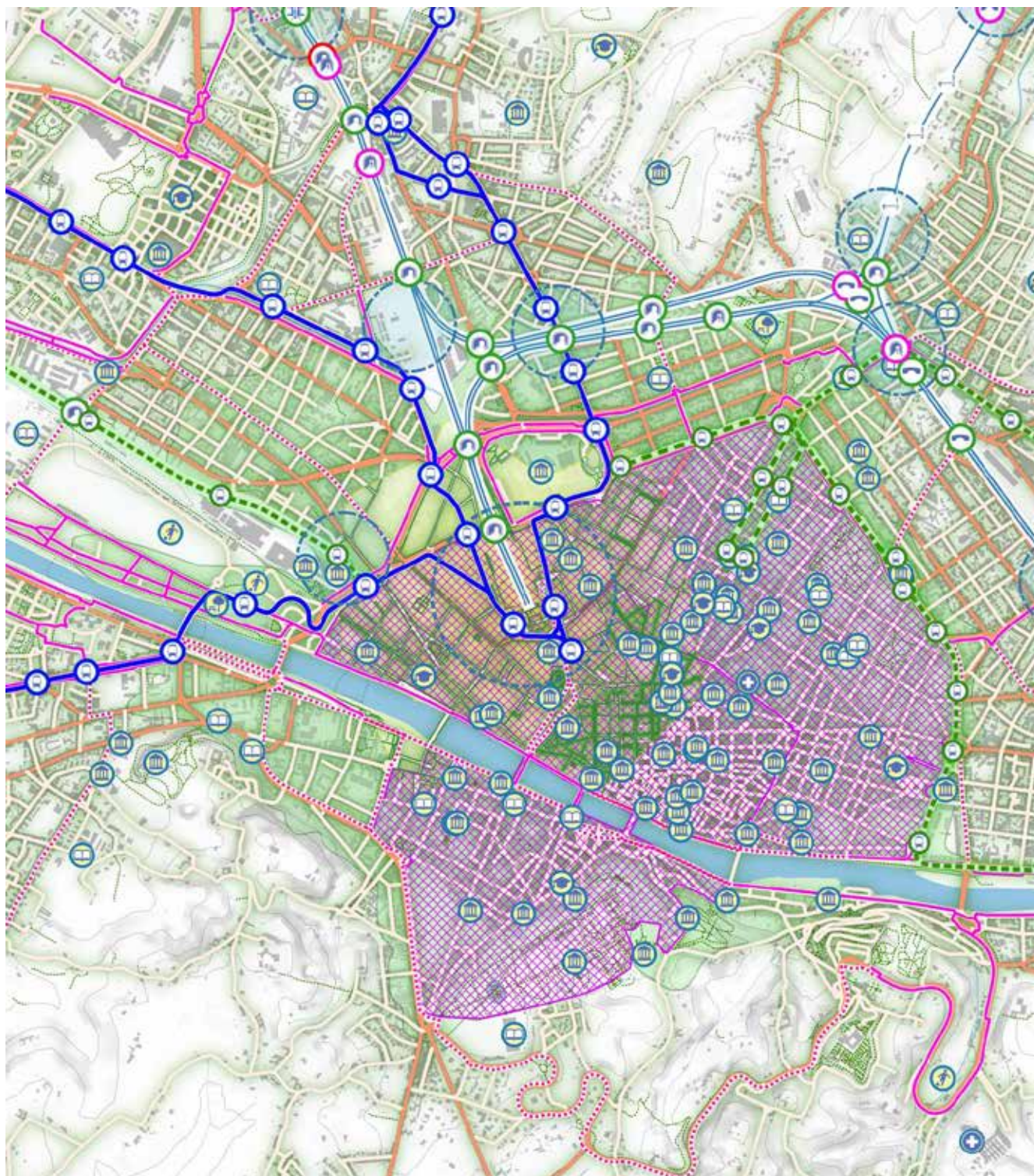
 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI	 PENDENZA MEDIA	 STRADE V.med. <= 30	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt
	52,7%	0,9%	87,4%	- -
 12 min in bici	 RETE CICLABILE	 PENDENZA MEDIA	 STRADE V.med. <= 30	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt
	33,0%	1,1%	81,9%	- -
 6 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI	 STRADE PRINCIPALI	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60	 TRAFFICO LIMITATO
	0	7	0%	SI

Pedonale



Auto/moto

Bicicletta



Isocrona 12 min
pedonale
ciclabile



Buffer
400 mt



Rete ciclabile
esistente
Percorsi ciclabili
di progetto



Strade e superfici pedonali
Zone a Traffico Limitato

Velocità media
traffico veicolare

5 - 30 Km/h
31 - 50 Km/h
51 - 70 Km/h
71 - 90 Km/h
91 - 120 Km/h

ATTRAVERSAMENTI FERROVIA



Passaggio pedociclabile



Strade minori



Passaggio pedonale



Solo carreggiata



Attraversamento
in stazione/ fermata



Sottopasso
pedonale /ciclabile



Sottopasso
carrabile



Passe rella
pedonale /ciclabile



Sovrapasso
carrabile

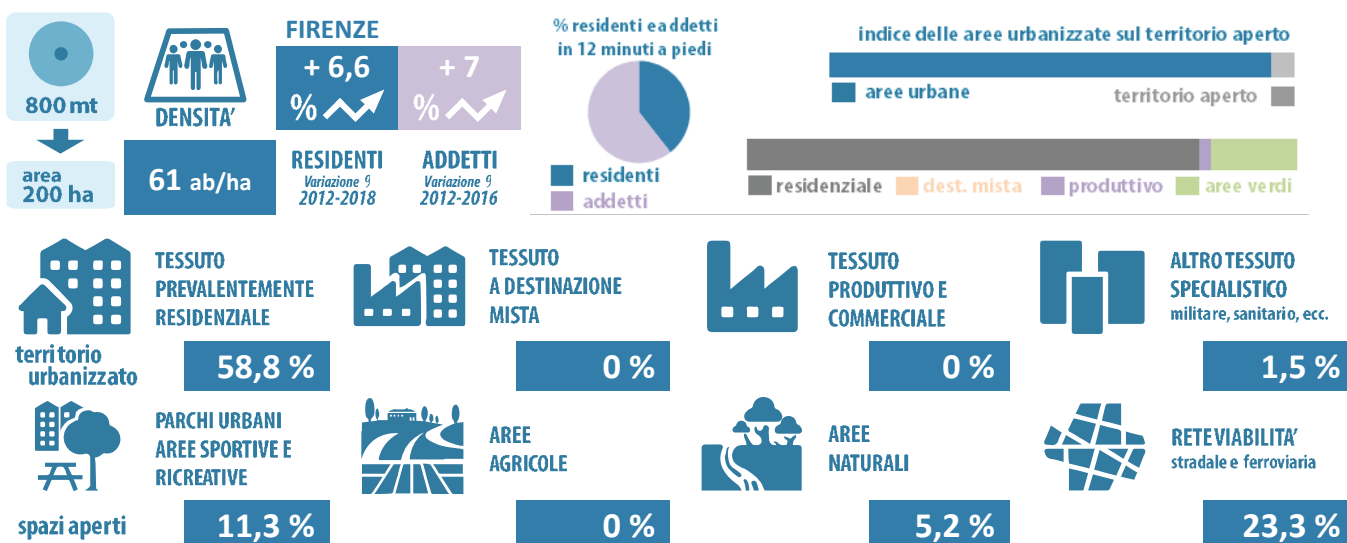


Passaggio
al livello

NOTE: Ottimo livello di accessibilità ciclabile dato in particolar modo dalla vasta rete di piste esistenti e soprattutto di progetto, e che prevede il collegamento della stazione con le Ciclovie del Piano Bicipolitana. L'accessibilità carrabile è molto ridotta a causa della ridotta velocità media rilevata dalle strade principali del grafo. Ottima accessibilità pedonale con circa il 60% di superfici pedonali in rapporto a quelle dedicate agli autoveicoli (coperte dalla isocrona).

4 | INTORNO URBANO

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

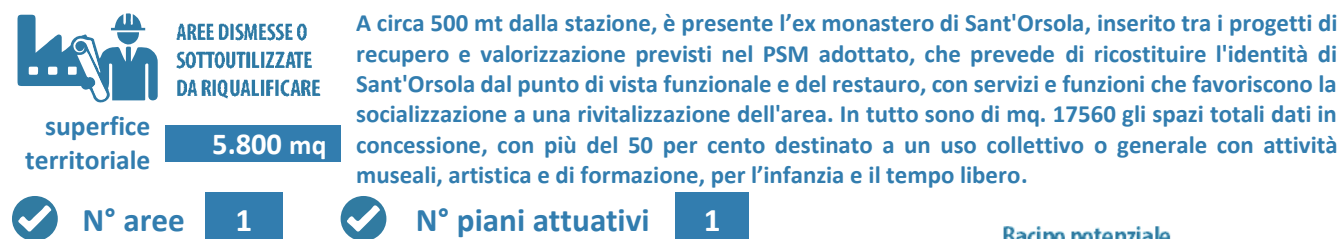


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

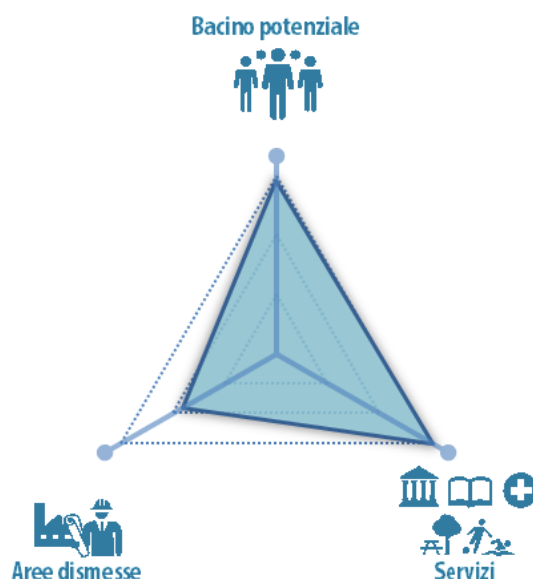
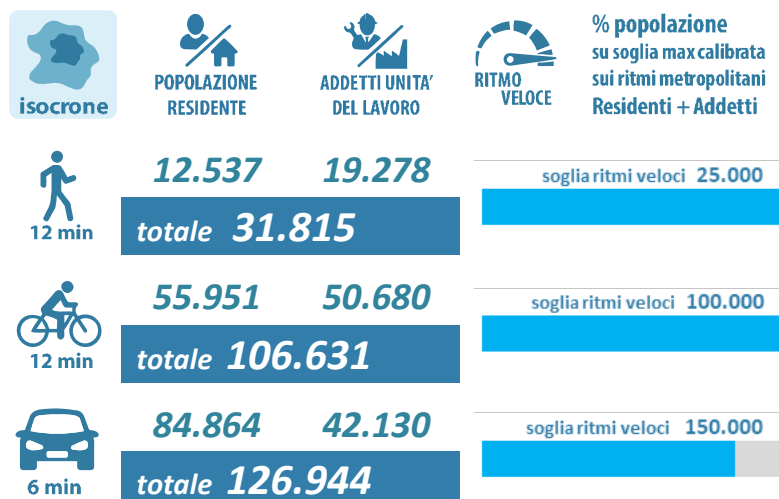


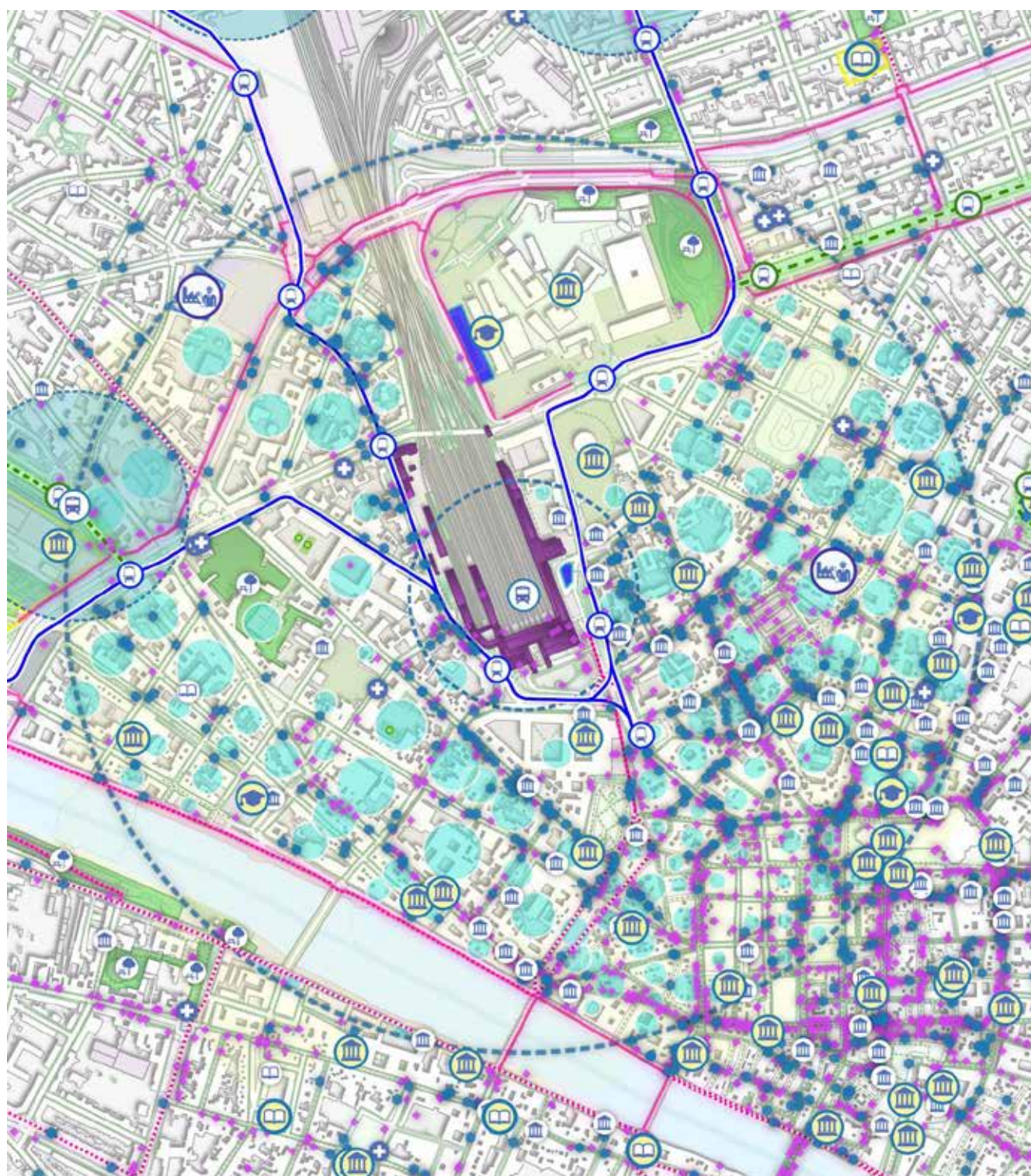
Nel raggio di 800 mt dalla stazione è raggiungibile il centro storico di Firenze, con numerosi servizi di interesse sovrallocale in particolar modo legati alle attività culturali.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





NOTE: L'intorno urbano di Firenze SMN offre una moltitudine di servizi di interesse locale e sovralocale, per la maggior parte legati alle attività culturali. Ha inoltre un vasto bacino di utenza potenziale (residenti + addetti) secondo solo alle stazioni di Campo di Marte e Statuto, oltre che alla stazione di progetto Circondaria.



Fronte binari di Santa Maria Novella. La stazione è dotata complessivamente di 19 binari a servizio dei treni viaggiatori.

Tutti i binari sono dotati di percorso senza barriere (in piano e/o con rampa) e marciapiede rialzato per salire/scendere dai treni.



Percorsi e barriere di controllo che dividono l'area di attesa treni dal resto della stazione.

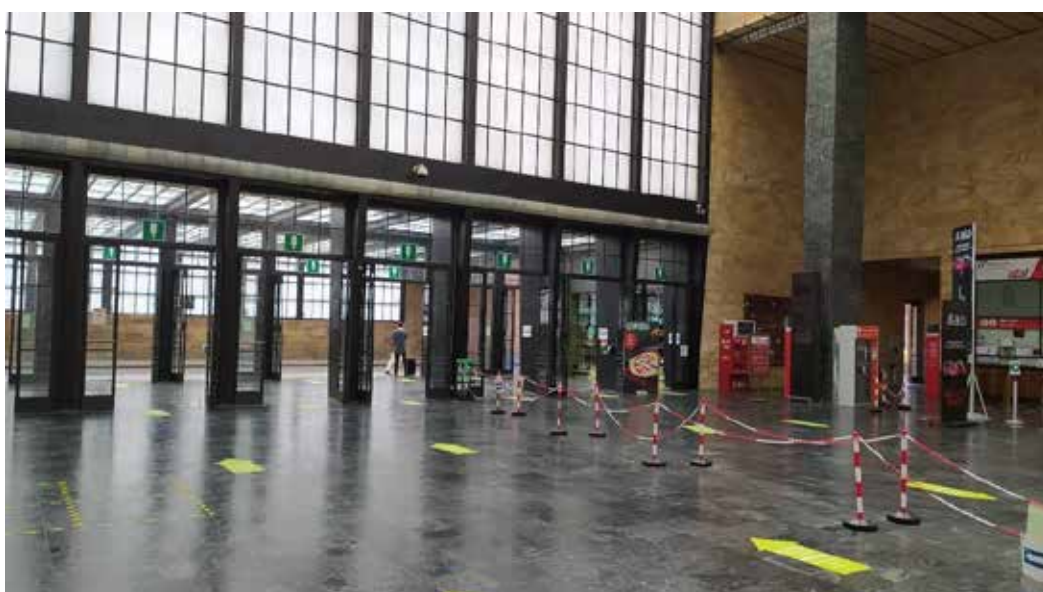


Sala principale della stazione con infopoint e locali commerciali di vario genere.





Ingresso principale della stazione dove sono presenti parcheggi per disabili, aree per i taxi e per il trasporto pubblico.



Ingresso principale con accesso alle biglietterie/infopoint.



Ingresso principale con accesso alle biglietterie/infopoint.



Accesso laterale alla sala principale della stazione munito di sola scalinata.

L'accesso è in prossimità della fermata tramviaria Alemanni-Stazione.



Accesso munito di scale mobili che collega la sala principale della stazione (secondo accesso laterale dal piano di strada) dalla galleria/sottopasso di Santa Maria Novella.



Accesso munito di scale mobili che collega la sala principale della stazione (accesso interno centrale) dalla galleria/sottopasso di Santa Maria Novella.





10

Scale di accesso al sottopasso di attraversamento dei binari.



11

Sottopasso di attraversamento ed accesso ai binari.



12

Galleria commerciale con accesso all'interno della stazione ed al sottopasso di attraversamento del nodo infrastrutturale di superficie.

 13

Galleria commerciale
e servizi al
viaggiatore.


 14

Sottopasso di
attraversamento del
nodo infrastrutturale
di superficie.


 15

Galleria/sottopasso di
attraversamento del
nodo infrastrutturale
di superficie.





 16

Una vista del nodo infrastrutturale di superficie dove avviene lo scambio intermodale tra i vari mezzi del trasporto pubblico.



 17

Accesso al binario 16 dalla zona della Fortezza da Basso, munita di scale e rampa.



 18

L'accesso risulta essere chiuso.



Ingresso al parcheggio interrato di stazione a pagamento con oltre 600 posti auto e 180 posti moto. Dal parcheggio è possibile arrivare direttamente in stazione.



Ingresso al bicipark di stazione.



Interno del bicipark che consente la sosta controllata di 800 bici. Dall'uscita pedonale di bicipark si accede direttamente davanti ai binari 11 e 12.





22

Sono presenti alcune rastrelliere esterne alla stazione ma in generale si rileva una scarsità di aree destinate alla sosta delle biciclette.



23

Area esterna dedicata alla sosta delle moto/scooter.



24

Vista dell'ingresso laterale della stazione e della linea della tramvia, che assieme alla viabilità carrabile costituisce un importante nodo infrastrutturale di superficie (con in impatto significativo sulla mobilità pedonale).

FIRENZE RIFREDI

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)

COMUNE DI
FIRENZE

RITMI (PSM)

ALLEGRISIMO +++

Contesto Territoriale

PIANA

METROPOLITANA

Veloce +++

Altri parametri



STAZIONE DI
COLLEGAMENTO



PRESENZIATA



ACCESSO A LIVELLO
DEL PIANO DEL FERRO



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPEPTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



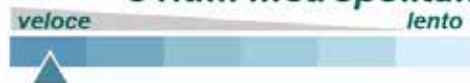
BAR e
RISTORAZIONE



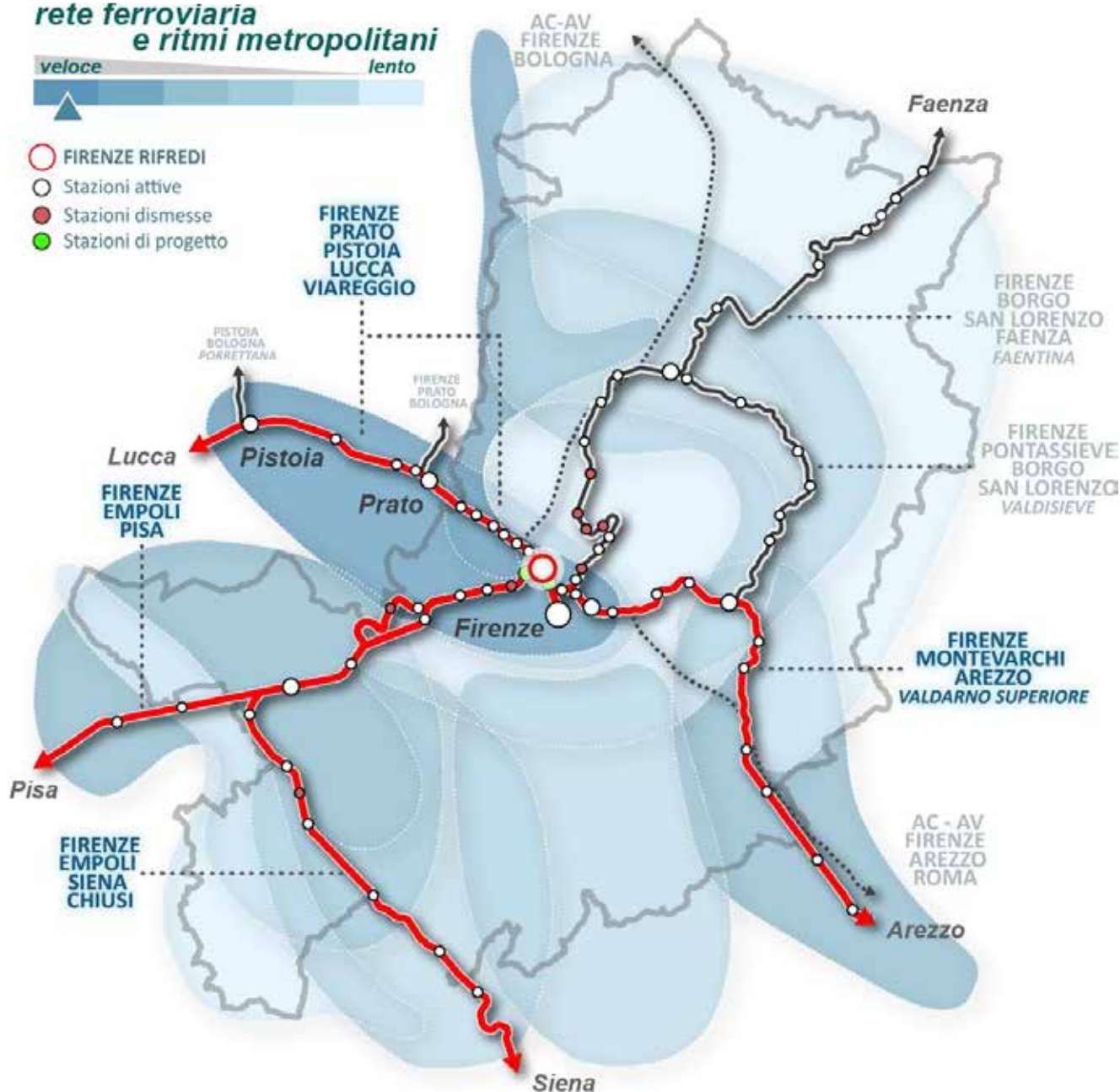
ALTRO

In prossimità della stazione non sono presenti particolari esercizi commerciali di potenziale interesse per i viaggiatori.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- FIRENZE RIFREDI
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

- | | | | | | |
|---|------------------------------|----------------------------------|---|------------------------------------|-----------------------------|
| 1 | DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO | FIRENZE - (EMPOLI) - PISA | 2 | DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO | FIRENZE - PRATO - (PISTOIA) |
| 3 | DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO | FIRENZE - (V. ARNO SUP) - AREZZO | 4 | BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO | (FIRENZE) - EMPOLI - SIENA |

TRATTE SERVITE

- | | | | |
|---|--|---|--|
| 1 | Firenze Rifredi - Firenze SMN | 2 | Firenze Rifredi - Pisa - Livorno - Grosseto |
| 3 | Firenze Rifredi - Empoli - Pisa | 4 | Firenze Rifredi - Prato Centrale |
| 5 | Firenze Rifredi - Prato - Pistoia - Montecatini - Lucca - Pisa | 6 | Firenze Rifredi - Campo di Marte - Pontassieve - Montevarchi |
| 7 | Firenze Rifredi - Empoli - Siena | | |

ANDATA / RITORNO

02/2020

FI. RIFREDI



FIRENZE SMN

costo €

3,00

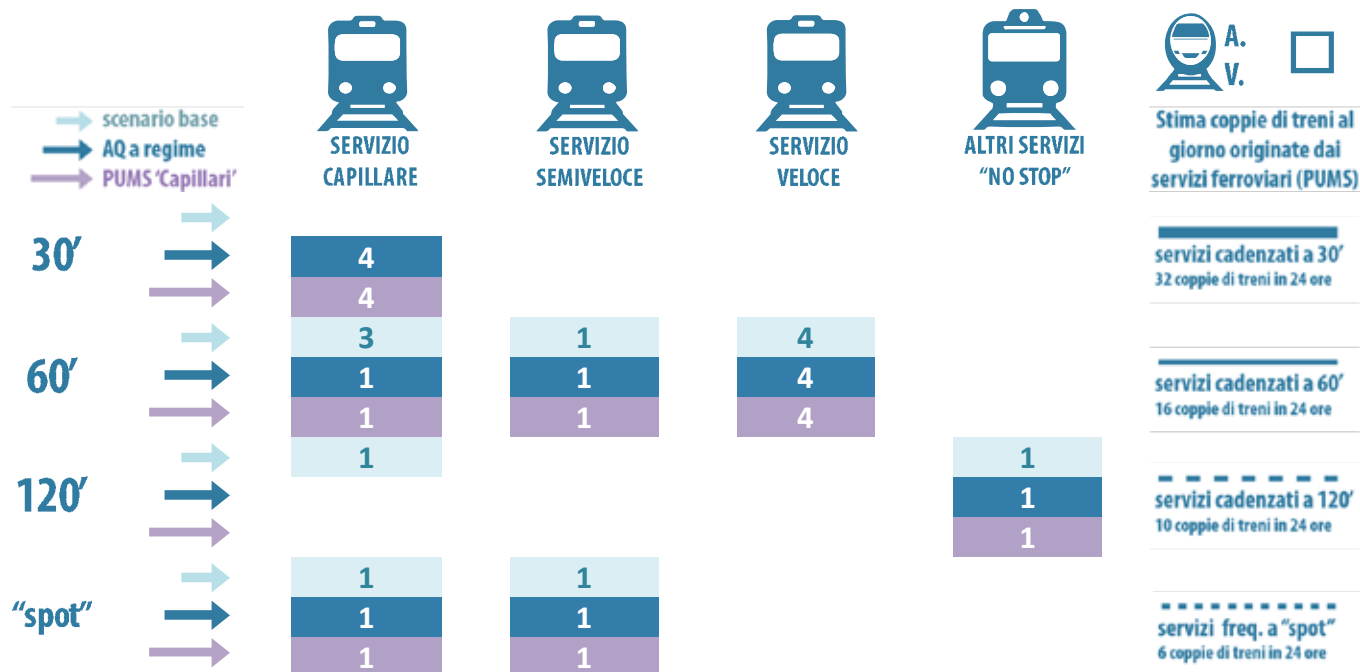
1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequentazione stazioni da indagine RT 2018

giorni feriali
media su 5 giorni**14.327**sabato
domenica7.030
4.550

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



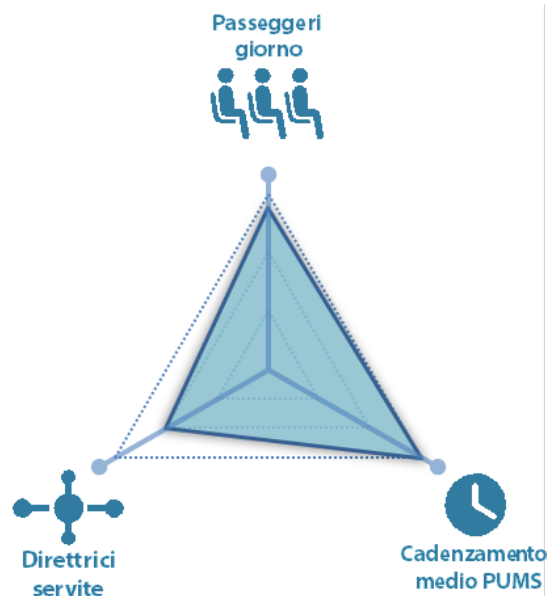
Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno

Accordo Quadro RT - RFI scenario di base 2015	64	26	64	10	8,8 MIN.
Accordo Quadro RT - RFI scenario a regime	150	26	64	10	5,8 MIN.
PUMS MdE 'Capillari' scenario a regime	150	26	64	10	5,8 MIN.

