



Accesso al primo binario ed al sottopasso di attraversamento.



Sottopasso di attraversamento dei binari.



Accesso al binario 2 esclusivamente tramite scale.



Accesso al primo binario tramite scale e rampa.



Vista dell'area di fronte alla fermata.



Vista dell'area di fronte alla fermata e passaggio pedonale verso le aree residenziali.





📷 10

Area destinata al parcheggio con alcuni posti auto.



📷 11

Area destinata alla sosta di moto/scooter.



📷 12

Area munita di rastrelliera e dedicata alla sosta delle biciclette.

# FIRENZE CASTELLO

## 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  
**Silver**

## AMBITO (PUMS)

COMUNE DI  
FIRENZE

## RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++



## Contesto Territoriale

PIANA  
METROPOLITANA

Veloce +++

### Altri parametri



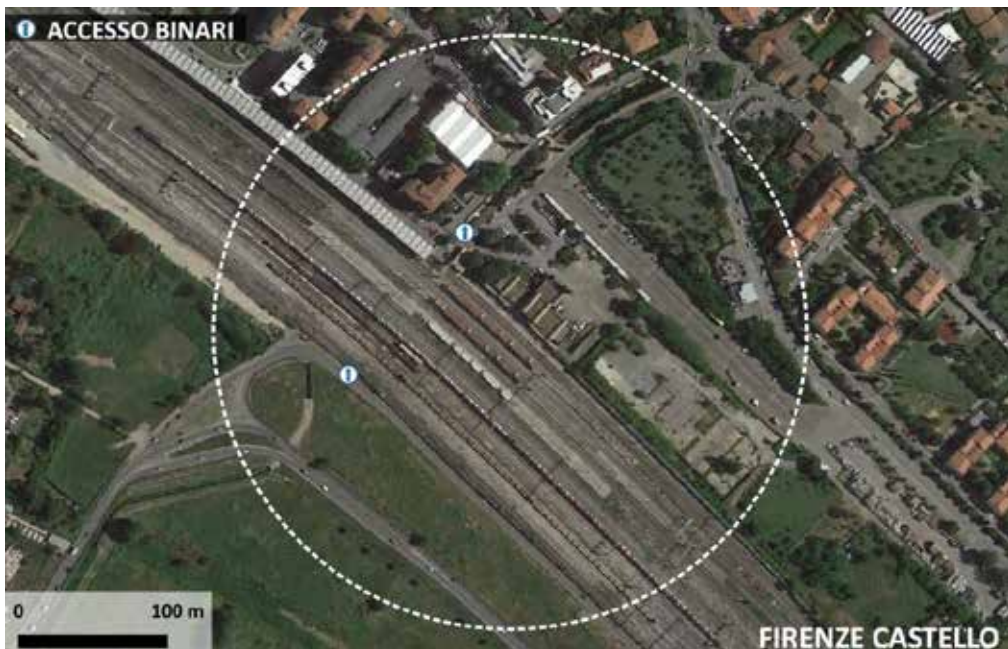
STAZIONE  
PASSANTE



STAZIONE NON  
PRESEZIATA



ACCESSO A LIVELLO  
DEL PIANO DEL FERRO



## SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA  
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA  
e INFOPOINT



SALE DI  
ATTESA



BANCHINE  
COPERTE



SERVIZI  
IGENICI



EDICOLA e  
TABACCHI



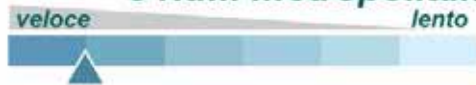
BAR e  
RISTORAZIONE



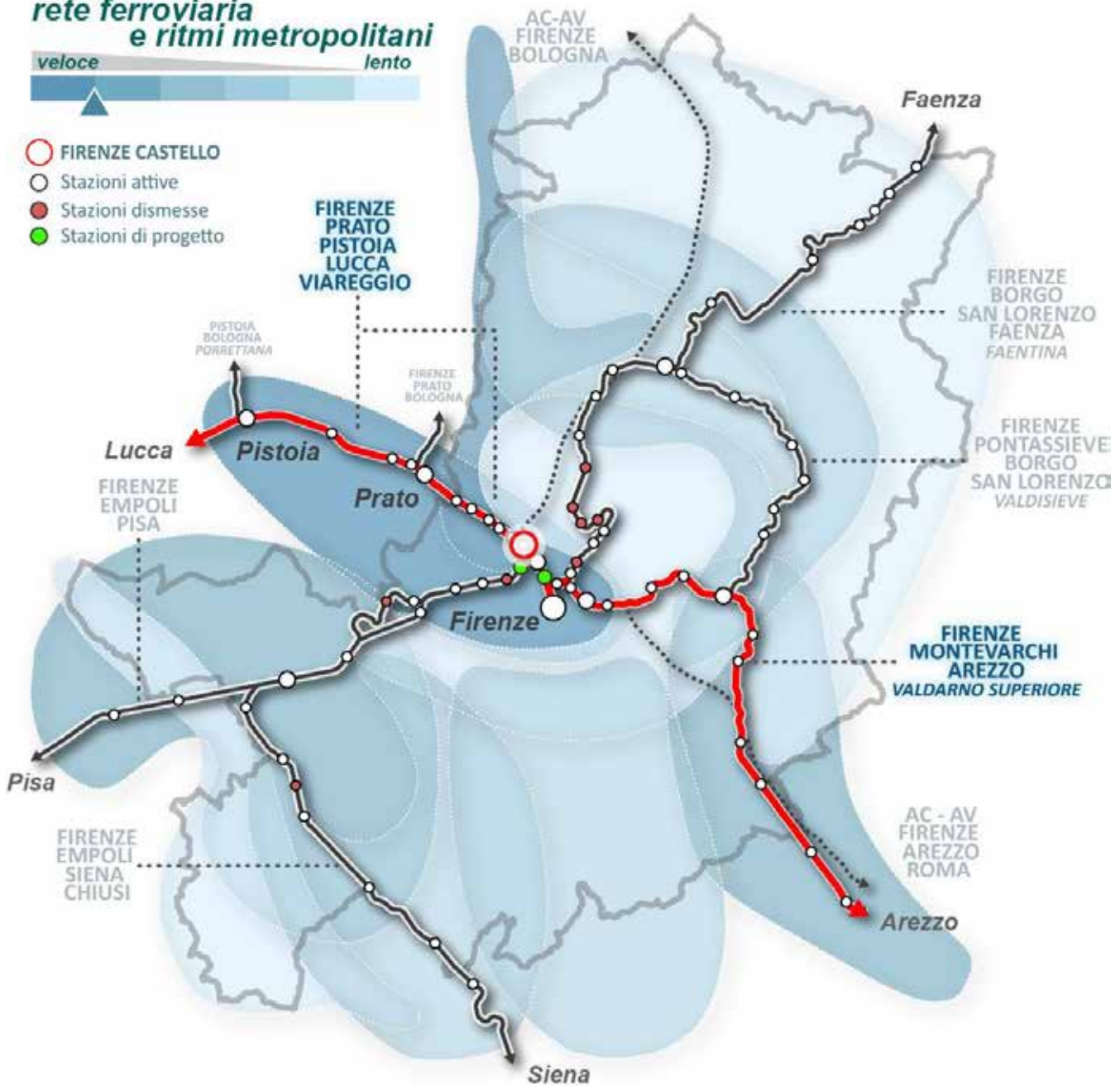
ALTRO

Nelle immediate vicinanze della stazione non è presente nessun tipo di attività o servizio di interesse per i viaggiatori. Tutti i locali del fabbricato viaggiatori, compresa la sala di attesa, non sono fruibili e risultano dismessi o utilizzati per altri scopi (addetti al servizio ferroviario)

## rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- FIRENZE CASTELLO
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



### DIRETTRICI SERVITE

- |   |                              |                             |   |                              |                               |
|---|------------------------------|-----------------------------|---|------------------------------|-------------------------------|
| 1 | DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO | FIRENZE - PRATO - (PISTOIA) | 2 | DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO | PRATO - FIRENZE - MONTEVARCHI |
|---|------------------------------|-----------------------------|---|------------------------------|-------------------------------|

### TRATTE SERVITE

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| 1 | Firenze Castello - Prato C.le              | 2 | Firenze Castello - (Prato C.le) - Pistoia         |
| 3 | Firenze Castello - (Rifredi) – Firenze SMN | 4 | Firenze Castello – (Campo di Marte) - Montevarchi |

ANDATA / RITORNO

02/2020

FI. CASTELLO



FIRENZE SMN

costo €

3,00

# 1 | SERVIZI FERROVIARI

## LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

### Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



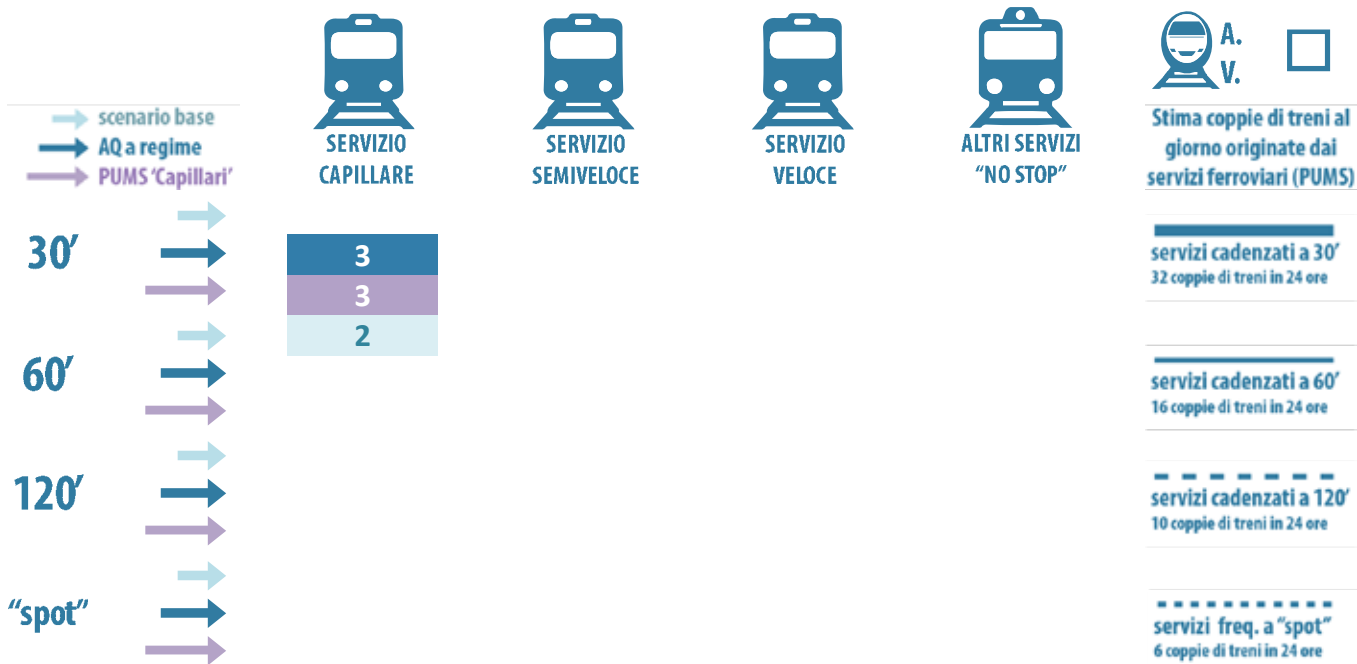
giorni feriali  
media su 5 giorni

**505**

sabato  
domenica

248  
50

### Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



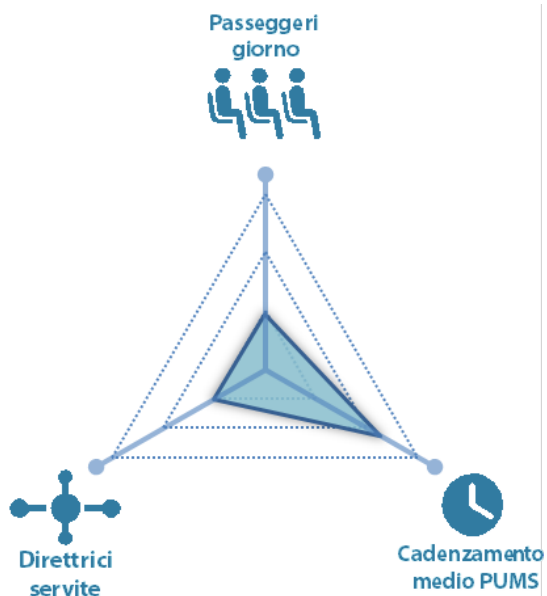
### Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



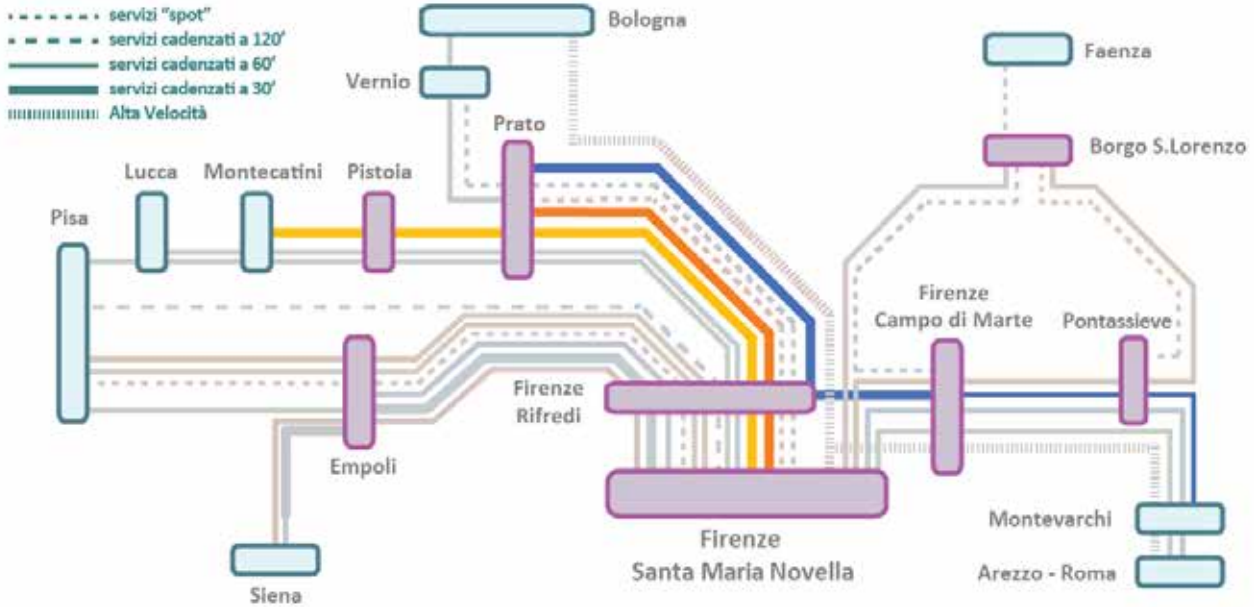
### Note ed osservazioni

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 tre linee di servizio con cadenzamento a 30 minuti, tali da garantire nella tratta Prato C.le - Rifredi - (nuova stazione Firenze Circondaria) un cadenzamento medio di 15 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.



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

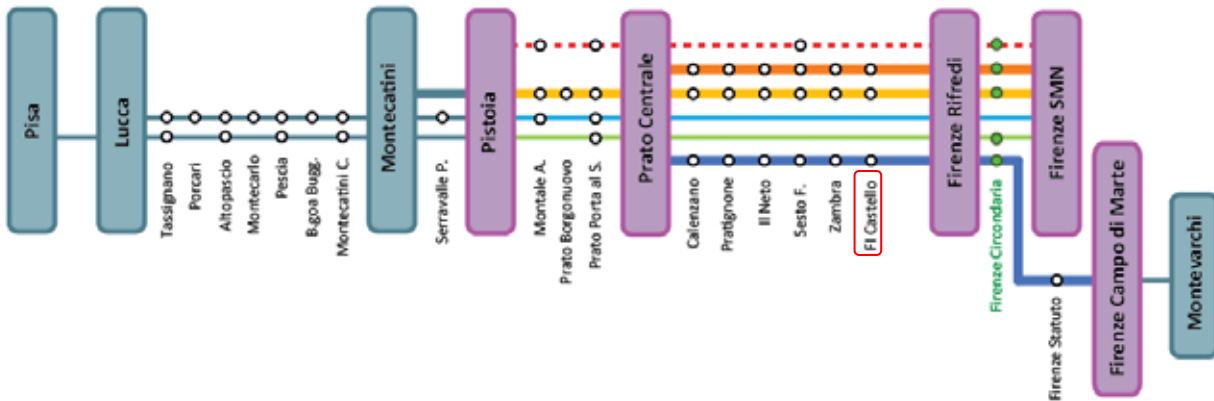


**DIRETTRICE FIRENZE - PRATO - PISTOIA**

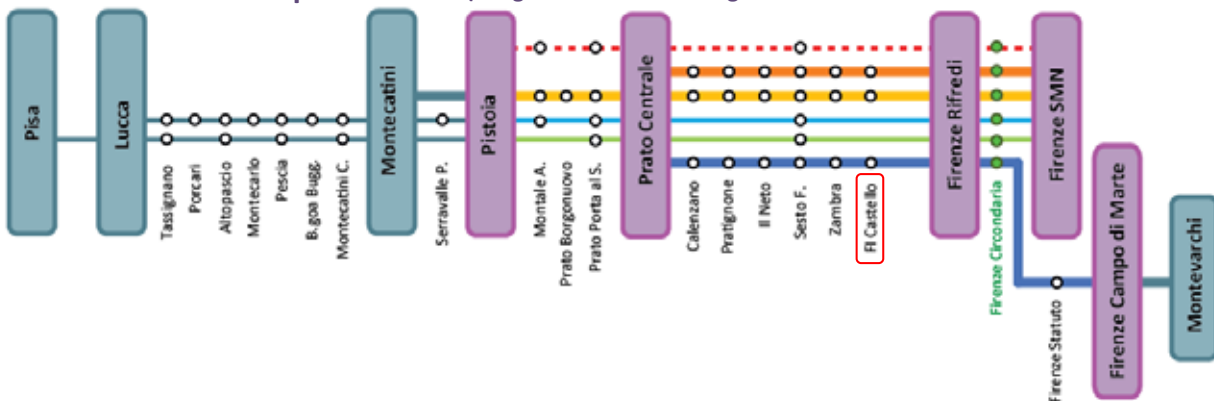
**Scenario di base 2015**



**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



2



**DI PROGETTO**  
(fermata a 100/150 mt)

Linea 2.2 – estensione linea 2  
sino al polo di Sesto F.no

**FERMATA**

distante 4 minuti a piedi

### TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



AUTOBUS EXTRA URBANI



-



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

### ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



TAXI



2

stalli



e-mob



### AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



P+R  
PARK AND RIDE



soglia al 10 % 29,7 % pass.saliti

n° di stalli

150



P  
PARCHEGGI MOTOCICLI



soglia al 10 % 0 % pass.saliti

n° di stalli

-



P  
POSTI BICICLETTE



soglia al 10 % 0 % pass.saliti

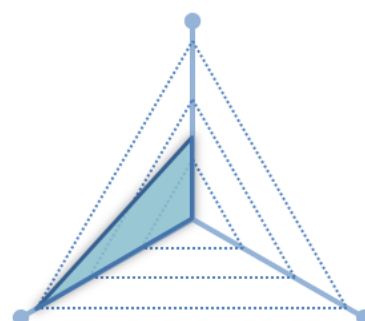
n° posti

-

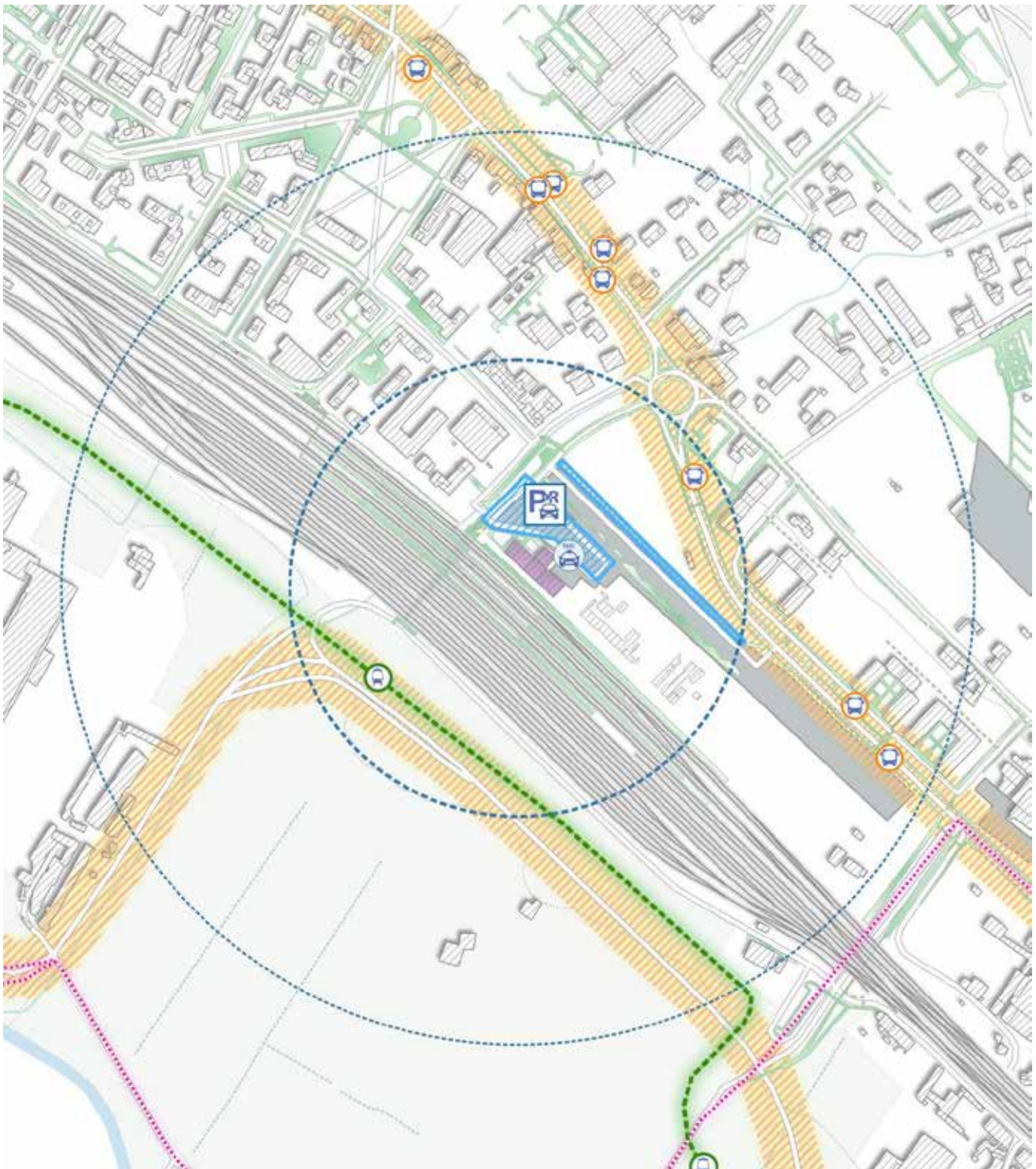
### altro tipo di area di sosta



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:** Presente un Park and Ride nell'area antistante alla stazione con accesso diretto ai binari ed un'ulteriore possibilità di parcheggio lungo la strada di accesso parallela all'area della stazione, per un totale di circa 150 posti auto che a fronte dei 505 passeggeri saliti offre una buona dotazione di parcheggio (superiore al valore soglia del 20%). Presenti ampi spazi per l'eventuale sosta di motocicli e biciclette ma sono assenti stalli segnalati e rastrelliere.