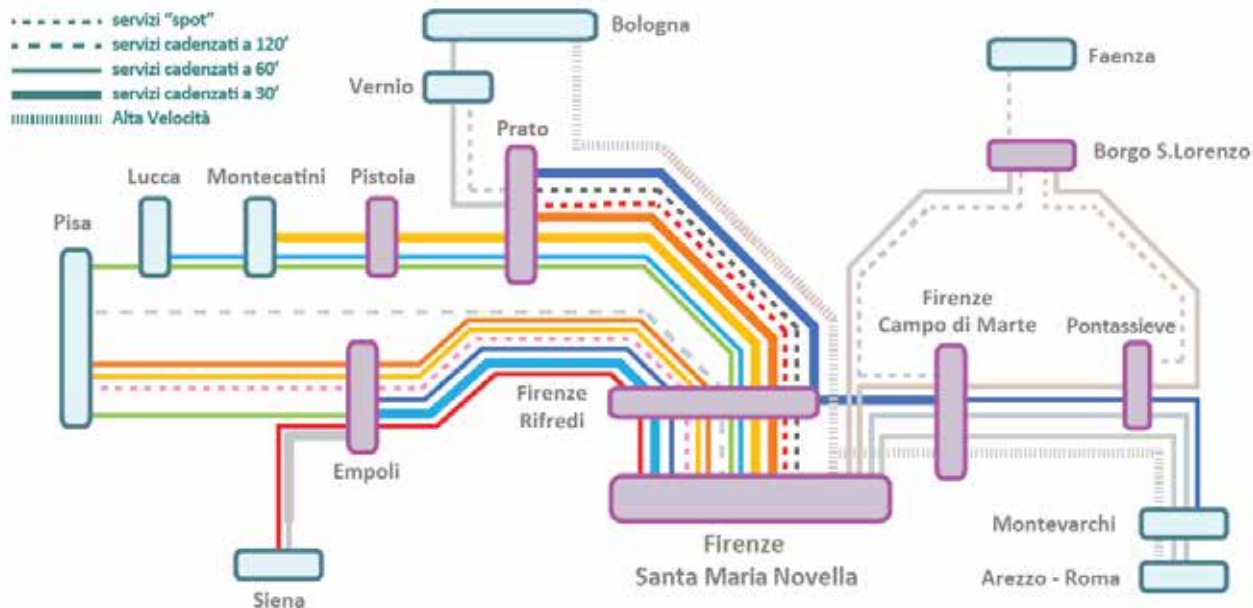
Note ed osservazioni

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 attraverso quattro linee di servizio con cadenzamento a 30 minuti; tre di queste sono sulla tratta Prato C.le - Rifredi - (nuova stazione Firenze Circondaria) e garantiscono un cadenzamento medio di 15 minuti. Una linea con cadenzamento a 30 minuti invece riguarda il tratto Firenze - Empoli, con un cadenzamento medio di 45 minuti. Sulla relazione Prato C.le - (Campo di Marte) - Montevarchi viene esteso il servizio capillare con cadenzamento a 30 minuti anche nella tratta Campo di Marte - Montevarchi, in modo da garantire un cadenzamento medio di 45 minuti.

Il servizio di alta velocità, nella stazione di Firenze Rifredi, è stato sospeso da fine 2016 in attesa della risoluzione sul nuovo tunnel per il sottoattraversamento del nodo ferroviario fiorentino.

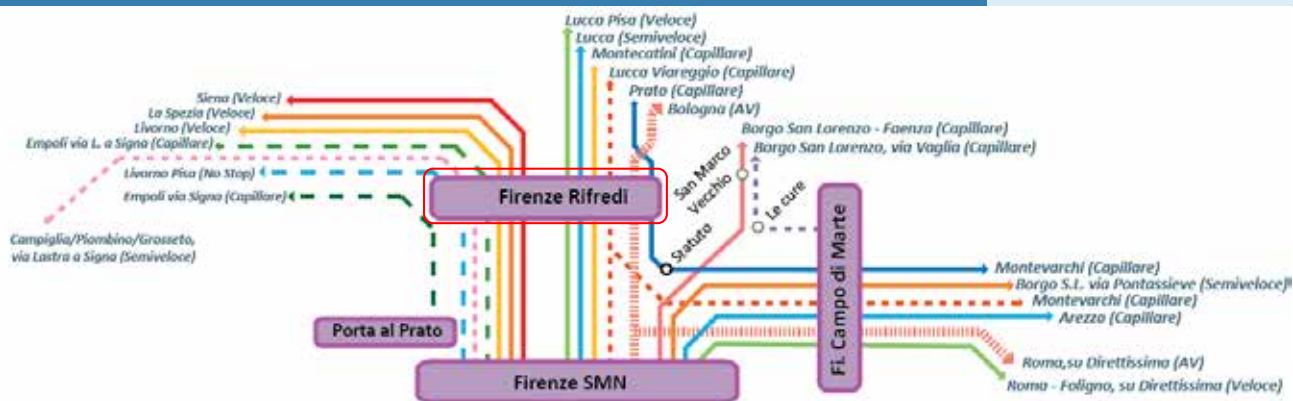


Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)

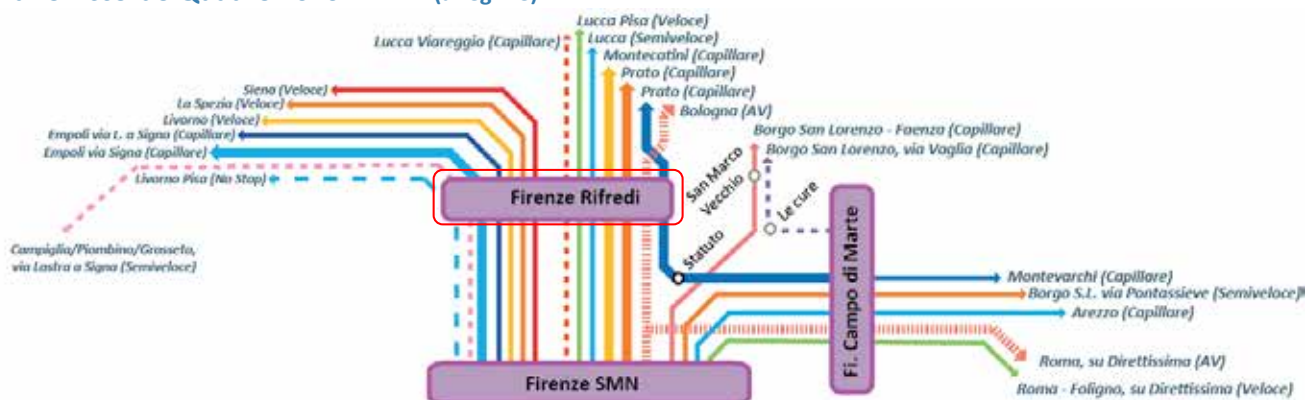


NODO FERROVIARIO DI FIRENZE

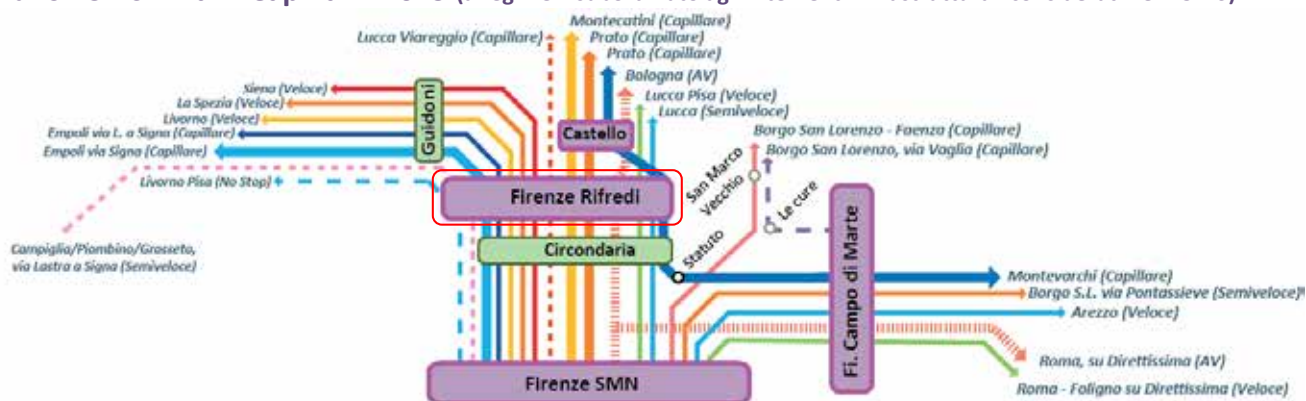
Scenario di base 2015



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

AUTOBUS
URBANInumero
di linee

9

FERMATA

distante < 1 minuto a piedi



TRAMVIA

tram al
giorno

255

Fermata Tram più vicina
distante 9 minuti a piedi

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO

AUTOBUS
EXTRA URBANInumero
di linee

0



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



TAXI



3

stalli

- Presente area di sosta segnalata per il servizio di bikesharing vicino agli accessi da entrambe i lati della ferrovia.

BIKE
sharing

e - mob



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI

PARK
AND RIDE

soglia al 5 %

0,5 % pass.saliti

n° di stalli

70*

PARCHEGGI
MOTOCICLI

soglia al 10 %

0,35 % pass.saliti

n° di stalli

50

POSTI
BICICLETTE

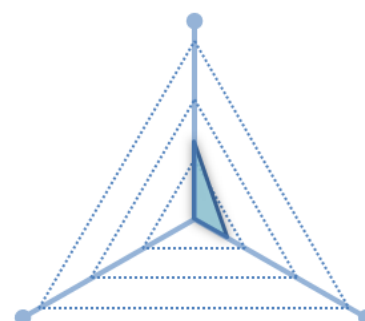
soglia al 10 %

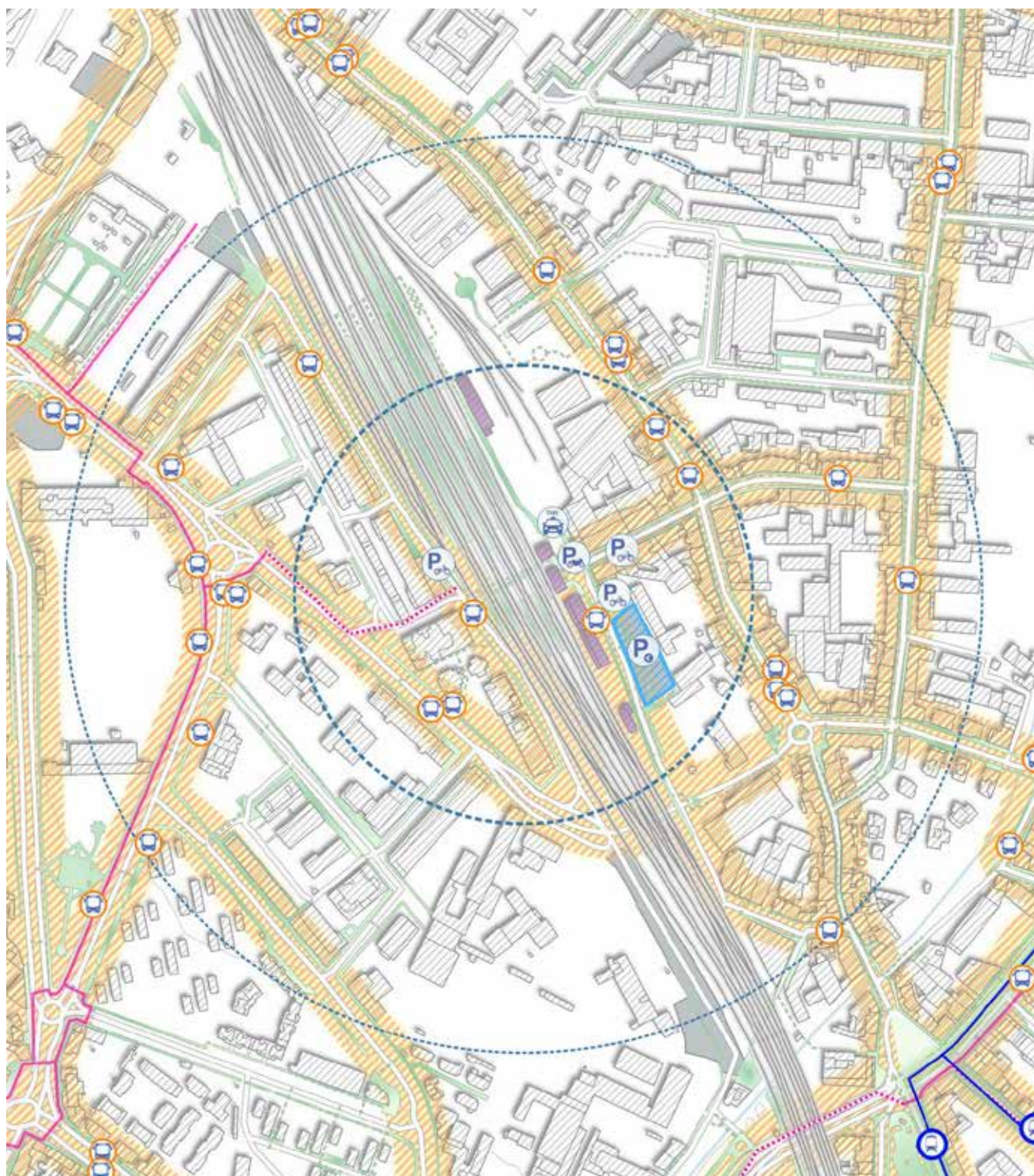
1,75 % pass.saliti

n° posti

250

altro tipo di area di sosta

PARCHEGGI
STANDARDPARCHEGGI
COPERTI
PAGAMENTOPARCHEGGI
PAGAMENTOAREE SOSTA
BREVEParcheggi
scambiatoriBiciclette
e motocicliTrasporto
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: *Presente un parcheggio di stazione a pagamento, non considerato come Park and Ride. Sono presenti diverse aree dedicate alla sosta delle biciclette, tra cui una dedicata al bike sharing, ma rispetto ai passeggeri saliti non sono del tutto sufficienti.*

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



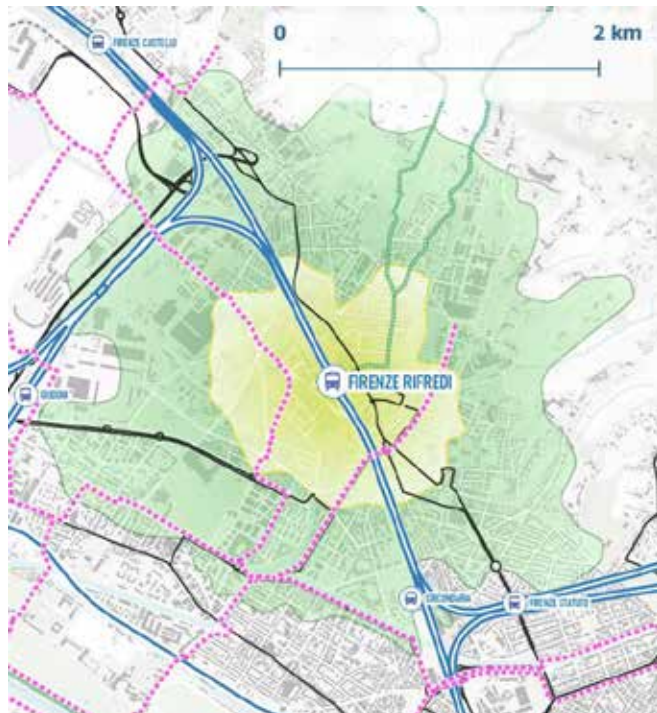
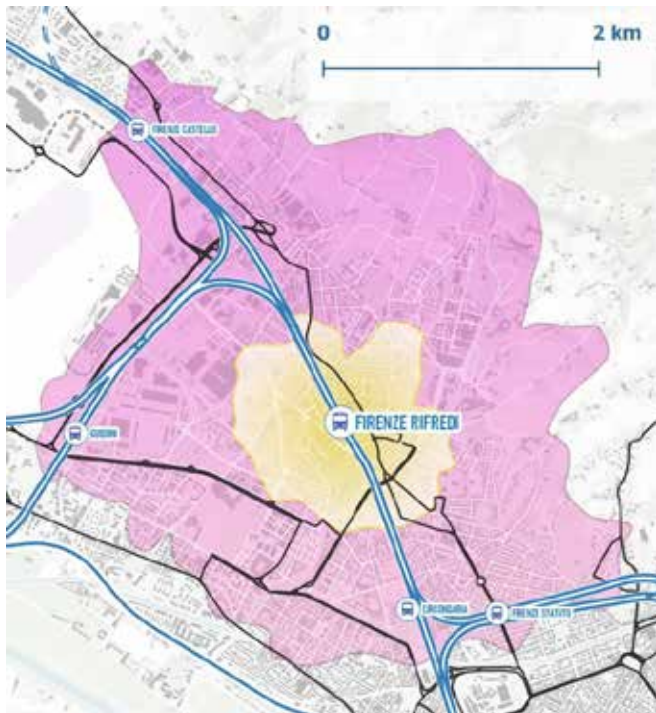
6 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



**NO
AUTO
STRADE**

Uscita A11 di Sesto Fiorentino ed Aeroporto distanti circa 10 minuti



ACCESSO ALLA RETE
ESCUSIONISTICA

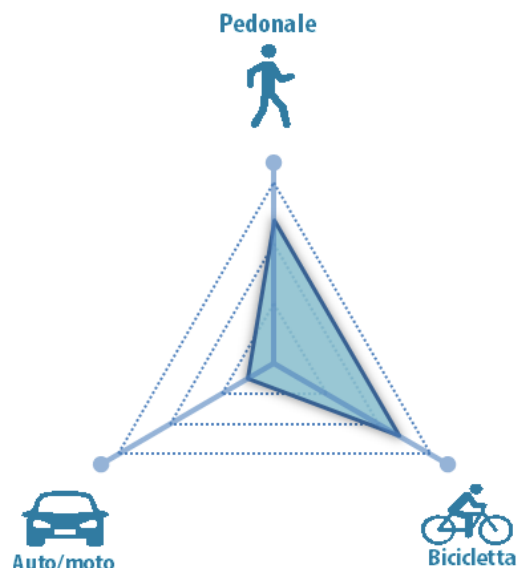


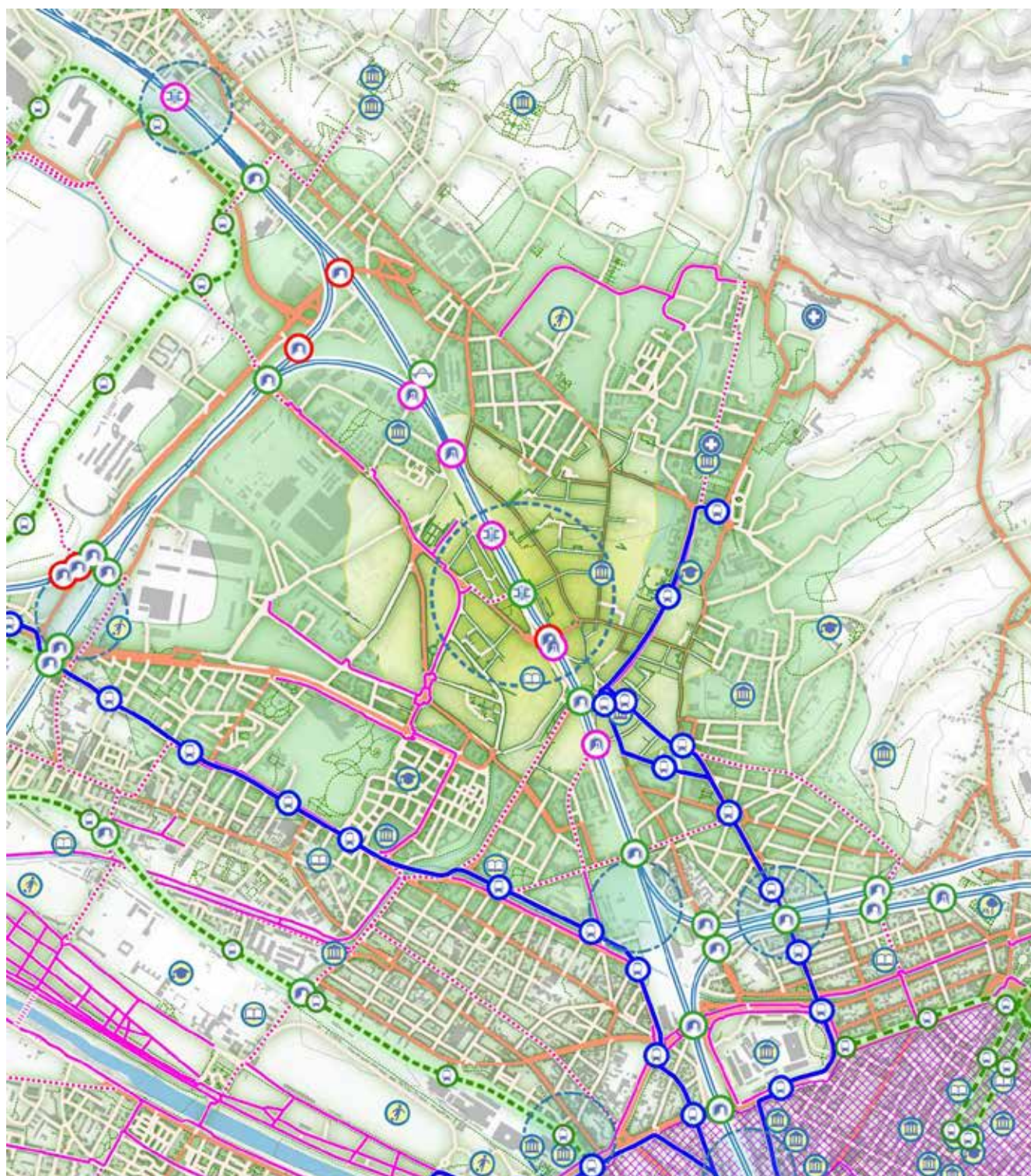
ACCESSO ALLA RETE
DELLE CICLOVIE



ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 37,4%	 PENDENZA MEDIA 0,8%	 STRADE V.med. <= 30 74,1%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 4 3
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 20,9%	 PENDENZA MEDIA 1,4%	 STRADE V.med. <= 30 73,7%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 4 2
 6 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 0	 STRADE PRINCIPALI 5	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60 0%	 TRAFFICO LIMITATO NO





Isocrona 12 min
pedonale
ciclabile



Buffer
400 mt



Rete ciclabile
esistente
Percorsi ciclabili
di progetto

Strade e superfici pedonali
Zone a Traffico Limitato

Velocità media
traffico veicolare

ATTRAVERSAMENTI FERROVIA

Passaggio pedociclabile

Strade minori

Passaggio pedonale

Solo carreggiata



Attraversamento
in stazione/ fermata



Sottopasso
pedonale /ciclabile



Sottopasso
carrabile



Passe rella
pedonale /ciclabile



Sovrapasso
carrabile



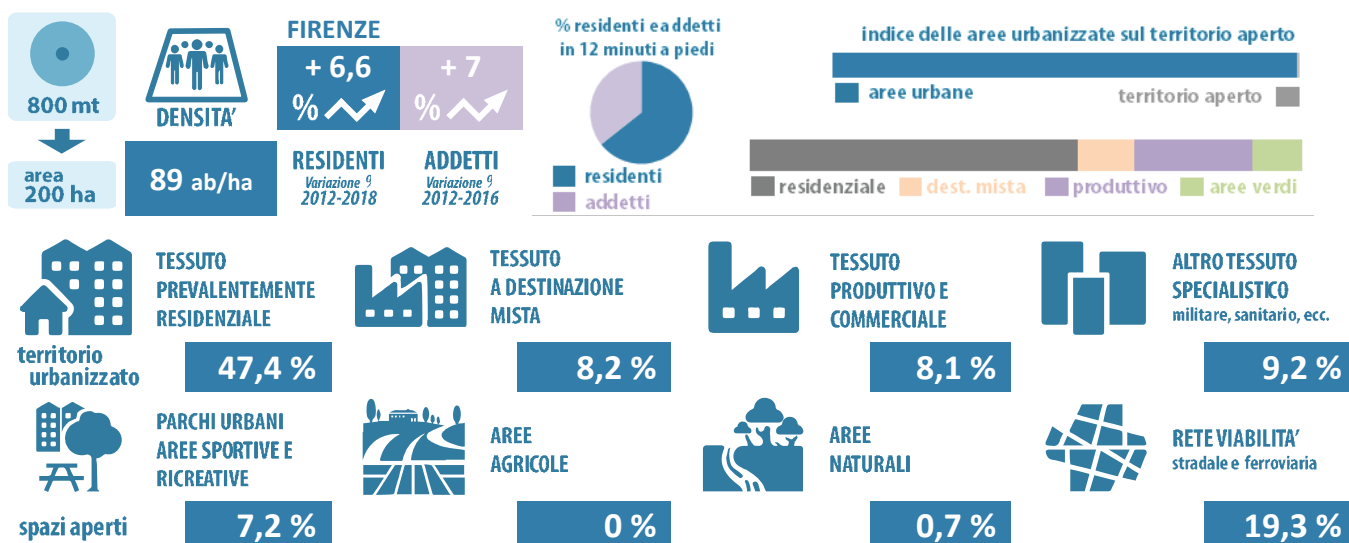
Passaggio
al livello

5 - 30 Km/h
31 - 50 Km/h
51 - 70 Km/h
71 - 90 Km/h
91 - 120 Km/h

NOTE: Buona accessibilità ciclabile data dalle basse pendenze dell'area coperta dalle isocrone e dal grafo stradale dove si rilevano velocità medie ridotte lungo la maggior parte dei tratti e soprattutto dalla rete di piste ciclabili esistenti e di progetto, collegata alla rete di Ciclopiste del Piano Bicipolitana. L'accessibilità carrabile è ridotta a causa della bassa velocità media delle strade principali coperte dalla isocrona carrabile.