### 3 | ACCESSIBILITA'

#### ACCESSIBILITA' AI BINARI - PERSONE CON RIDOTTA MOBILITA'

- |                          |  |   |                          |  |   |                                     |  |  |
|--------------------------|--|---|--------------------------|--|---|-------------------------------------|--|--|
| <input type="checkbox"/> |  | SERVIZIO ASSISTENZA PRM                               | <input type="checkbox"/> |  | PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI                      | <input type="checkbox"/>            |  | PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI |
| <input 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



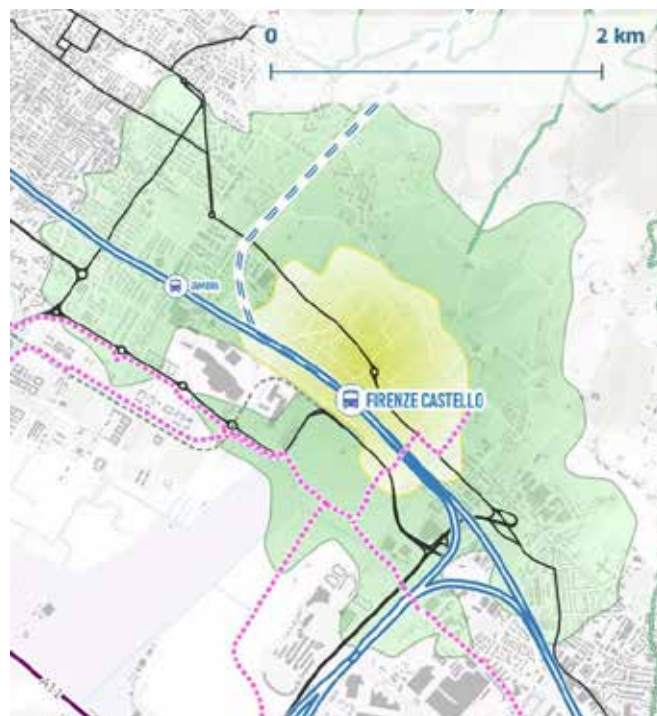
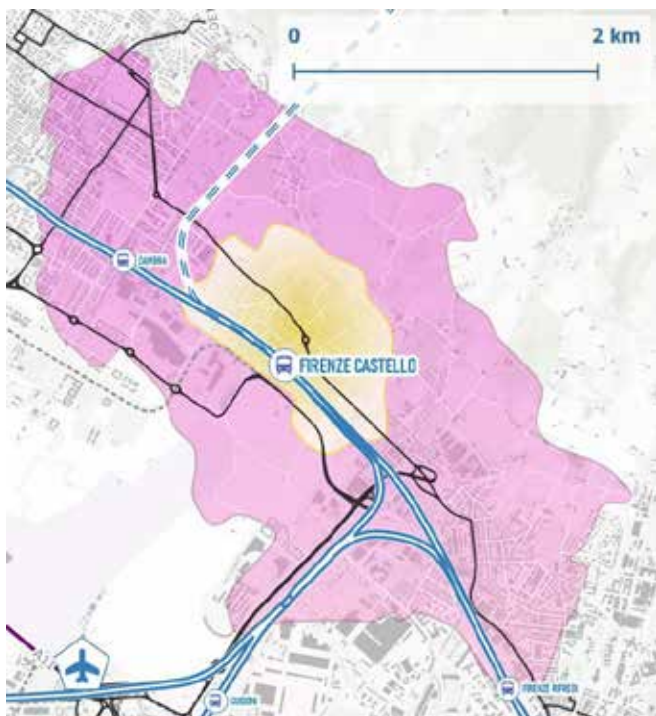
6 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



**NO AUTO STRADE**

Uscita A11 di Sesto Fiorentino ed Aeroporto distanti circa 10 e 8 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

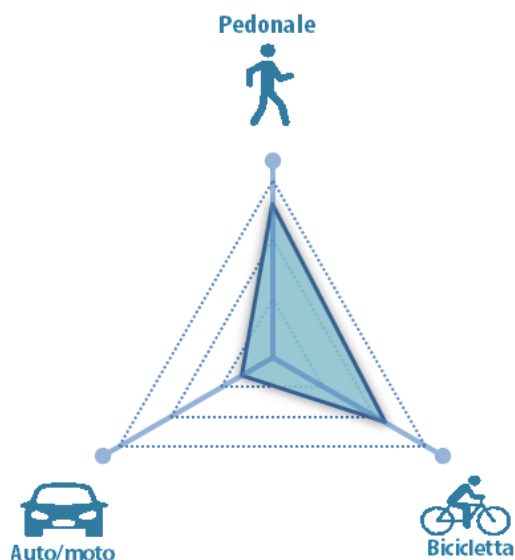


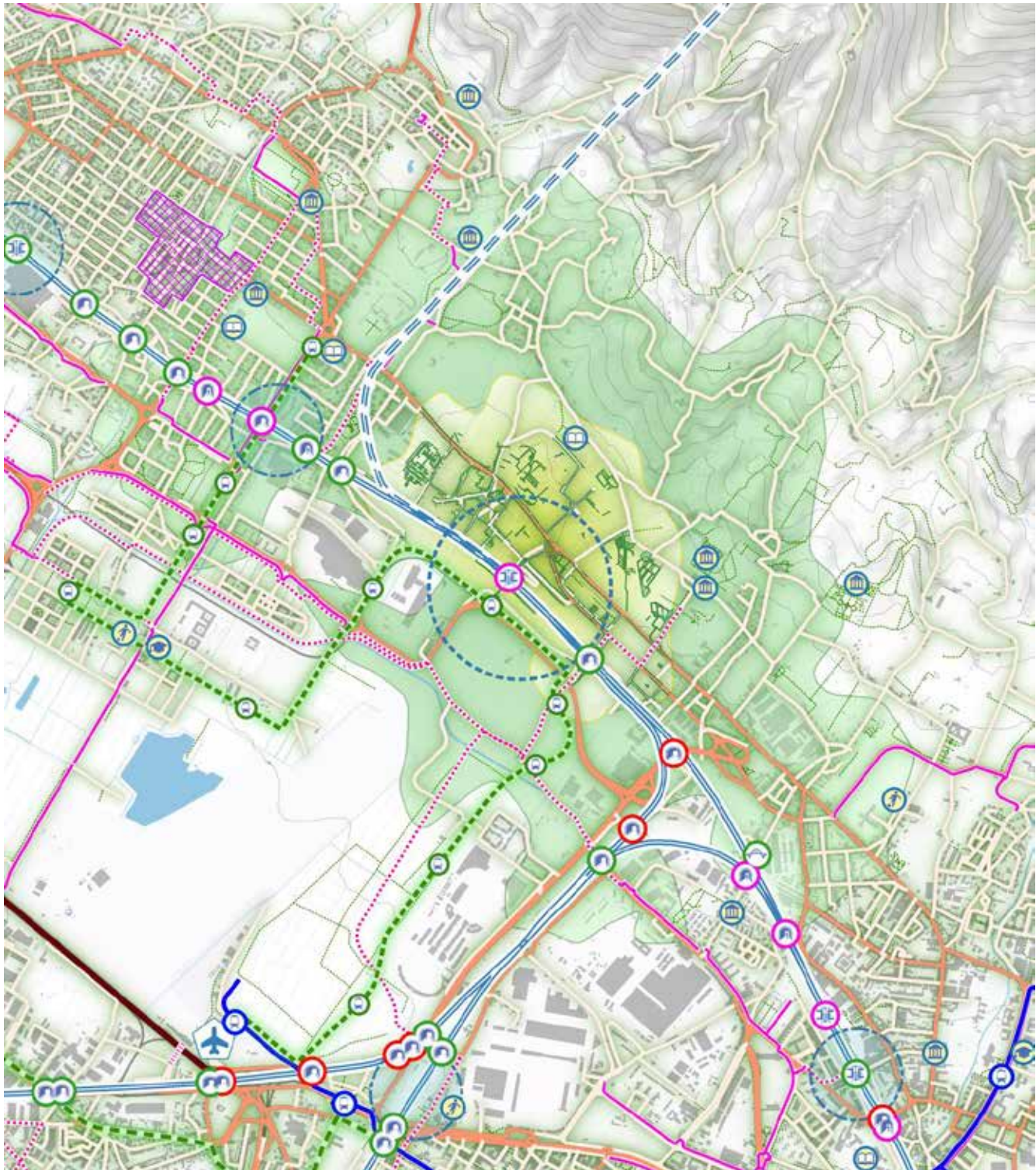
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



#### ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 46,3%	 PENDENZA MEDIA 1,6%	 STRADE V.med. <= 30 76,5%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 1 1
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 24,9%	 PENDENZA MEDIA 2,6%	 STRADE V.med. <= 30 74,9%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 1 1
 6 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 0	 STRADE PRINCIPALI 6	 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

- 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

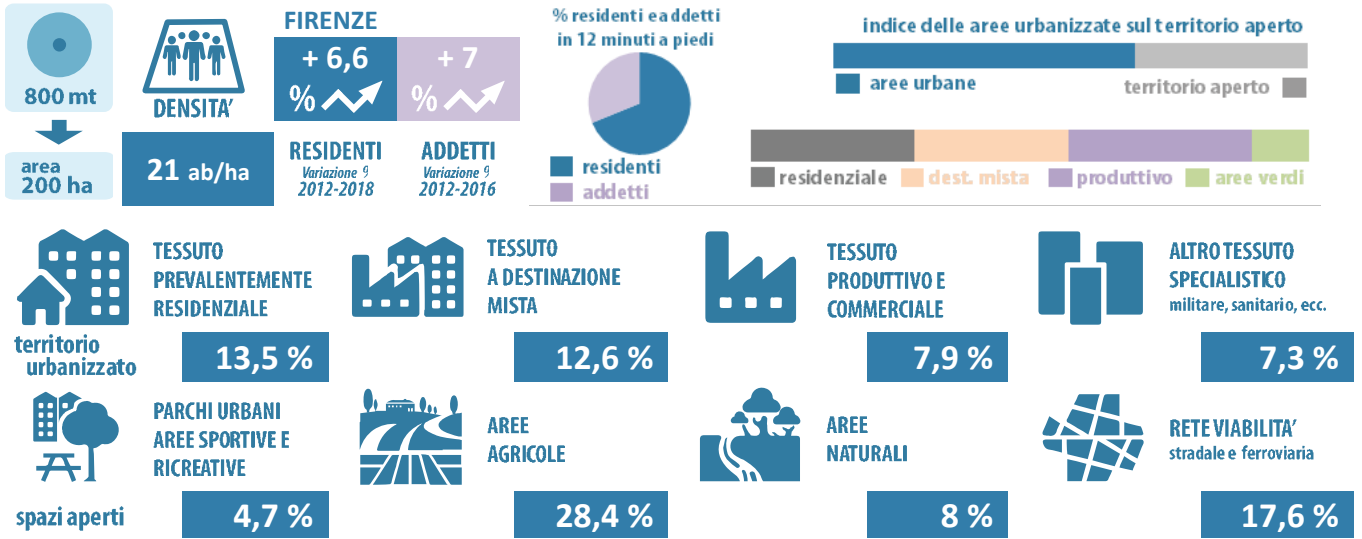
- ▤ Attraversamento  
in stazione/ fermata
- ▤ Sottopasso  
pedonale /ciclabile
- ▤ Sottopasso  
carrabile

- ▤ Passe rella  
pedonale /ciclabile
- ▤ Sovrapasso  
carrabile
- ▤ Passaggio  
al livello

**NOTE:** L'accessibilità ciclabile è buona data la pendenza medio-bassa e considerata la rete di piste ciclabili, in particolare modo quella di progetto, anche se non è previsto un collegamento diretto. Notevole impulso dato dalla vicinanza della Ciclopista della Piana. La bassa accessibilità carrabile è dovuta al basso numero di strade principali intersecate dalla relativa isocrona sulle quali si registra una velocità media inferiore a 60Km/h lungo tutti i tratti interessati.

## 4 | INTORNO URBANO

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

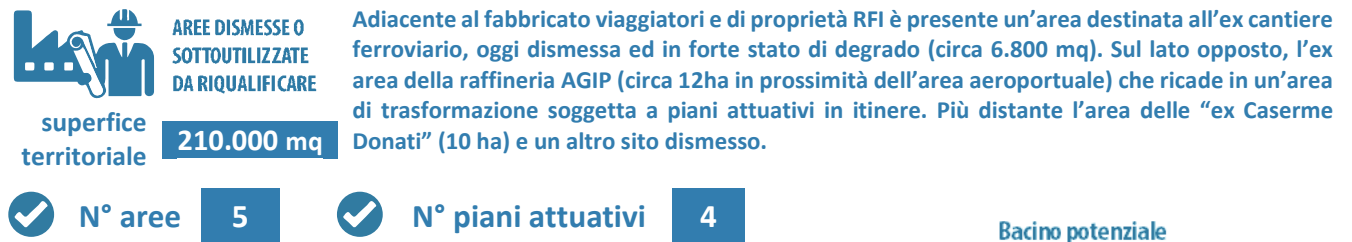


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

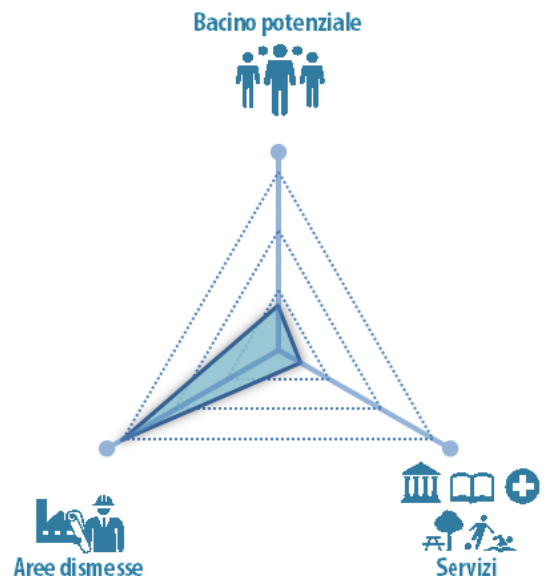
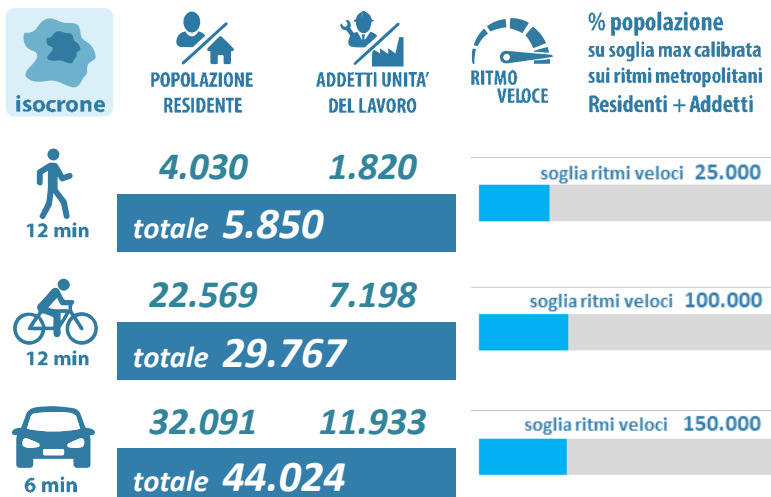


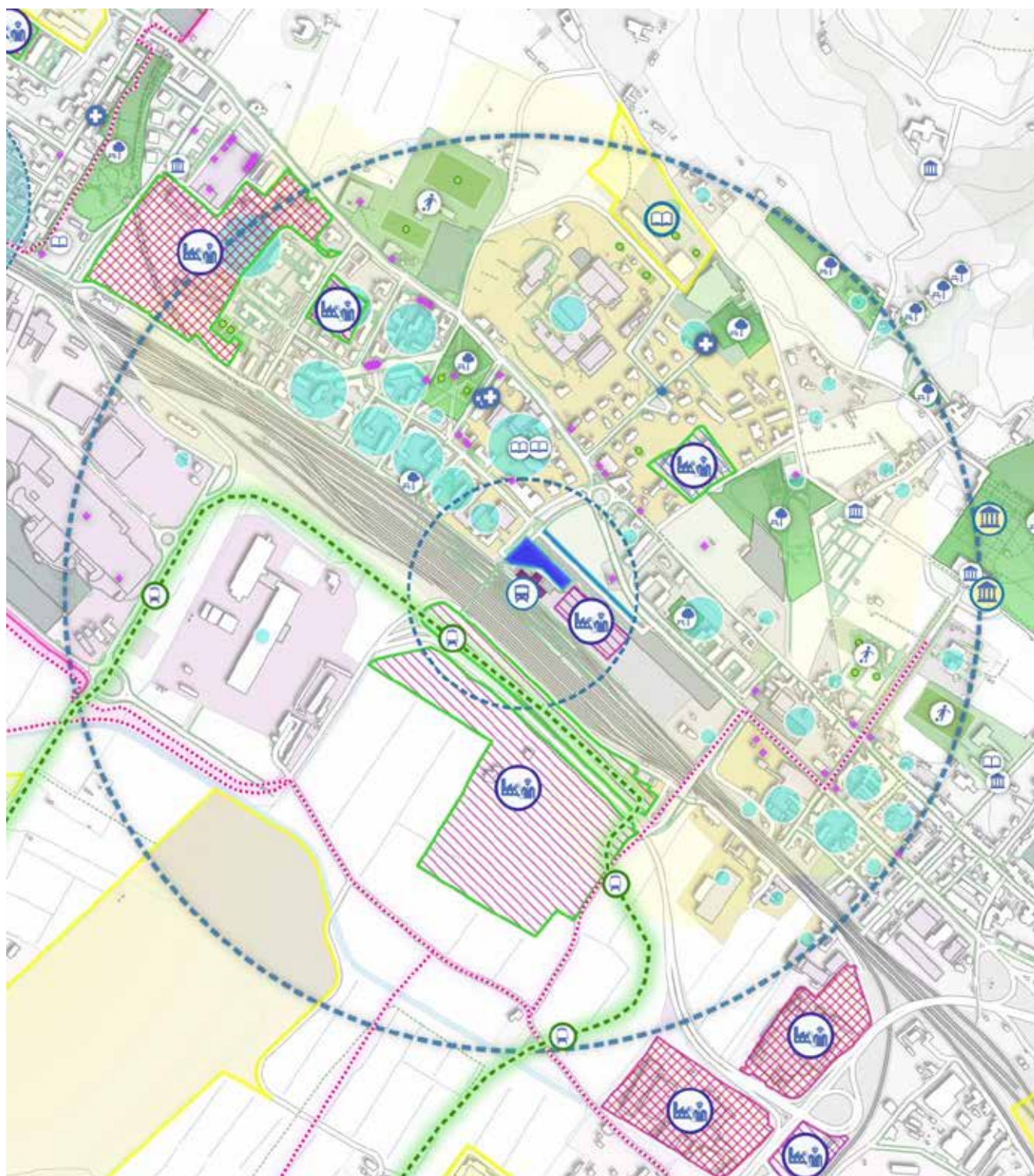
Nel raggio di 800mt sono presenti due servizi di interesse sovralocale, uno sanitario (Casa di Cura Villa Donatello) e relativo all'istruzione (Plesso scolastico Liceo Scientifico Agnoletti). Presenti inoltre vari servizi di interesse locale.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





**NOTE:** La stazione di Calenzano si inserisce in un tessuto prevalentemente a destinazione mista alternato ad aree residenziali. In particolare modo, l'intorno più prossimo alla stazione è caratterizzato da una medio/bassa densità abitativa ed una scarsa presenza di servizi ed esercizi di vicinato. La stazione, nonostante la recente costruzione, risulta essere caratterizzato da diverse forme di degrado ed ampiamente sovradimensionata rispetto al suo attuale utilizzo.

1

Fronte binari della stazione di Firenze Castello. Il fabbricato viaggiatori non è fruibile, così come i primi due binari, attualmente destinati al transito dei treni dell'Alta Velocità.



2

Sala di attesa e hall della stazione con accesso ai primi binari, attualmente chiusa ai viaggiatori come gli altri locali del fabbricato viaggiatori.



3

Pensiline coperte intermedie tra i binari ed ingresso alla galleria del sottoattraversamento Alta Velocità Firenze Bologna.





4

Ingresso della stazione con area dedicata alle biglietterie automatiche e rampa ciclopedonale per l'accesso ai binari ed il sottoattraversamento della ferrovia.



5

Unico sottopasso ciclopedonale di attraversamento della ferrovia con accesso ai binari nel raggio di 400 metri della stazione.



6

Ingresso del sottopasso ciclopedonale sul lato opposto della stazione, in una zona esclusivamente dedicata al transito carrabile.



Area destinata al Park and Ride, della capienza complessiva di circa 150 posti auto, che si estende lungo strada ed in un'area dedicata al parcheggio antistante alla stazione.



Superfici pedonali sotto le pensiline coperte che delimitano in parte l'area di parcheggio. Attualmente l'area è spontaneamente utilizzata per la sosta di ciclomotori e biciclette in quanto sono assenti idonee aree per la relativa sosta.



Forme di degrado più o meno diffuso in tutte le aree di pertinenza e limitrofe alla stazione.







📷 10

Forme di degrado più o meno diffuso in tutte le aree di pertinenza e limitrofe alla stazione.



📷 11

Parte dei locali del fabbricato viaggiatori sono utilizzate dagli addetti alle ferrovie.

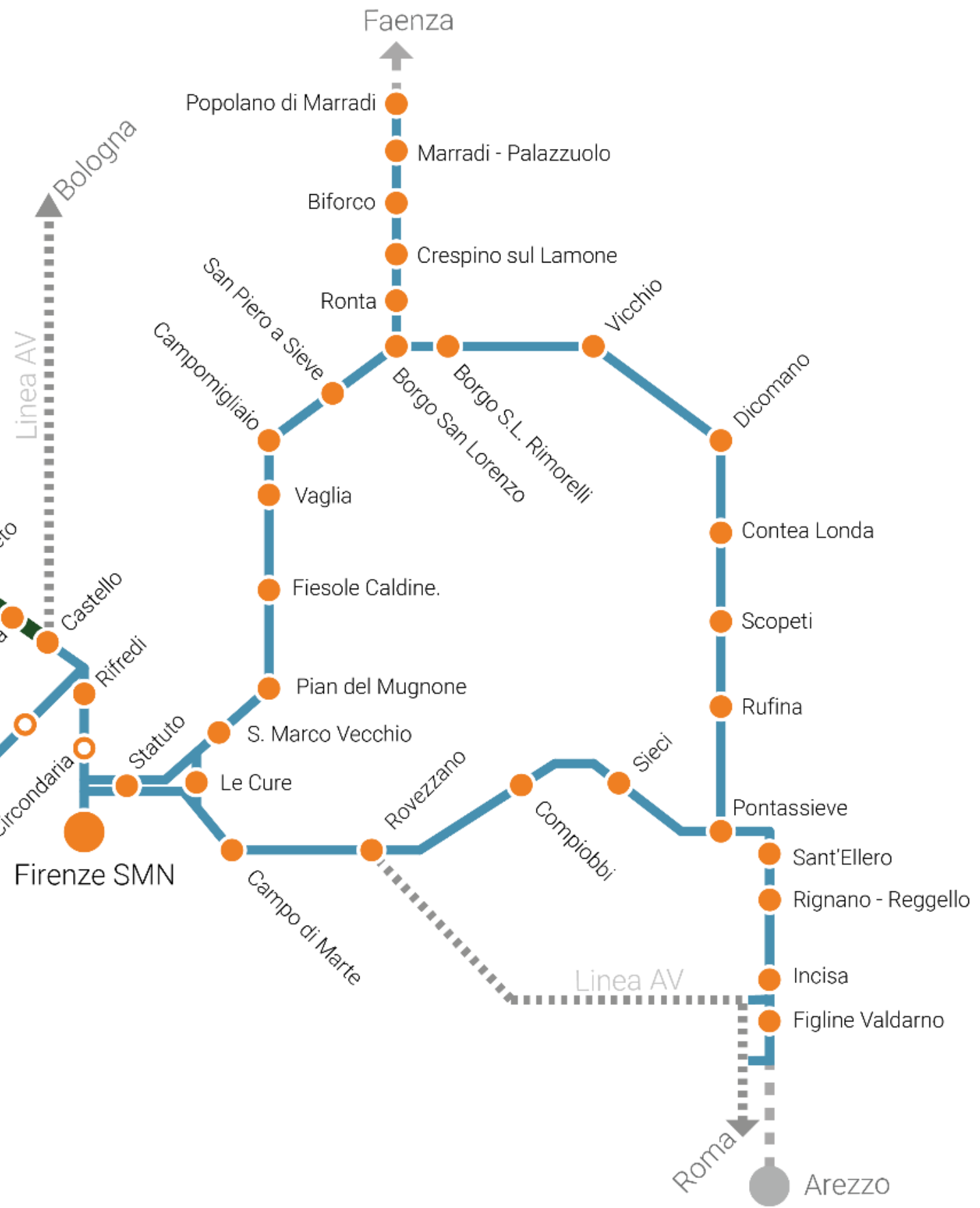


📷 12

Ex aree del cantiere AV, di pertinenza al parcheggio lungo strada e di proprietà delle ferrovie, oggi in forte stato di degrado.

# Direttrice Firenze Prato





## 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

1

### Classificazione RFI

Bronze

## AMBITO (PUMS)

CINTURA  
FIORENTINA

## RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++

VIVACE PRESTISSIMO +++



## 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



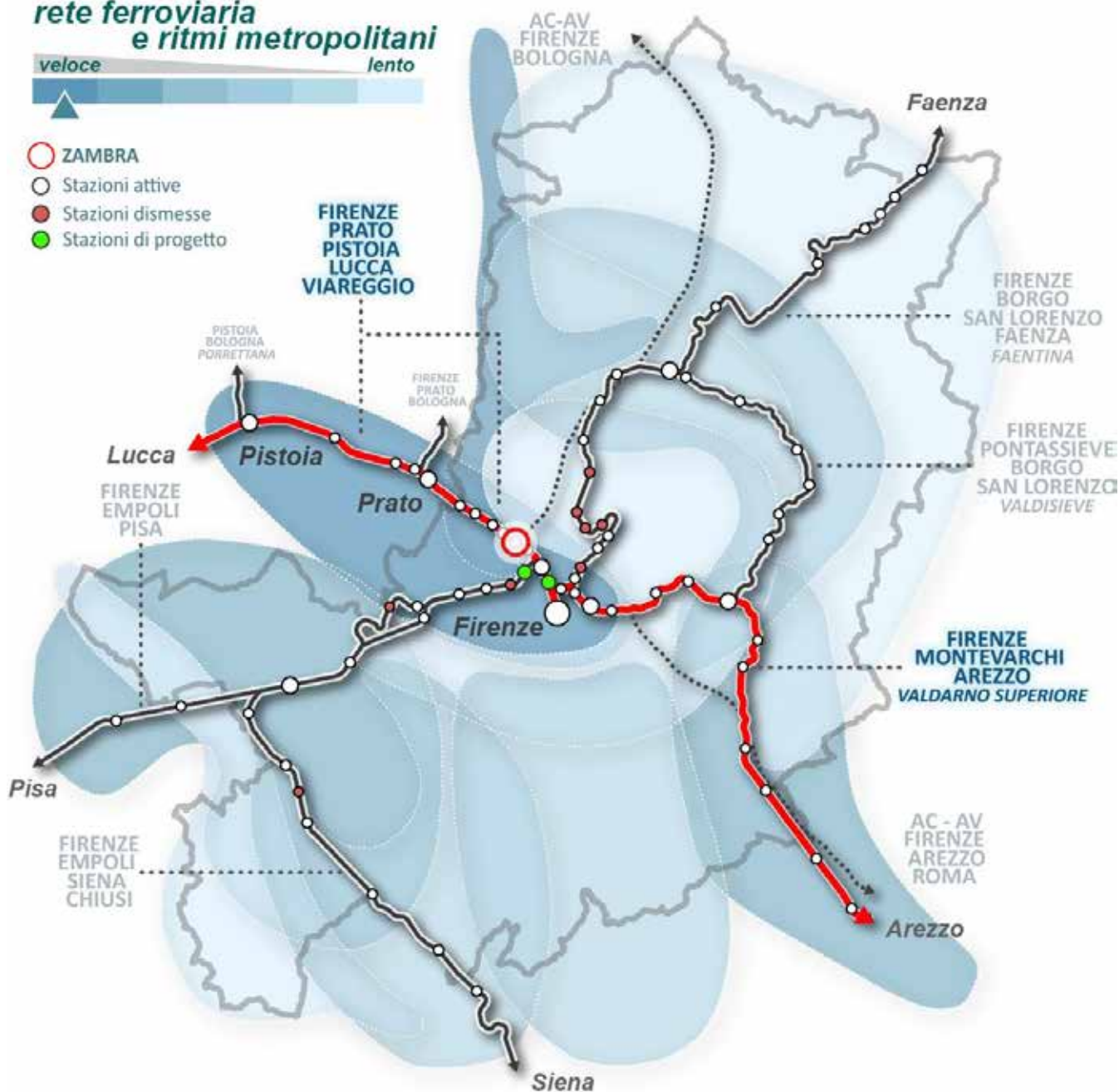
ALTRO

Nelle immediate vicinanze della fermata del Neto non sono presenti esercizi commerciali di vicinato di interesse per i viaggiatori (quali bar, edicole, tabacchi, ecc.)

## rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- ZAMBRA
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



### DIRETTRICI SERVITE

- |   |                                     |                             |   |                                     |                               |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------|
| 1 | <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> | FIRENZE - PRATO - (PISTOIA) | 2 | <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> | PRATO - FIRENZE - MONTEVARCHI |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------|

### TRATTE SERVITE

- |   |                                  |   |   |
|---|----------------------------------|---|---|
| 1 | Zambra - Prato C.le              | 2 | Zambra - (Prato C.le) - Pistoia                   |
| 3 | Zambra - (Rifredi) - Firenze SMN | 4 | Zambra - (Rifredi - Campo di Marte) - Montevarchi |

ANDATA / RITORNO

02/2020

ZAMBRA



FIRENZE SMN

costo €

3,00

# 1 | SERVIZI FERROVIARI

## LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

### Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



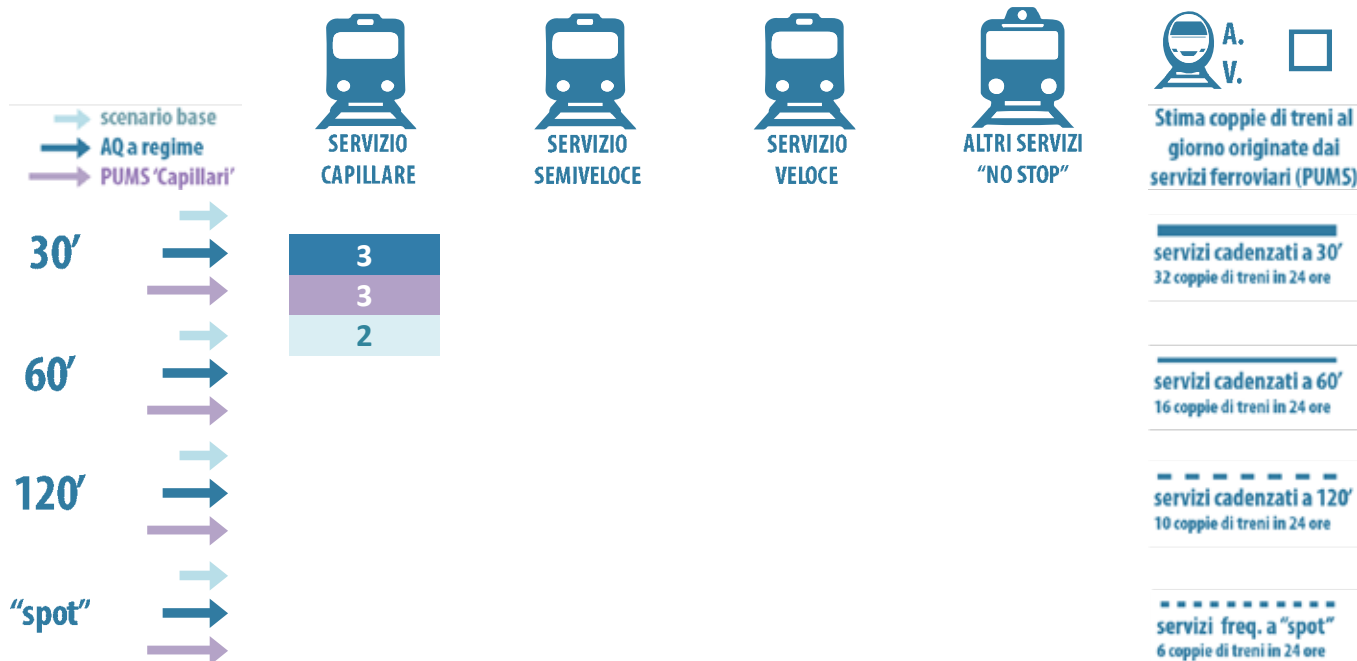
giorni feriali  
media su 5 giorni

416

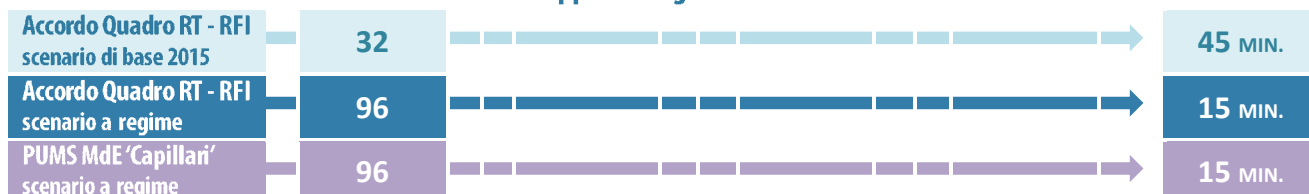
sabato  
domenica

225  
40

### Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



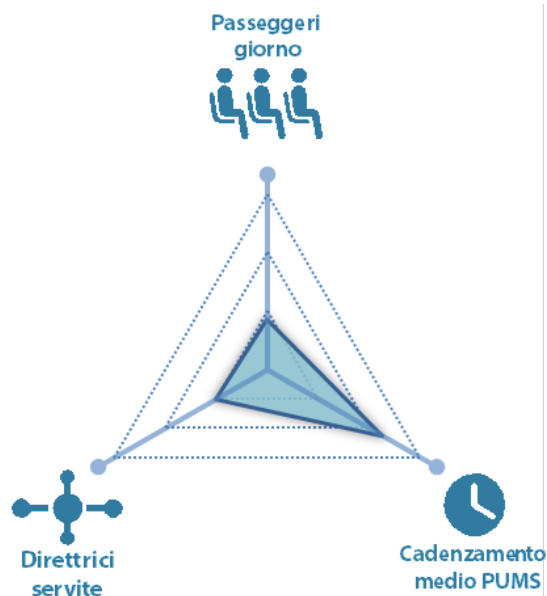
### Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



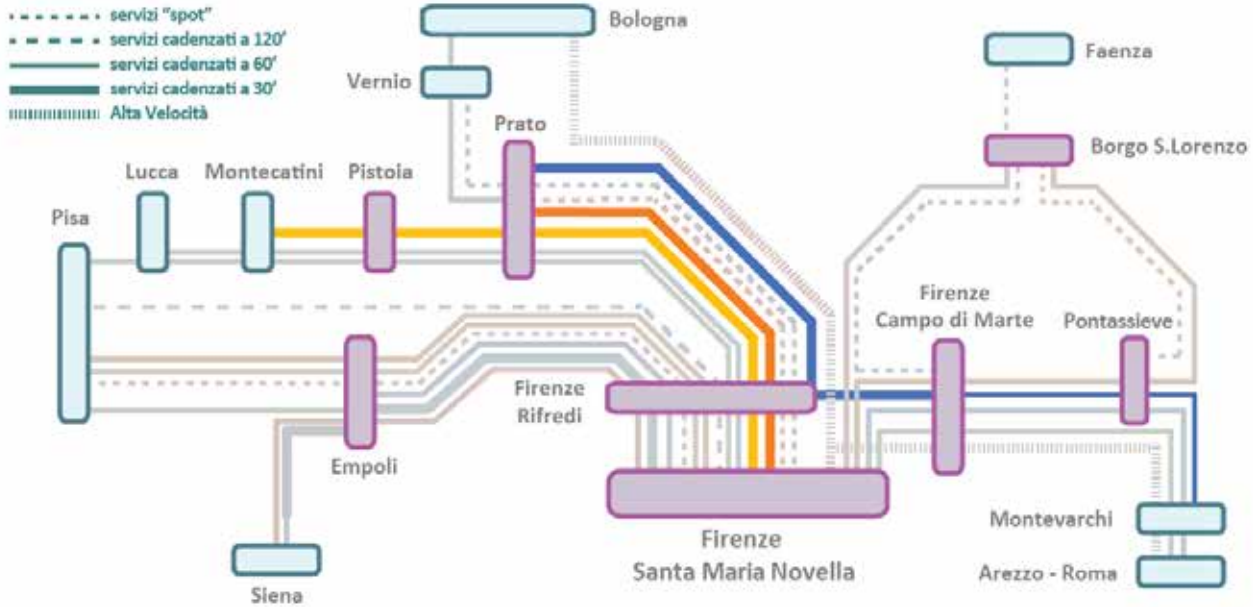
### Note ed osservazioni

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 tre linee di servizio con cadenzamento a 30 minuti, tali da garantire nella tratta Prato C.le – Rifredi – (nuova stazione Firenze Circondaria) un cadenzamento medio di 15 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.