4 | INTORNO URBANO

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

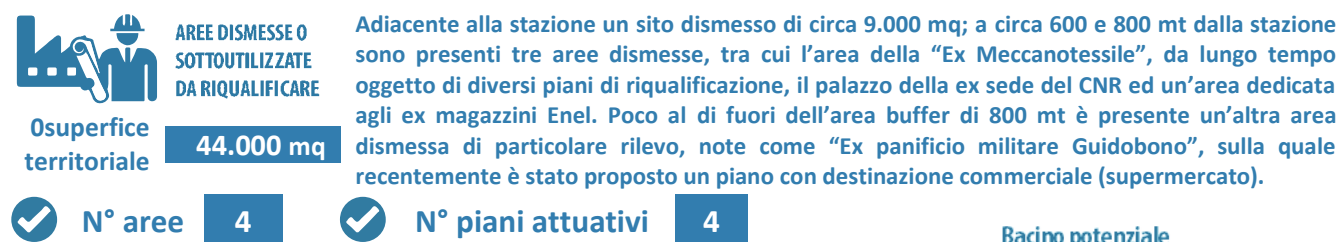


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

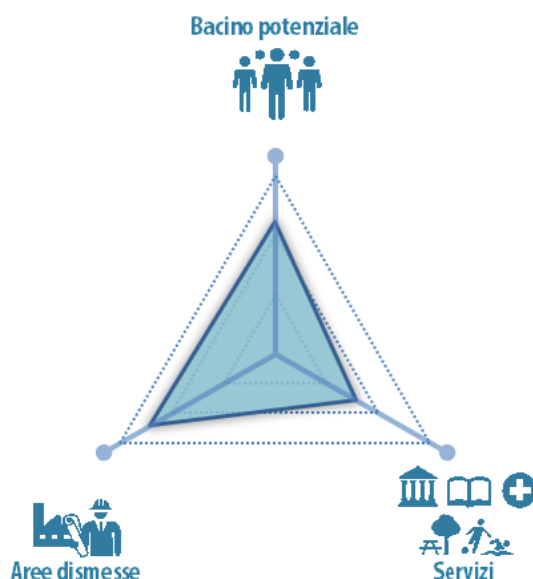
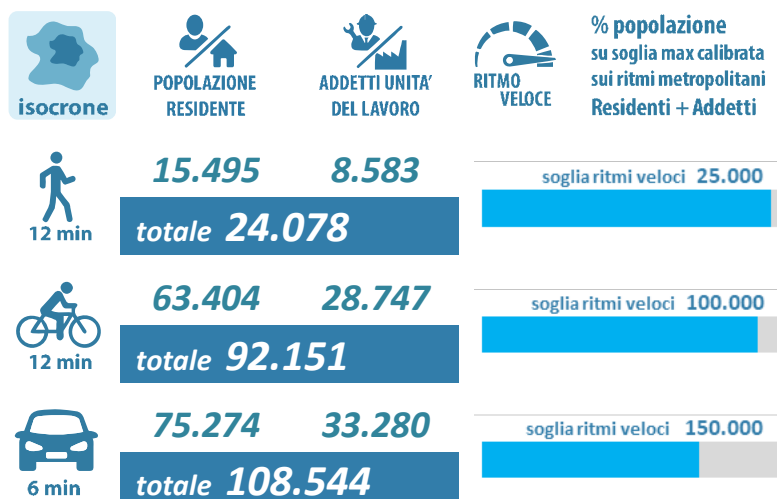


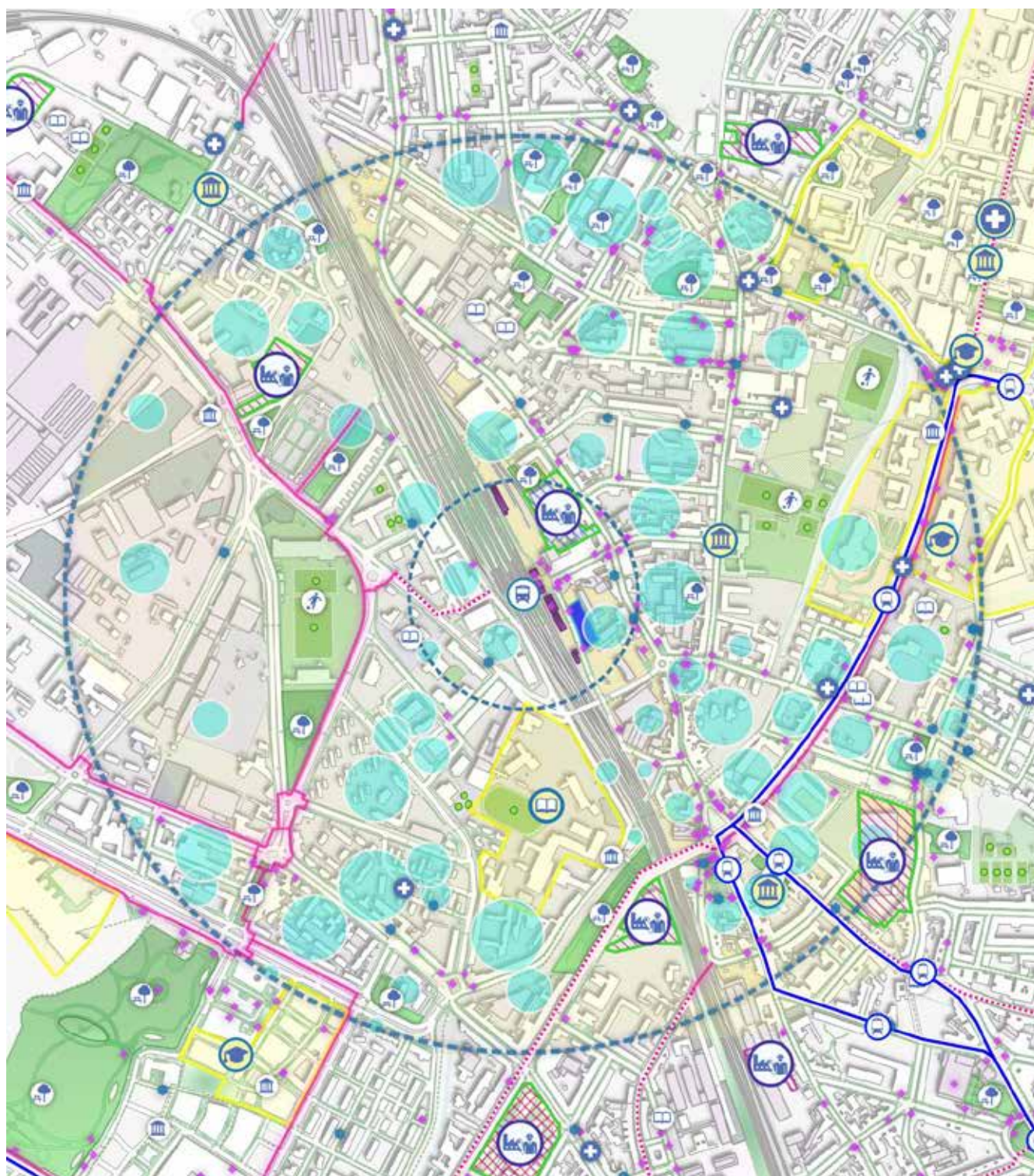
Di servizi sovralocali di rilievo è presente, a circa 700/800 mt, il polo ospedaliero di Carreggi con numerose strutture e servizi sanitari, la sede didattica universitaria di Morgagni (Dipartimento Matematica ed Informatica) e l'istituto secondario L. Da Vinci.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





NOTE: La stazione di Rifredi si inserisce in un tessuto prevalentemente residenziale, con una modesta offerta di servizi, misto a tessuti produttivi o a destinazione mista. Quest'ultimi sono presenti per lo più nelle aree adiacenti alla stazione e possono essere oggetto di interventi di sostituzione e densificazione edilizia, oltre che di riqualificazione dell'area dismessa adiacente alla stazione.



Fronte binari della stazione di Rifredi. La stazione è dotata complessivamente di 9 binari a servizio dei treni viaggiatori, tutti con percorso senza barriere (in piano e/o con rampa), marciapiedi rialzati e percorsi tattili.



Pensiline coperta ed aree pedonali per l'attesa treni.



Accesso principale ai binari dal lato del fabbricato viaggiatori, dove è presente la biglietteria. Sono presenti anche alcuni esercizi commerciali (bar, edicola).

È presente un ascensore ma manca la rampa per le biciclette.





Accesso secondario dal lato opposto della ferrovia che conduce al sottopasso di attraversamento ed accesso dei binari.



Sottopasso pedonale di attraversamento ed accesso dei binari interno alla stazione.

Il sottopasso è utilizzato anche come collegamento tra le due parti della città separate dalla ferrovia.



Accesso secondario ai binari da un secondo sottopasso ciclopedonale posto a circa 200 mt dalla stazione.

Il sottopasso è utilizzato anche come collegamento tra le due parti della città separate dalla ferrovia.

 7

Scala e rampa di
accesso al secondo
sottopasso di
attraversamento della
ferrovia.


 8

Secondo sottopasso
con accesso ai binari
esclusivamente
tramite scale.


 9

Area di attesa degli
autobus in prossimità
dell'accesso ai binari
ed alla stazione (sul
lato opposto rispetto
al fabbricato
viaggiatori).





 10

Parceggio a pagamento limitrofo alla stazione con possibilità di posteggio di 70 auto.



 11

Area destinata alla sosta delle biciclette posta di fronte all'ingresso principale della stazione (lato fabbricato viaggiatori).



 12

Area destinata al bikesharing posta di fronte all'ingresso principale della stazione (lato fabbricato viaggiatori).



Scala e rampa di
accesso al secondo
sottopasso di
attraversamento della
ferrovia.



Secondo sottopasso
con accesso ai binari
esclusivamente
tramite scale.



Area di attesa degli
autobus in prossimità
dell'accesso ai binari
ed alla stazione (sul
lato opposto rispetto
al fabbricato
viaggiatori).





 10

Parcheggio a pagamento limitrofo alla stazione con possibilità di posteggio di 70 auto.



 11

Area destinata alla sosta delle biciclette posta di fronte all'ingresso principale della stazione (lato fabbricato viaggiatori).



 12

Area destinata al bikesharing posta di fronte all'ingresso principale della stazione (lato fabbricato viaggiatori).

FIRENZE

CAMPO DI MARTE

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)

COMUNE DI
FIRENZE

RITMI (PSM)

ALLEGRISIMO +++



Contesto Territoriale

PIANA
METROPOLITANA

Veloce +++

Altri parametri



STAZIONE DI
COLLEGAMENTO



PRESENZIATA



ACCESSO A LIVELLO
DEL PIANO DEL FERRO



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPERTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



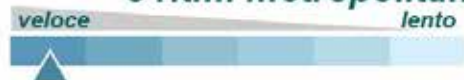
BAR e
RISTORAZIONE



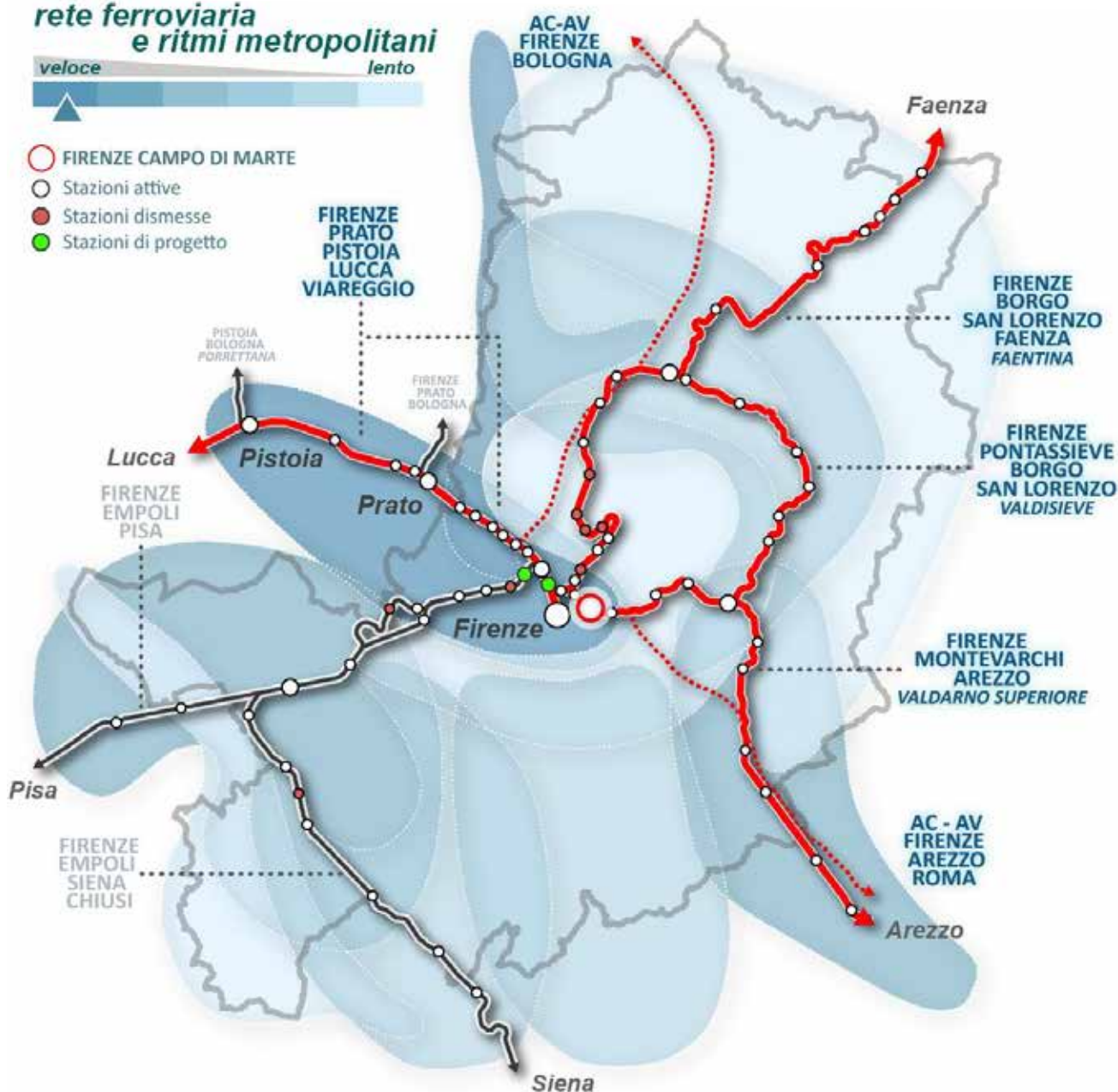
ALTRO

Il tessuto urbano in cui si inserisce la stazione di Campo di Marte offre diversi esercizi commerciali di potenziale interesse per i viaggiatori.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- FIRENZE CAMPO DI MARTE
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

- | | | | | | |
|---|------------------------------------|---------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 | DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO | FIRENZE - PRATO - (PISTOIA) | 2 | DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO | FIRENZE - (V. ARNO SUP) - AREZZO |
| 5 | BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO | FIRENZE - BORGO S.L. - (FAENZA) | 4 | BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO | FIRENZE - (V. DI SIEVE) - BORGO S.L. |

TRATTE SERVITE

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Firenze CM - Firenze SMN | 2 | Firenze CM - Firenze Rifredi - Prato Centrale |
| 3 | Firenze CM - Pontassieve - Montevarchi - Arezzo | 4 | Firenze CM - Borgo San Lorenzo |
| 5 | Firenze CM - Pontassieve - Borgo San Lorenzo | 6 | Firenze CM - Roma (Servizio Veloce ed AV) |
| 7 | Firenze CM - Bologna (AV) | | |

ANDATA / RITORNO

02/2020

FI. C.MARTE



FIRENZE SMN

costo €

3,00

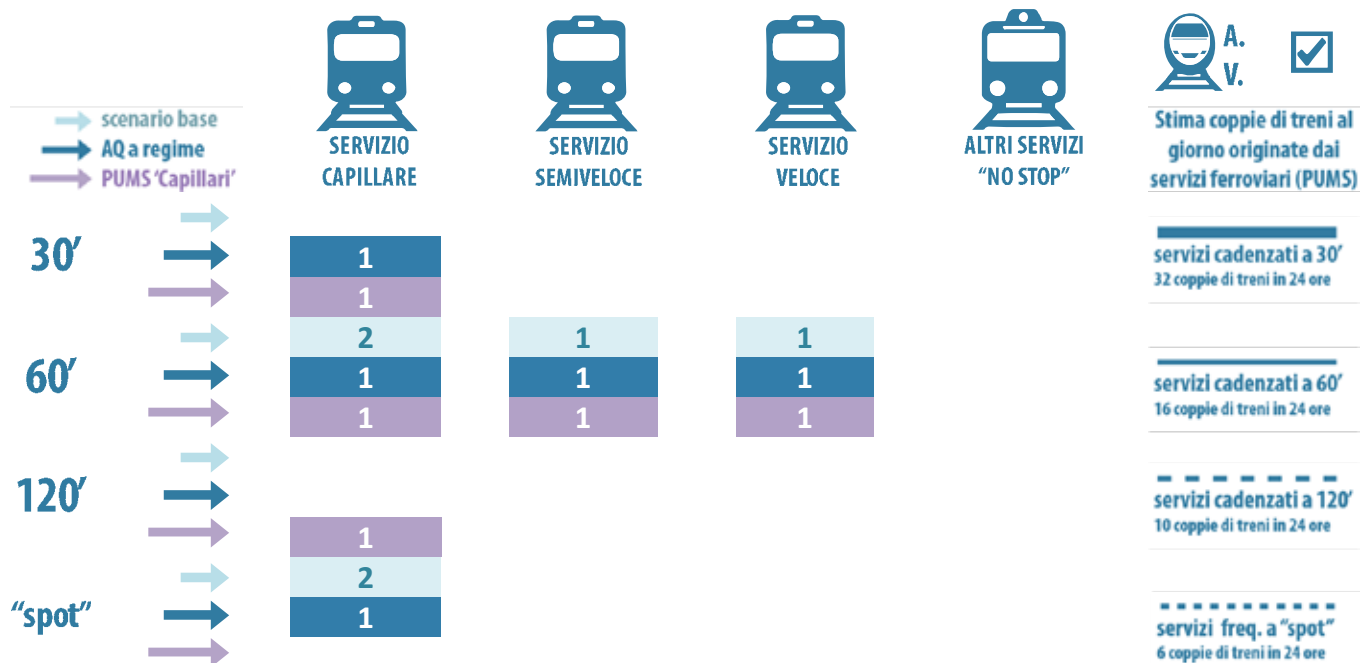
1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

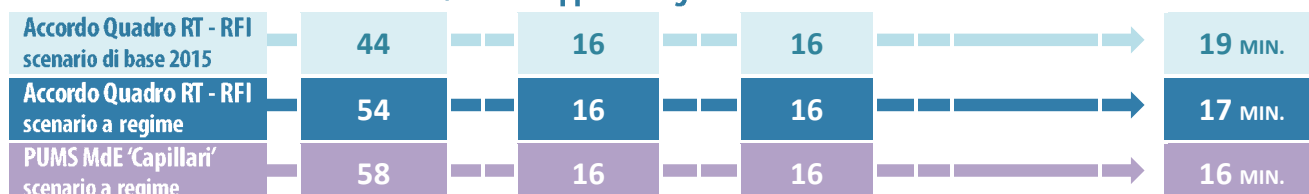
Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018

giorni feriali
media su 5 giorni**6.212**sabato
domenica3.171
1.180

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



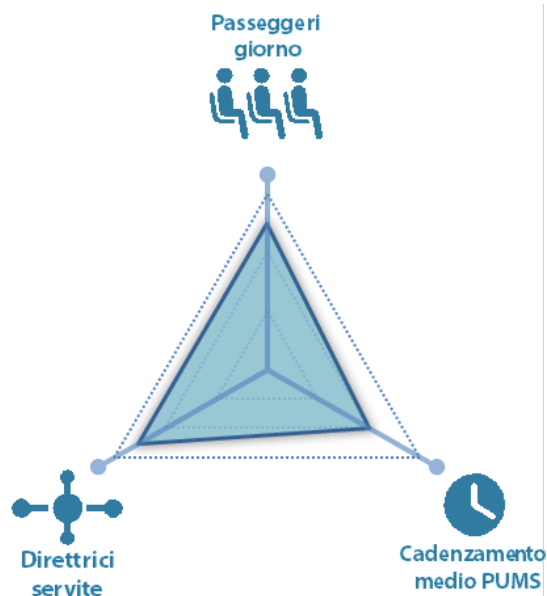
Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



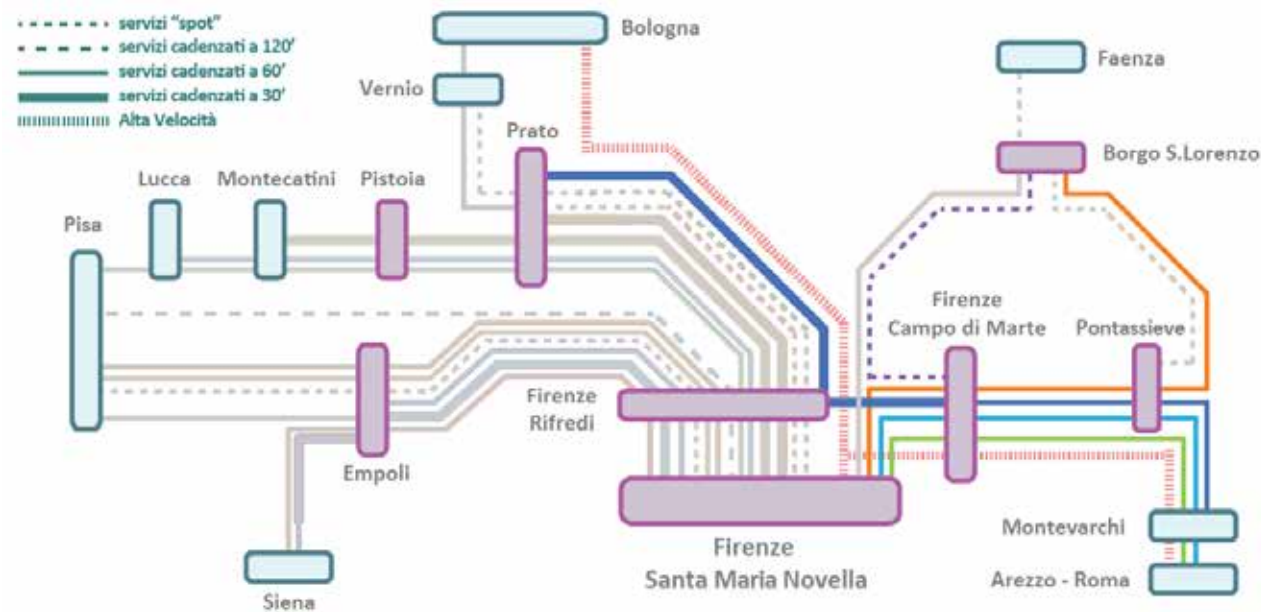
Note ed osservazioni

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 attraverso una linea di servizio con cadenzamento a 30 minuti sulla relazione Prato C.le - (Campo di Marte) - Montevarchi, dove viene esteso il servizio capillare con cadenzamento a 30 minuti anche nella tratta Campo di Marte - Montevarchi, in modo da garantire un cadenzamento medio di 45 minuti (da C.M verso Prato Centrale).

Invece, nella relazione Campo di Marte - Borgo San Lorenzo, rispetto allo scenario AQ RT-RFI, lo scenario "MeE Capillari" prevede per la suddetta linea un cadenzamento biorario anziché un cadenzamento "a spot".

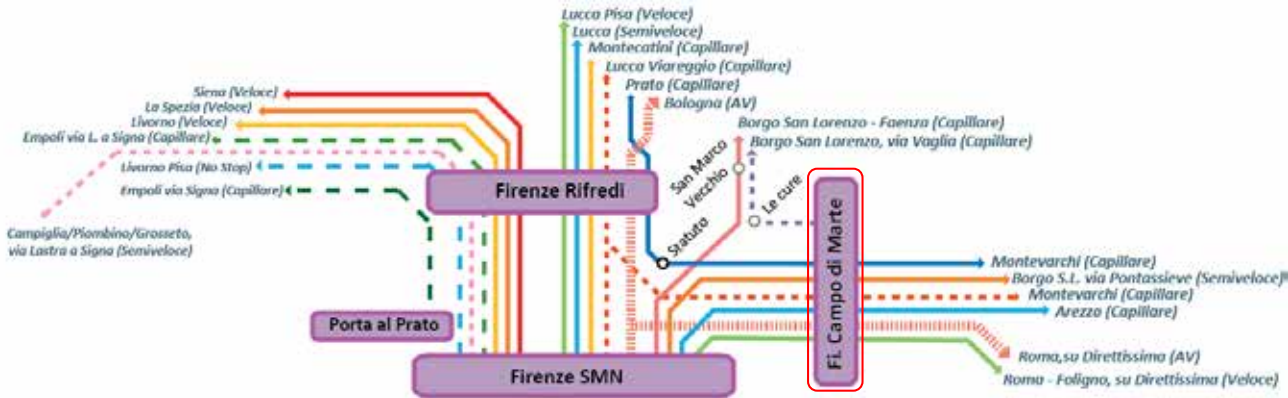


Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)

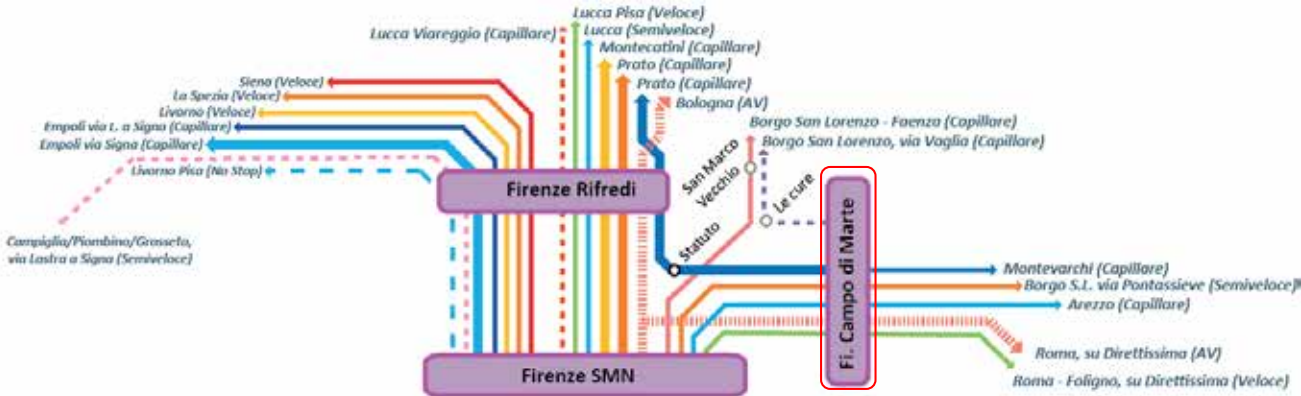


NODO FERROVIARIO DI FIRENZE

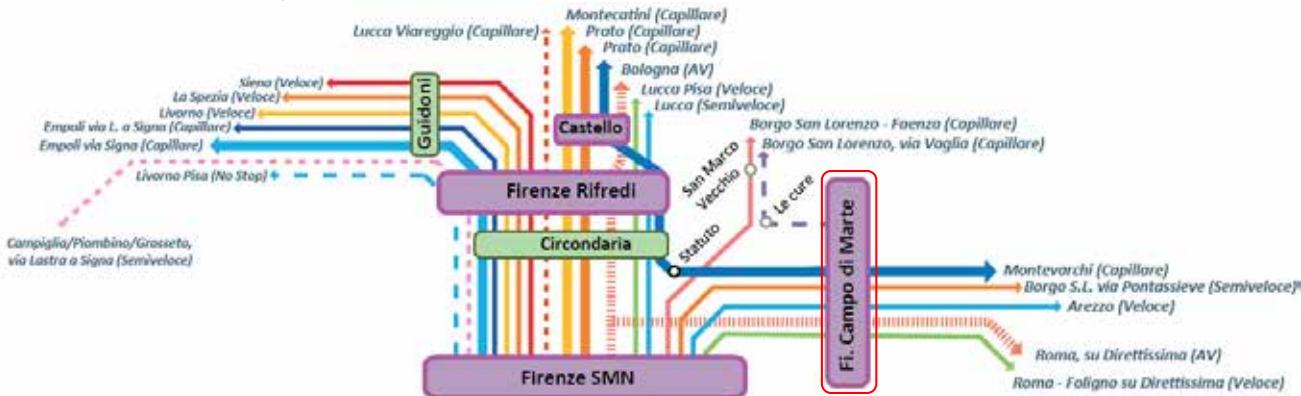
Scenario di base 2015



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

AUTOBUS
URBANInumero
di linee

7

FERMATA

distante < 1 minuto a piedi



TRAMVIA



DI PROGETTO

(fermata a 100/200 mt)

Linea 3.2 – diramazione
Rovezzano - Libertà - Bagno a
Ripoli

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO

AUTOBUS
EXTRA URBANInumero
di linee

0



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



TAXI



4

stalli

- Presente area di sosta segnalata per il
servizio di bikesharing vicino all'accesso
della passerella pedonale sul lato opposto
della stazione.BIKE
sharing

e - mob



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI

PARK
AND RIDE

soglia al 5 %

0,8 % pass.saliti

n° di stalli

50*

PARCHEGGI
MOTOCICLI

soglia al 10 %

1 % pass.saliti

n° di stalli

65

POSTI
BICICLETTE

soglia al 10 %

4,85 % pass.saliti

n° posti

300

altro tipo di area di sosta

PARCHEGGI
STANDARD

-

PARCHEGGI
COPERTI
PAGAMENTO

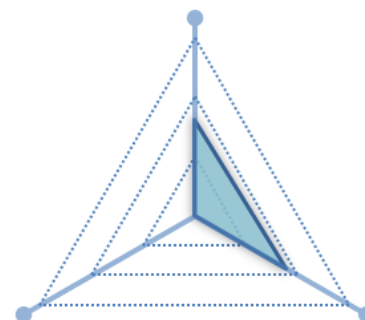
0

PARCHEGGI
PAGAMENTO

50

AREE SOSTA
BREVE

-

Parcheggi
scambiatoriBiciclette
e motocicliTrasporto
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
parceggio 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: Sono presenti dei posti auto nel parcheggio a pagamento sul lato opposto alla stazione, non considerato come Park and Ride. La stazione di Campo di Marte è inserita tra gli interventi di riqualificazione dei nodi AV e si prevede un parcheggio nelle aree ferroviarie. Ottima intermodalità data dalla presenza della fermata della tramvia Linea 3.2. Sono presenti molti posti per le biciclette che complessivamente soddisfano circa il 5% dei passeggeri saliti.