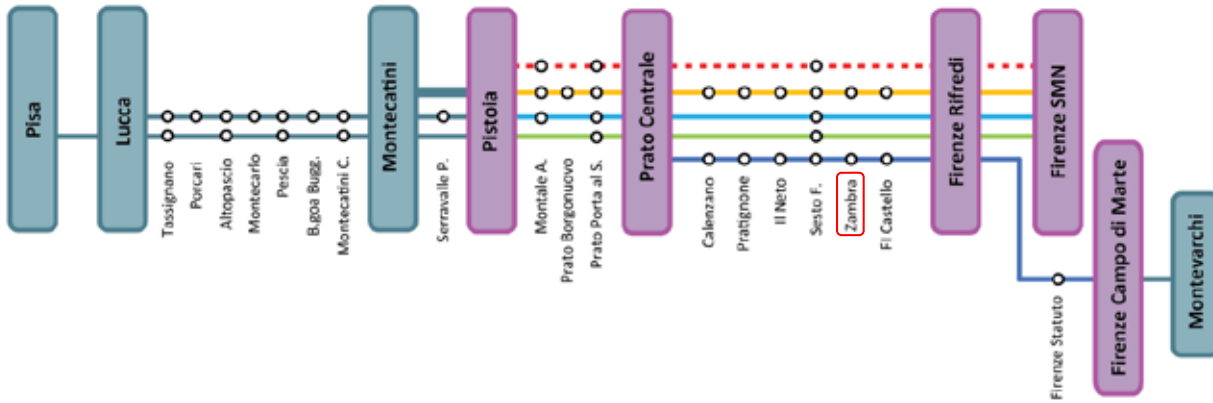


**Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)**

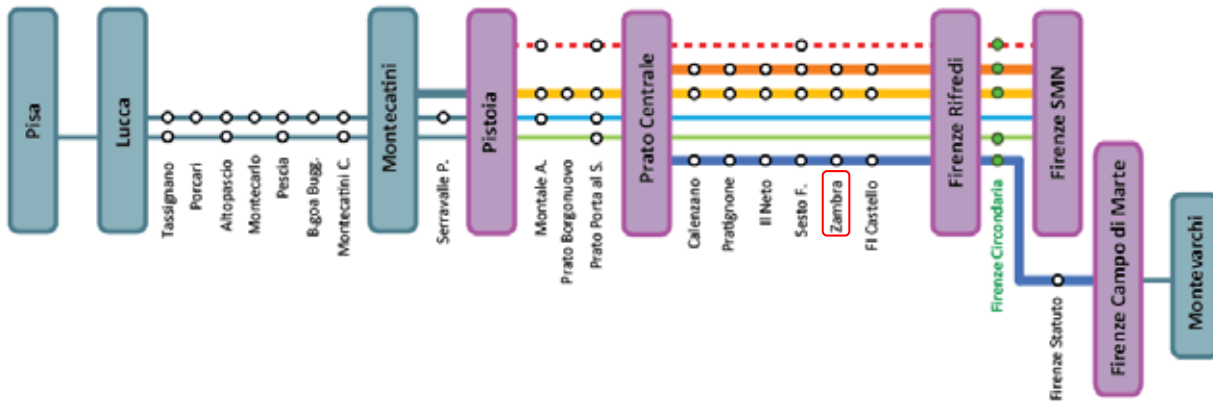


**DIRETTRICE FIRENZE - PRATO - PISTOIA**

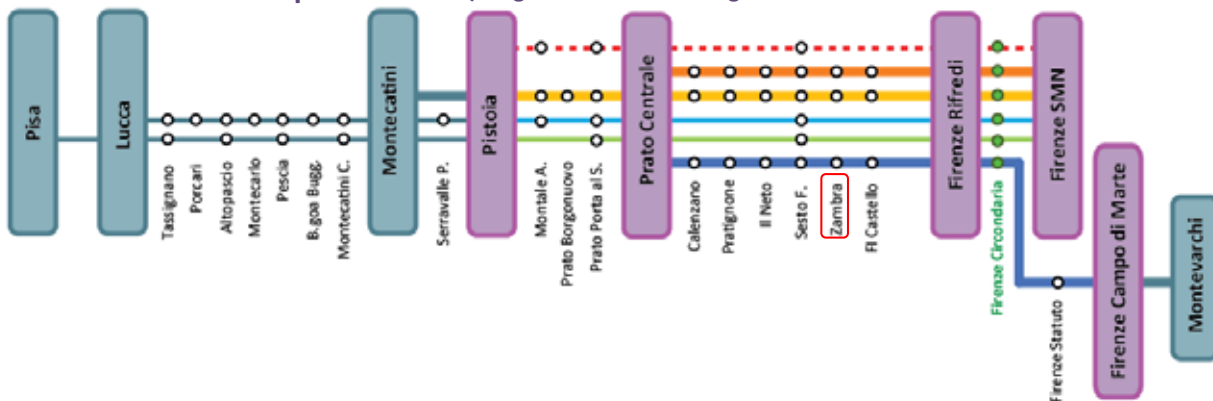
**Scenario di base 2015**



**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



5

**FERMATA**

distante **3** minuti a piedi



**DI PROGETTO**  
(fermata a 550 mt)

Linea 2.2 – estensione linea 2  
sino al polo di Sesto F.no

### TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



-



Autostazione

Autobus extraurbani di lunga percorrenza

### ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



stalli



### AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 10 % 20,5 % pass.saliti

n° di stalli **85**



soglia al 10 % 3,6 % pass.saliti

n° di stalli **15**



soglia al 10 % 6 % pass.saliti

n° posti **25**

### altro tipo di area di sosta



75



-



-



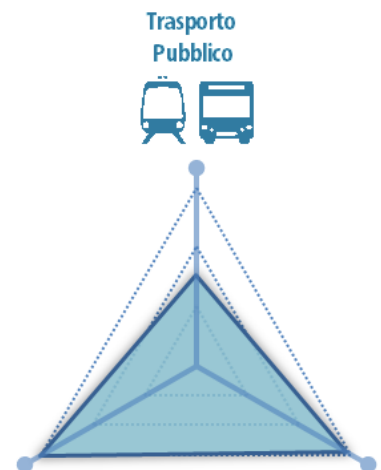
-



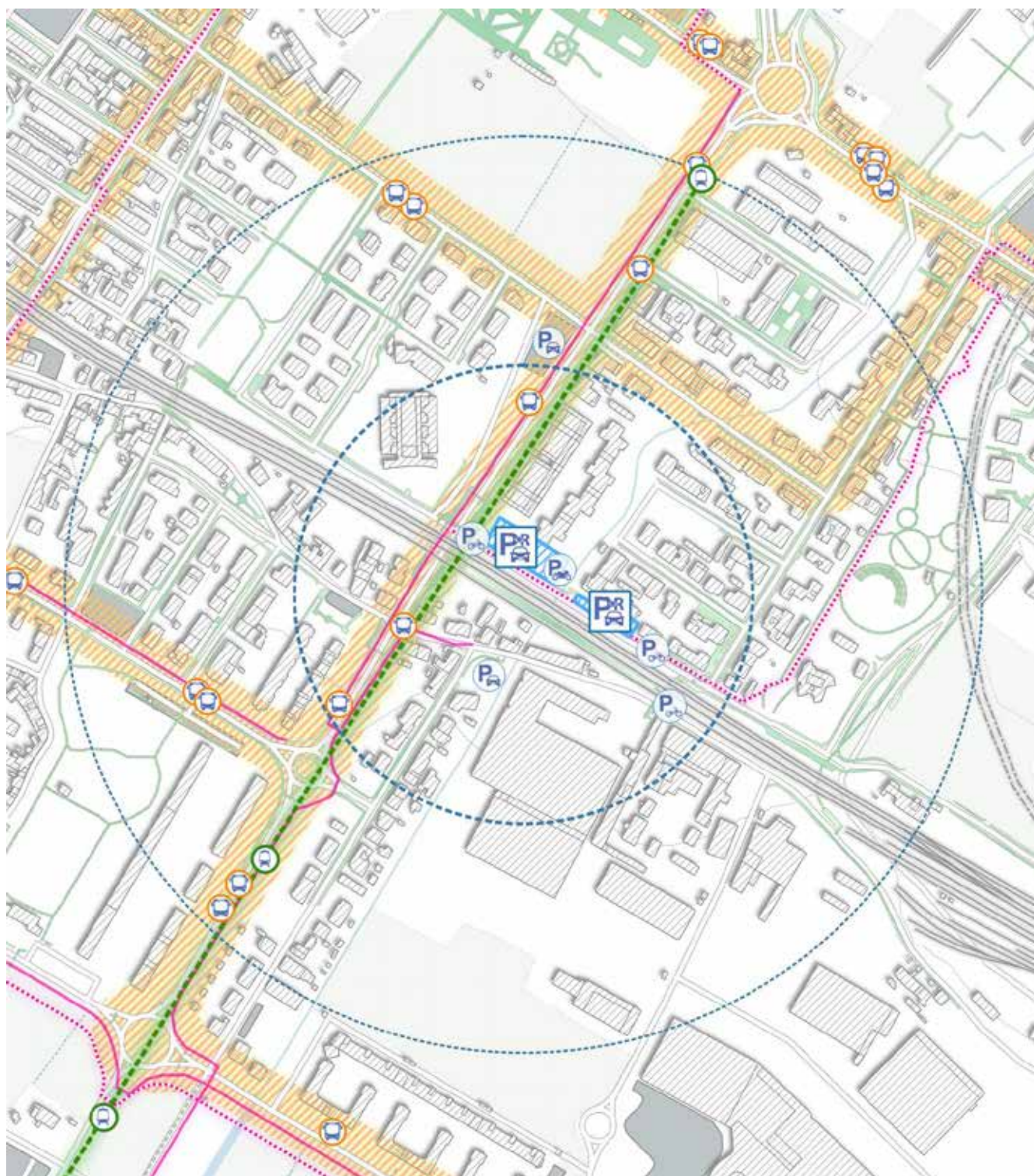
-



-











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 Park and Ride in prossimità della fermata per un totale di circa 85 posti auto che a fronte dei 416 passeggeri saliti offre una buona dotazione di parcheggio (circa il 20 % dei passeggeri saliti, uguale al valore soglia). A circa 200 mt è presente un'area a parcheggio non strutturata che potrebbe offrire ulteriori 50 posti auto circa, con la possibilità di ulteriori 50 posti lungo la strada parallela al Viale dei Mille.

### 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



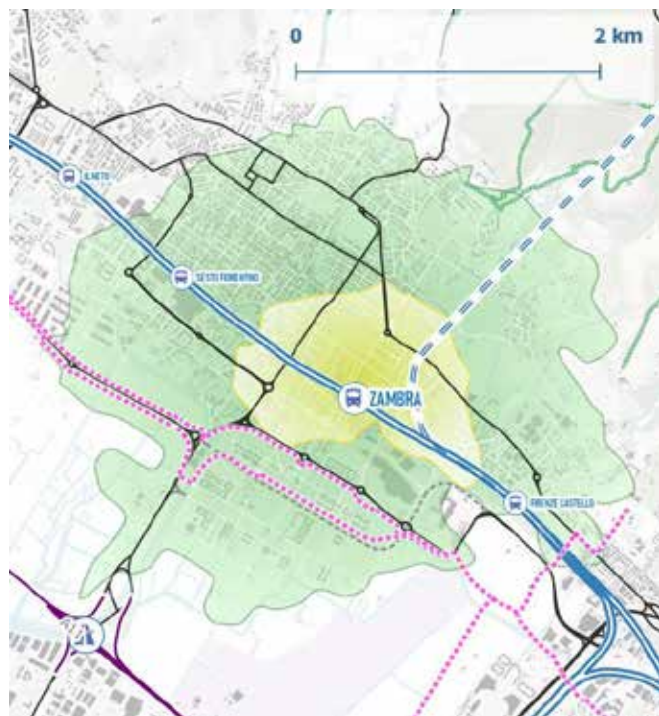
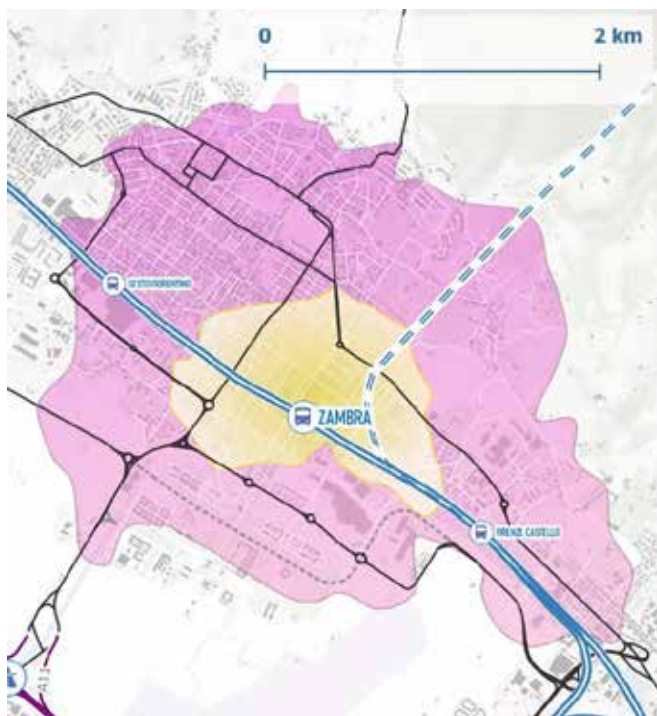
6 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



**NO AUTO STRADE**

Uscita A11 Sesto Fiorentino distante circa 7 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

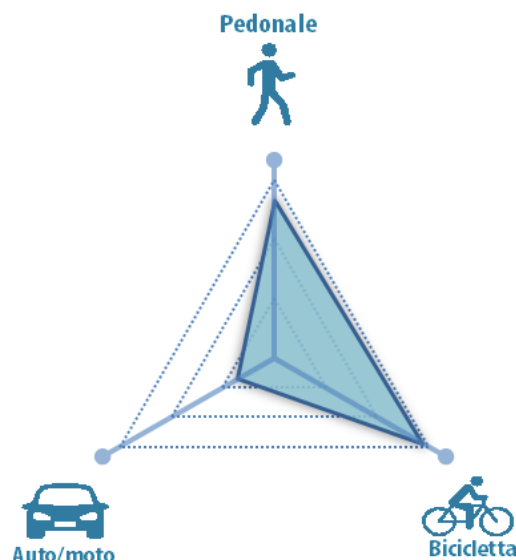


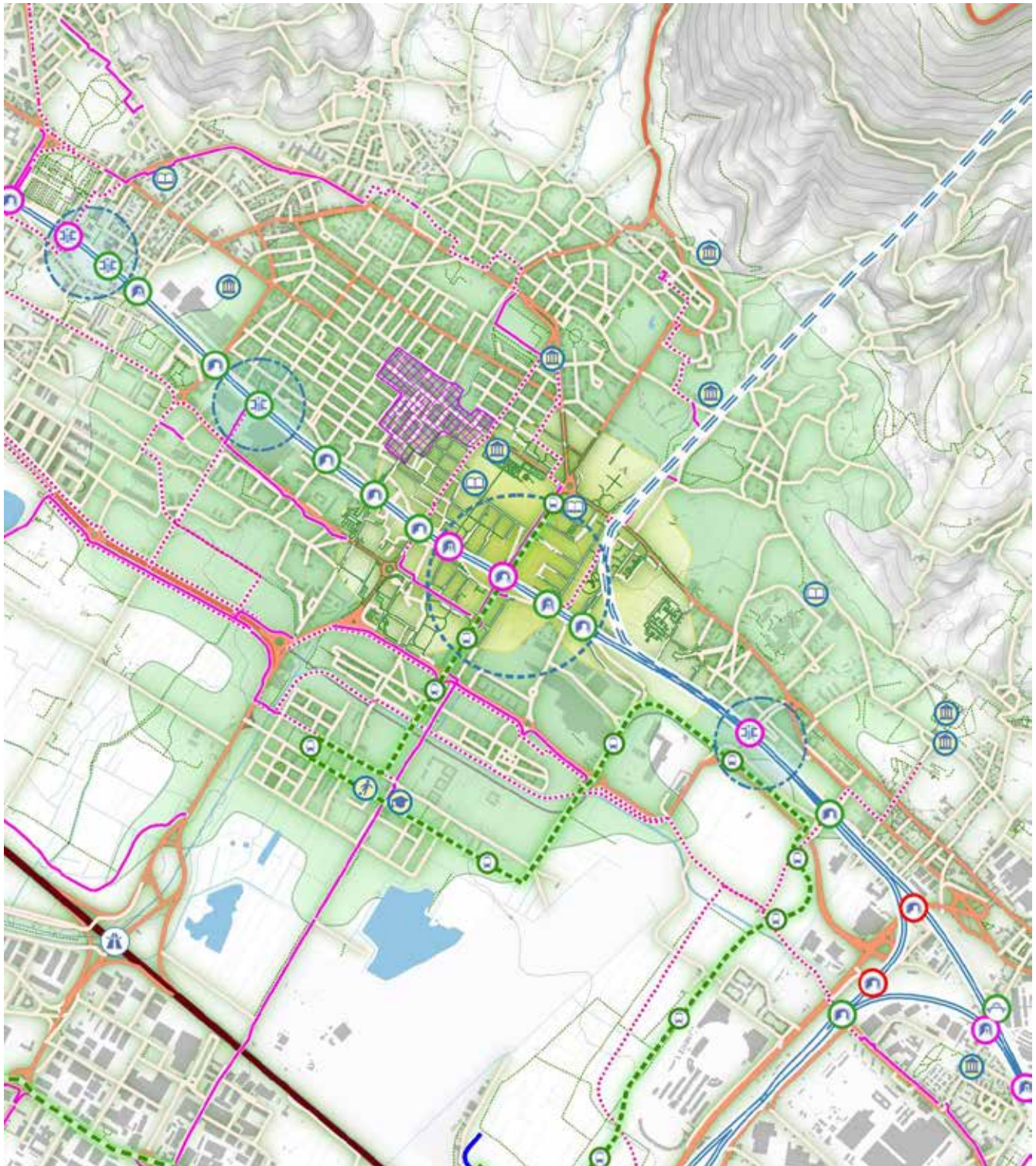
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



#### ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 45,5%	 PENDENZA MEDIA 1,2%	 STRADE V.med. <= 30 82,9%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 4 4
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 31,9%	 PENDENZA MEDIA 1,9%	 STRADE V.med. <= 30 81,9%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 4 2
 6 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 0	 STRADE PRINCIPALI 7	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60 0%	 TRAFFICO LIMITATO SI

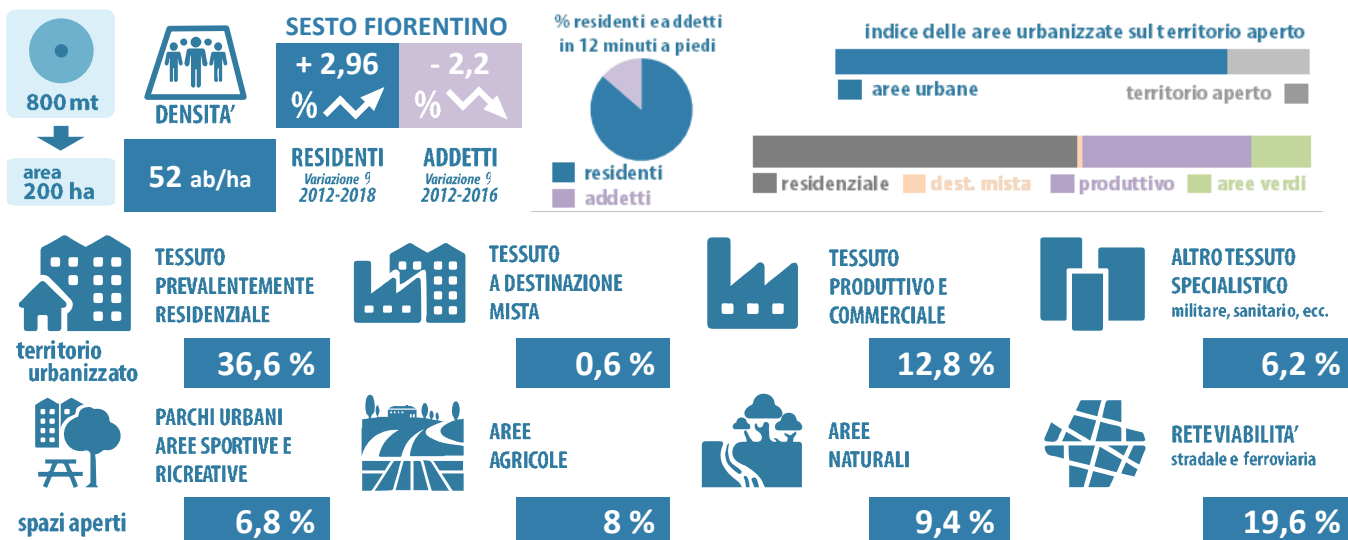




**NOTE:** L'accessibilità ciclabile è molto buona data la pendenza medio-bassa dell'area e considerata la rete di piste ciclabili esistente e quella di progetto. Notevole impulso all'accessibilità ciclabile è dato inoltre dal collegamento con la Ciclopista della Piana. La bassa accessibilità carrabile è dovuta al basso numero di strade principali intersecate dalla relativa isocrona (6 minuti) sulle quali si registra una velocità media inferiore a 60Km/h lungo tutti i tratti interessati.

# 4 | INTORNO URBANO

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

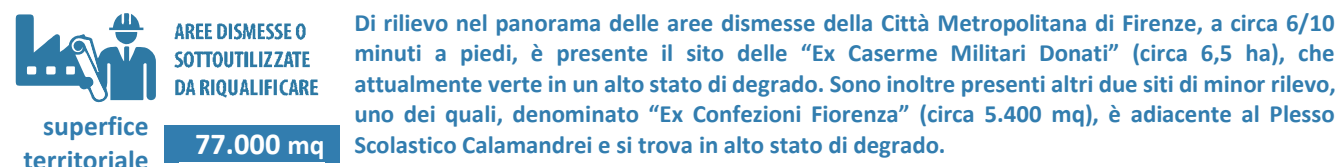


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

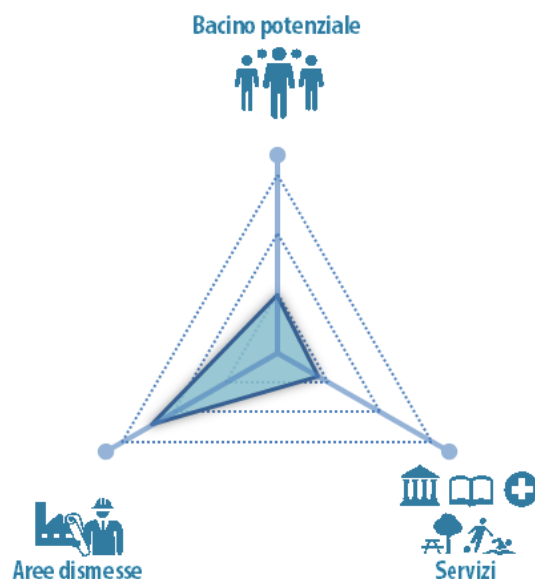
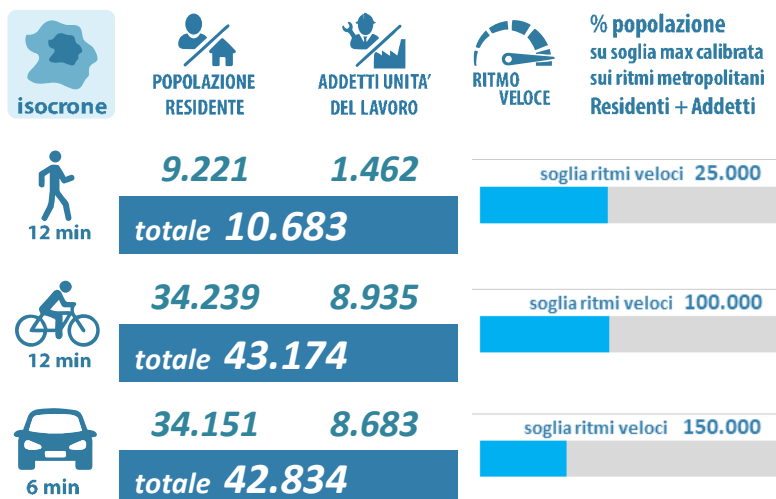


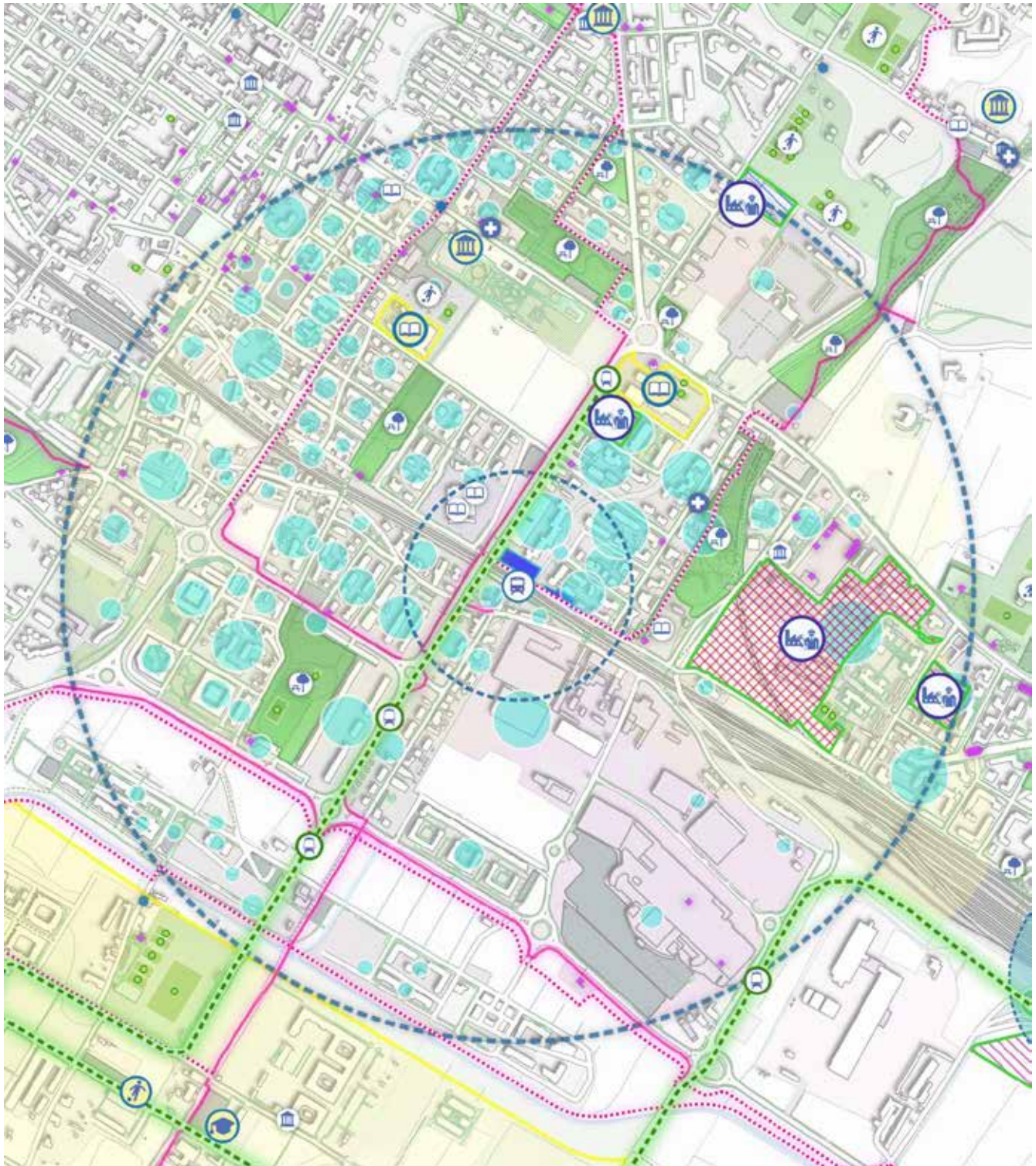
Nel raggio di 800mt sono presenti due plessi scolastici di interesse sovralocale (I.S. d'arte Ceramica e I.S.S.S. Tecnico e Liceale Calamandrei). Sono presenti inoltre altri istituti scolastici di interesse locale, ed a circa 900 mt si accede al Polo Scientifico.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





**NOTE:** La fermata di Zambra si inserisce in un tessuto prevalentemente residenziale, con una parte a destinazione produttiva a sud della ferrovia, ed è caratterizzato da una densità abitativa medio/alta rispetto alla media di tutte le fermate/stazioni della Città Metropolitana. Complessivamente ha accesso alla fermata un buon bacino di utenza (in particolar modo residenti), con particolare riferimento alla isocrona pedonale e ciclabile.