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



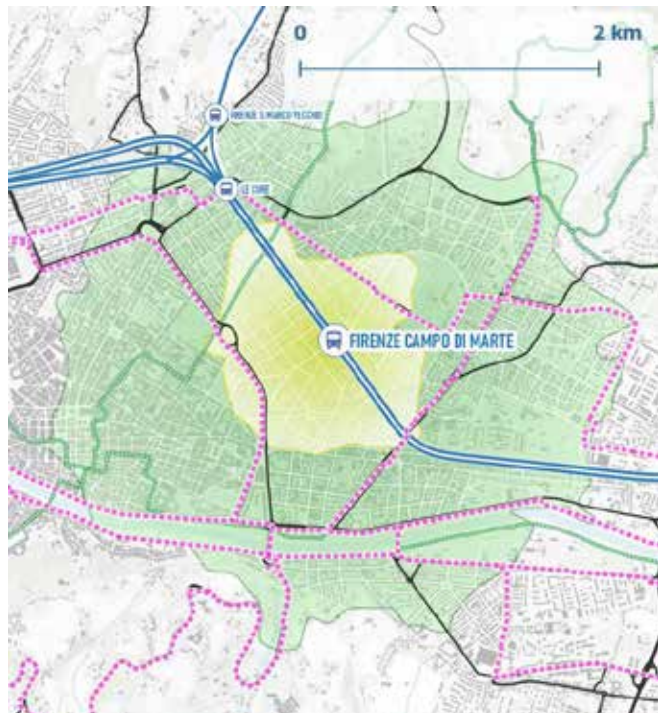
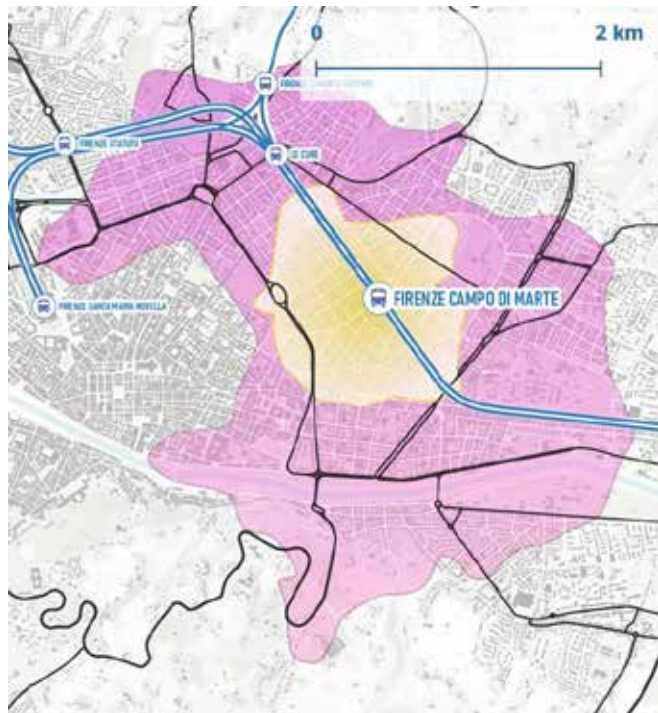
6 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h

NO
AUTO
STRADECasello autostradale A1 di
Firenze Sud
a 12 minuti in autoACCESSO ALLA RETE
ESCURSIONISTICAACCESSO ALLA RETE
DELLE CICLOVIE

ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

12 min a piedi	SUPERFICI PEDONALI	PENDENZA MEDIA	STRADE V.med. <= 30	TOTALE - IDONEI buf er 400mt
	41,7%	0,6%	71,8%	1 1
12 min in bici	RETE CICLABILE	PENDENZA MEDIA	STRADE V.med. <= 30	TOTALE - IDONEI buf er 400mt
	29,2%	1,1%	79%	1 0
6 min in auto	NODI AUTOSTRADALI	STRADE PRINCIPALI	S. PRINCIPALI V.med. >= 60	TRAFFICO LIMITATO
	0	9	0%	SI

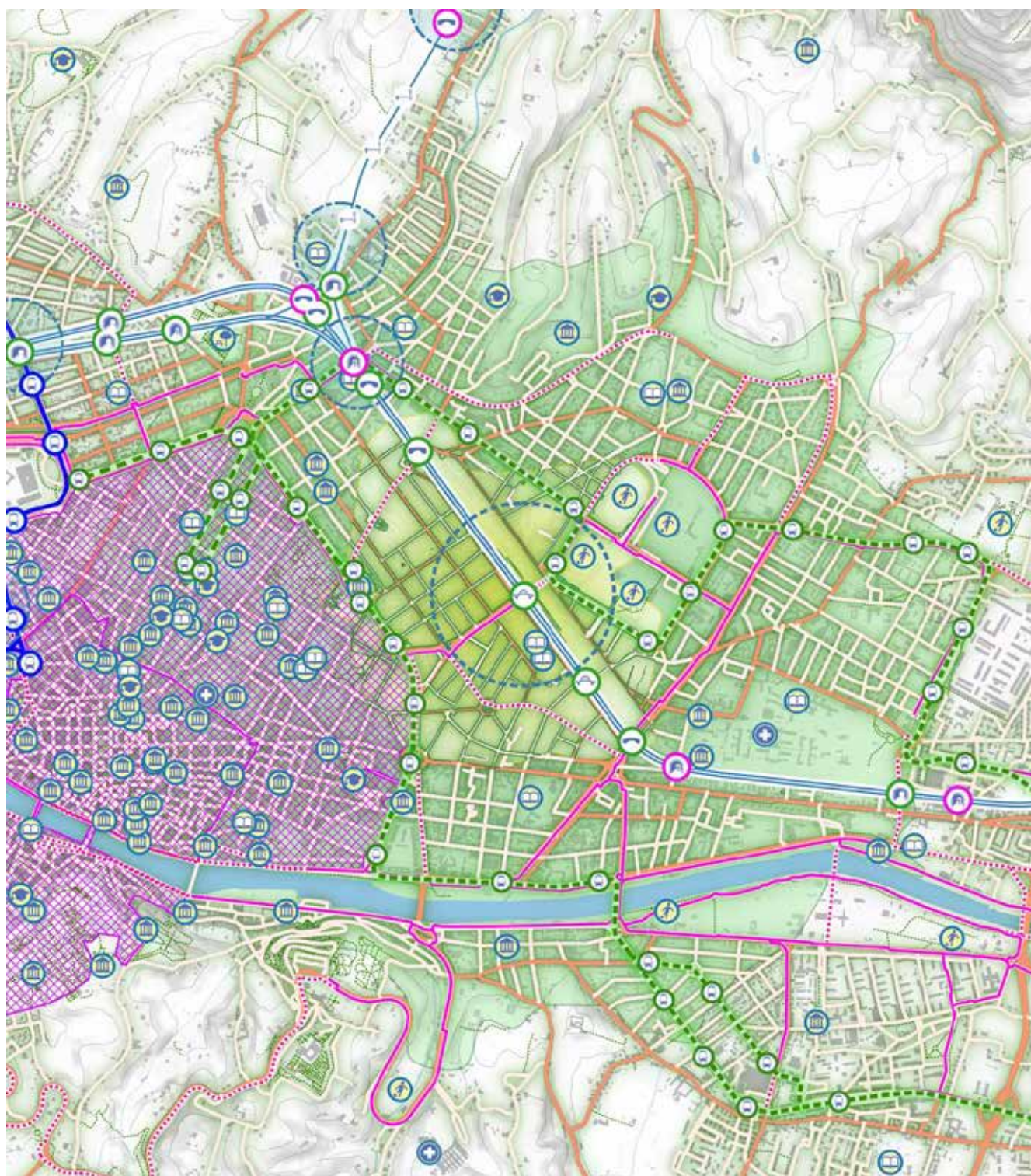
Pedonale



Auto/moto



Bicicletta



Isocrona 12 min
pedonale
ciclabile



Buffer
400 mt



Rete ciclabile
esistente
Percorsi ciclabili
di progetto



Strade e superfici pedonali



Zone a Traffico Limitato

Velocità media
traffico veicolare

5 - 30 Km/h
31 - 50 Km/h
51 - 70 Km/h
71 - 90 Km/h
91 - 120 Km/h

ATTRAVERSAMENTI FERROVIA



Passaggio pedociclabile



Strade minori



Passaggio pedonale



Solo carreggiata



Attraversamento
in stazione/ fermata



Sottopasso
pedonale /ciclabile



Sottopasso
carrabile



Passerella
pedonale /ciclabile



Sovrapasso
carrabile

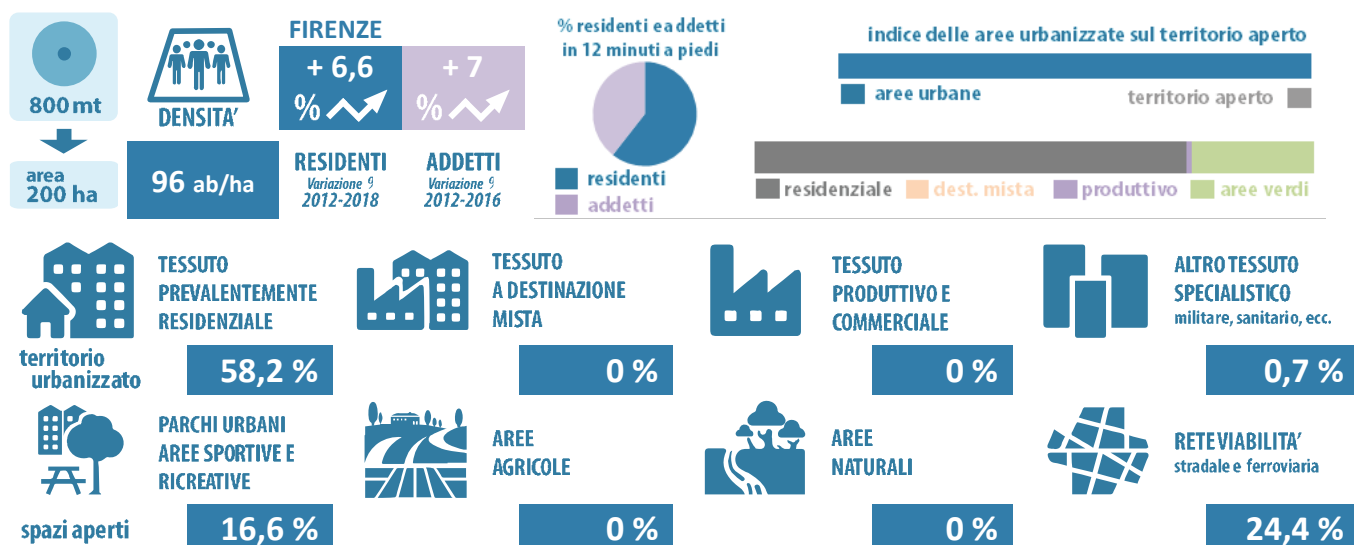


Passaggio
al livello

NOTE: Ottima accessibilità ciclabile data dalle basse pendenze dell'area coperta dalle isocrone e dal grafo stradale dove si rilevano velocità medie ridotte lungo la maggior parte dei tratti e soprattutto dalla rete di piste ciclabili esistenti e di progetto, collegata alla rete di Ciclopiste del Piano Bicipolitano ed alla Ciclovia dell'Arno. Si rileva una scarsa presenza di attraversamenti della ferrovia (solo una passerella pedonale) il che costituisce grande effetto barriera.

4 | INTORNO URBANO

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



SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt



buffer 800mt

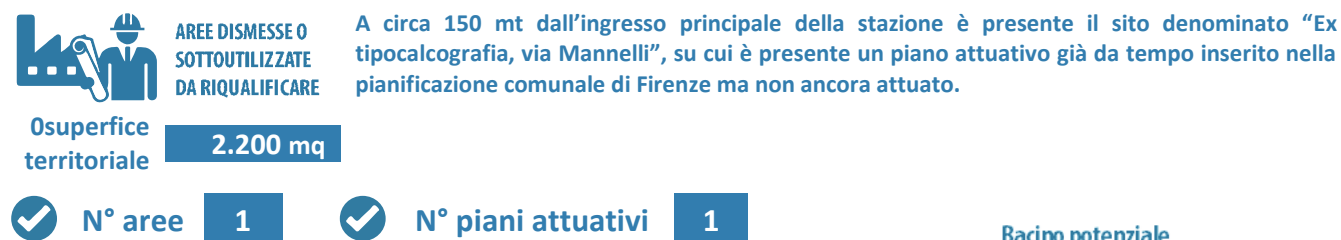
- STRUTTURE RICETTIVE
- GRANDE DISTRIBUZIONE

buffer 200mt

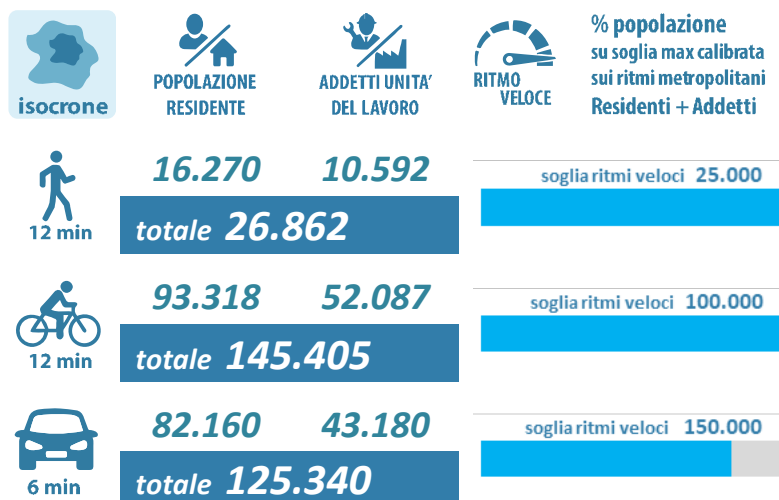
- COMMERCIO VICINATO

Di servizi sovralocali di rilievo è presente il polo sportivo di Campo di Marte, con numerose strutture sportive tra cui lo Stadio Comunale e di Atletica, piscina Comunale, campo da Baseball, Skatemark, ed altri. Di interesse l'auditorium del Mandela Forum.

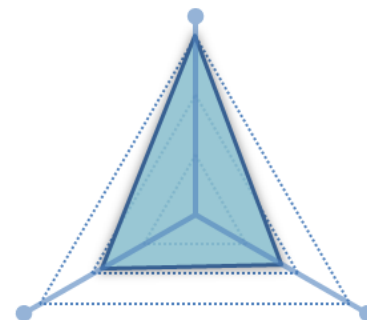
PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone



Bacino potenziale



Aree dismesse





NOTE: La stazione di Campo di Marte si inserisce in un tessuto prevalentemente residenziale con un'alta densità abitativa ed un buon livello di servizi. Di particolare rilievo per l'area è il plesso sportivo di Campo di Marte.

1

Fronte binari della stazione di Campo di Marte. La stazione è dotata di 9 binari a servizio dei treni viaggiatori, tutti con percorso senza barriere e con ascensore.

Percorso tattile e marciapiedi rialzati fino al binario 7.



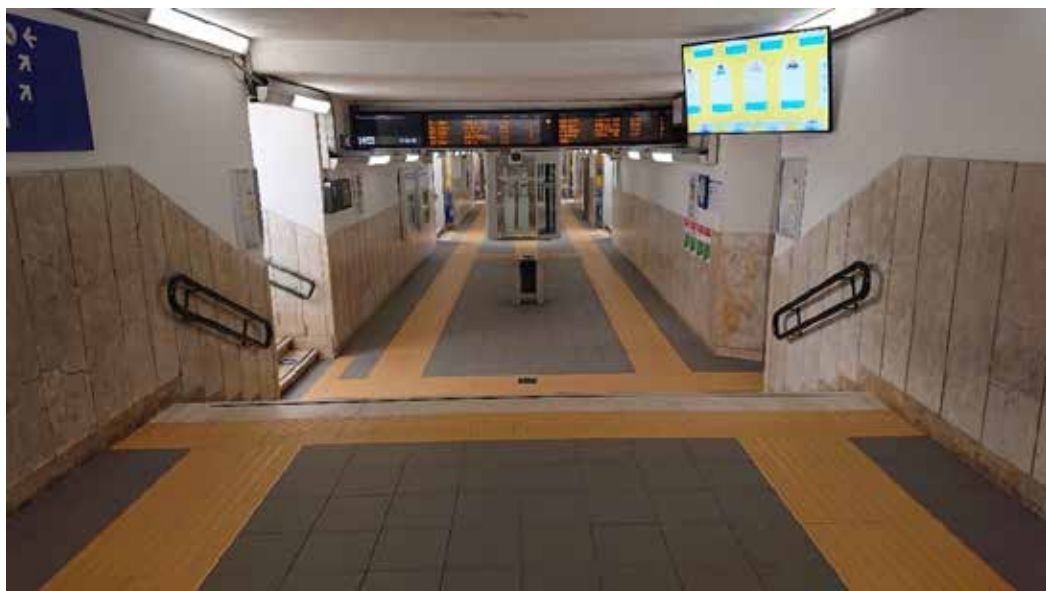
2

Ingresso al sottopasso di attraversamento ed accesso ai binari, al quale è possibile accedere solamente da un lato della ferrovia (sul lato opposto l'accesso ai binari e l'attraversamento della ferrovia è possibile grazie ad una passerella pedonale).



3

Sottopasso pedonale di attraversamento ed accesso ai binari.





 4

Passerella pedonale che collega le due parti città separati dalla ferrovia (lato aree verdi e sportive Campo di Marte). Dalla passerella è possibile accedere a tutti i binari ed alla stazione di Campo di Marte.



 5

Vista delle scale di accesso ai binari e delle pensiline coperte sopra le aree di attesa treni.



 6

Passerella pedonale per l'attraversamento della ferrovia e l'accesso ai binari.

 7

Passerella pedonale che collega le due parti città separati dalla ferrovia (lato ingressi stazione).

La passerella è molto utilizzata anche per l'attraversamento con le biciclette, che però devono essere trasportate manualmente.


 8

Una delle aree munite di rastrelliere e dedicate alla sosta delle biciclette, poste in prossimità della passerella e dell'ingresso al sottopasso di stazione.


 9

Altre aree munite di rastrelliere e dedicate alla sosta delle biciclette (lato aree verdi e sportive di Campo di Marte).





10

Aree destinate alla sosta delle biciclette in prossimità dell'ingresso principale della stazione.



11

Aree destinate al bikesharing (lato aree verdi e sportive di Campo di Marte).



12

Aree destinate al bikesharing (lato ingressi stazione).

 13

Area destinata al parcheggio a pagamento con possibilità di parcheggio per circa 50 auto (lato aree verdi e sportive di Campo di Marte).


 14

Sala ingresso principale della stazione di Campo di Marte con biglietteria e sale di attesa.


 15

All'interno del fabbricato viaggiatori sono presenti anche alcuni esercizi commerciali di interesse per i viaggiatori (bar, edicola).





16

Aree destinate ai taxi e fermata degli autobus posta di fronte all'ingresso principale della stazione.



17

Vista dell'area di servizio e di pertinenza ferroviaria (lato opposto fabbricato viaggiatori) dalla quale non è possibile accedere alla stazione.



18

Percorso ciclopedonale che collega i due lati della ferrovia attraverso la passerella pedonale.

FIRENZE STATUTO

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)

COMUNE DI
FIRENZE

RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++



Contesto Territoriale

PIANA
METROPOLITANA

Veloce

+++

Altri parametri



STAZIONE DI
COLLEGAMENTO



STAZIONE NON
PRESENZIATA



ACCESSO A QUOTA
INFERIORE DEL PIANO
DEL FERRO (RILEVATO)

ACCESSO BINARI



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPEPTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI

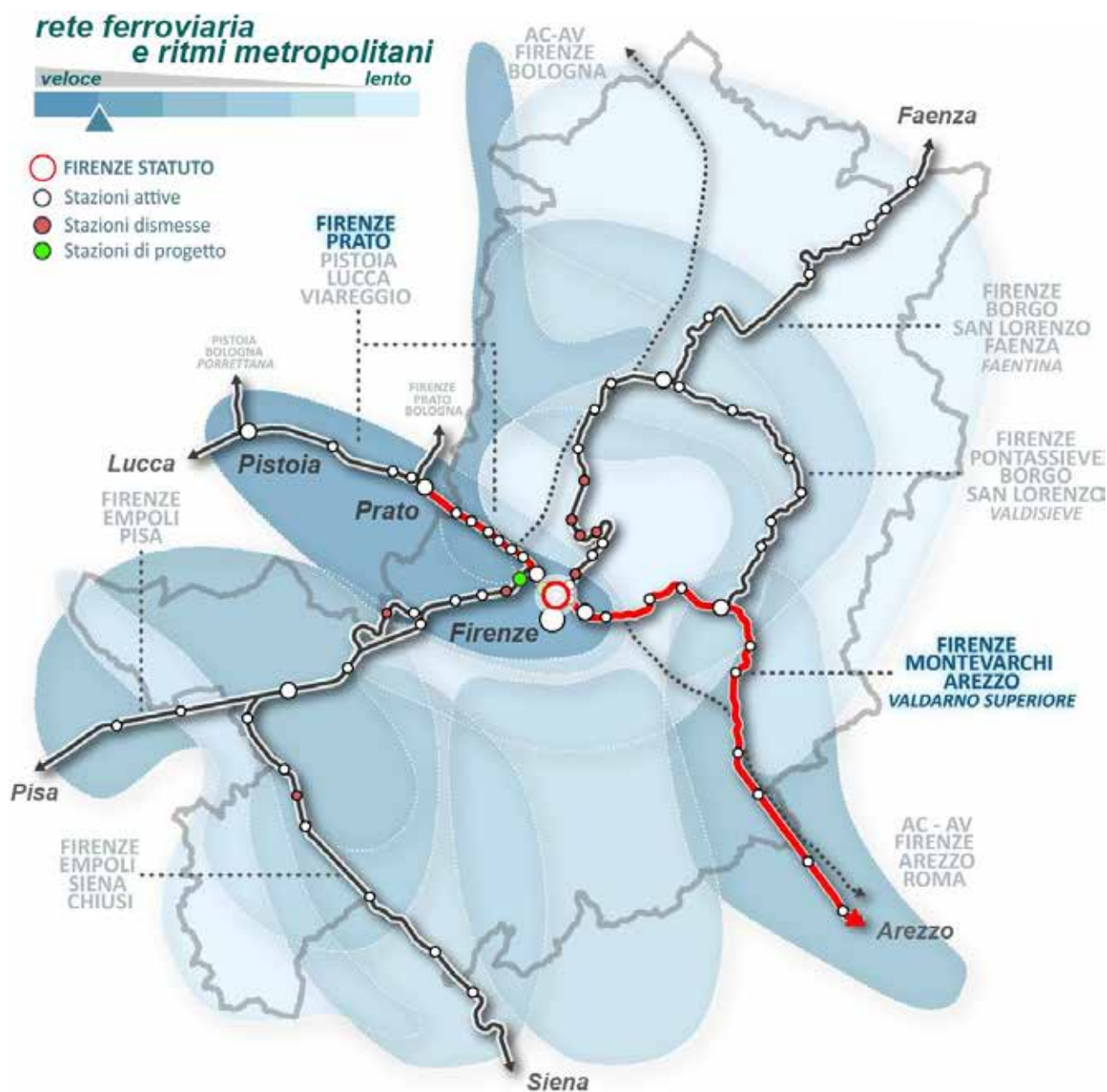


BAR e
RISTORAZIONE



ALTRO

Sono presenti numerosi locali commerciali non utilizzati (sfitti) sia sul fronte binari (livello superiore) sia al piano terra (fronte stazione). Sono presenti alcuni esercizi di vicinato sui fronti urbani in prossimità della stazione di potenziale interesse per i viaggiatori (bar e ristorazione, tabacchi).



DIRETTRICI SERVITE

- | | |
|--|--|
| 1 DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO
FIRENZE - PRATO - (PISTOIA) | 2 DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO
FIRENZE - (V. ARNO SUP) - MONTEVARCHI |
|--|--|

TRATTE SERVITE

- | | |
|---|---|
| 1 Firenze Statuto - Firenze Rifredi - Prato Centrale | 2 Firenze Statuto - Campo di Marte - Pontassieve - Montevarchi |
|---|---|

ANDATA / RITORNO

02/2020

FI. STATUTO*



FIRENZE SMN

costo €

-

*Il collegamento tra Firenze Statuto e Firenze SMN è possibile esclusivamente tramite la linea tramviaria in quanto la linea interessata dalla stazione collega esclusivamente Prato Centrale con Montevarchi, con fermate sul nodo fiorentino alle stazioni di Rifredi e di Campo di Marte.

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

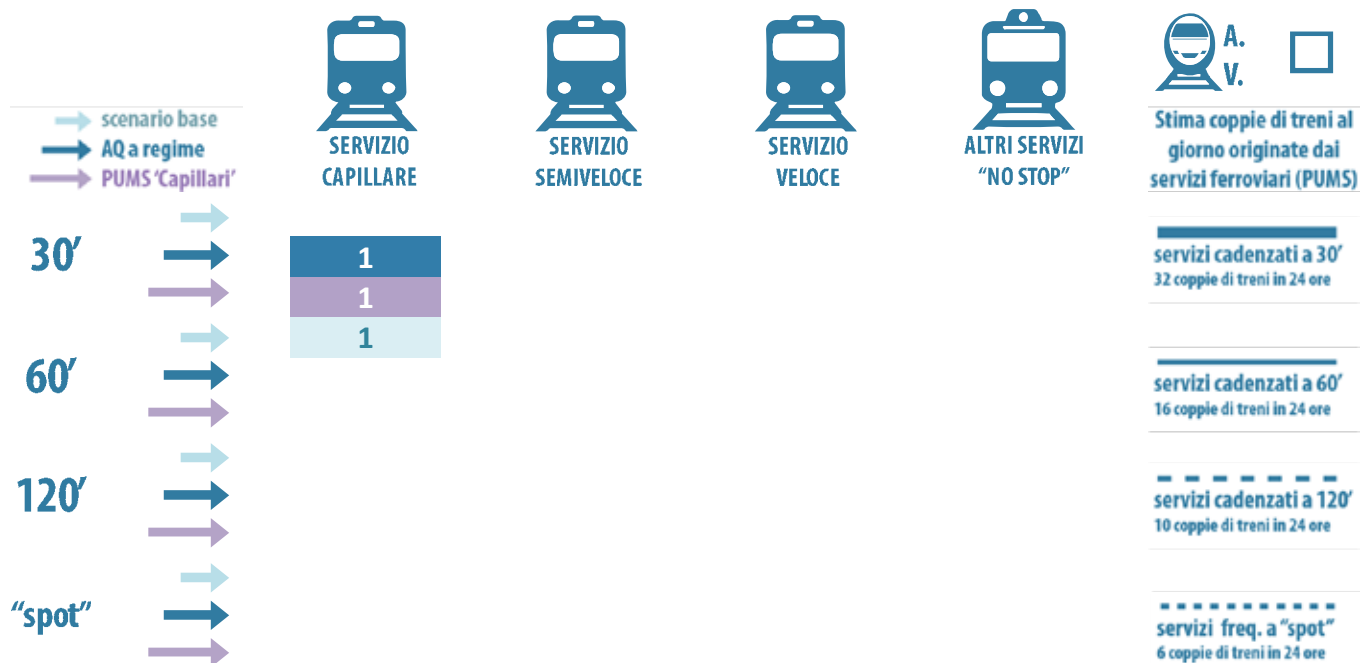
Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018

giorni feriali
media su 5 giorni

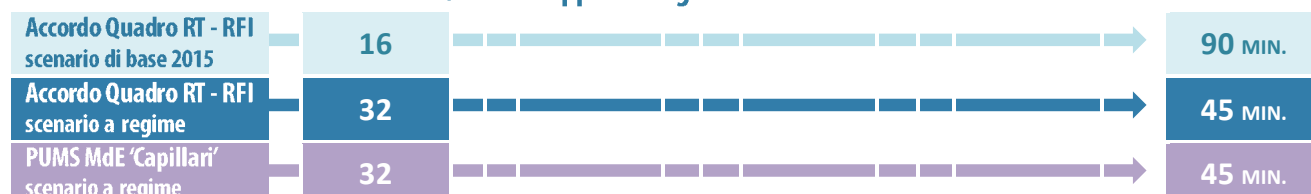
447

sabato
domenica58
0

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari

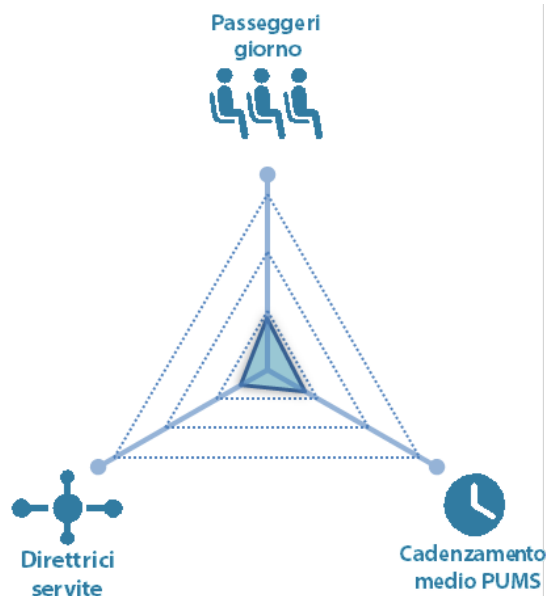


Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno

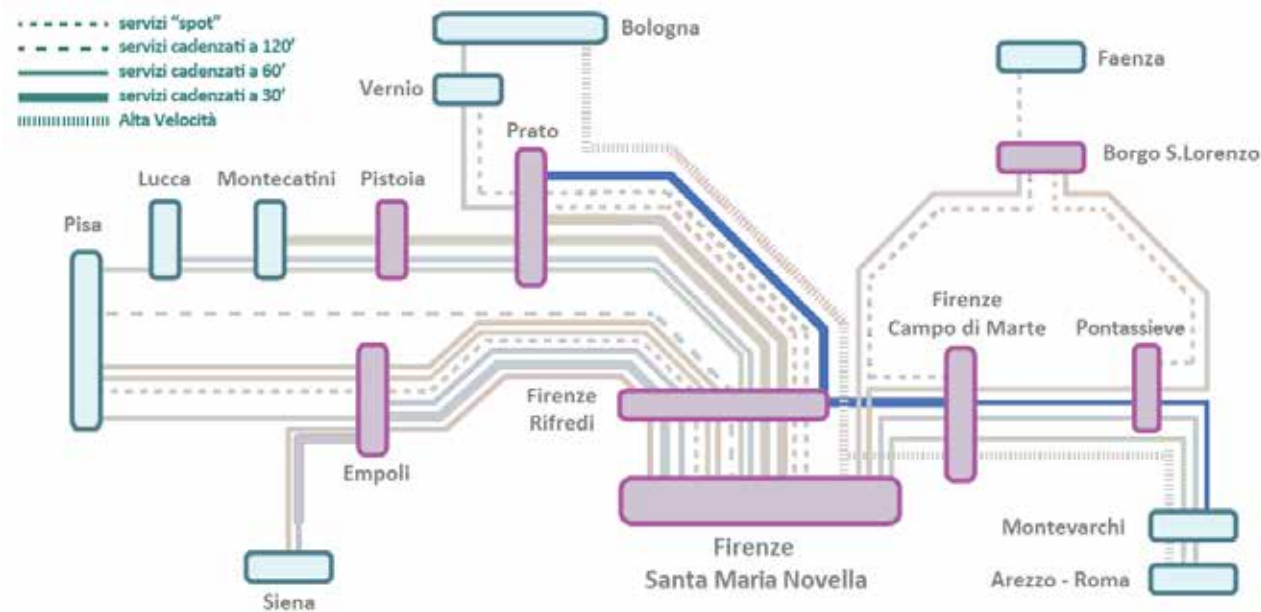


Note ed osservazioni

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" mantiene lo stesso livello di servizi ferroviari, che prevede il potenziamento del servizio capillare sulla relazione Prato C.le - (Campo di Marte) - Montevarchi, dove viene esteso il servizio capillare con cadenzamento a 30 minuti anche nella tratta Campo di Marte - Montevarchi, in modo da garantire un cadenzamento medio di 45 minuti (da C.M verso Prato Centrale).

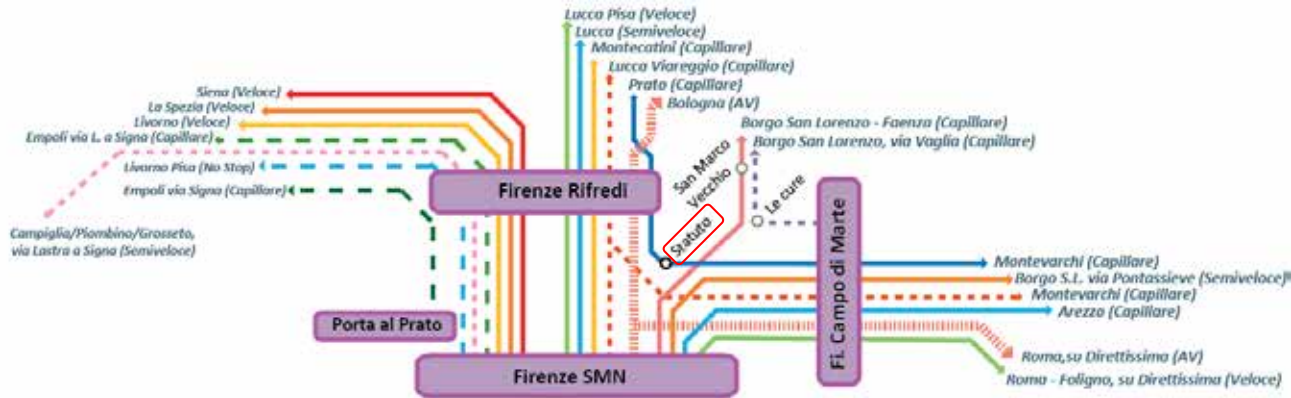


Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)

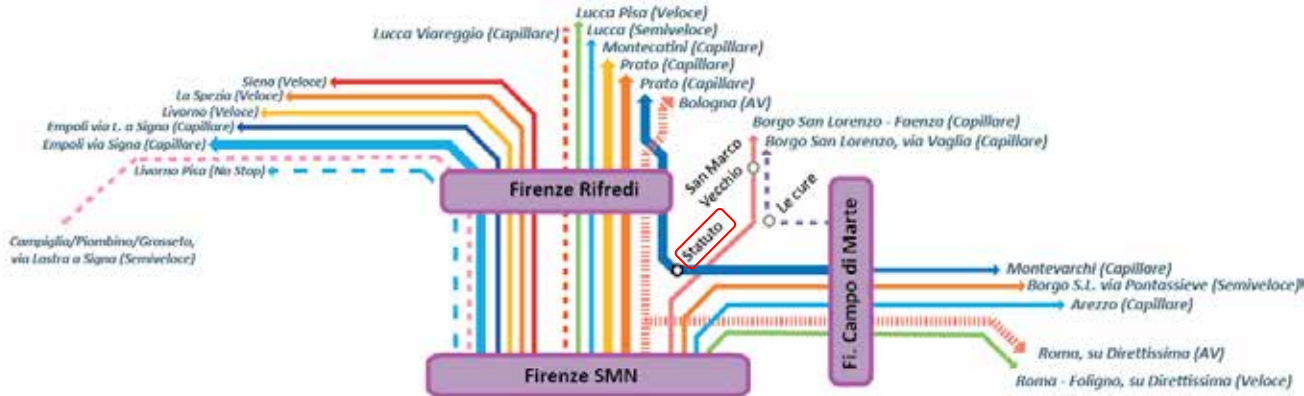


NODO FERROVIARIO DI FIRENZE

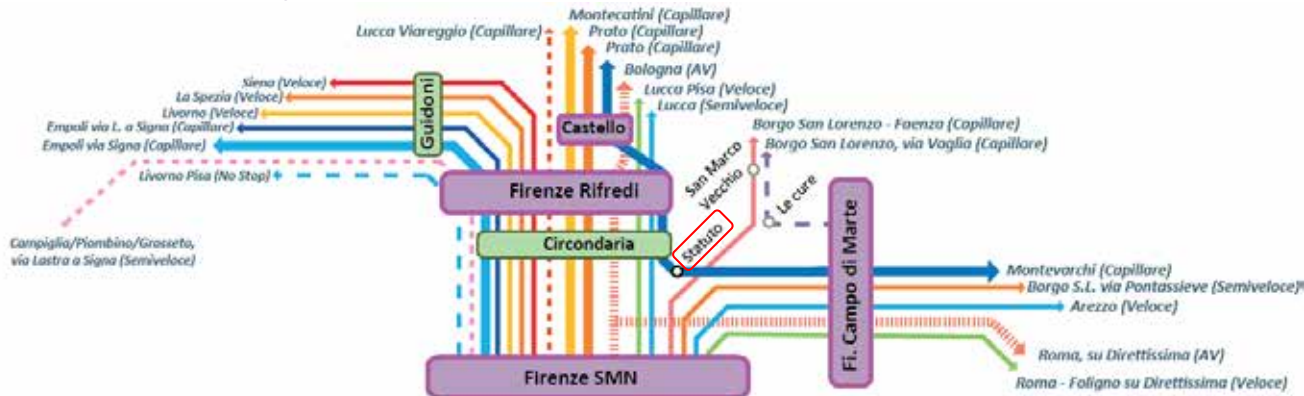
Scenario di base 2015



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

AUTOBUS
URBANInumero
di linee

1

FERMATA

distante < 1 minuto a piedi



TRAMVIA

tram al
giorno

255

Fermata Tram più vicina
distante 2 minuti a piedi

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO

AUTOBUS
EXTRA URBANInumero
di linee

1

FERMATA

distante 2 minuti a piedi



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



TAXI



stalli

- Presente area di sosta segnalata per il
servizio di bikesharing tra la stazione e la
fermata della tramvia.BIKE
sharing

e - mob



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI

PARK
AND RIDE

soglia al 5 %

0,8 % pass.saliti

n° di stalli

-

PARCHEGGI
MOTOCICLI

soglia al 10 %

4,5 % pass.saliti

n° di stalli

20

POSTI
BICICLETTE

soglia al 10 %

12,8 % pass.saliti

n° posti

54

altro tipo di area di sosta

PARCHEGGI
STANDARD

-

PARCHEGGI
COPERTI
PAGAMENTO

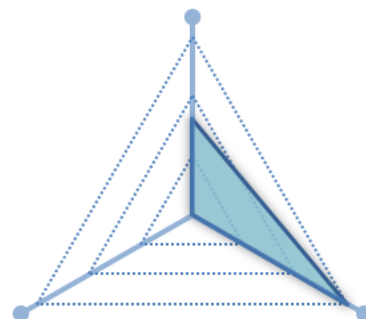
0

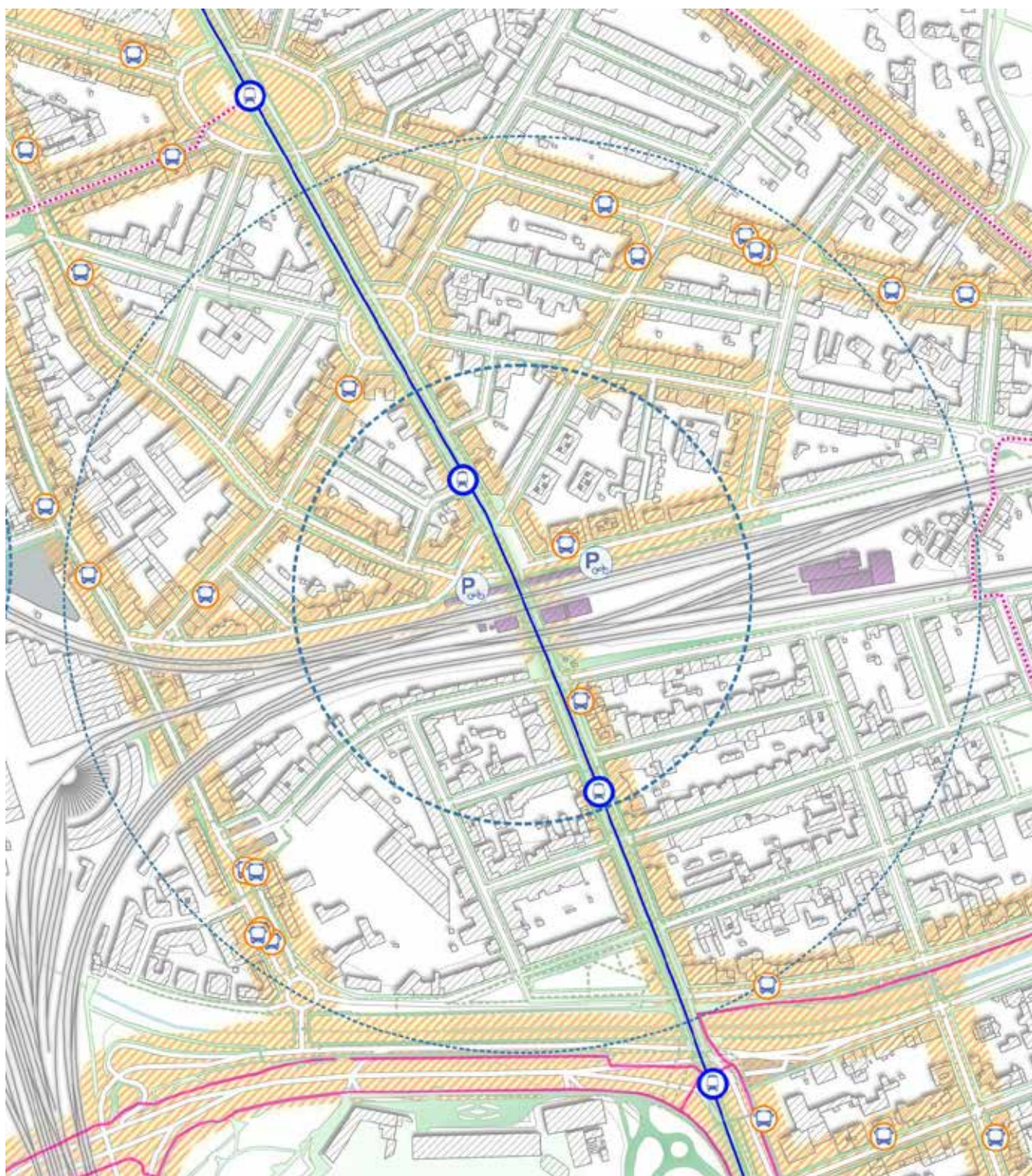
PARCHEGGI
PAGAMENTO

30

AREE SOSTA
BREVE

-

Parcheggi
scambiatoriBiciclette
e motocicliTrasporto
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: Rispetto ai passeggeri saliti, l'offerta di posti bici e posti moto/scooter risulta abbastanza adeguata, mentre non è presente nessuna forma di Park and Ride (sono presenti solo alcuni parcheggi a pagamento usufruibili gratuitamente dai residenti). Il buon livello intermodale è dato soprattutto dalla presenza della fermata tramviaria, distante circa 2 minuti a piedi dalla 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



6 min

velocità media



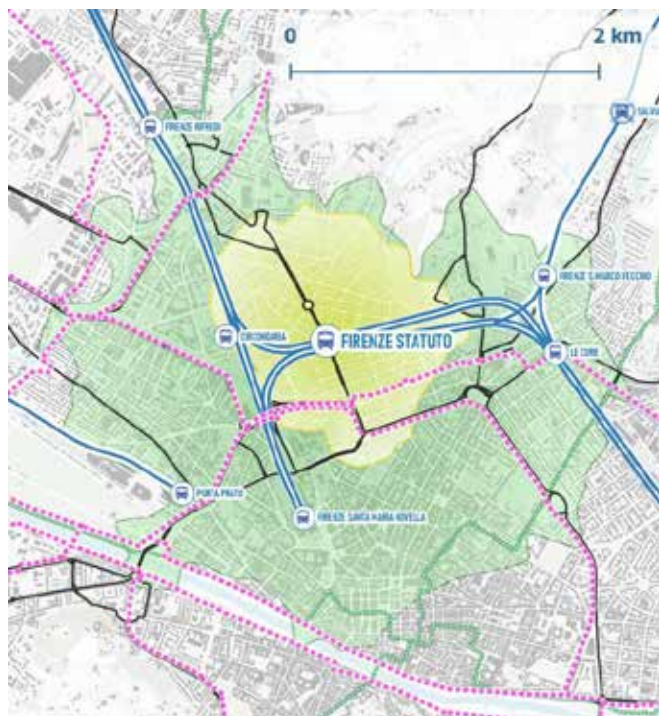
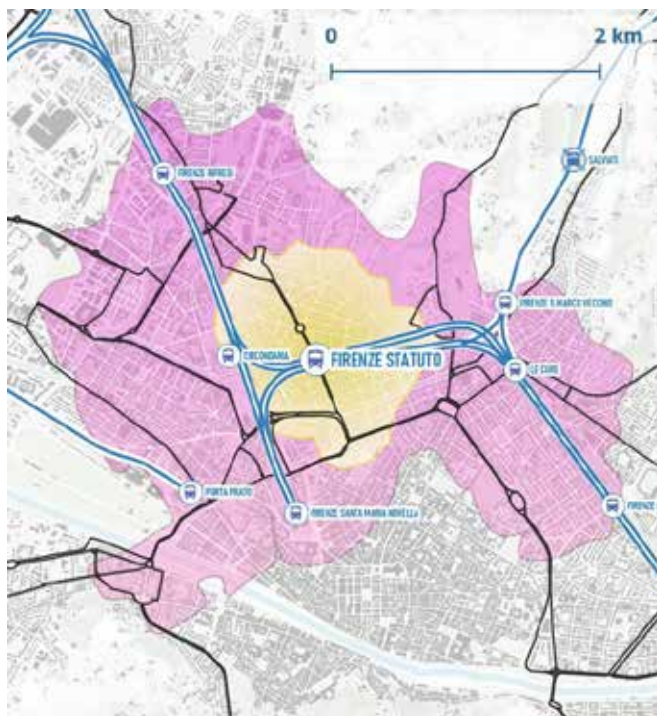
12 min

12 km/h



12 min

5 km/h

NO
AUTO
STRADEACCESSO ALLA RETE
ESCUSIONISTICAACCESSO ALLA RETE
DELLE CICLOVIE

ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 44,5%	 PENDENZA MEDIA 1,9%	 STRADE V.med. <= 30 68,8%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 3
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 25,5%	 PENDENZA MEDIA 1,3%	 STRADE V.med. <= 30 75,2%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 0
 6 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 0	 STRADE PRINCIPALI 10	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60 0%	 TRAFFICO LIMITATO SI

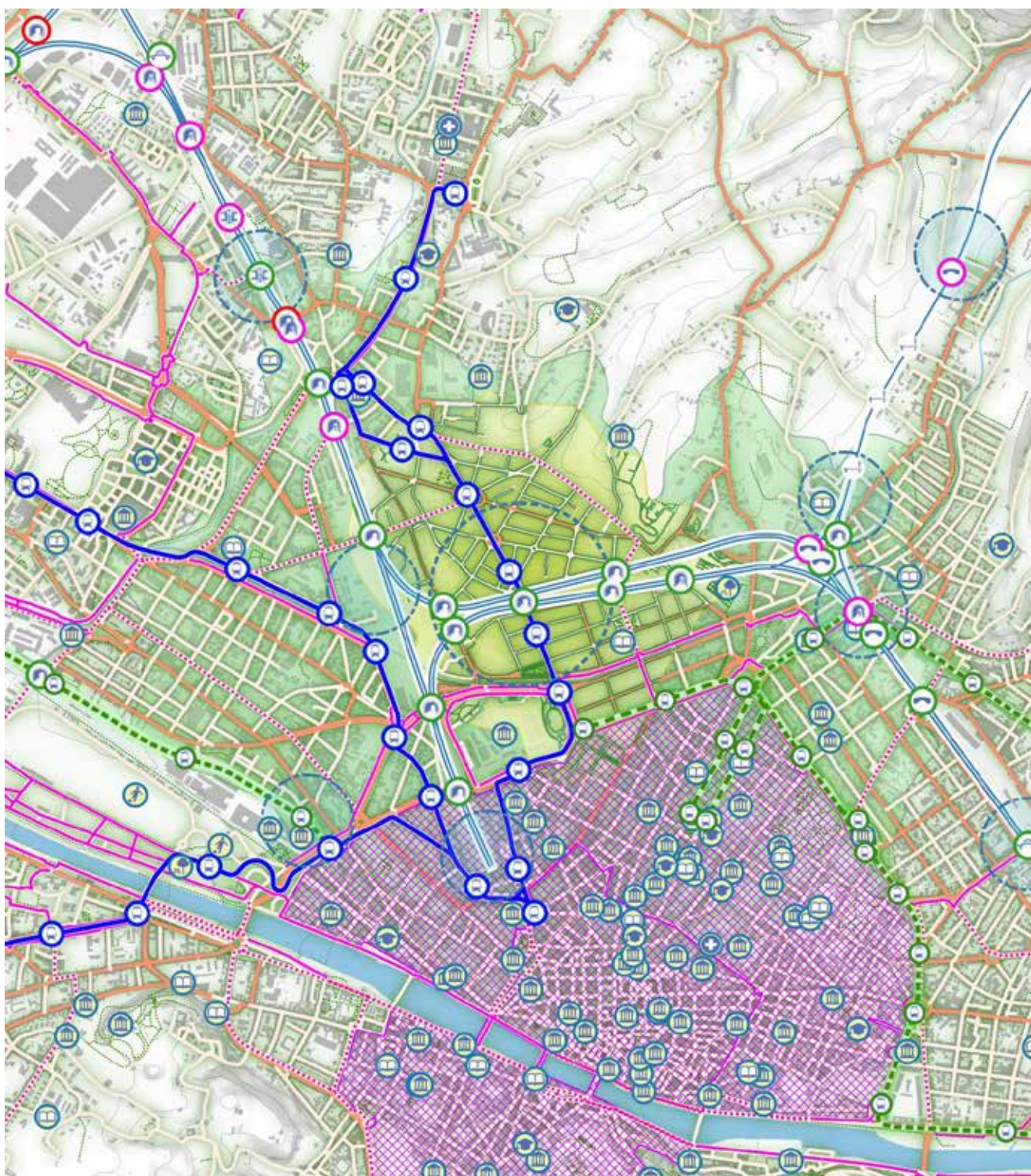
Pedonale



Auto/moto



Bicicletta



Isocrona 12 min
pedonale
ciclabile



Buffer
400 mt



Rete ciclabile
esistente
Percorsi ciclabili
di progetto



Strade e superfici pedonali
Zone a Traffico Limitato

Velocità media
traffico veicolare

5 - 30 Km/h
31 - 50 Km/h
51 - 70 Km/h
71 - 90 Km/h
91 - 120 Km/h

ATTRAVERSAMENTI FERROVIA

Passaggio pedociclabile
Passaggio pedonale

Strade minori
Solo carreggiata



Attraversamento
in stazione/ fermata
Sottopasso
pedonale /ciclabile



Sottopasso
carrabile



Passerella
pedonale /ciclabile



Sovrapasso
carrabile

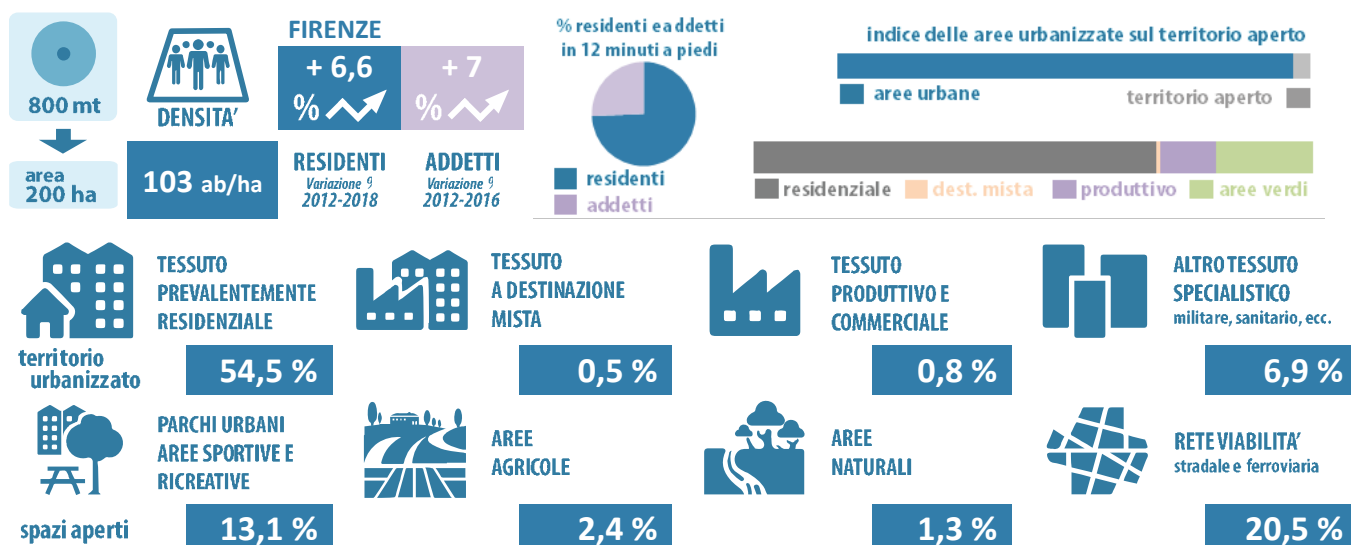


Passaggio
al livello

NOTE: Ottima accessibilità ciclabile data dalle basse pendenze dell'area coperta dalle isocrone e dal grafo stradale dove si rilevano velocità medie ridotte lungo la maggior parte dei tratti e soprattutto dalla rete di piste ciclabili esistenti e di progetto, anche se non vi è un collegamento diretto con la rete di Ciclopiste del Piano Bicipolitana. L'accessibilità carrabile è ridotta a causa della bassa velocità media delle strade principali coperte dalla isocrona carrabile.