1

Vista sui binari della  
fermata di Zambra.



2

Primo sottopasso  
pedonale di  
attraversamento della  
ferrovia con accesso ai  
binari.



3

Secondo sottopasso  
pedociclabile di  
attraversamento della  
ferrovia con accesso ai  
binari.





Accesso pedonale al primo sottopasso esclusivamente tramite scale.



Prima parte dell'area destinata alla sosta Park and Ride, con offerta di circa 25 posti auto.



Seconda parte dell'area destinata alla sosta Park and Ride, con offerta di circa 60 posti auto ed alcuni stalli per moto/scooter.

7

Area destinata alla sosta delle biciclette in prossimità dell'accesso pedonale al secondo sottopasso pedociclabile di attraversamento della ferrovia ed accesso ai binari.



8

Area destinata alla sosta delle biciclette in prossimità dell'accesso pedonale al primo sottopasso pedonale di attraversamento della ferrovia ed accesso ai binari.



9

Area destinata alla sosta delle biciclette in prossimità dell'accesso pedonale al primo sottopasso pedonale di attraversamento della ferrovia ed accesso ai binari. (lato opposto)







📷10

Strada limitrofa alla ferrovia sulla quale sono collocati i parcheggi scambiatori.



📷11

Particolare dell'area produttiva (in parte sottoutilizzata) adiacente al primo accesso alla fermata di Zambra.



📷12

Particolare dell'area produttiva adiacente al primo accesso alla fermata di Zambra, dove è presente uno spazio destinato al Co-Working.

# SESTO FIORENTINO

## 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

Gold

AMBITO (PUMS)

CINTURA  
FIORENTINA

RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++

VIVACE PRETISSIMO +++

Contesto Territoriale

PIANA  
METROPOLITANA

Veloce +++

Altri parametri



STAZIONE  
PASSANTE



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



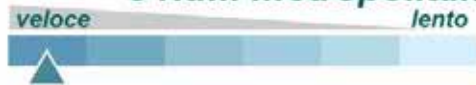
BAR e  
RISTORAZIONE



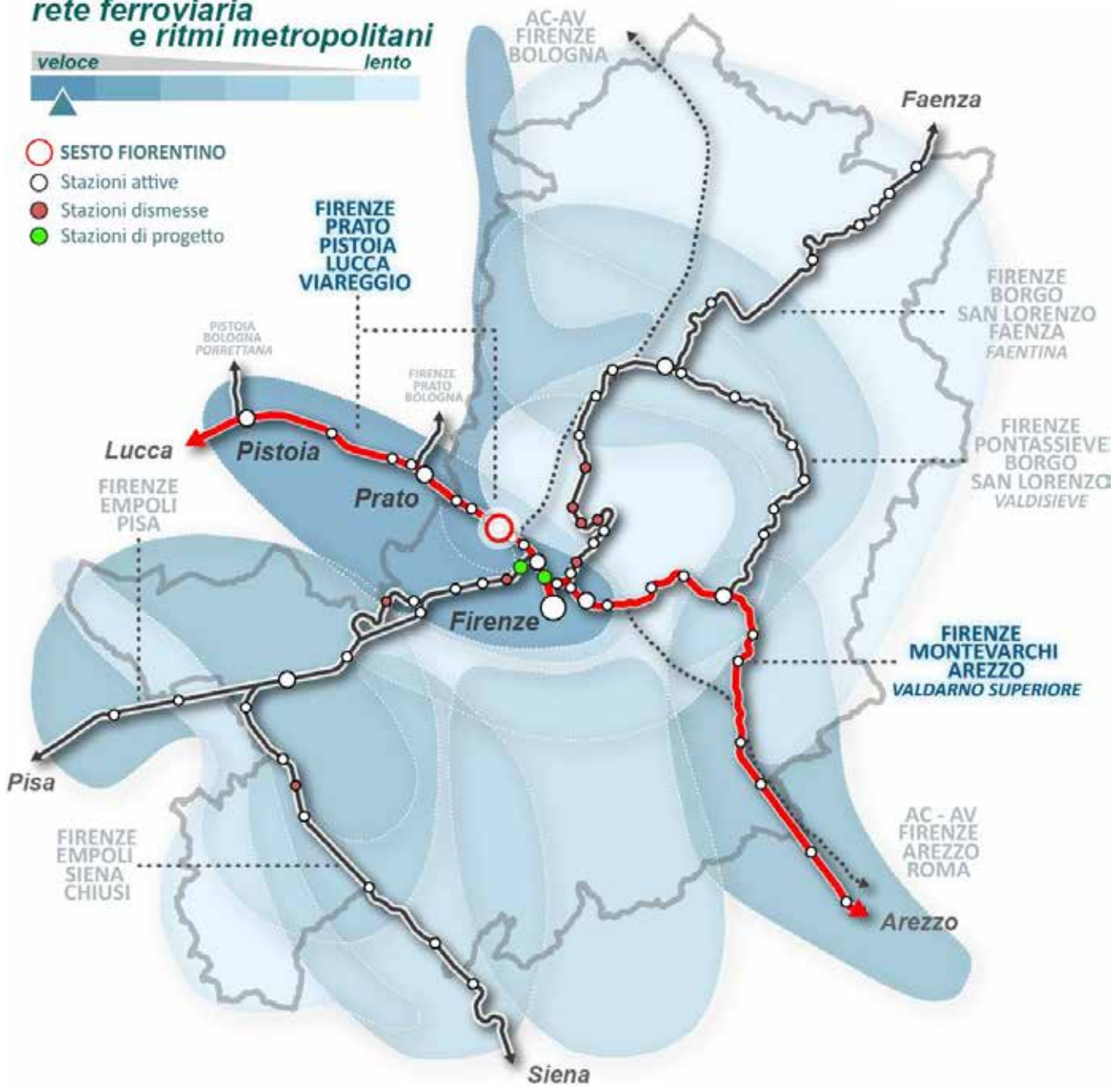
ALTRO

Il tessuto urbano in cui si inserisce la stazione non è caratterizzato dalla presenza di esercizi commerciali di interesse, ma dispone di tutti i servizi essenziali per i viaggiatori. Al momento del sopralluogo la sala di attesa, presente nel fabbricato viaggiatori, è risultata non fruibile.

## rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- SESTO FIORENTINO
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



### DIRETTRICI SERVITE

- |   |                              |                             |   |                              |                               |
|---|------------------------------|-----------------------------|---|------------------------------|-------------------------------|
| 1 | DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO | FIRENZE - PRATO - (PISTOIA) | 2 | DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO | PRATO - FIRENZE - MONTEVARCHI |
|---|------------------------------|-----------------------------|---|------------------------------|-------------------------------|

### TRATTE SERVITE

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| 1 | Sesto Fiorentino - Prato C.le                     | 2 | Sesto Fiorentino - (Prato C.le) - Pistoia                   |
| 3 | Sesto Fiorentino - (Rifredi) - Firenze SMN        | 4 | Sesto Fiorentino - (Rifredi - Campo di Marte) - Montevarchi |
| 5 | Sesto Fiorentino - (Prato C.le - Pistoia) - Lucca | 6 | Sesto Fiorentino - (Prato C.le - Pistoia) - Pisa, via Lucca |

ANDATA / RITORNO

02/2020

SESTO FIORE.NO



FIRENZE SMN

costo €

3,00

# 1 | SERVIZI FERROVIARI

## LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

### Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



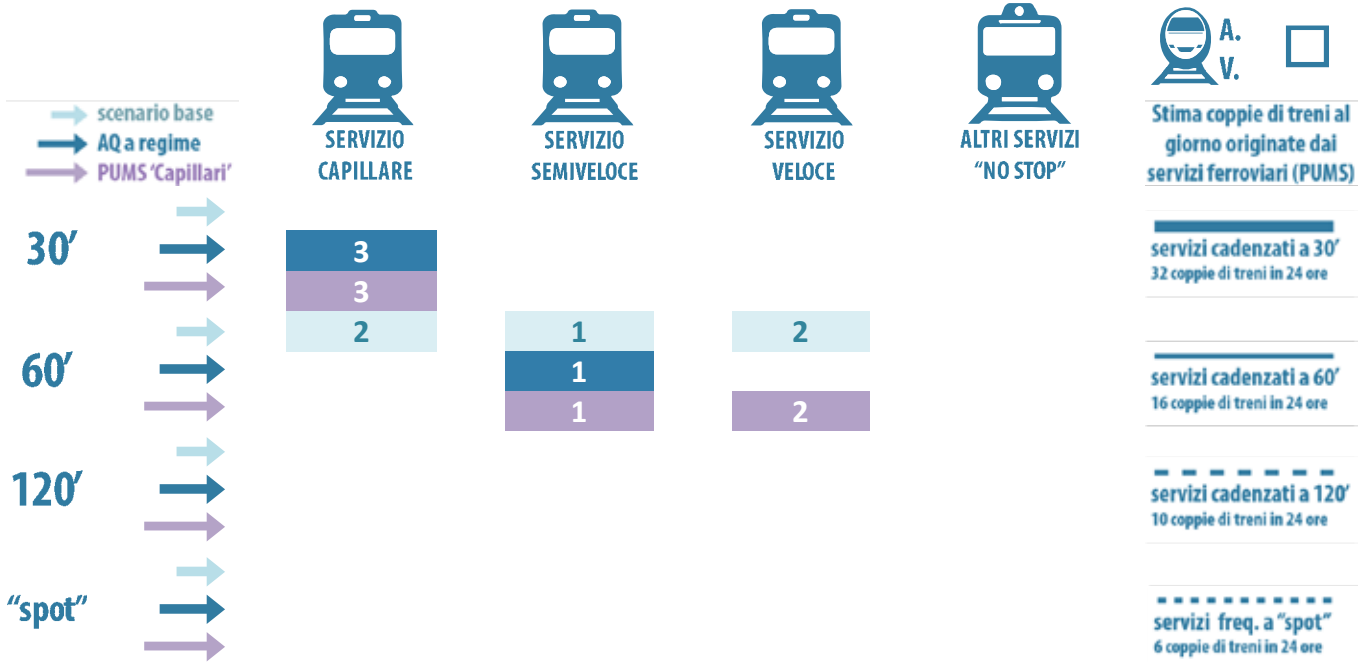
giorni feriali  
media su 5 giorni

**2.746**

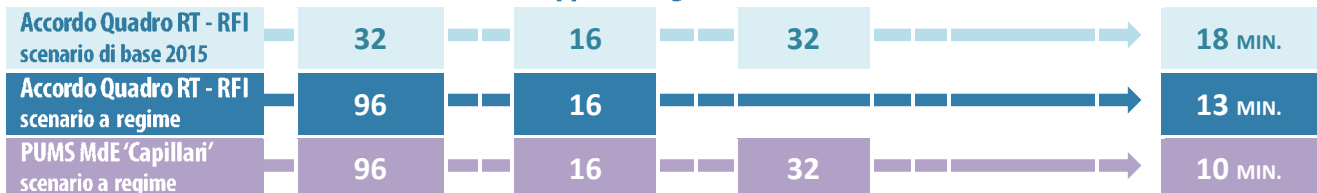
sabato  
domenica

2.209  
1.191

### Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



### Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno

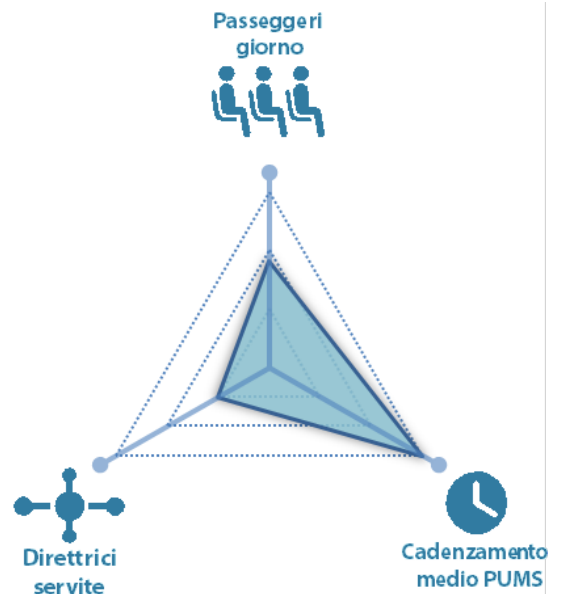


### Note ed osservazioni

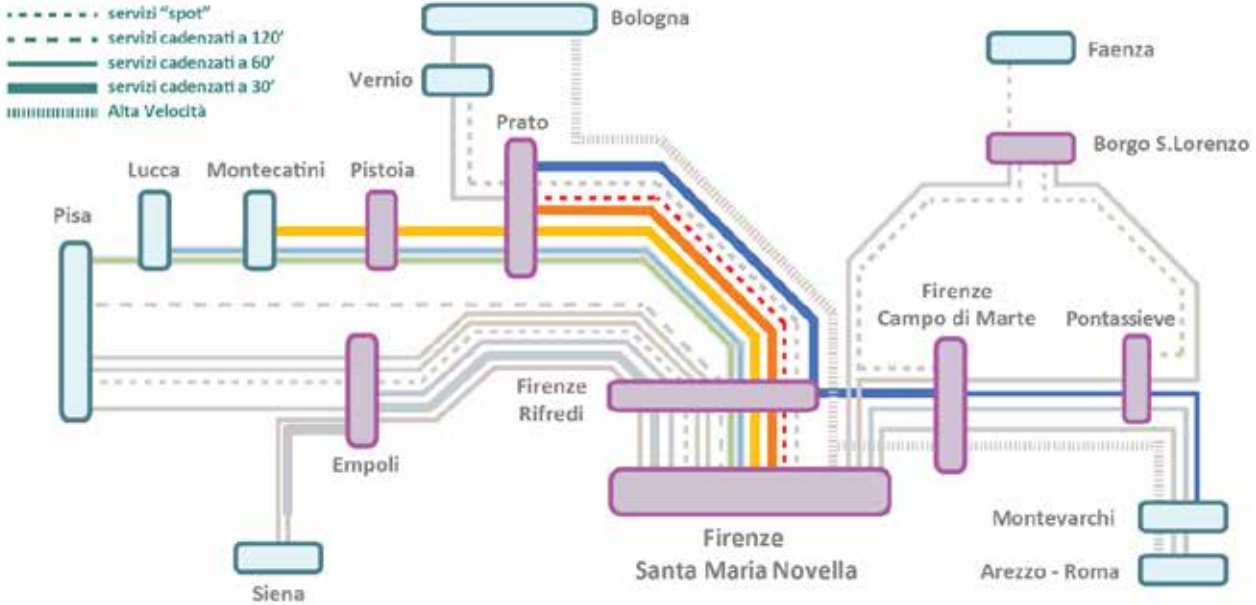
In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" mantiene lo stesso livello di servizi ferroviari, che prevede un potenziamento del servizio capillare attraverso tre linee di servizio con cadenzamento a 30 minuti, tali da garantire nella tratta Prato C.le - Rifredi - (nuova stazione Firenze Circondaria) un cadenzamento medio 15 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.

Viene reinserita (rispetto allo scenario di base) la fermata di Sesto Fiorentino sulle linee veloci Firenze SMN - Lucca e Firenze SMN - Pisa (via Lucca) e mantenuta sulla linea di servizio semivelece Firenze SMN - Pistoia, conferendo alla stazione un ruolo più importante per le relazioni esterne all'area metropolitana attraverso un cadenzamento medio di 30 minuti.

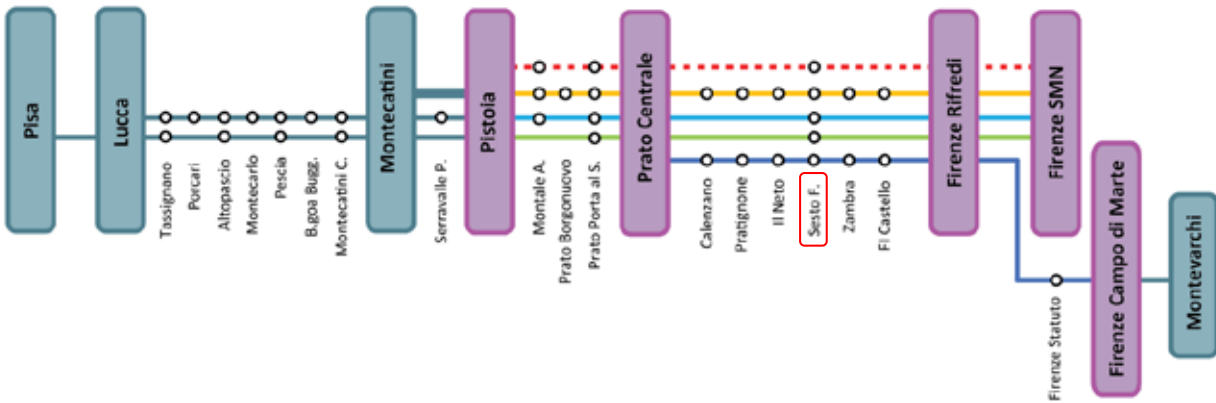


Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)

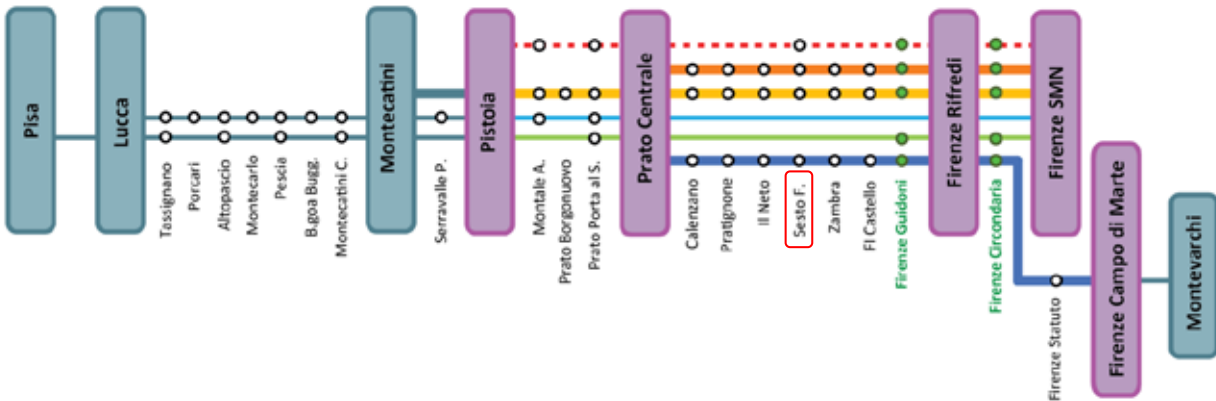


DIRETTRICE FIRENZE - PRATO - PISTOIA

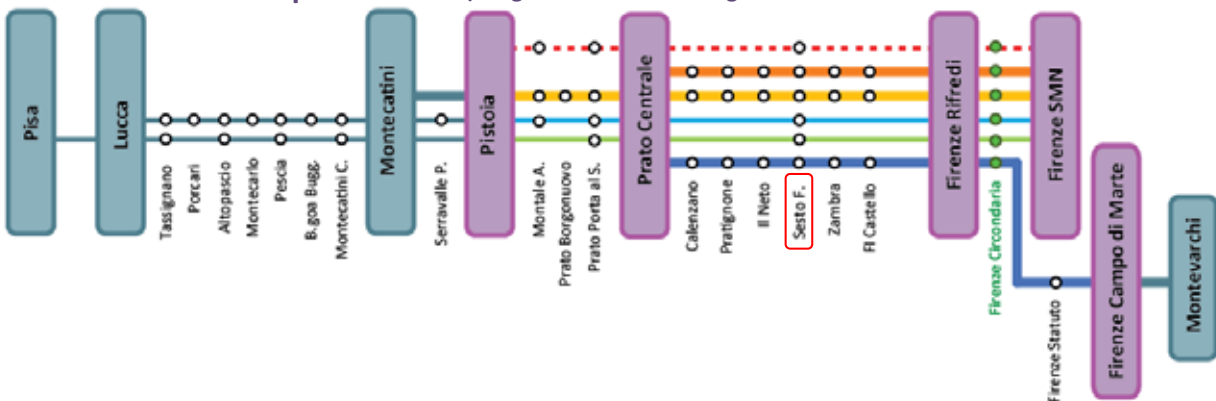
Scenario di base 2015



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  
URBANI



numero  
di linee

5

CAPOLINEA

distante < 1 minuto a piedi



TRAMVIA



### TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



AUTOBUS  
EXTRA URBANI



numero  
di linee

2

FERMATA

distante < 1 minuto 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 10 % 7,2 % pass.saliti