4 | INTORNO URBANO

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



SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt



Di servizi sovralocali di rilievo è presente il polo espositivo della Fortezza da Basso, distante circa 750 mt dalla stazione. Sono inoltre presenti un buon numero di servizi di interesse locale, ad eccezione di impianti ed attrezzature sportive (assenti).

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



AREE DISMESSE O SOTTOUTILIZZATE DA RIQUALIFICARE

Non sono presenti particolari aree dismesse di rilievo.

0 superficie territoriale

0 mq

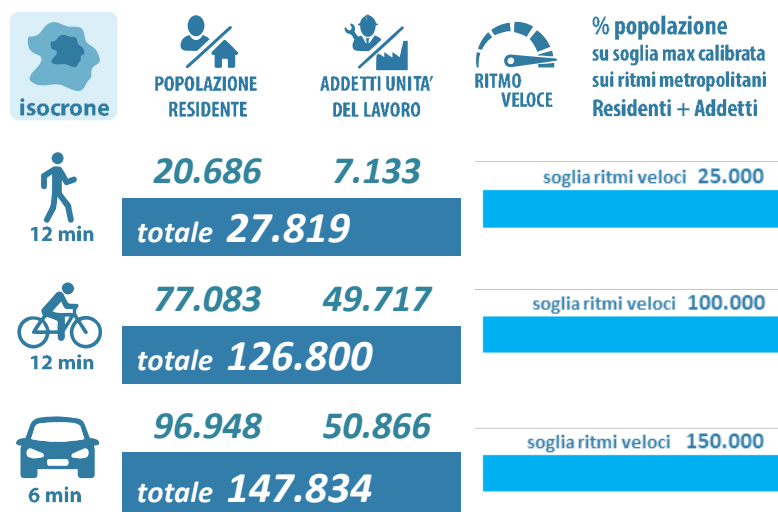
N° aree

-

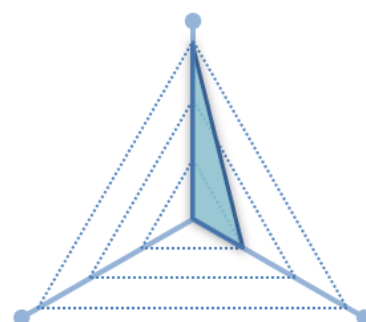
N° piani attuativi

-

BACINO POTENZIALE → isocrone



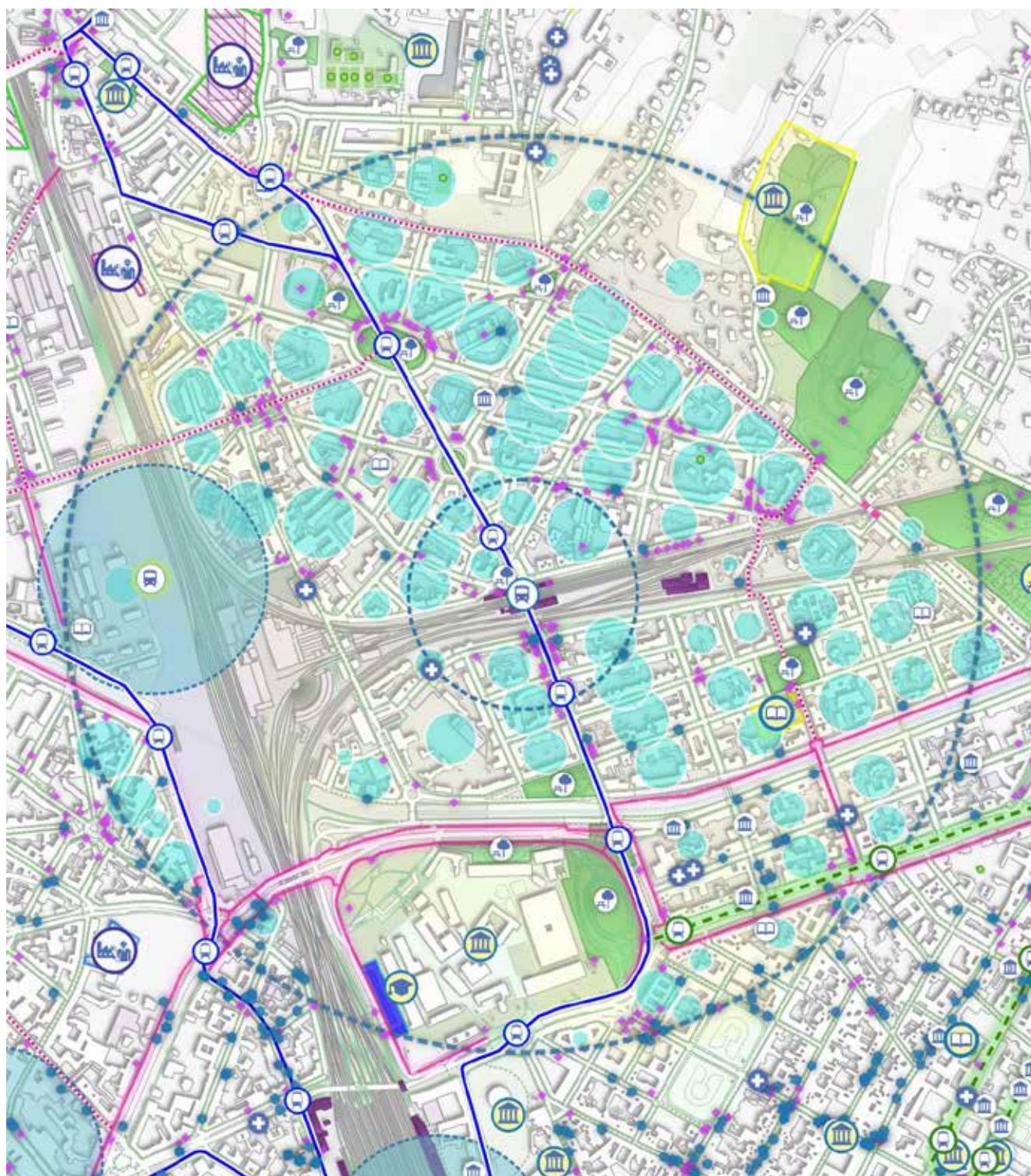
Bacino potenziale



Aree dismesse



Servizi



NOTE: La stazione di Statuto si inserisce in un tessuto prevalentemente residenziale, con un'alta densità abitativa ed una discreta offerta di servizi. L'effetto barriera esercitato dalla ferrovia risulta essere notevole dato il contesto particolarmente denso del tessuto urbano.



Fronte binari della stazione di Statuto. La stazione è dotata complessivamente di 2 binari a servizio dei treni viaggiatori, con percorso senza barriere (in piano e/o con rampa) fino al primo binario.



Altra vista sui binari.

È possibile accedere alla stazione di Statuto solamente da un lato della ferrovia (lato fabbricato viaggiatori).



Locali del fabbricato viaggiatori completamente inutilizzati ed in stato di degrado.





Locali del fabbricato viaggiatori completamente inutilizzati ed in stato di degrado.



Vista del lato principale dove prospetta il fabbricato viaggiatori ed i locali inutilizzati della stazione di Statuto.



Vista del lato principale dove prospetta il fabbricato viaggiatori ed i locali inutilizzati della stazione di Statuto.



Ingresso principale
per l'accesso ai binari.



Ingresso principale
per l'accesso ai binari.



Scala di accesso al
secondo e terzo
binario.





📷 10

Vista sul nodo ferroviario tra le direttrici Firenze Arezzo e Faentina.



📷 11

Secondo accesso al primo binario distante circa 200 mt dalla stazione munito di rampa ciclabile.



📷 12

Aree destinate alla sosta di moto/scooter e biciclette. Sono assenti le rastrelliere.

13

Area destinata alla sosta delle biciclette e munita di rastrelliere di fronte all'ingresso principale della stazione.



14

Area destinata alla sosta delle biciclette e munita di rastrelliere di fronte all'ingresso principale della stazione



15

Area destinata al parcheggio a pagamento, con la possibilità di posteggiare alcune auto (il parcheggio non è da considerarsi ad uso esclusivo della stazione).





 16

Altre aree di parcheggio per moto/scooter, biciclette e colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici.



 17

Area destinata al bikesharing.



 18

Fermata della tramvia posta a circa 120 metri dall'accesso principale della stazione di Statuto.

LE CURE

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)

COMUNE DI
FIRENZE

RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++



Contesto Territoriale

PIANA
METROPOLITANA

Veloce +++

Altri parametri



STAZIONE
PASSANTE



SOLO
FERMATA



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

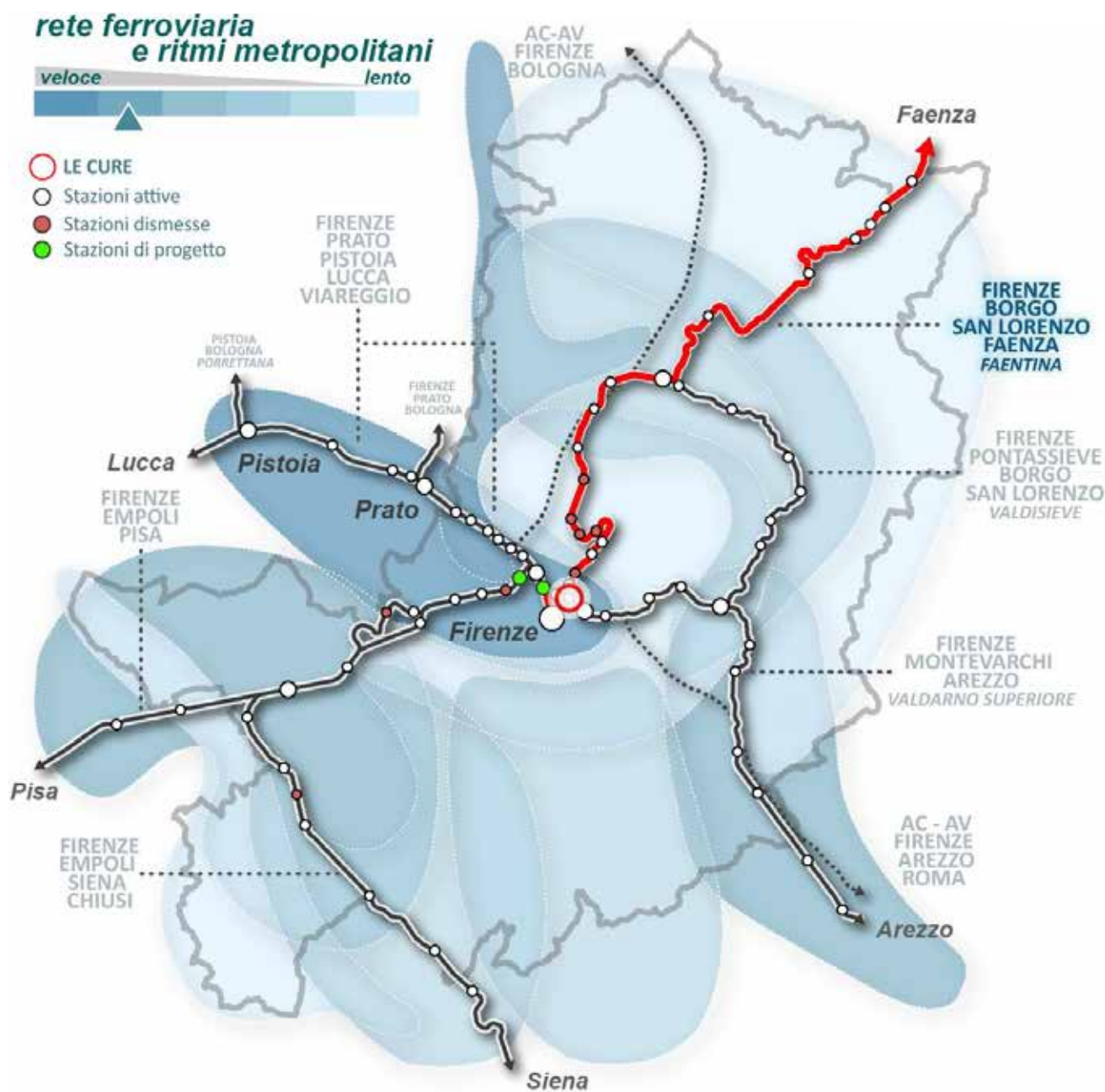


BAR e
RISTORAZIONE



ALTRO

Recentemente, a fine 2019, è stata inaugurata la riqualificazione della piazza del mercato delle Cure, con strutture dedicate per le bancarelle permanenti del mercato.



DIRETTRICI SERVITE

1  BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO FIRENZE - BORGIO S.L. - (FAENZA)

TRATTE SERVITE

1 Le Cure - Campo di Marte

2 Le Cure - Borgo San Lorenzo

ANDATA / RITORNO

02/2020

LE CURE *



FIRENZE SMN

costo €

-

*Il collegamento tra Firenze Statuto e Firenze SMN è possibile esclusivamente tramite la linea tramviaria di progetto (Linea 3.2 con collegamento all'estensione della Linea 2 in Piazza della Libertà) in quanto la linea interessata dalla stazione collega esclusivamente Campo di Marte con Borgo San Lorenzo.

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequentazione stazioni da indagine RT 2018

10

TRENI

cadenzamento medio
coppie di treni al giorno

288

MINUTI



passeggeri giorno

giorni feriali
media su 5 giorni

50

sabato
domenica

9

0

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari

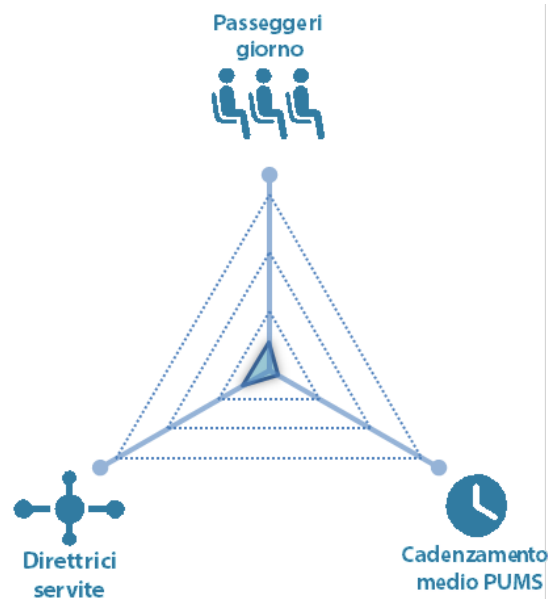
					 A. V. 
	SERVIZIO CAPILLARE	SERVIZIO SEMIVELOCE	SERVIZIO VELOCE	ALTRI SERVIZI "NO STOP"	Stima coppie di treni al giorno originate dai servizi ferroviari (PUMS)
→ scenario base → AQ a regime → PUMS 'Capillari'					
30'					servizi cadenzati a 30' 32 coppie di treni in 24 ore
60'					servizi cadenzati a 60' 16 coppie di treni in 24 ore
120'					servizi cadenzati a 120' 10 coppie di treni in 24 ore
"spot"	1 1 1				servizi freq. a "spot" 6 coppie di treni in 24 ore

Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno

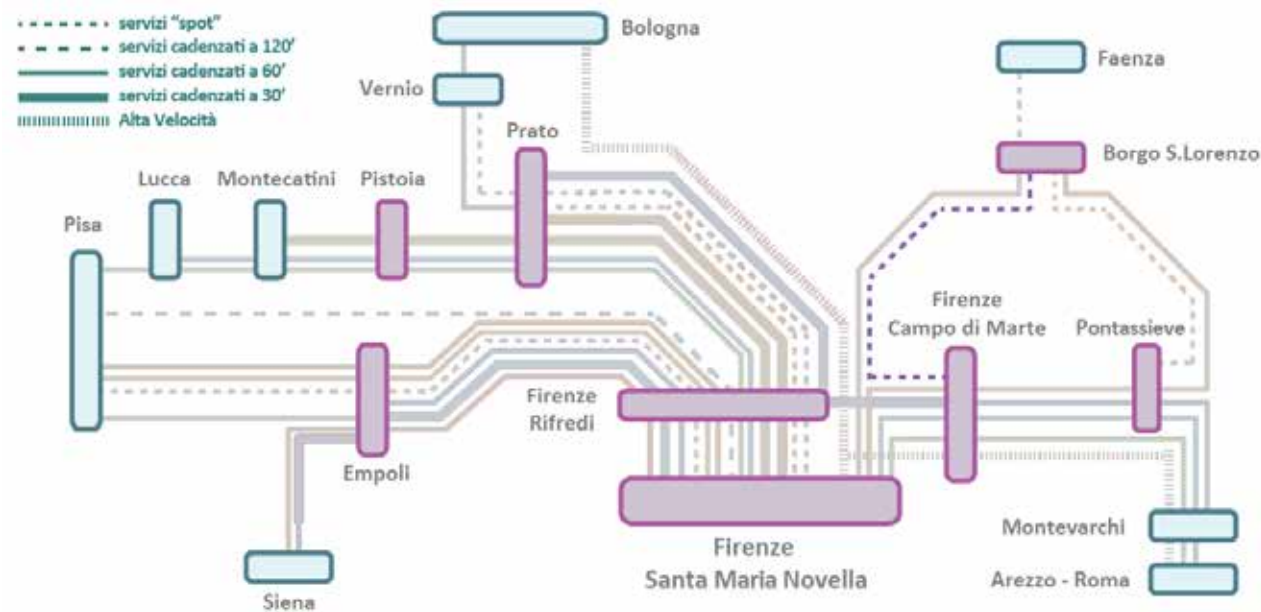
Accordo Quadro RT - RFI scenario di base 2015	6	240 MIN.
Accordo Quadro RT - RFI scenario a regime	6	240 MIN.
PUMS MdE 'Capillari' scenario a regime	10	145 MIN.

Note ed osservazioni

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" prevede sulla linea Campo di Marte – Borgo San Lorenzo un cadenzamento biorario anziché un cadenzamento "a spot", portando il cadenzamento medio sulla suddetta linea da 240 a 145 minuti.

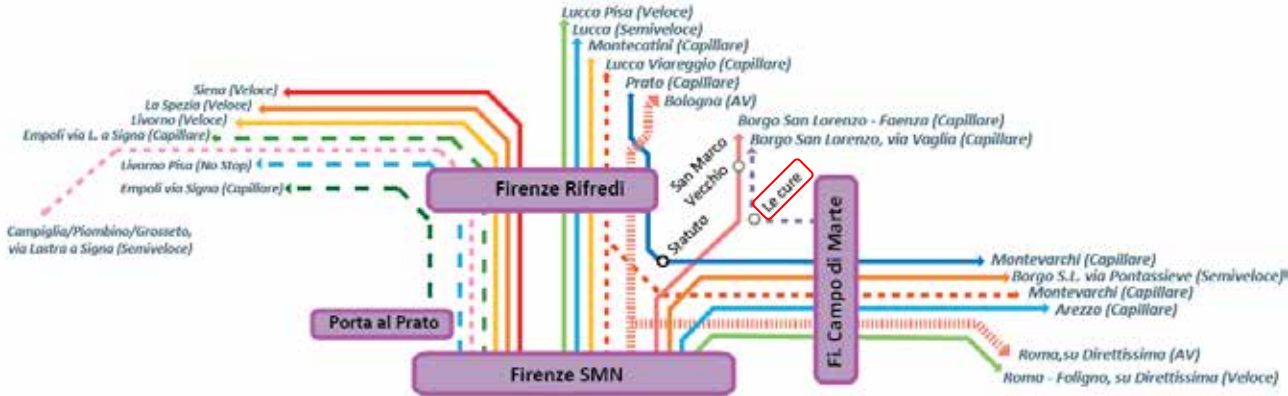


Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)

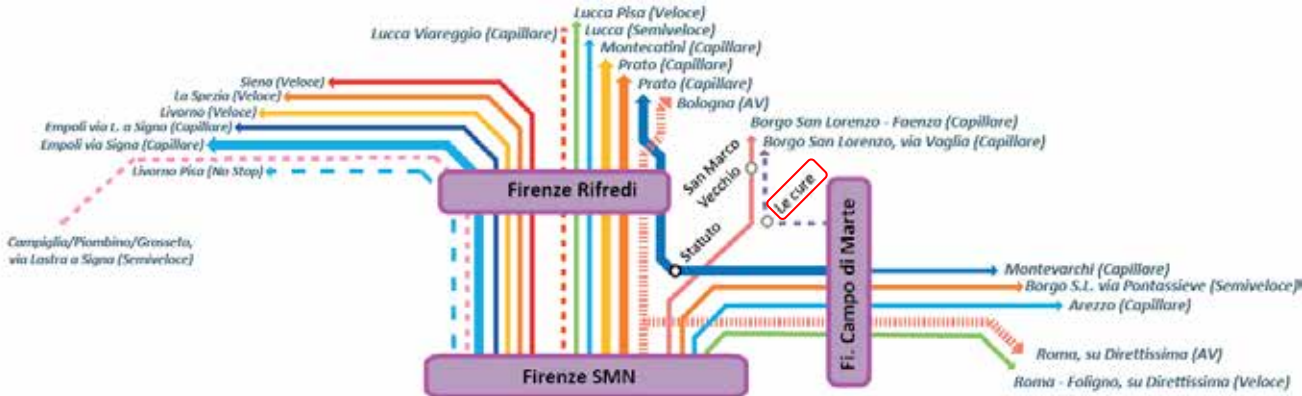


NODO FERROVIARIO DI FIRENZE

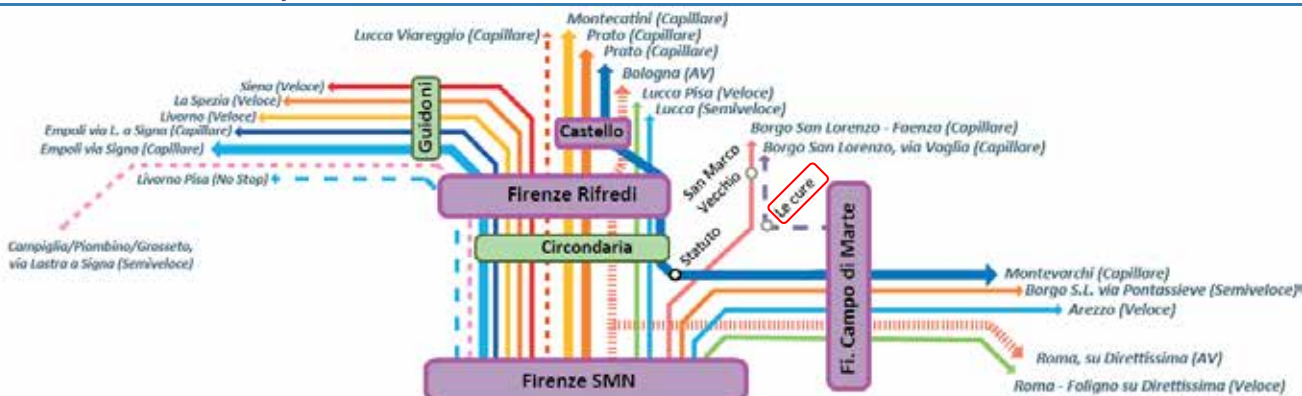
Scenario di base 2015



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

AUTOBUS
URBANInumero
di linee

6

FERMATA

distante 3 minuti a piedi



TRAMVIA



DI PROGETTO

(fermata a 250 mt)

Linea 3.2 – diramazione
Rovezzano - Libertà - Bagno a
Ripoli

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO

AUTOBUS
EXTRA URBANInumero
di linee

1

FERMATA

distante 3 minuti a piedi



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



TAXI



-

stalli

BIKE
sharing

e - mob



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI

PARK
AND RIDE

soglia al 5 %

0 % pass.saliti

n° di stalli

-?

PARCHEGGI
MOTOCICLI

soglia al 10 %

20 % pass.saliti

n° di stalli

10

POSTI
BICICLETTE

soglia al 10 %

108 % pass.saliti

n° posti

54

altro tipo di area di sosta

PARCHEGGI
STANDARD

-

PARCHEGGI
COPERTI
PAGAMENTO

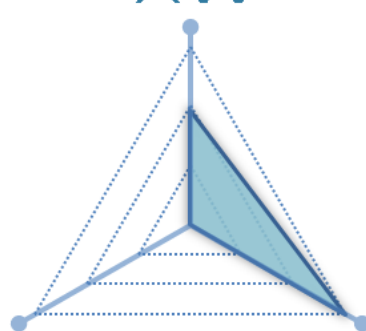
0

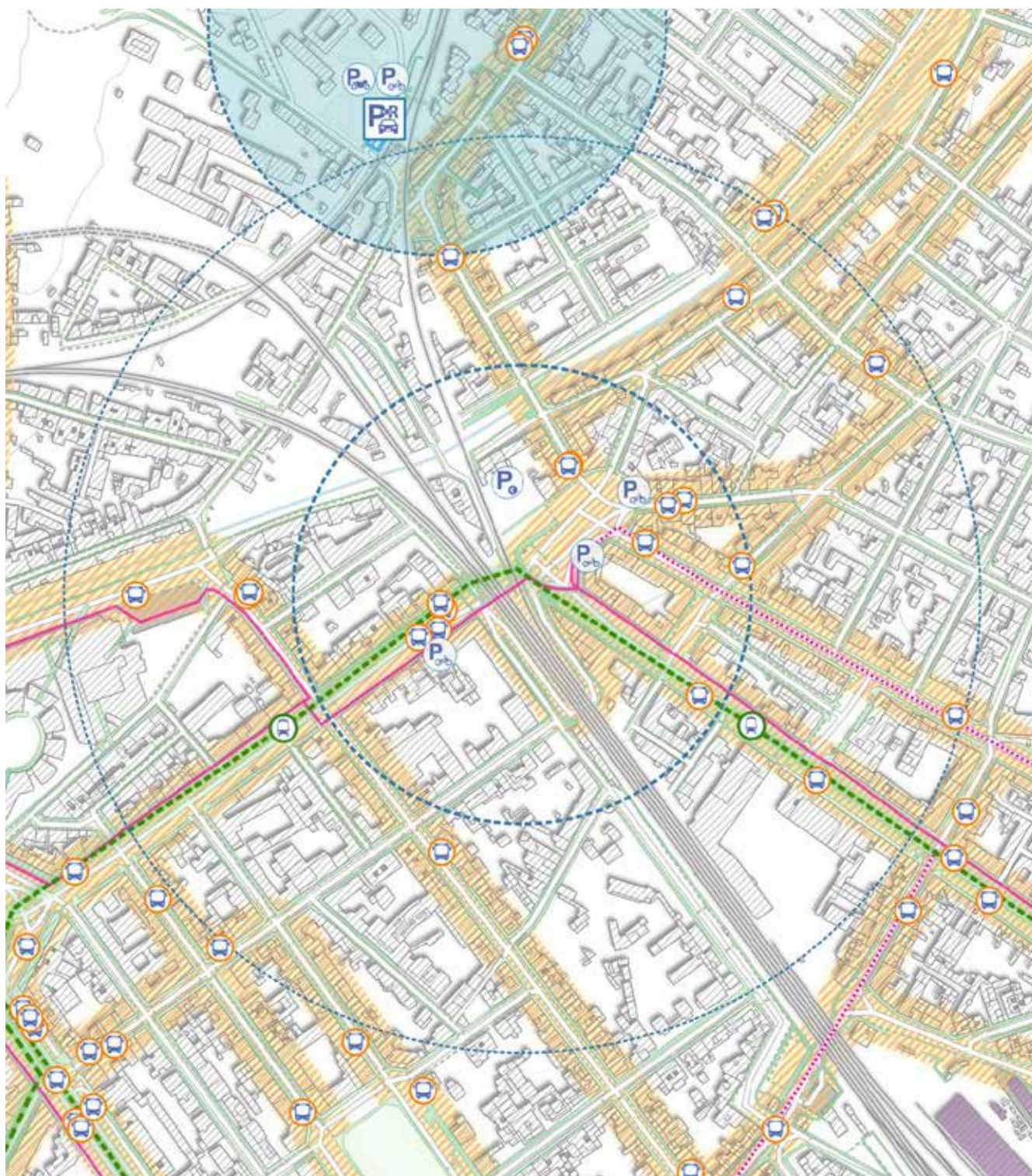
PARCHEGGI
PAGAMENTO

85

AREE SOSTA
BREVE

-

Parcheggi
scambiatoriBiciclette
e motocicliTrasporto
Pubblico



Buffer 200
e 400 mt

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO

- Linee TPL urbano/extrurbano
- 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: Presente un parcheggio a pagamento non considerato come Park and Ride. Entrambe le fermate di progetto della tramvia distano circa 250 metri dalla stazione, distanza ritenuta accettabile per un interscambio con il mezzo tramviario. Buona dotazione di posti per le biciclette, che rispetto ai pochi passeggeri saliti soddisfano ampiamente la domanda.

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



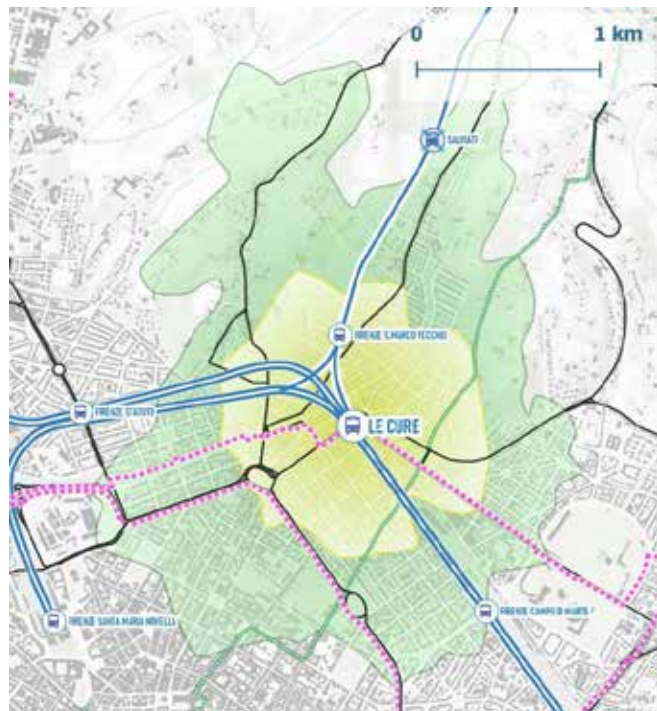
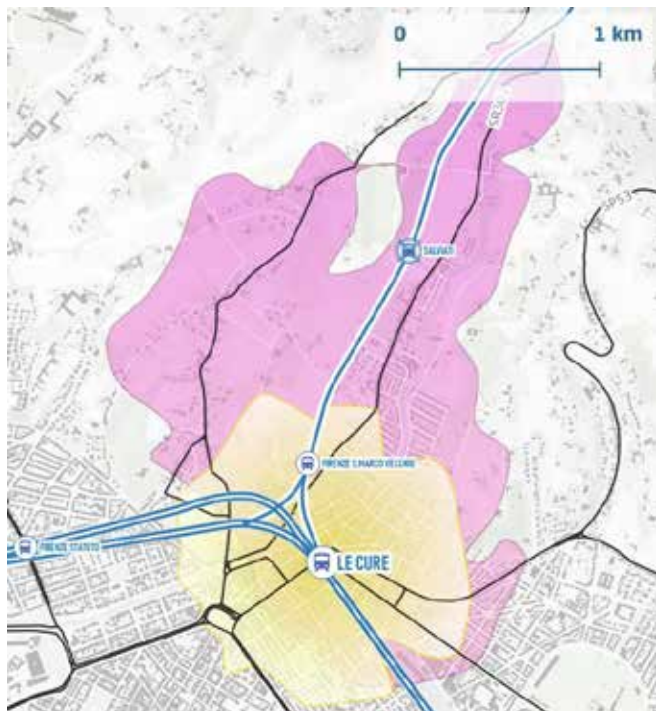
12 min

12 km/h



12 min

5 km/h

NO
AUTO
STRADEACCESSO ALLA RETE
ESCUSIONISTICAACCESSO ALLA RETE
DELLE CICLOVIE

ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 36,6%	 PENDENZA MEDIA 2,0%	 STRADE V.med. <= 30 71,6%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 2 2
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 20,4%	 PENDENZA MEDIA 2,0%	 STRADE V.med. <= 30 72,8%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 2 1
 6 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 0	 STRADE PRINCIPALI 5	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60 9,2%	 TRAFFICO LIMITATO SI

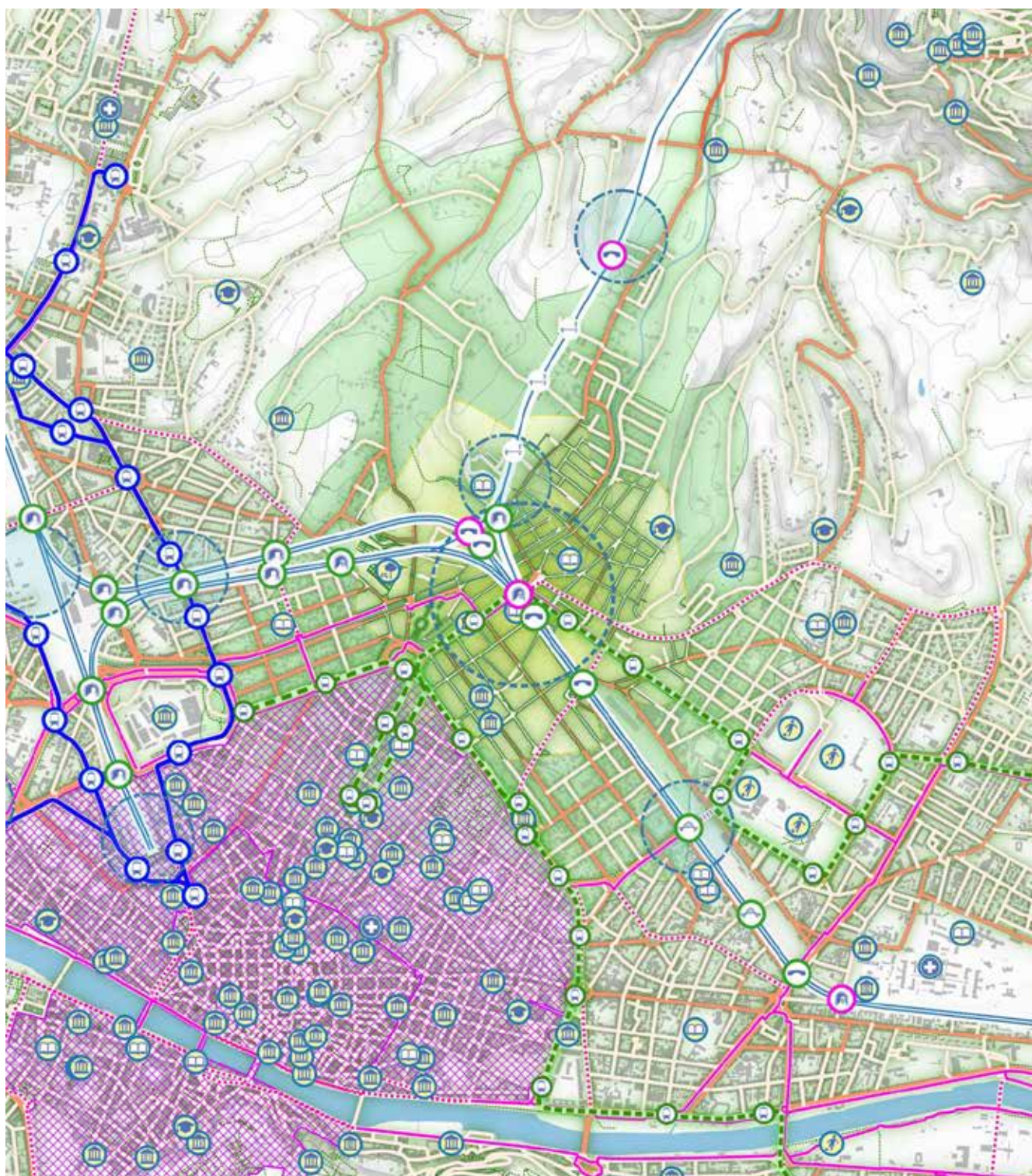
Pedonale



Auto/moto



Bicicletta



Isocrona 12 min
pedonale
ciclabile



Buffer
400 mt



Rete ciclabile
esistente
Percorsi ciclabili
di progetto



Strade e superfici pedonali



Zone a Traffico Limitato

Velocità media
traffico veicolare

5 - 30 Km/h
31 - 50 Km/h
51 - 70 Km/h
71 - 90 Km/h
91 - 120 Km/h

ATTRAVERSAMENTI FERROVIA

Passaggio pedociclabile

Strade minori

Passaggio pedonale

Solo carreggiata



Attraversamento
in stazione/ fermata



Sottopasso
pedonale /ciclabile



Sottopasso
carrabile



Passerella
pedonale /ciclabile



Sovrapasso
carrabile

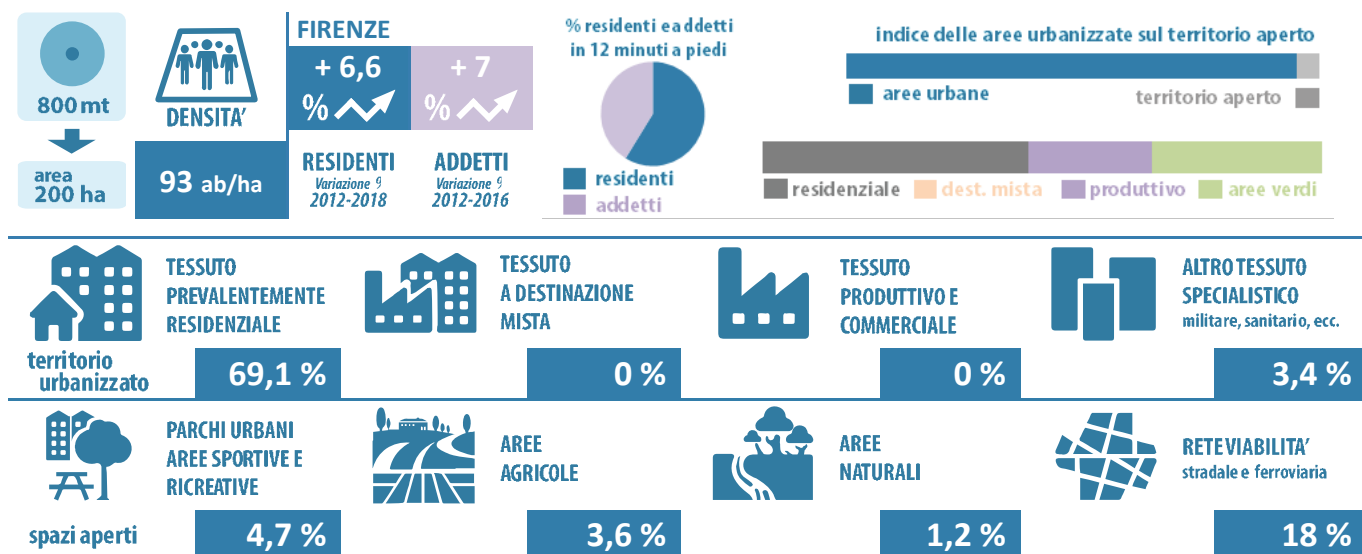


Passaggio
al livello

NOTE: Buona accessibilità ciclabile data dalle basse pendenze dell'area coperta dalle isocrone e dal grafo stradale dove si rilevano velocità medie ridotte lungo la maggior parte dei tratti e soprattutto dalla rete di piste ciclabili esistenti e di progetto, collegata alla rete di Ciclopiste del Piano Bicipolitana. L'accessibilità carrabile è ridotta a causa della bassa velocità media delle strade principali coperte dalla isocrona carrabile.

4 | INTORNO URBANO

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

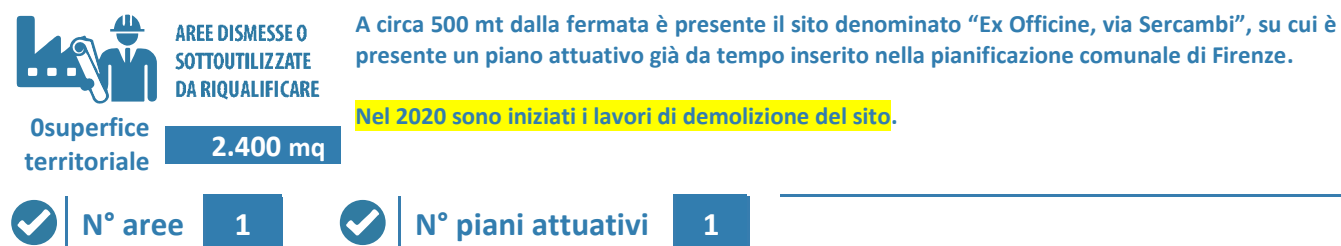


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

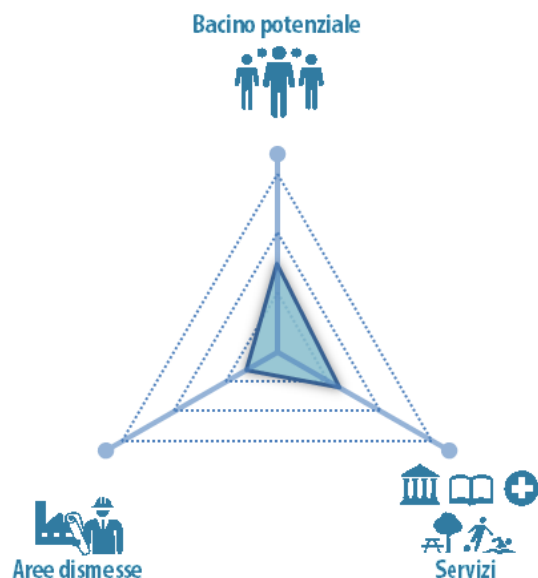
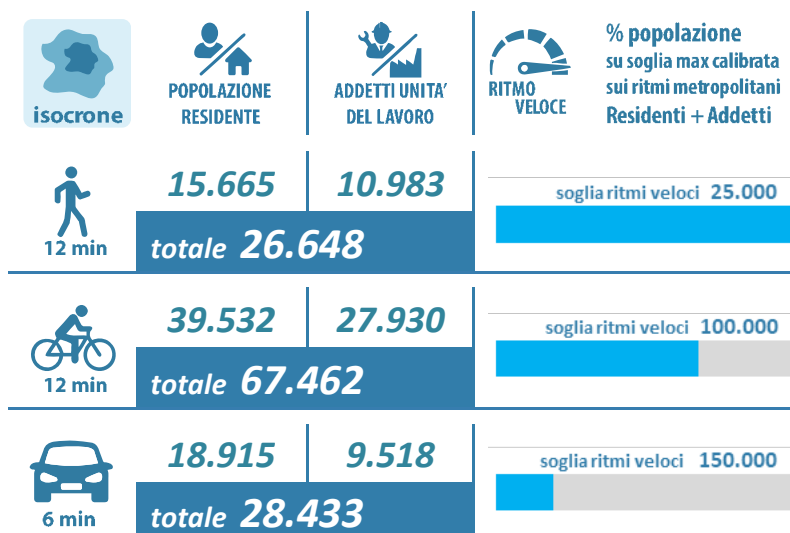


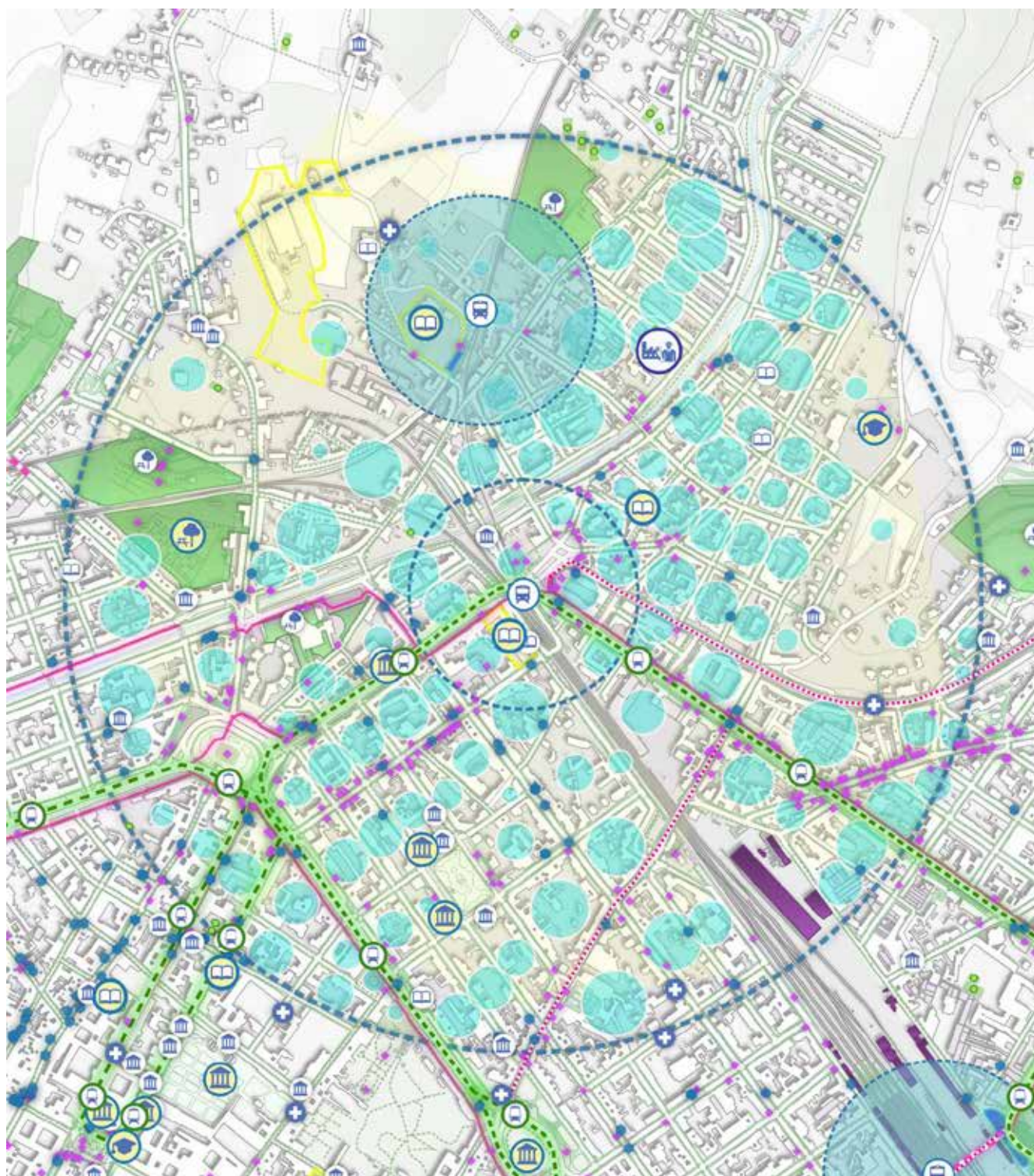
Di interesse sovralocale sono presenti due istituti superiori (Liceo Pascoli e la sede distaccata IPAR Buontalenti) e la sede di Economia (Villa San Paolo) dell'Istituto universitario Europeo. Di particolare rilievo il parco dei Giardini dell'Orticoltura.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





NOTE: La fermata delle Cure si inserisce in un tessuto urbano prevalentemente residenziale, con un'alta densità abitativa ed una buona offerta di servizi. Dal 2020 sono in corso i lavori per la riqualificazione dell'area dismessa denominata "Ex Officine, via Sercambi" (demolizione del sito).



Fronte binario della
fermata delle Cure.



Area per l'attesa dei
treni con pensilina
coperta.



Accesso al sottopasso
delle Cure dal lato
opposto della
fermata.





 4

Area destinata al parcheggio a pagamento. Il parcheggio è utilizzato anche per il vicino mercato coperto.



 5

Area destinata alla sosta di moto/scooter in prossimità dell'accesso alla fermata.



 6

Area munita di rastrelliere per la sosta delle biciclette in prossimità dell'accesso alla fermata.



Vista del mercato delle Cure adiacente alla fermata.



Ingresso alla fermata con locale per i servizi igienici.



Rampa di accesso al sottopasso delle Cure.





📷 10

Sottopasso delle Cure, utilizzato come collegamento delle due parti della città separate dalla ferrovia.



📷 11

Sottopasso delle Cure, utilizzato come collegamento delle due parti della città separate dalla ferrovia.



📷 12

Rampa di accesso al sottopasso delle Cure collegata alla pista ciclabile.

FIRENZE SAN MARCO VECCHIO

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)

COMUNE DI
FIRENZE

RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++

Contesto Territoriale

PIANA
METROPOLITANA

Veloce +++

Altri parametri



STAZIONE DI
COLLEGAMENTO



SOLO
FERMATA



ACCESSO A QUOTA
INFERIORE DEL PIANO
DEL FERRO (RILEVATO)



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPEPTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



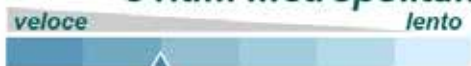
BAR e
RISTORAZIONE



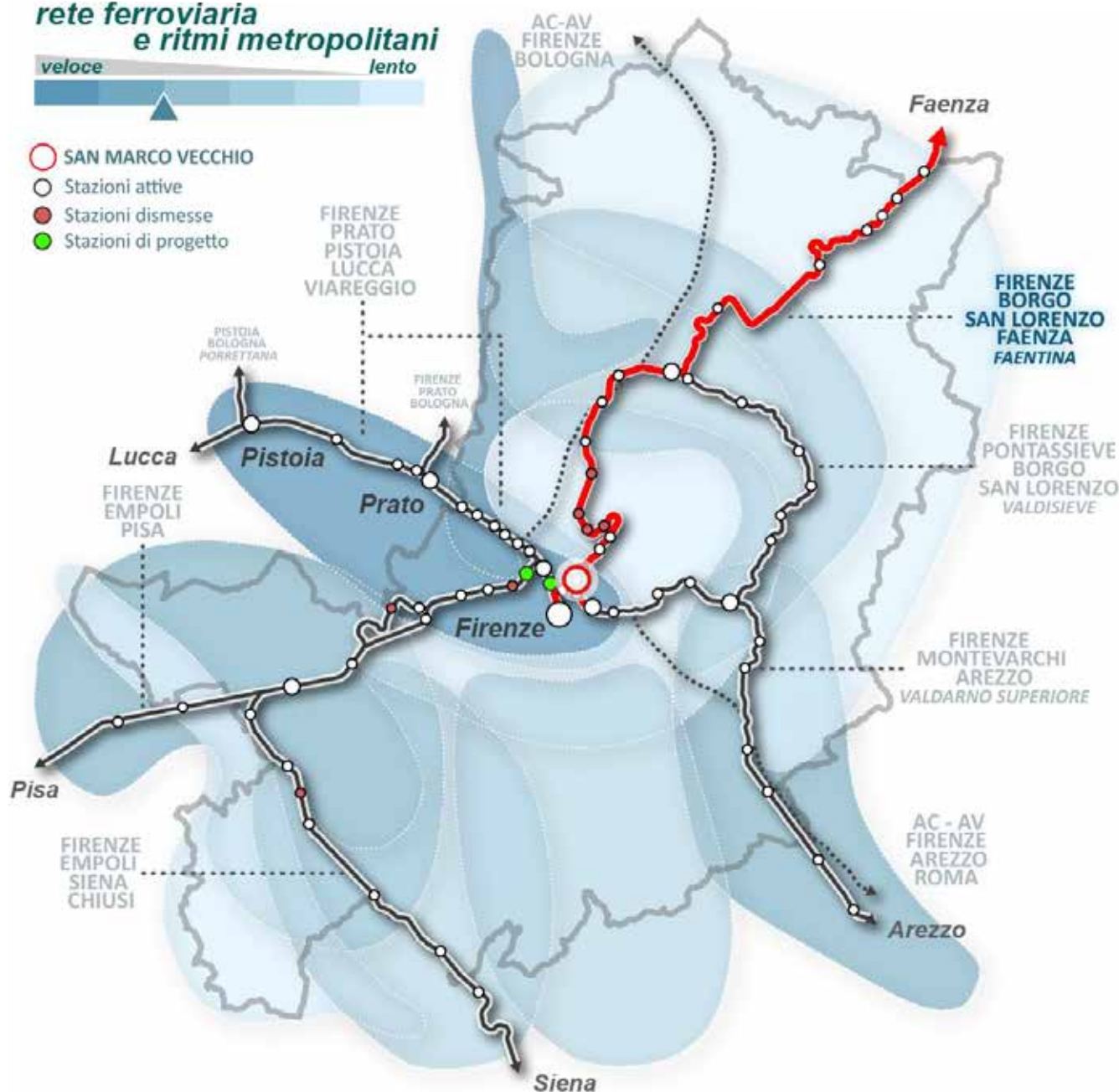
ALTRO

Nelle immediate vicinanze della fermata non è presente nessun esercizio commerciale di potenziale interesse per i viaggiatori. A circa tre minuti a piedi dalla fermata, sulla via Faentina dal lato opposto della ferrovia, sono presenti alcuni esercizi commerciali tipo bar/ristorazione.

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- SAN MARCO VECCHIO
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETTRICI SERVITE

- 1 BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO FIRENZE - BORGO S.L. - (FAENZA)

TRATTE SERVITE

- 1 Firenze San Marco Vecchio - Firenze SMN
- 2 Firenze San Marco Vecchio - Borgo San Lorenzo

TRATTE SERVIBILI

Firenze San Marco Vecchio - Firenze Campo di Marte

ANDATA / RITORNO

02/2020

FI S. MARCO V.