n° di stalli

200



PARCHEGGI  
MOTOCICLI



soglia al 10 % 1,1 % pass.saliti

n° di stalli

30



POSTI  
BICICLETTE



soglia al 10 % 3,5 % pass.saliti

n° posti

75 + 20 bs

### altro tipo di area di sosta



PARCHEGGI  
STANDARD



40



PARCHEGGI  
COPERTI  
PAGAMENTO



-



PARCHEGGI  
PAGAMENTO



-



AREE SOSTA  
BREVE



-

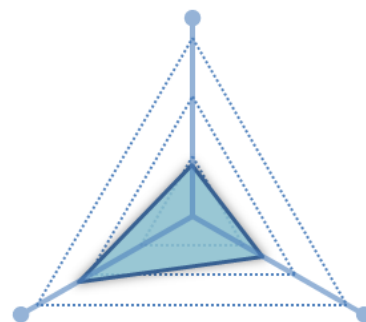


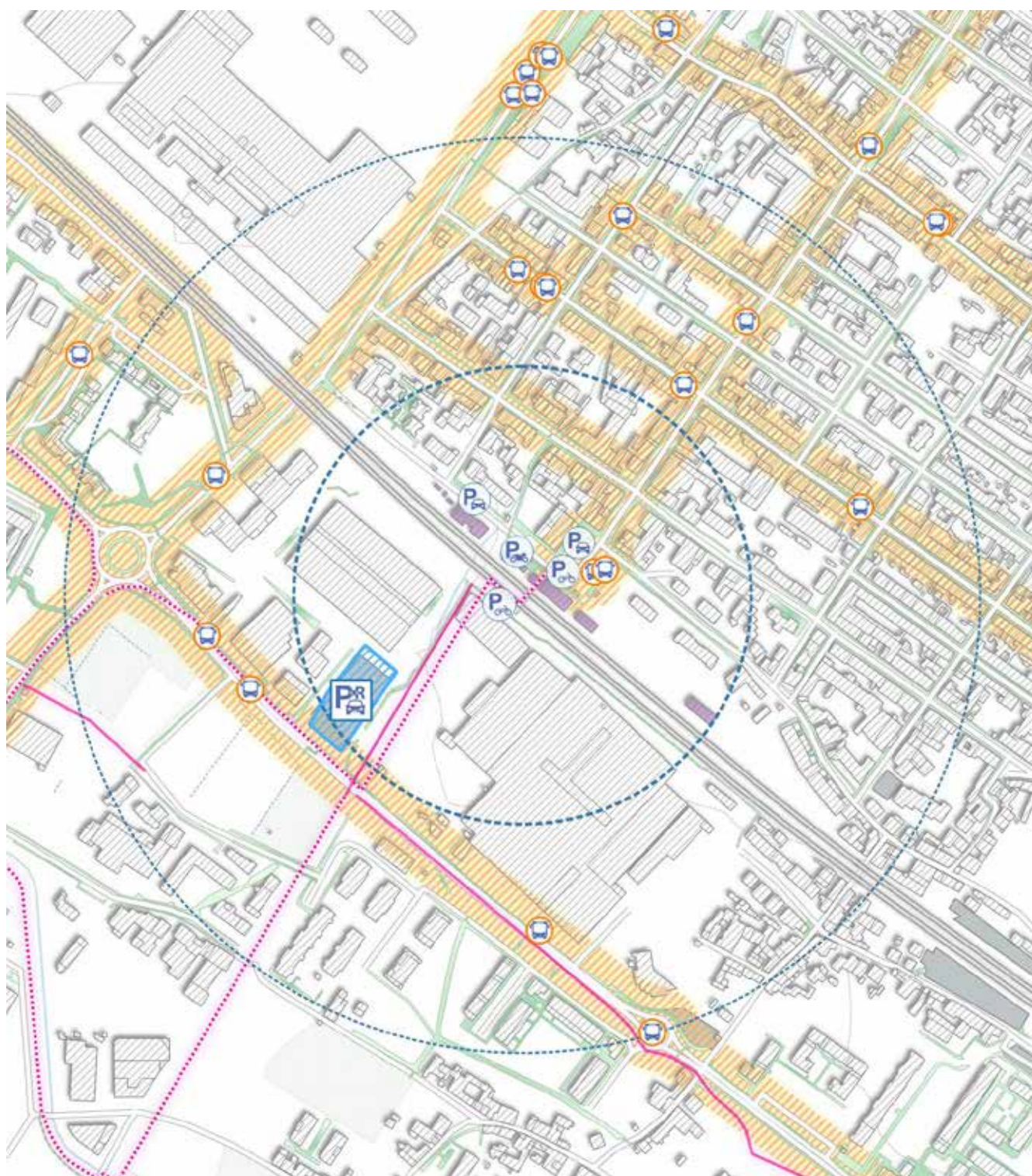
Parcheggi  
scambiatori



Biciclette  
e motocicli

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 è distante circa 3 minuti a piedi, con accesso ciclopedonale diretto ai binari, ed ha la capacità circa 150 posti auto; sono inoltre presenti circa 50 stalli per il posteggio nell'area antistante alla stazione; complessivamente, a fronte dei 2.746 passeggeri saliti, entrambe le aree di scambio gomma/ferro offrono una disponibilità di parcheggio non del tutto sufficiente, circa il 7,2% dei passeggeri saliti (rispetto al valore soglia del 10%).

### 3 | ACCESSIBILITA'

#### ACCESSIBILITA' AI BINARI - PERSONE CON RIDOTTA MOBILITA'

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

#### ISOCRONE



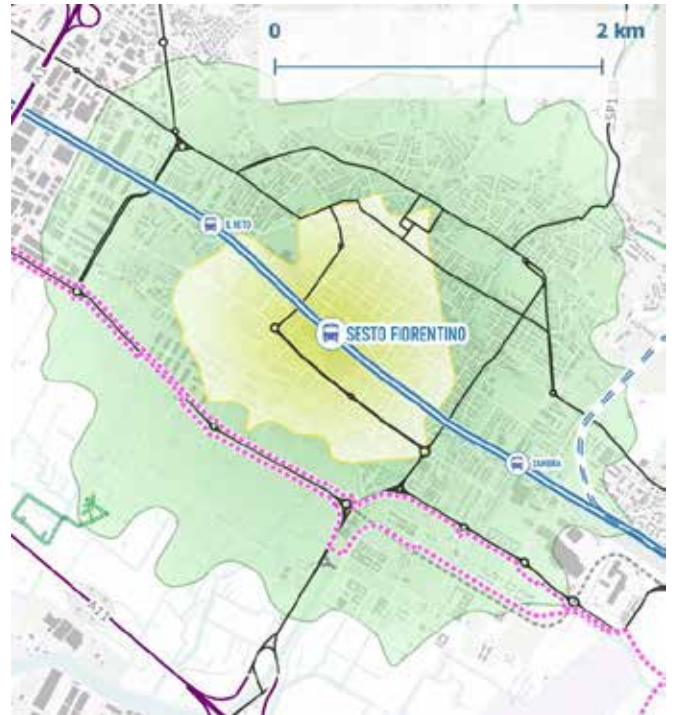
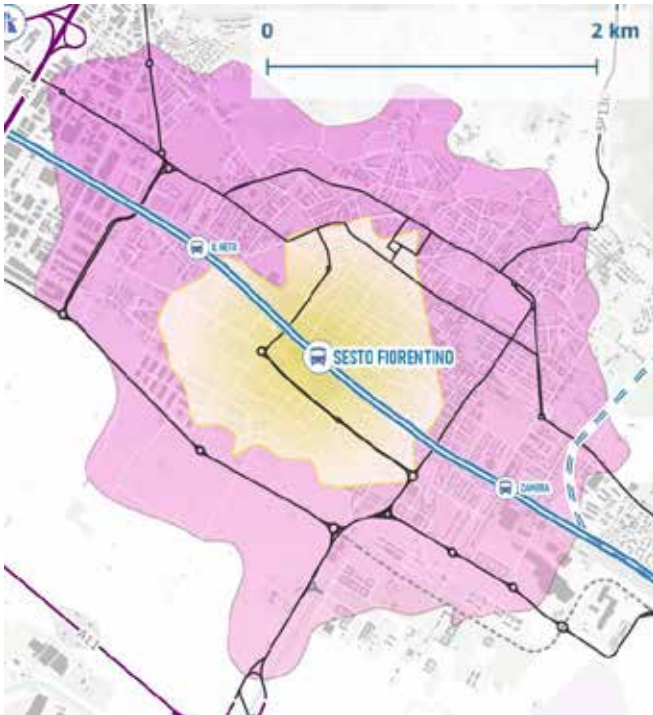
6 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



NO AUTO STRADE

Caselli A1 Calenzano-S.F.no e A11 Sesto Fiorentino distanti circa 10 e 8 minuti


















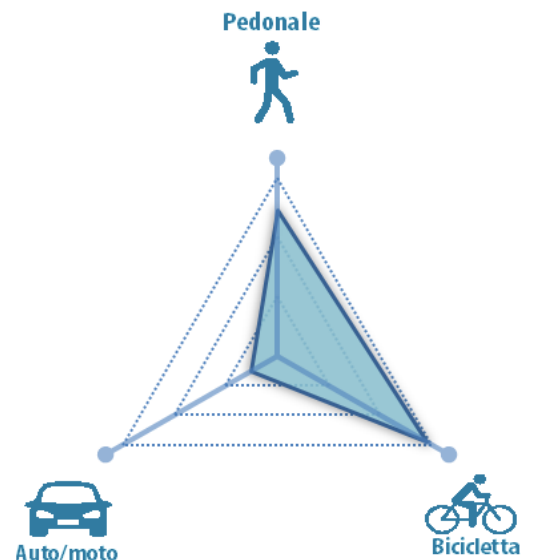
ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA



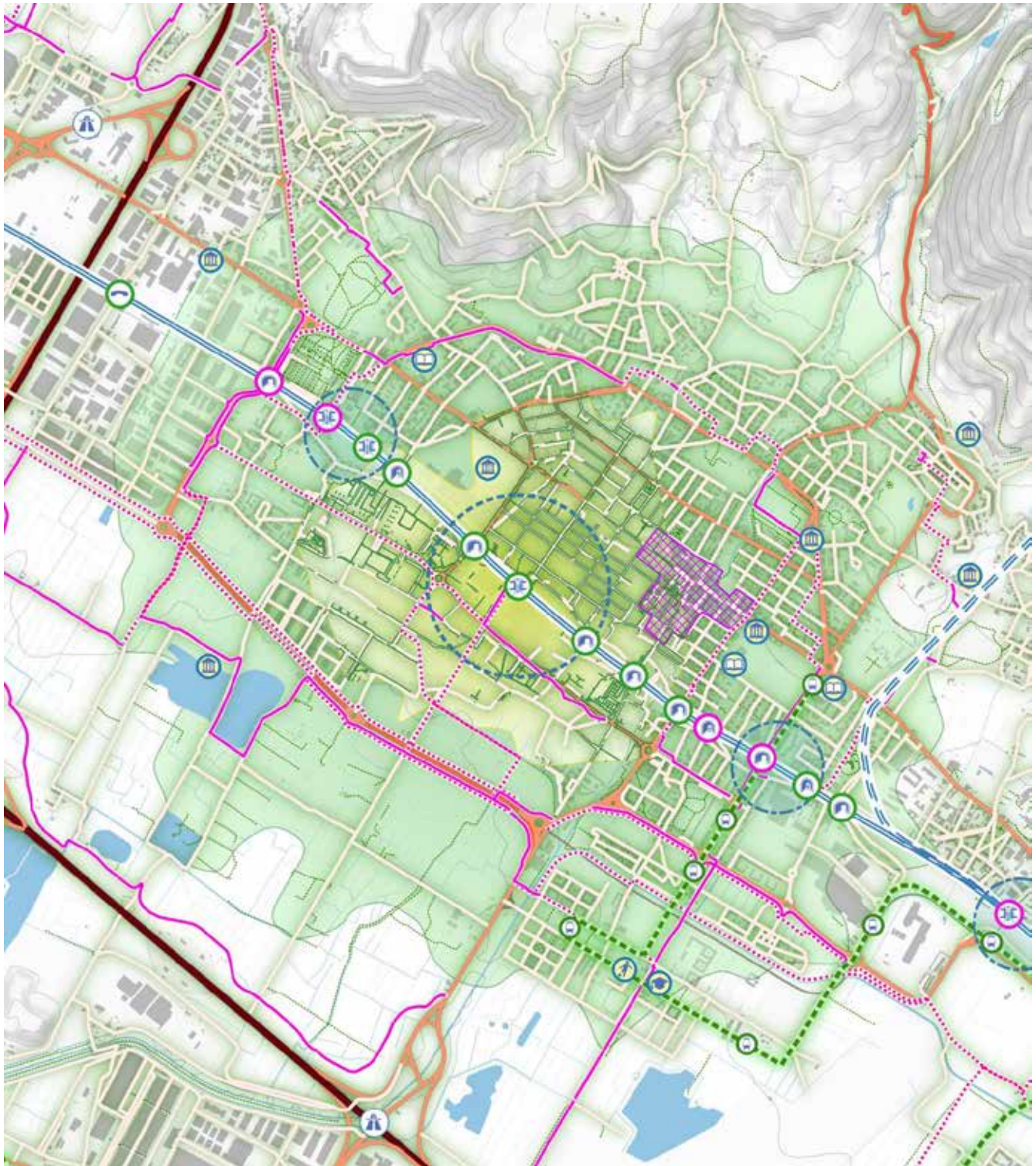
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE

#### ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 36,0%	 PENDENZA MEDIA 1,2%	 STRADE V.med. <= 30 90,9%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 3
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 34,5%	 PENDENZA MEDIA 1,6%	 STRADE V.med. <= 30 81,9%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 0
 6 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 0	 STRADE PRINCIPALI 5	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60 0%	 TRAFFICO LIMITATO SI



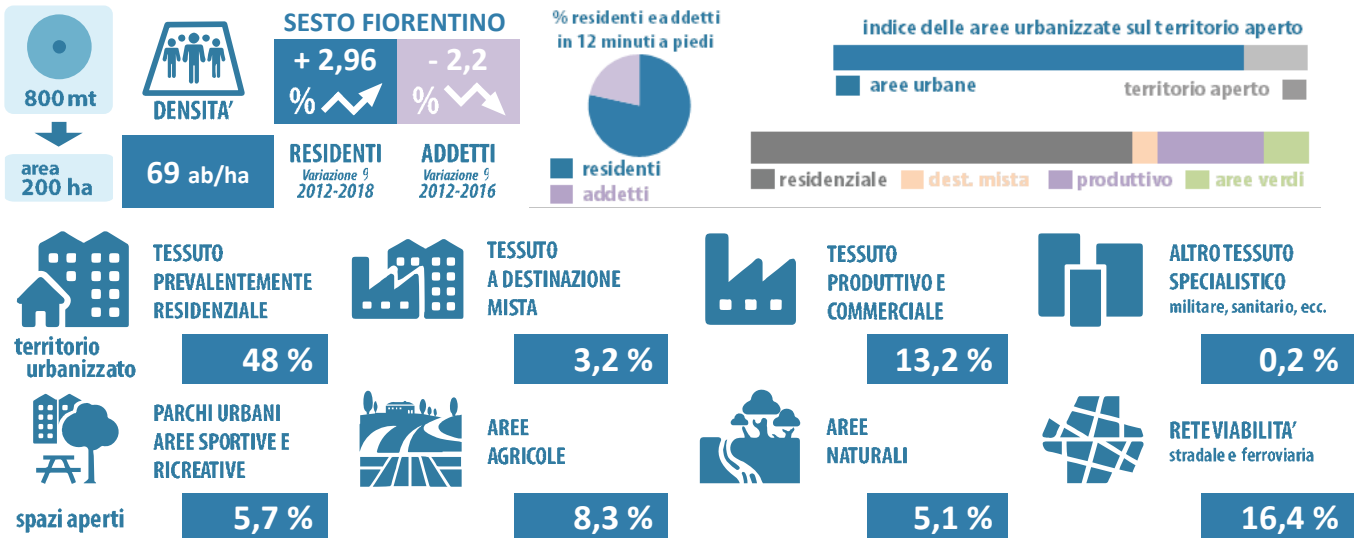




**NOTE:** L'accessibilità ciclabile è molto buona data la bassa pendenza dell'area e considerata la rete di piste ciclabili esistenti e di progetto. Notevole impulso all'accessibilità ciclabile è dato inoltre dal collegamento con la Ciclopista della Piana. La bassa accessibilità carrabile è dovuta al basso numero di strade principali intersecate dalla relativa isocrona (6 minuti) sulle quali si registra una velocità media inferiore a 60Km/h lungo tutti i tratti interessati.

## 4 | INTORNO URBANO

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

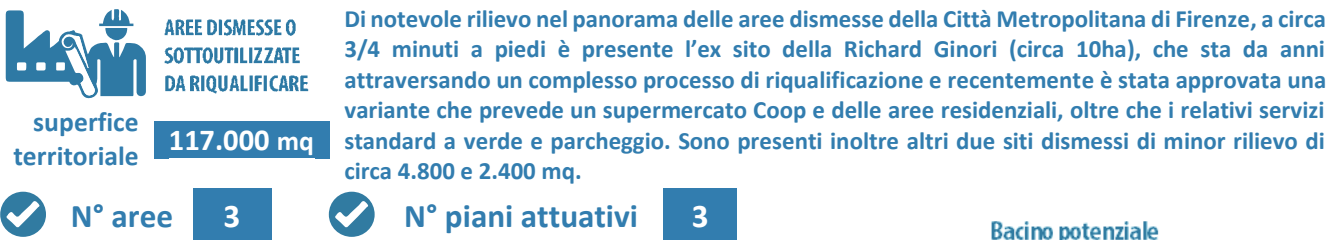


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

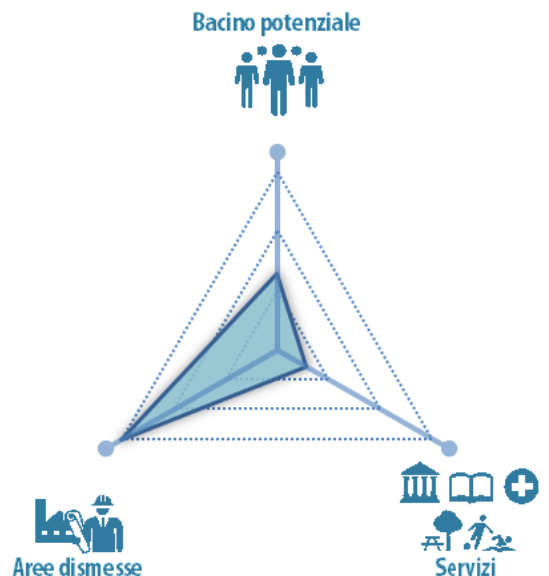
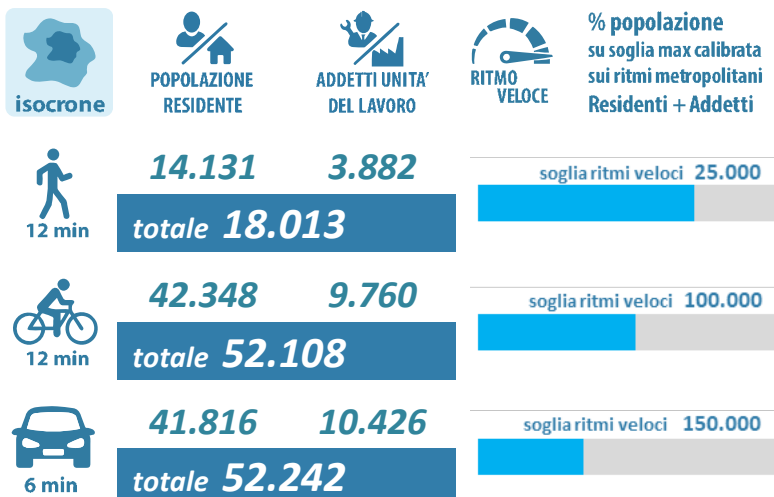


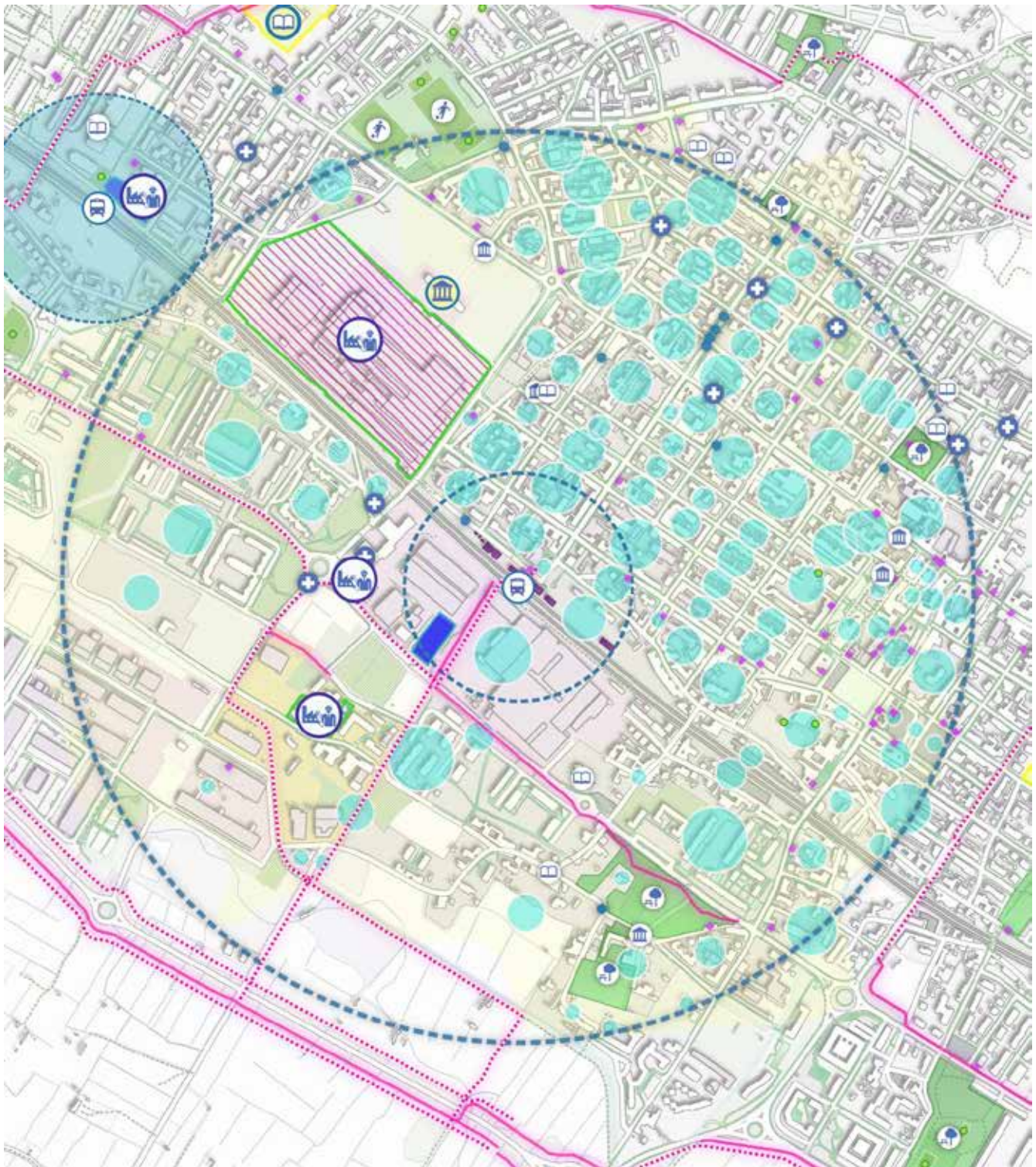
A circa 300 mt è ubicato il Presidio sanitario di fisioterapia e riabilitazione via della Querciola ed a circa 750 un poliambulatorio della Misericordia, servizi sanitari di interesse sovralocale.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





**NOTE:** La stazione di Sesto Fiorentino si inserisce in un tessuto prevalentemente residenziale, con due isole produttive tra cui la ex Richard Ginori, caratterizzato da una densità abitativa medio/alta rispetto alla media di tutte le fermate/stazioni della Città Metropolitana e che corrisponde complessivamente ad un buon bacino di utenza (in particolar modo residenti), con particolare riferimento alla isocrona pedonale.

1

Fronte binari sul lato principale della stazione di Sesto Fiorentino. La stazione è dotata di 4 binari a servizio dei treni viaggiatori, tutti con percorso senza barriere (con ascensore) e marciapiedi rialzati.



2

Fronte binari su lato opposto della stazione, con sullo sfondo la cisterna simbolo del sito dismesso della ex Richard Ginori.



3

Saletta di attesa interna al fabbricato viaggiatori, al momento del sopralluogo non agibile. Nello stesso fabbricato è presente la biglietteria infopoint ed un bar/ristori attualmente in esercizio.





📷 4

Area per la sosta delle auto e moto/scooter nel piazzale antistante alla stazione. Non sono presenti stalli di sosta breve o di servizio tipo "Kiss and Ride", il che provoca intasamenti in determinate orari di arrivo dei treni.



📷 5

Area laterale del fabbricato viaggiatori, dove è presente un chiosco edicola e da cui si accede al primo binario ed al sottopasso di attraversamento della ferrovia con accesso agli altri binari.



📷 6

Fermata degli autobus con pensilina coperta nel piazzale antistante alla stazione.



Area di sosta dedicata al servizio di bikesharing, con postazioni fisse per 20 bicilette. Sono inoltre presenti diverse rastrelliere più o meno dislocate in varie aree nei pressi della stazione.



Accesso pedociclabile dal lato opposto della stazione, direttamente collegato al Park and Ride e dotato di aree per la sosta delle biciclette.



Accesso pedociclabile al Park and Ride, che offre circa 150 posti auto e distante circa 2/3 minuti a piedi.





📷10

Accesso pedonale al sottopasso di attraversamento ferroviario e di accesso ai binari dal lato opposto della stazione.

I tre ascensori presenti nel sottopasso garantiscono l'accesso a tutti i binari



📷11

Sottopasso pedonale di attraversamento della ferrovia.



📷12

Piccola area ferroviaria dismessa (non presente nel censimento delle aree dismesse della CMF) limitrofa al piazzale antistante alla stazione, utilizzato come parcheggio e sul quale è ubicata la fermata degli autobus.

## 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 +++

VIVACE PRESTISSIMO +++



## 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

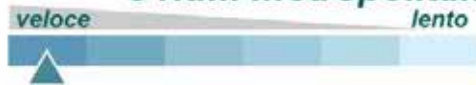


ALTRO

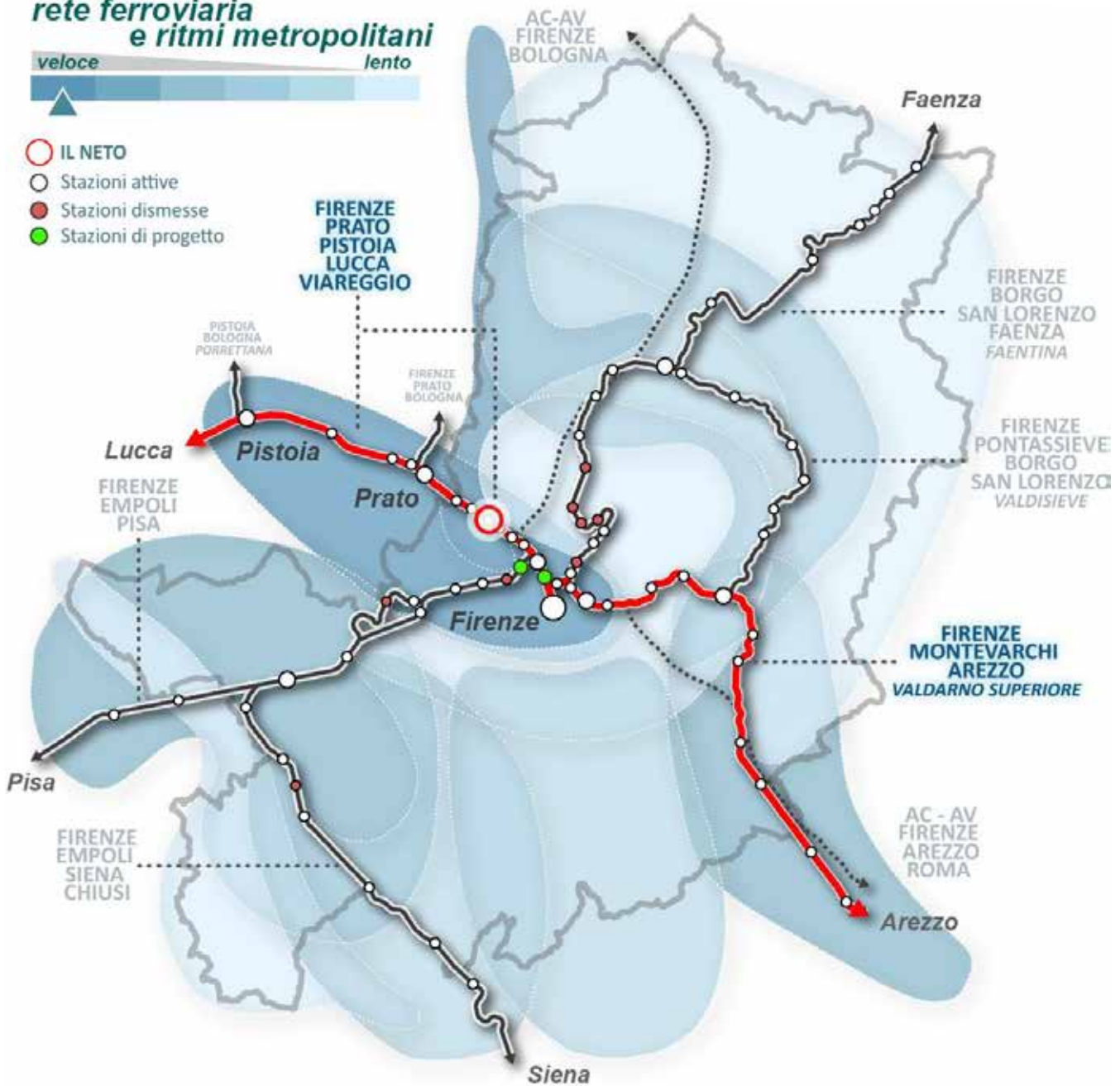
Nelle immediate vicinanze della fermata del Neto non sono presenti esercizi commerciali di vicinato di interesse per i viaggiatori (quali bar, edicole, tabacchi, ecc.)



## rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- IL NETO
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



### DIRETTRICI SERVITE

- |   |                                     |                             |   |                                     |                               |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------|
| 1 | <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> | FIRENZE - PRATO - (PISTOIA) | 2 | <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> | PRATO - FIRENZE - MONTEVARCHI |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------|

### TRATTE SERVITE

- |   |                                   |   |  |
|---|-----------------------------------|---|--|
| 1 | Il Neto - Prato C.le              | 2 | Il Neto - (Prato C.le) - Pistoia                   |
| 3 | Il Neto - (Rifredi) - Firenze SMN | 4 | Il Neto - (Rifredi - Campo di Marte) - Montevarchi |

ANDATA / RITORNO

02/2020

IL NETO



FIRENZE SMN

costo €

3,00

# 1 | SERVIZI FERROVIARI

## LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

### Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



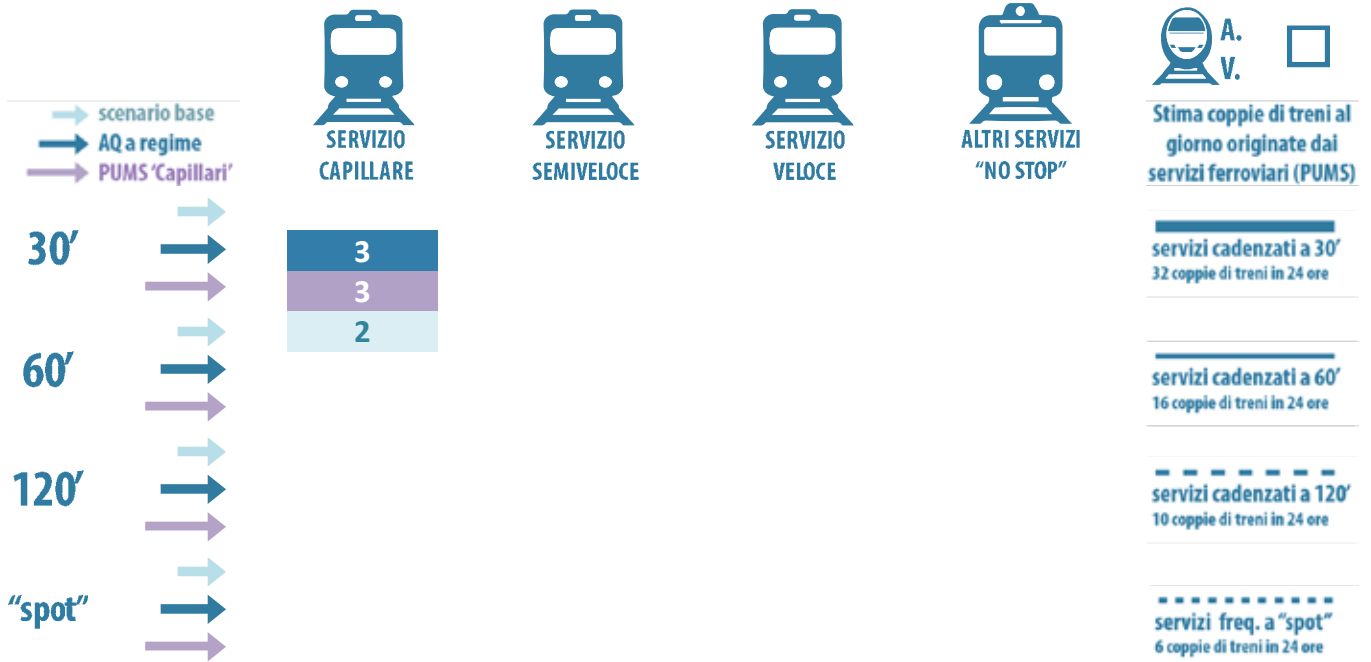
giorni feriali  
media su 5 giorni

**408**

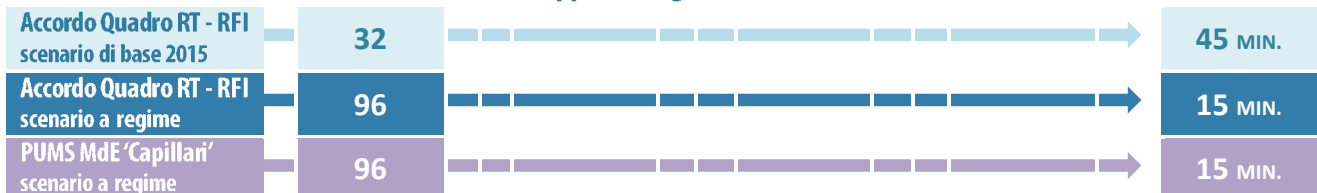
sabato  
domenica

229  
56

### Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



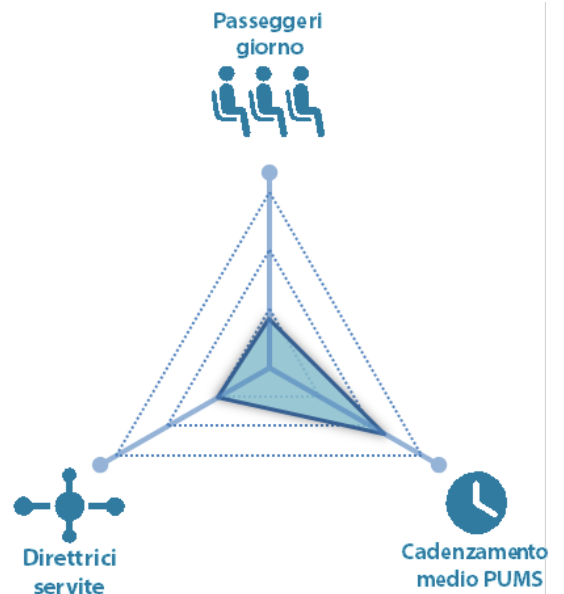
### Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



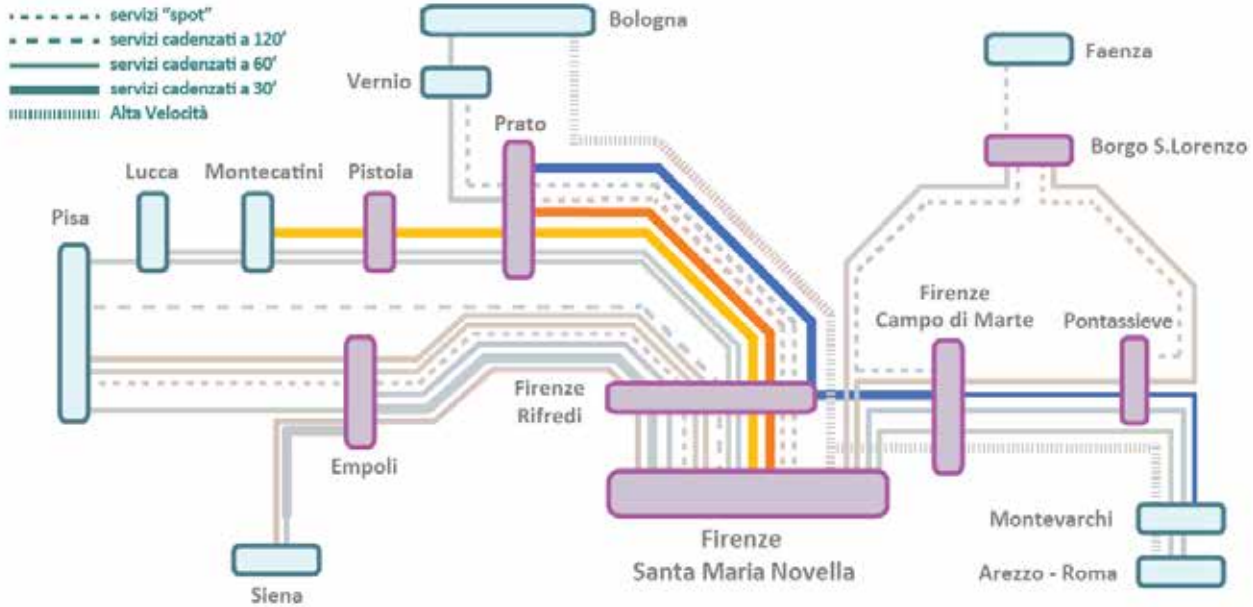
### Note ed osservazioni

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 tre linee di servizio con cadenzamento a 30 minuti, tali da garantire nella tratta Prato C.le - Rifredi - (nuova stazione Firenze Circondaria) un cadenzamento medio di 15 minuti.

Sulla relazione Prato C.le - (Campo di Marte) - Monteverchi viene esteso il servizio capillare con cadenzamento a 30 minuti anche nella tratta Campo di Marte - Monteverchi, in modo da garantire un cadenzamento medio di 45 minuti.



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

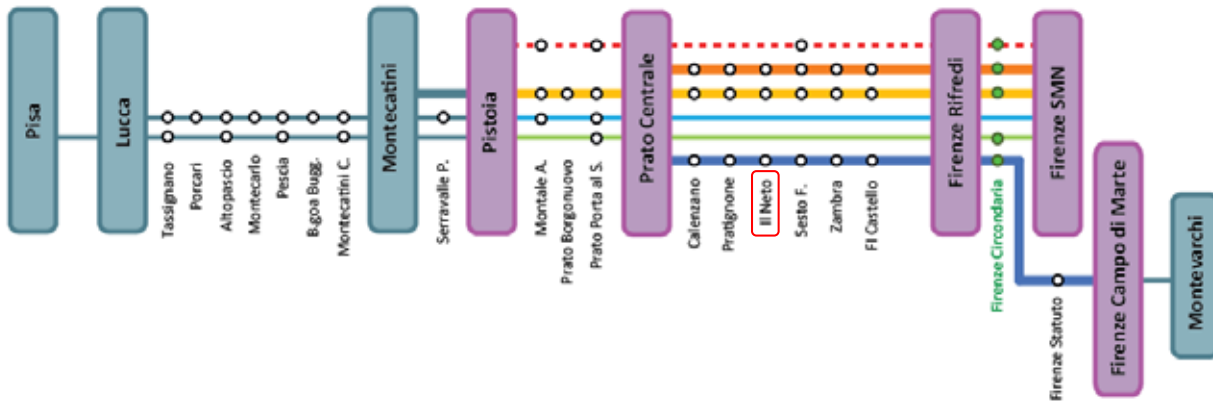


DIRETTRICE FIRENZE - PRATO - PISTOIA

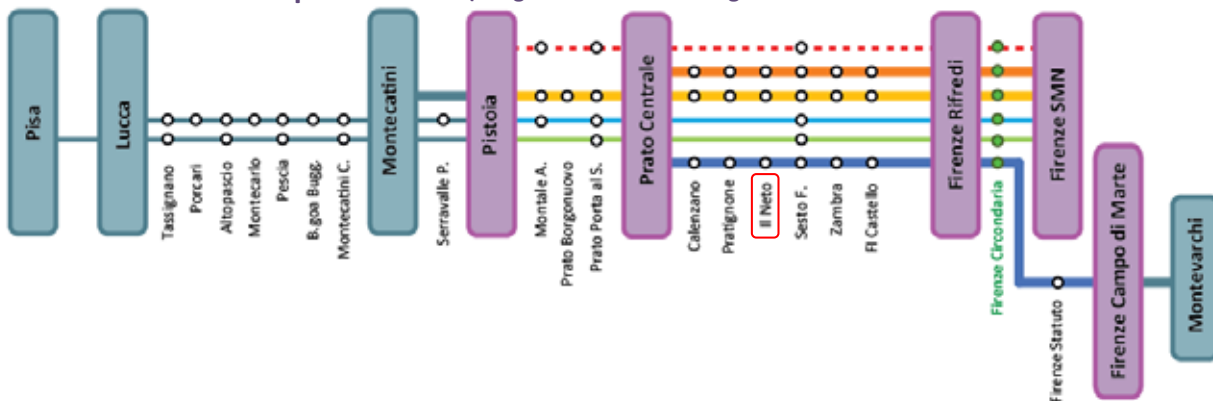
Scenario di base 2015



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

1

**FERMATA**

distante 5 minuti 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 % 19,6 % pass.saliti

n° di stalli

80



soglia al 10 % 0,0 % pass.saliti

n° di stalli

-



soglia al 10 % 2,5 % pass.saliti

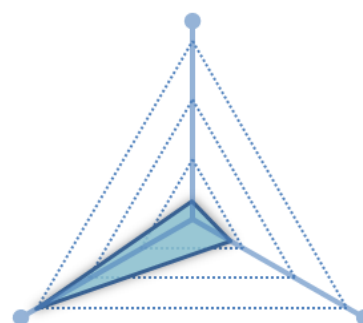
n° posti

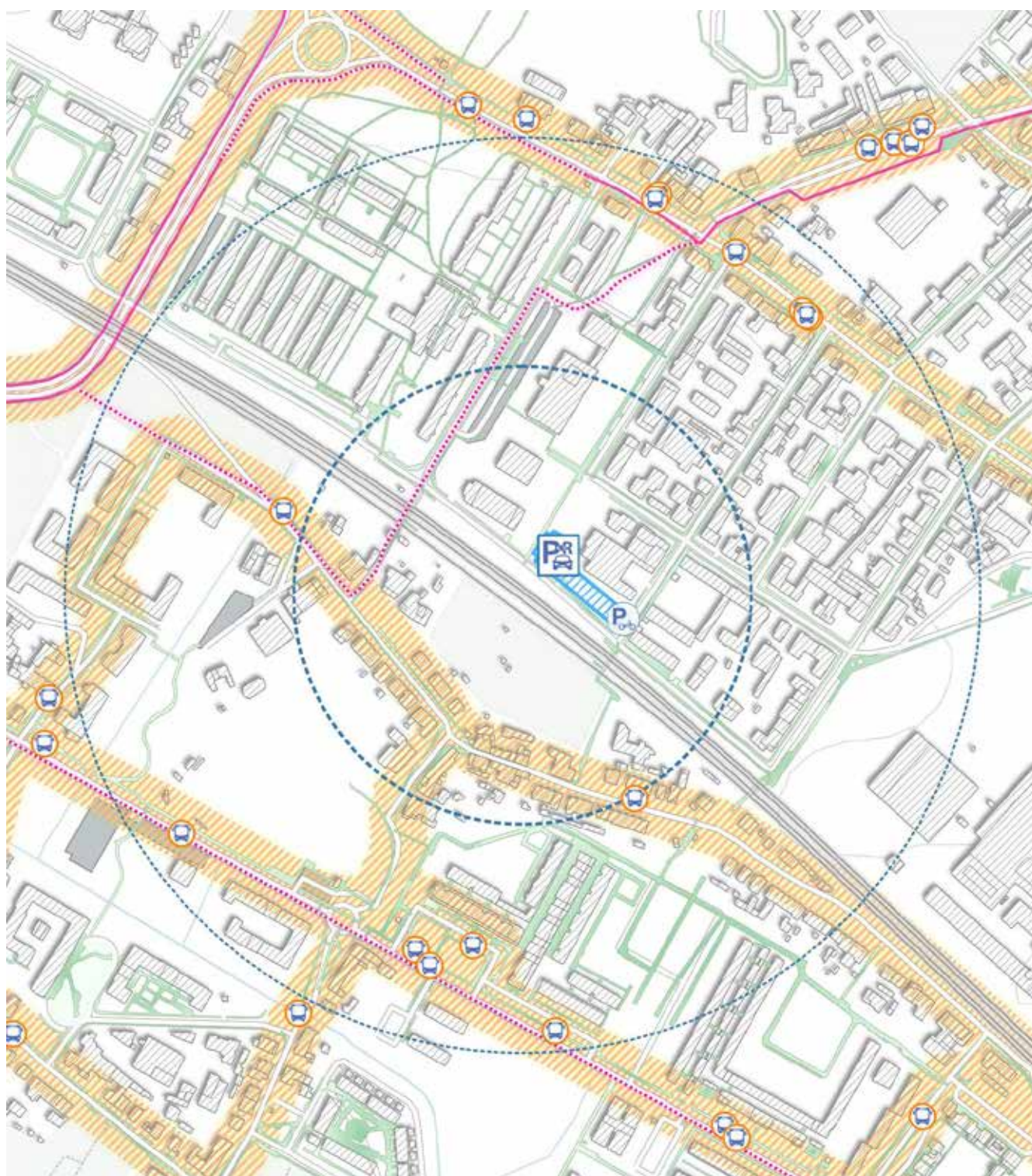
10

### 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:** Presente un Park and Ride in prossimità della fermata per un totale di circa 80 posti auto che a fronte dei 408 passeggeri saliti offre un'ottima dotazione di parcheggio (circa il doppio del valore soglia al 10%). Si rileva però che il parcheggio, inserito in un'area prevalentemente residenziale, è utilizzato anche per scopi diversi oltre all'interscambio ferro/gomma (sosta residenti e camper).