FIRENZE SMN

costo €

3,00

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

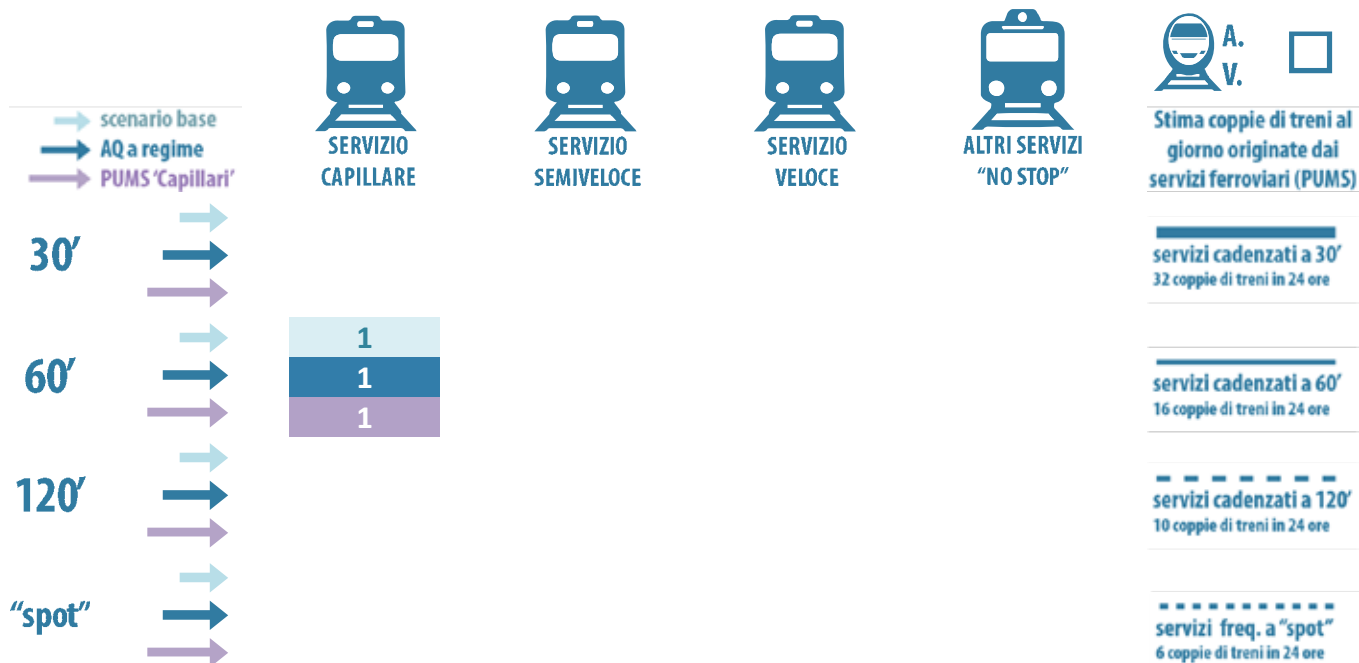
Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018

giorni feriali
media su 5 giorni

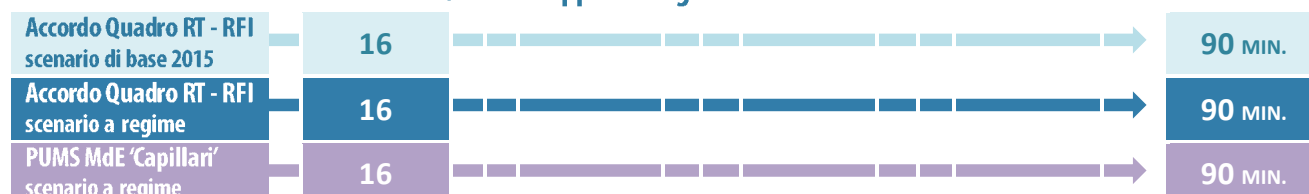
404

sabato
domenica163
86

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari

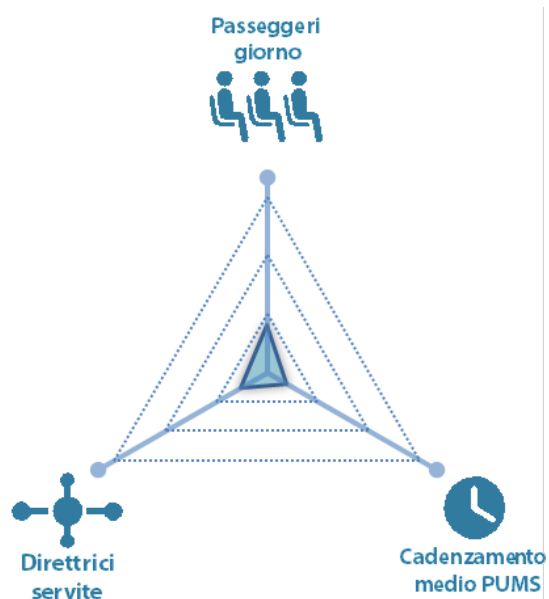


Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno

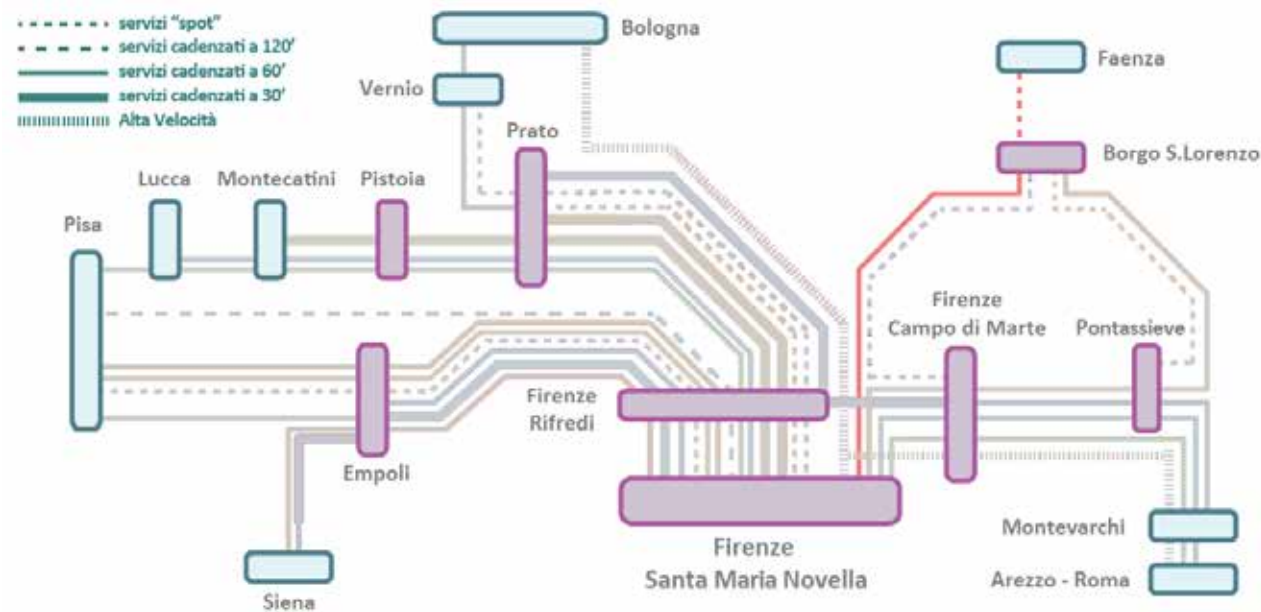


Note ed osservazioni

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" mantiene lo stesso livello di servizi ferroviari, con una linea di servizio capillare Firenze SMN – Borgo San Lorenzo con cadenzamento di 60 minuti, che corrisponde ad un cadenzamento medio giornaliero di 90 minuti.

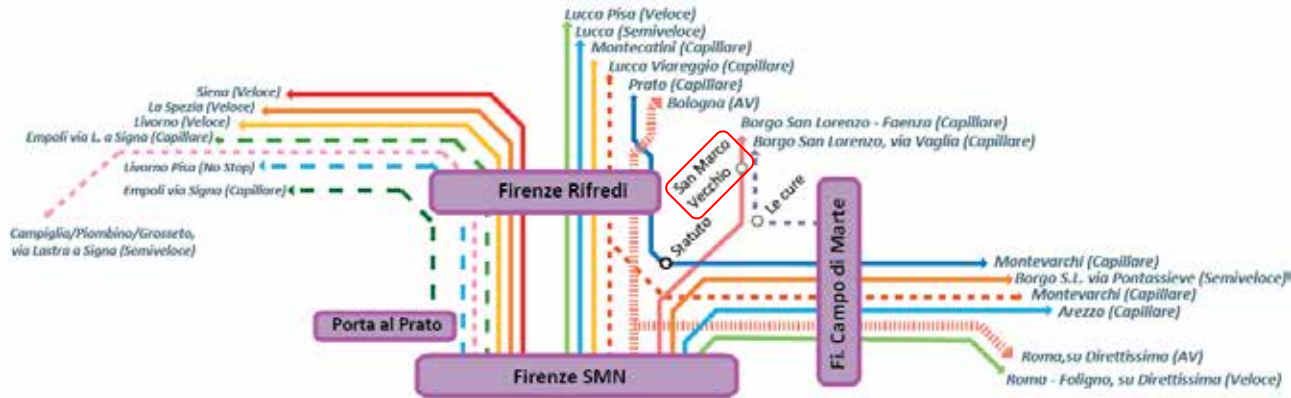


Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)

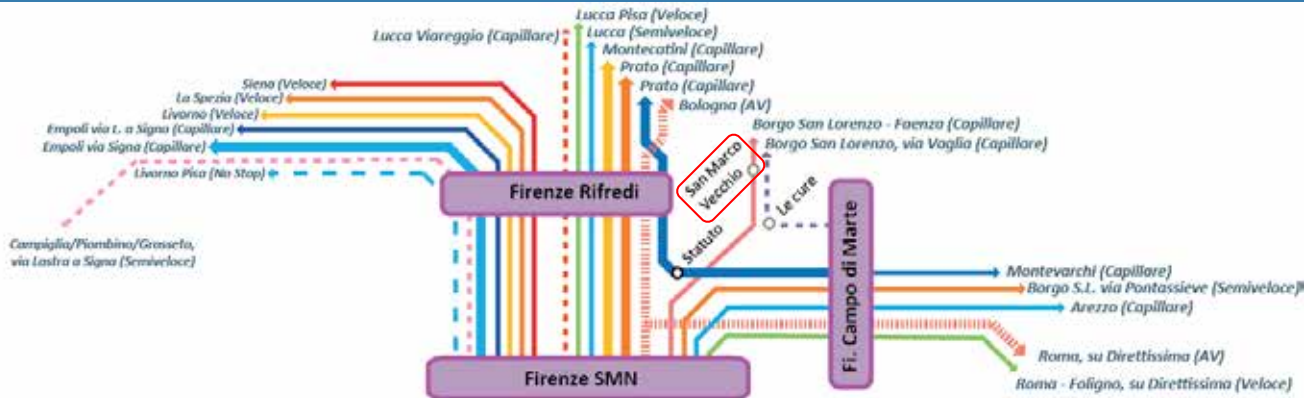


NODO FERROVIARIO DI FIRENZE

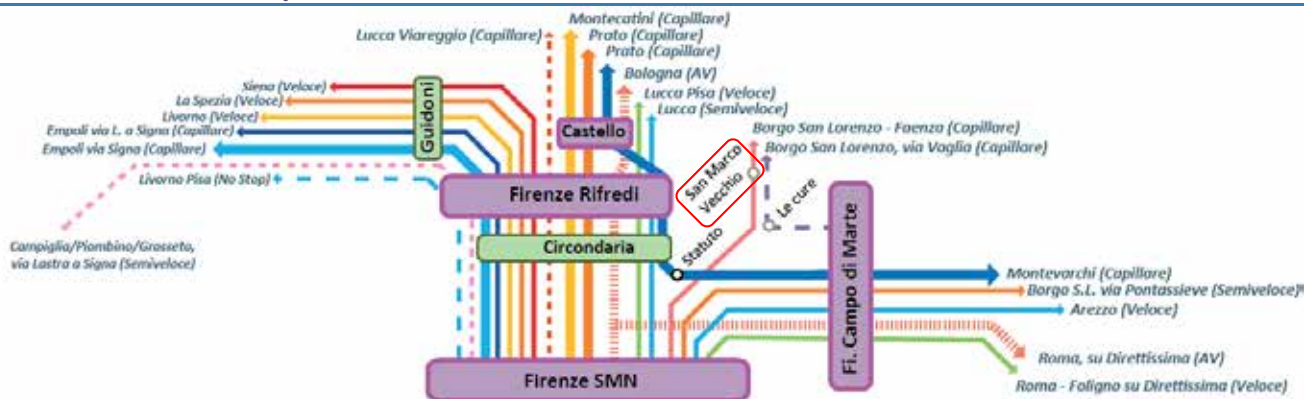
Scenario di base 2015



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



3

FERMATA

distante 3 minuti a piedi



DI PROGETTO

(fermata a 700 mt)

Linea 3.2 – diramazione
Rovezzano - Libertà - Bagno a
Ripoli

TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



1

FERMATA

distante 4 minuti a piedi



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



stalli



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 10 % 3,7 % pass.saliti

n° di stalli

15



soglia al 10 % 2,5 % pass.saliti

n° di stalli

10



soglia al 10 % 5 % pass.saliti

n° posti

20

altro tipo di area di sosta



Trasporto Pubblico



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

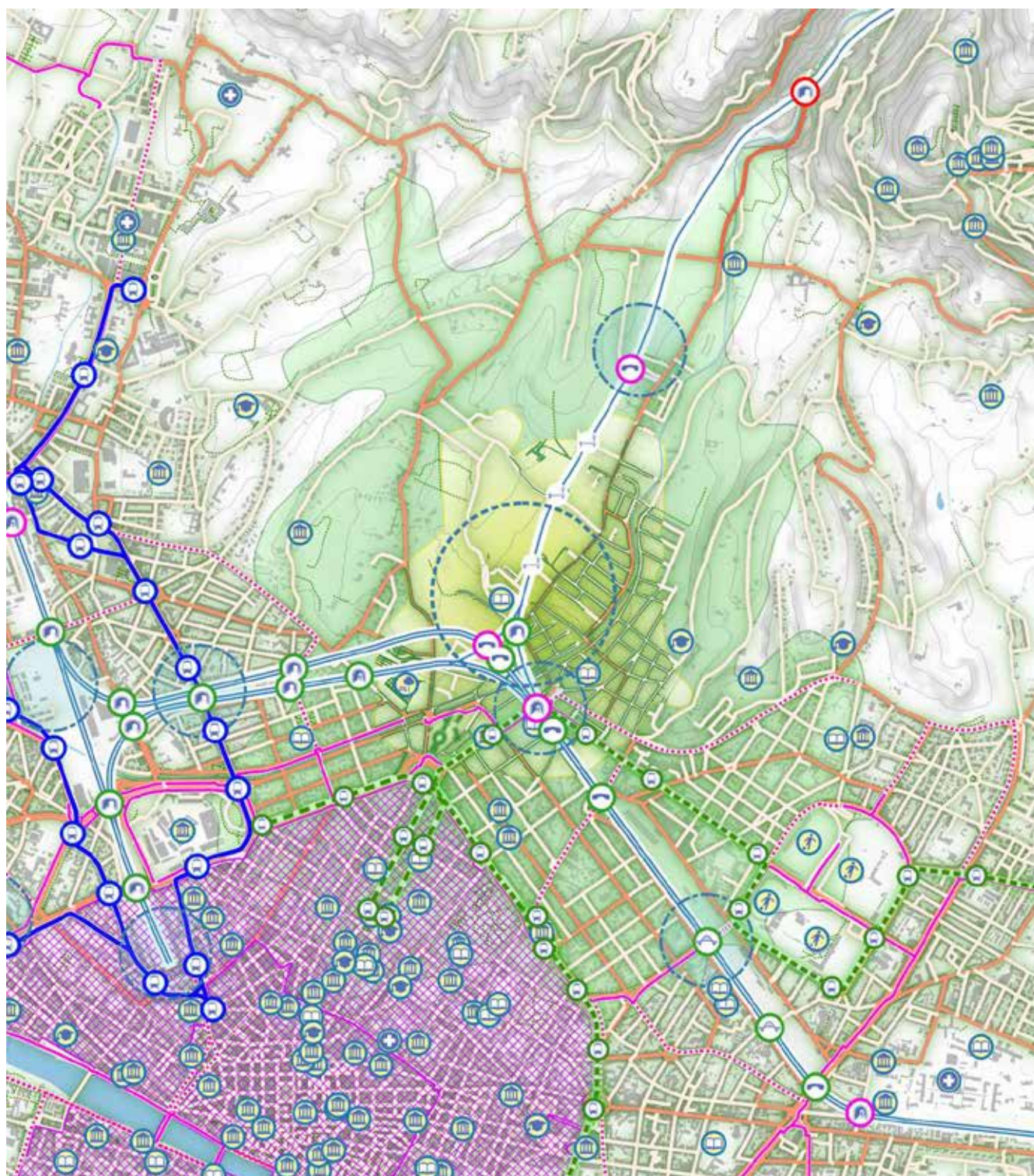
- Fermate Tramvia esistenti
- Fermate Tramvia di progetto
- Fermate TPL
- Servizio Taxi

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: Il piccolo Park and Ride antistante alla stazione ha la capacità di circa 15 posti auto, che a fronte dei 400 passeggeri saliti offre una disponibilità di parcheggio non del tutto sufficiente. A circa 700 metri dalla fermata ferroviaria è possibile raggiungere la fermata tramviaria di progetto della Linea 3.2.



Isocrona 12 min
pedonale
ciclabile



Buffer
400 mt



Rete ciclabile
esistente
Percorsi ciclabili
di progetto



Strade e superfici pedonali



Zone a Traffico Limitato

Velocità media
traffico veicolare

5 - 30 Km/h
31 - 50 Km/h
51 - 70 Km/h
71 - 90 Km/h
91 - 120 Km/h

ATTRAVERSAMENTI FERROVIA



Passaggio pedociclabile



Strade minori



Passaggio pedonale



Solo carreggiata



Attraversamento
in stazione/ fermata



Sottopasso
pedonale /ciclabile



Sottopasso
carrabile



Passerella
pedonale /ciclabile



Sovrapasso
carrabile

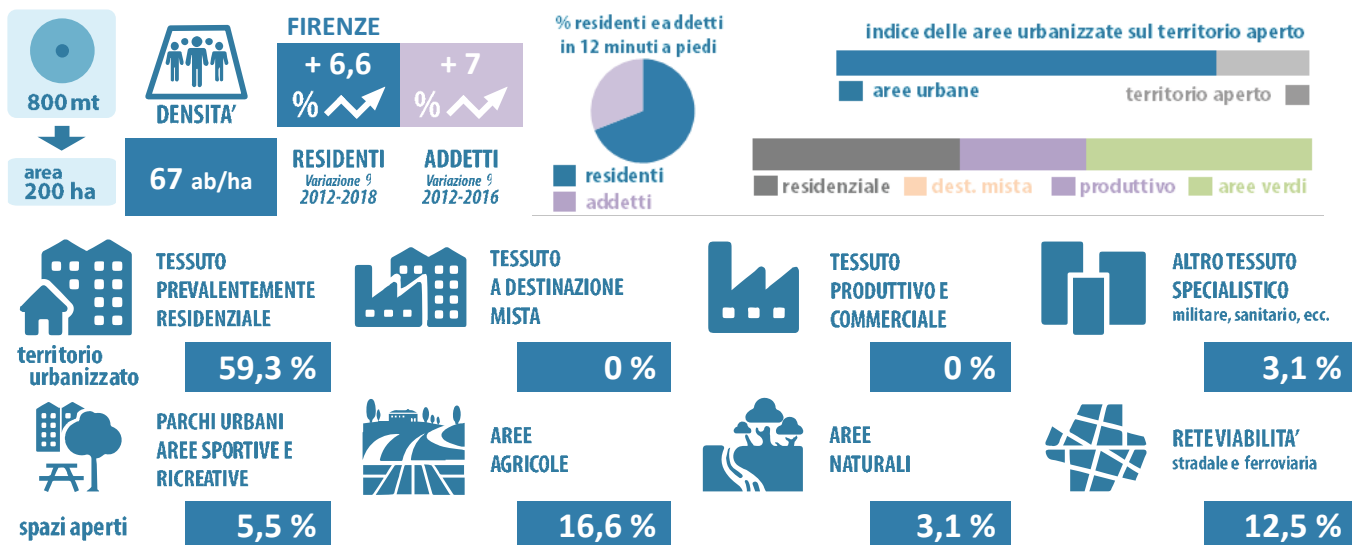


Passaggio
al livello

NOTE: Buona accessibilità ciclabile data dalle basse pendenze dell'area coperta dalle isocrone e dal grafo stradale dove si rilevano velocità medie ridotte lungo la maggior parte dei tratti e soprattutto dalla rete di piste ciclabili esistenti e di progetto, si rileva però l'assenza di un collegamento con la rete di Ciclopiste del Piano Bicipolitana.

4 | INTORNO URBANO

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

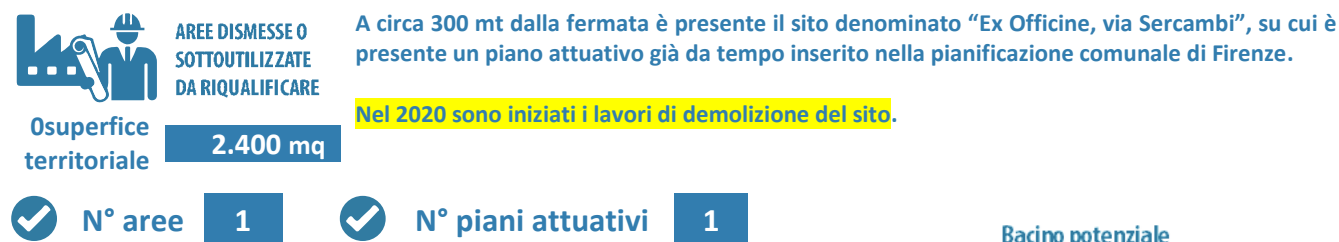


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

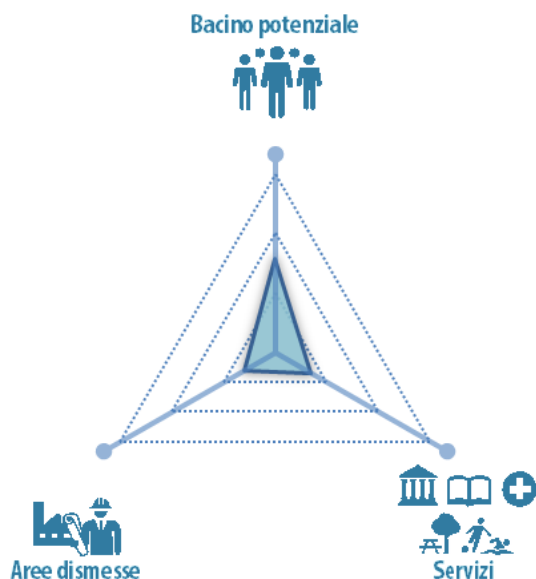
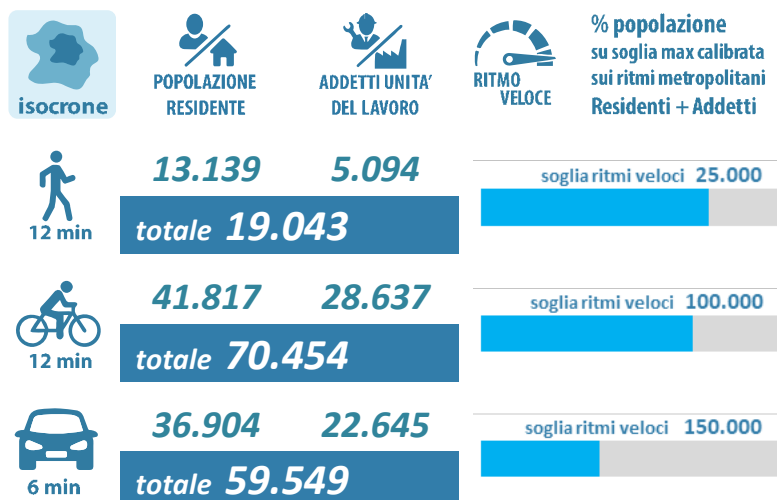


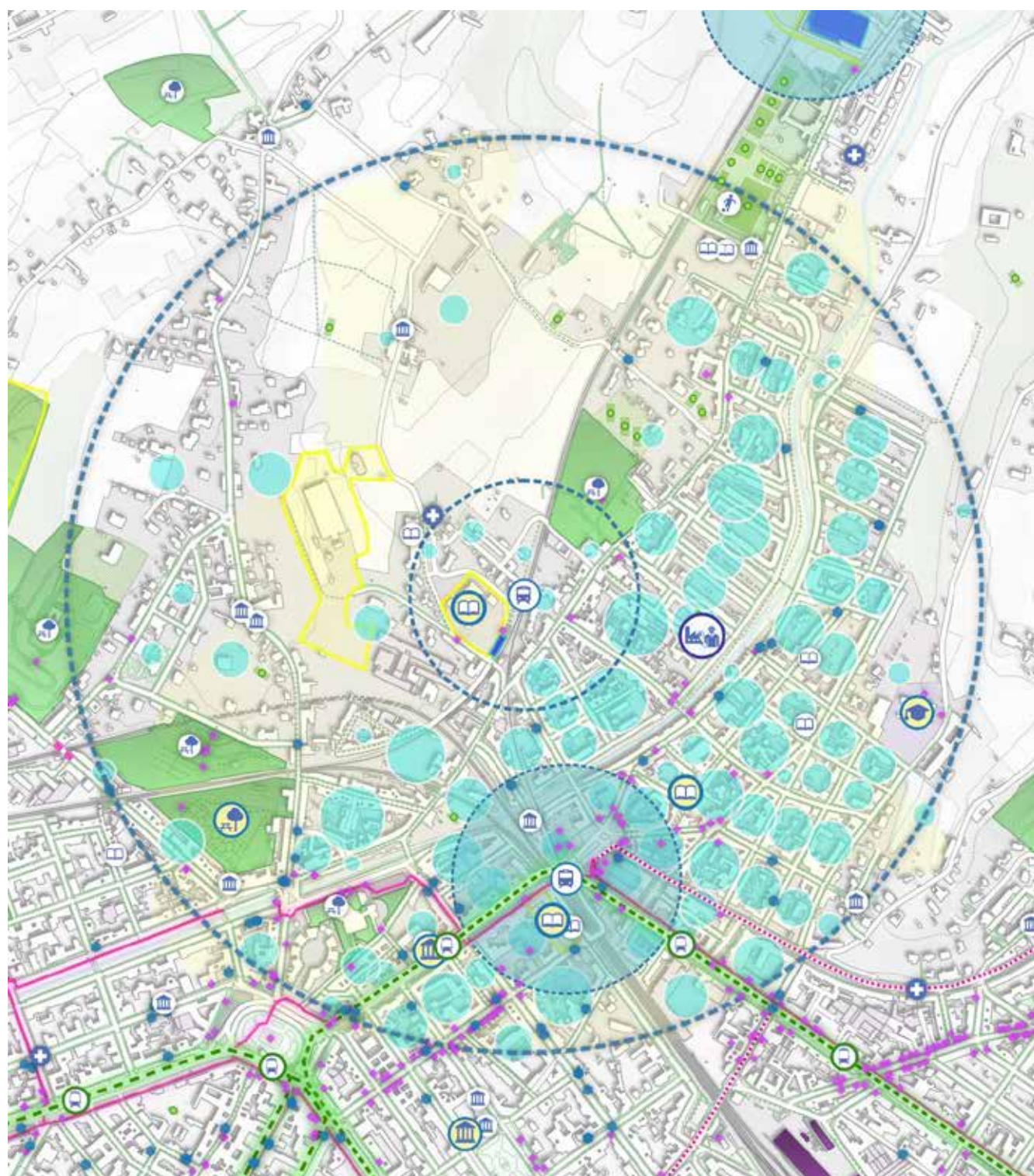
Di interesse sovralocale è presente, in prossimità della fermata, la sede dell'istituto superiore IPSAR Buontalenti mentre a circa 750 mt la sede di Economia (Villa San Paolo) dell'Istituto universitario Europeo. Di interesse il parco Giardini dell'Ortocoltura.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone

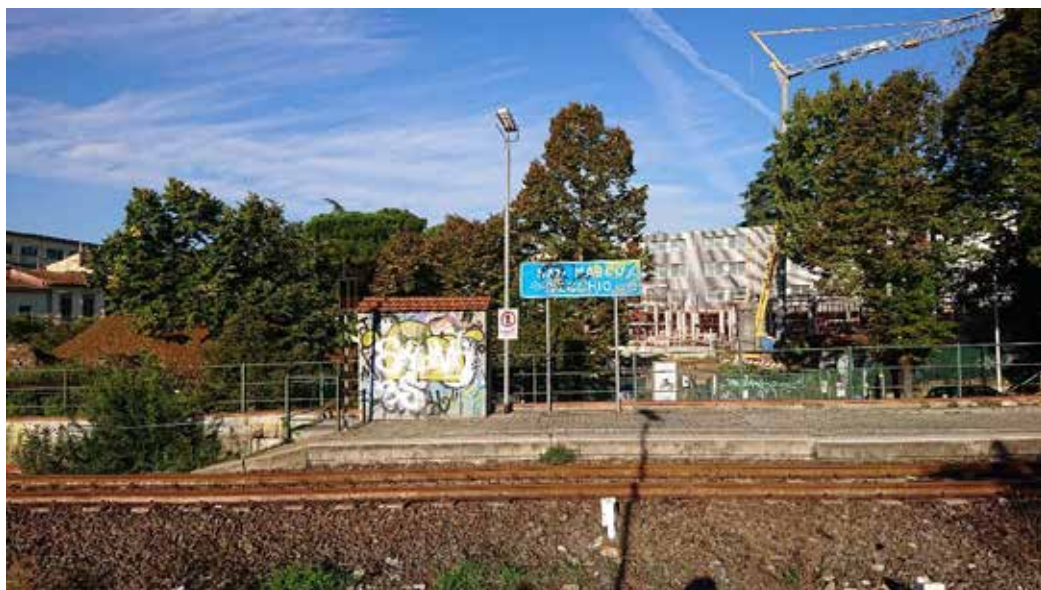




NOTE: La fermata di San Marco Vecchio si inserisce in un tessuto prevalentemente residenziale, in parte posto sul margine urbano. Dal 2020 sono in corso i lavori per la riqualificazione dell'area dismessa denominata "Ex Officine, via Sercambi" (demolizione del sito).

1

Fronte binari della fermata di San Marco Vecchio. La stazione è dotata di 2 binari a servizio dei treni viaggiatori, con accesso senza barriere (in piano e/o con rampa) fino al primo binario.



2

Altra vista sui binari.



3

Pensiline coperte per l'attesa dei treni.