### 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



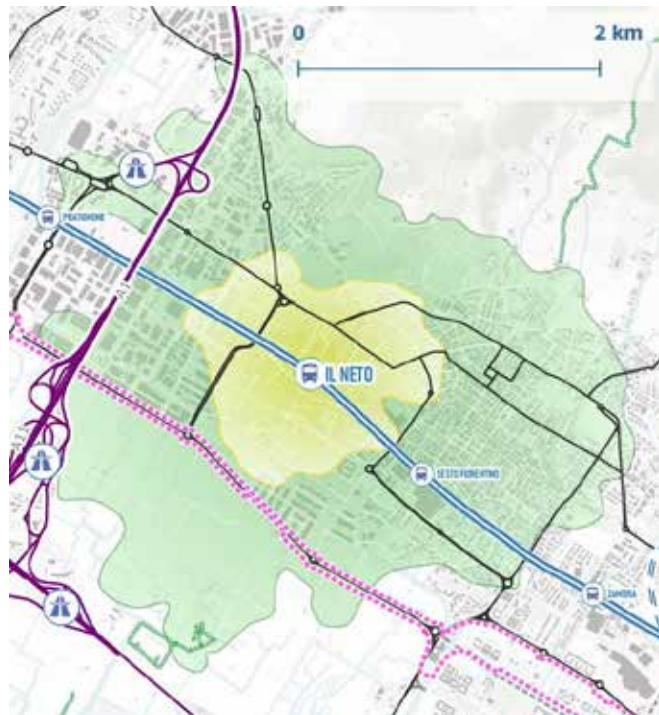
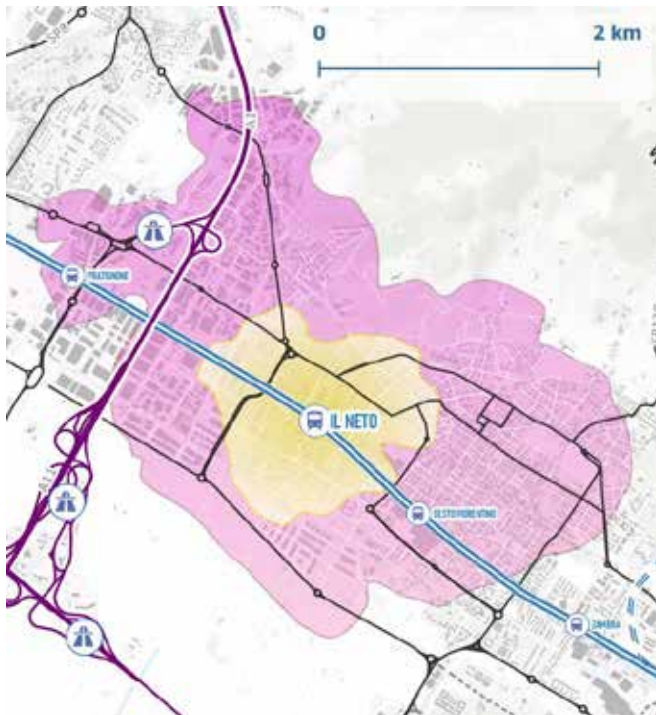
6 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



Casello A1 (E35)

Casello autostradale Calenzano-Sesto F.no distante circa 5 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCUSIONISTICA

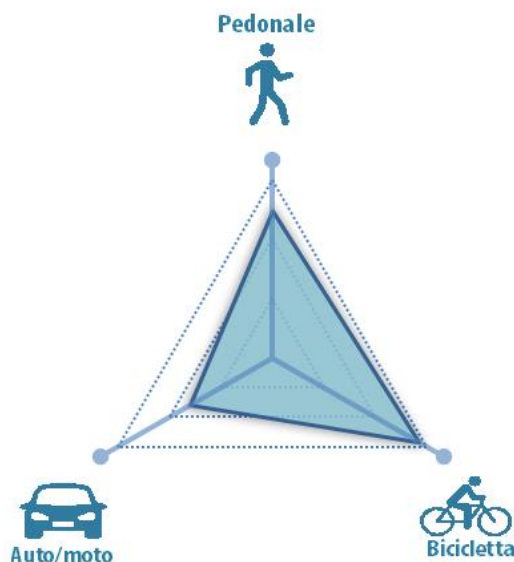


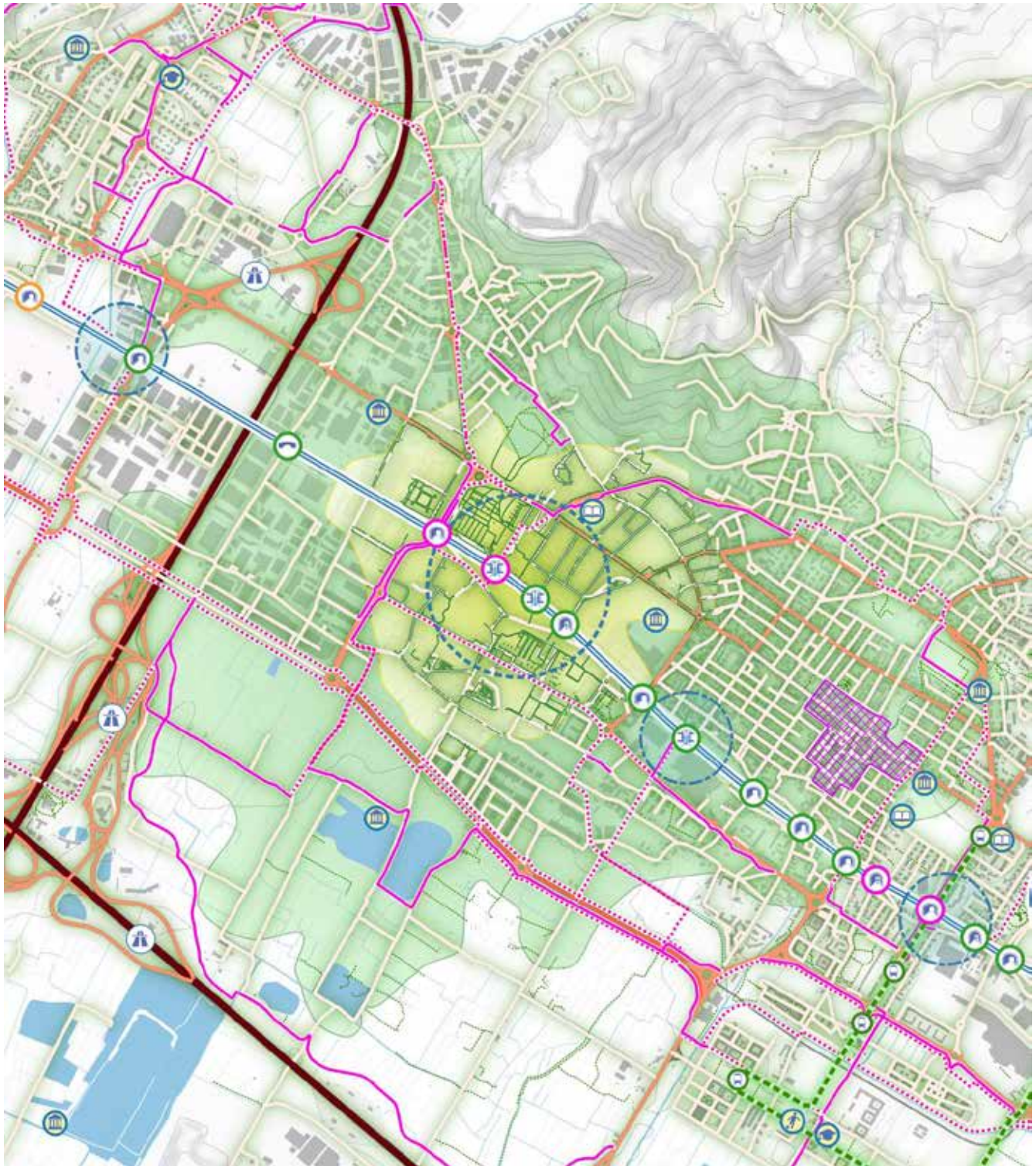
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



#### ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 40,6%	 PENDENZA MEDIA 1,2%	 STRADE V.med. <= 30 78,7%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 3
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 29,3%	 PENDENZA MEDIA 2,0%	 STRADE V.med. <= 30 83,3%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 1
 6 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 1	 STRADE PRINCIPALI 4	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60 16,3%	 TRAFFICO LIMITATO NO

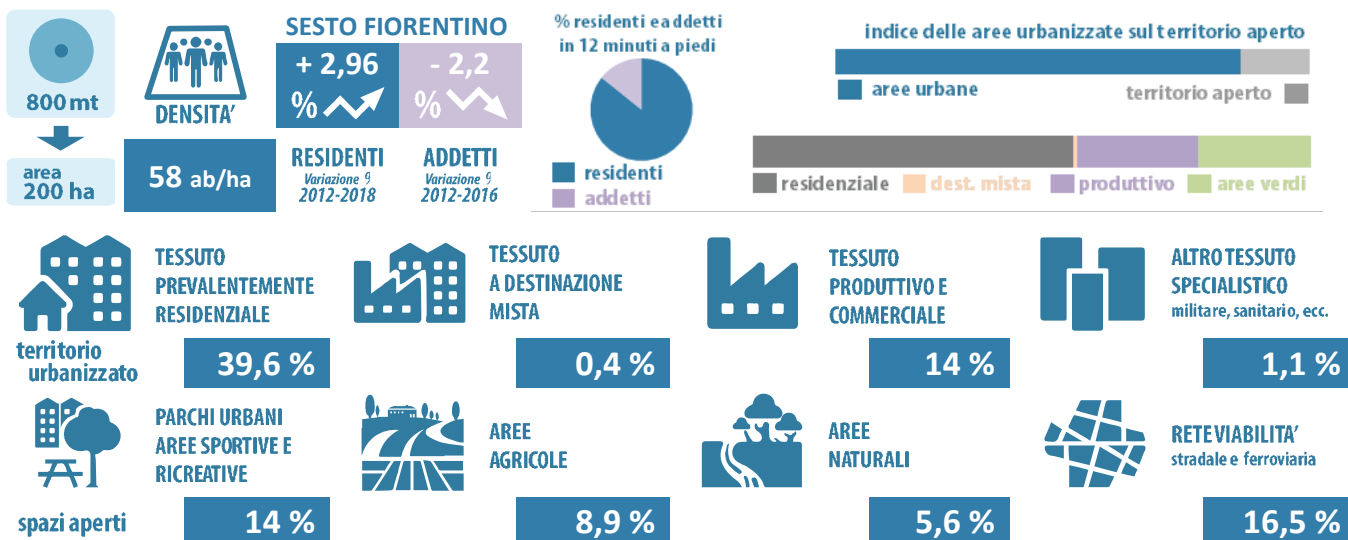




**NOTE:** L'accessibilità ciclabile è molto buona data la pendenza medio-bassa dell'area e considerata la rete di piste ciclabili esistente e quella di progetto. Notevole impulso all'accessibilità ciclabile è dato inoltre dal collegamento con la Ciclopista della Piana. Buona accessibilità carrabile data la vicinanza al casello autostradale di Calenzano-Sesto Fiorentino (A1), distante circa 5 minuti in auto.

## 4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Sesto Fiorentino e Calenzano

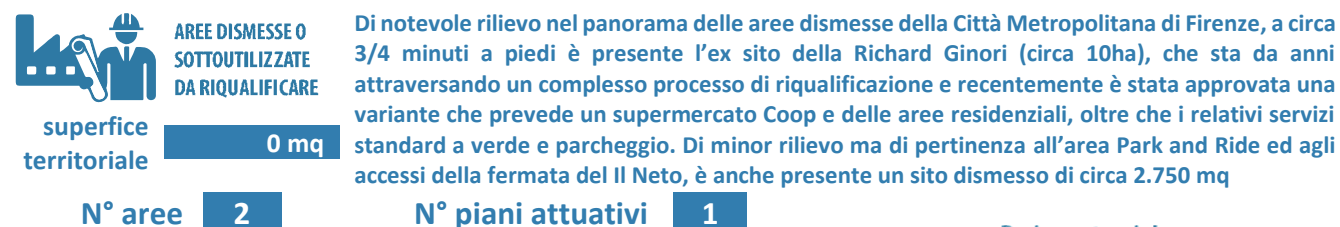


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

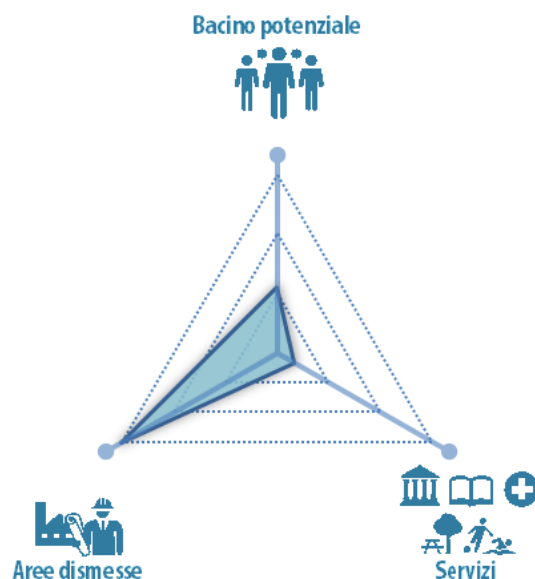
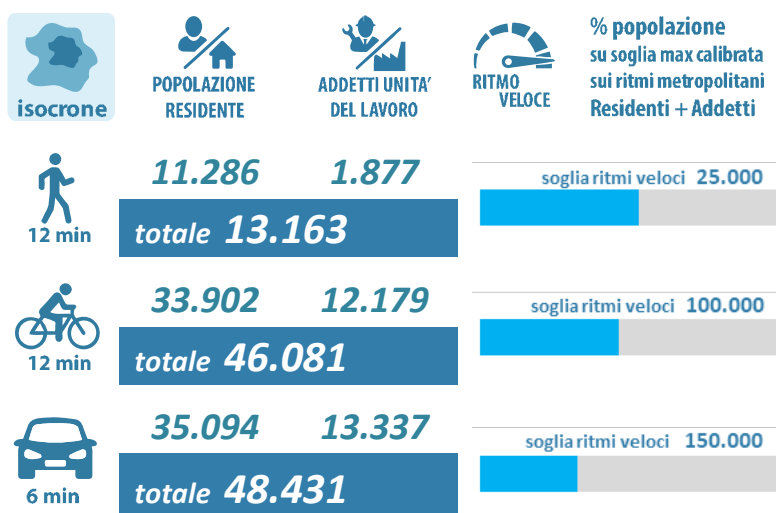


A circa 800 mt è ubicato il Presidio sanitario di fisioterapia e riabilitazione via della Querciola, servizio sanitario di interesse sovralocale. È inoltre presente l'istituto per Geometri a circa 550 metri dalla fermata del Il Neto.

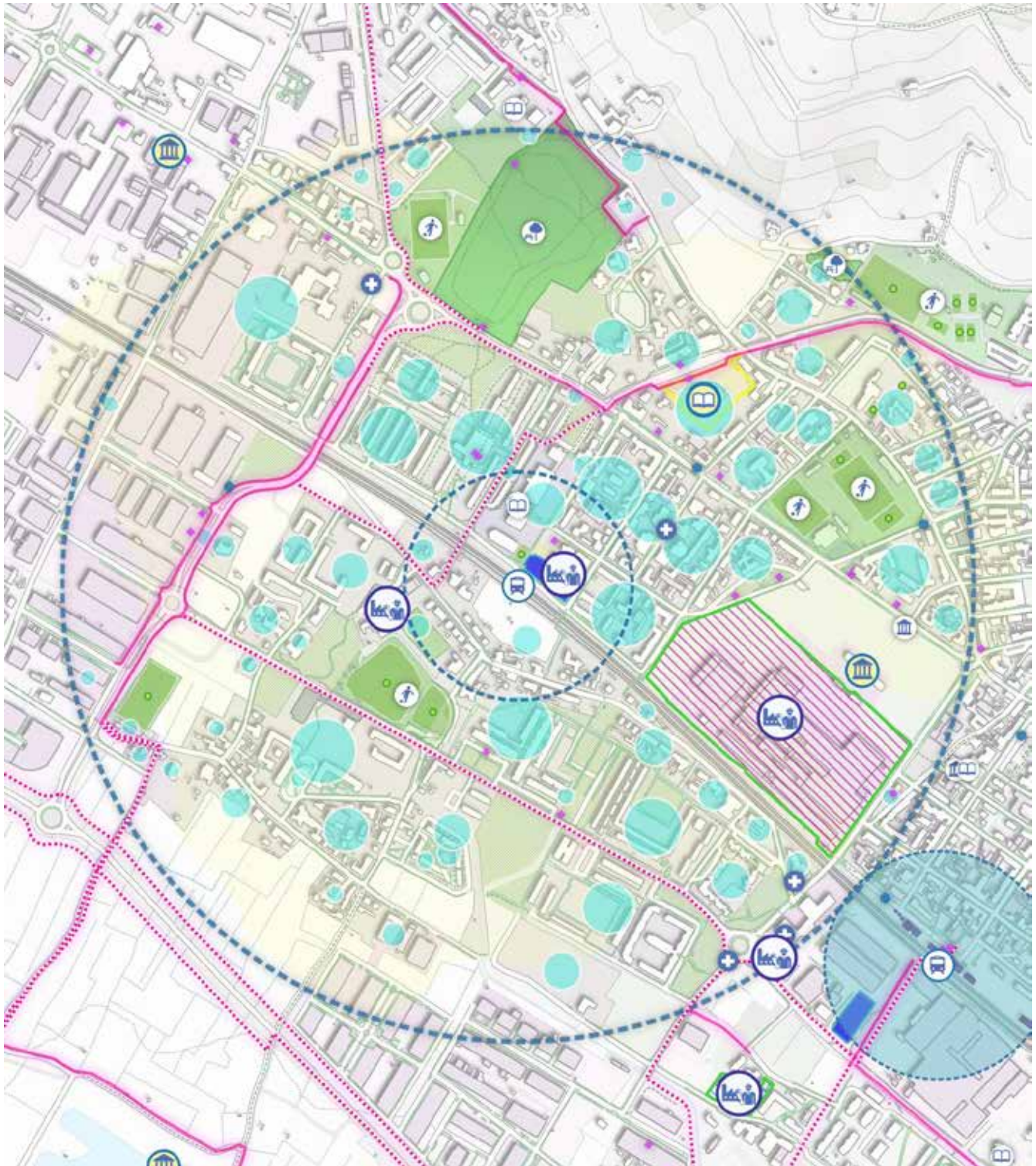
PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone







**NOTE:** La fermata de Il Neto si inserisce in un tessuto prevalentemente residenziale, caratterizzato da una densità abitativa medio/alta rispetto alla media di tutte le fermate/stazioni della Città Metropolitana, che corrisponde complessivamente ad un buon bacino di utenza (in particolar modo residenti), con particolare riferimento alla isocrona pedonale.



Area pedonale per l'attesa dei treni tra i binari della fermata.



Pensiline coperte ed zona riservata alla biglietteria automatica.



Primo sottopasso pedonale di attraversamento della ferrovia con accesso ai binari tramite scala.





 4

Accesso pedonale ai binari dal secondo sottoattraversamento ferroviario (foto 10 e 11).

Entrambe i sotto attraversamenti della ferrovia (foto 3 e foto 10 e 11) hanno accesso ai binari esclusivamente tramite scala.



 5

Accesso pedonale del primo sottoattraversamento tramite scala su lato del parcheggio scambiatore.



 6

Accesso pedonale del primo sottoattraversamento tramite rampa su lato opposto a quello del parcheggio scambiatore.

Gli accessi ai binari e al sottoattraversamento sul lato parcheggio non sono muniti di rampa o ascensore ma solo di scale.

 7

Area destinata al Park and Ride. Si rileva che gran parte dei posteggi sono utilizzati per scopi diversi oltre l'interscambio ferro/gomma.


 8

Unica area destinata alla sosta delle biciclette, limitrofa al parcheggio scambiatore.

Dietro, un sito dismesso in lieve stato di degrado.


 9

Cantiere in corso per la realizzazione di barriere acustiche lungo gran parte del tratto ferroviario.





📷10

Accesso pedocilabile del secondo sottoattraversamento ferroviario, con accesso ai binari tramite scala (foto 4).



📷11

Secondo sottoattraversamento della ferrovia, dove è in previsione la tratta della pista ciclabile di collegamento con collegamento da nord a sud verso la Ciclopista della Piana.



📷12

Sito dismesso di basso rilievo, di circa 2.750 mq, di pertinenza all'area destinata Park and Ride.

Sul sito non sono previsti piani attuativi ed è confermata la destinazione commerciale produttiva dalla pianificazione comunale vigente.

# PRATIGNONE

## 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

**Bronze**

## AMBITO (PUMS)

## CINTURA FIORENTINA

## RITMI (PSM)

ALLEGRISSIMO +++

VIVACE PRETISSIMO +++



## Contesto Territoriale

**NUCLEO**

**PRODUTTIVO**

**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



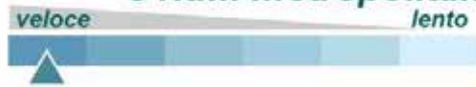
BAR e  
RISTORAZIONE



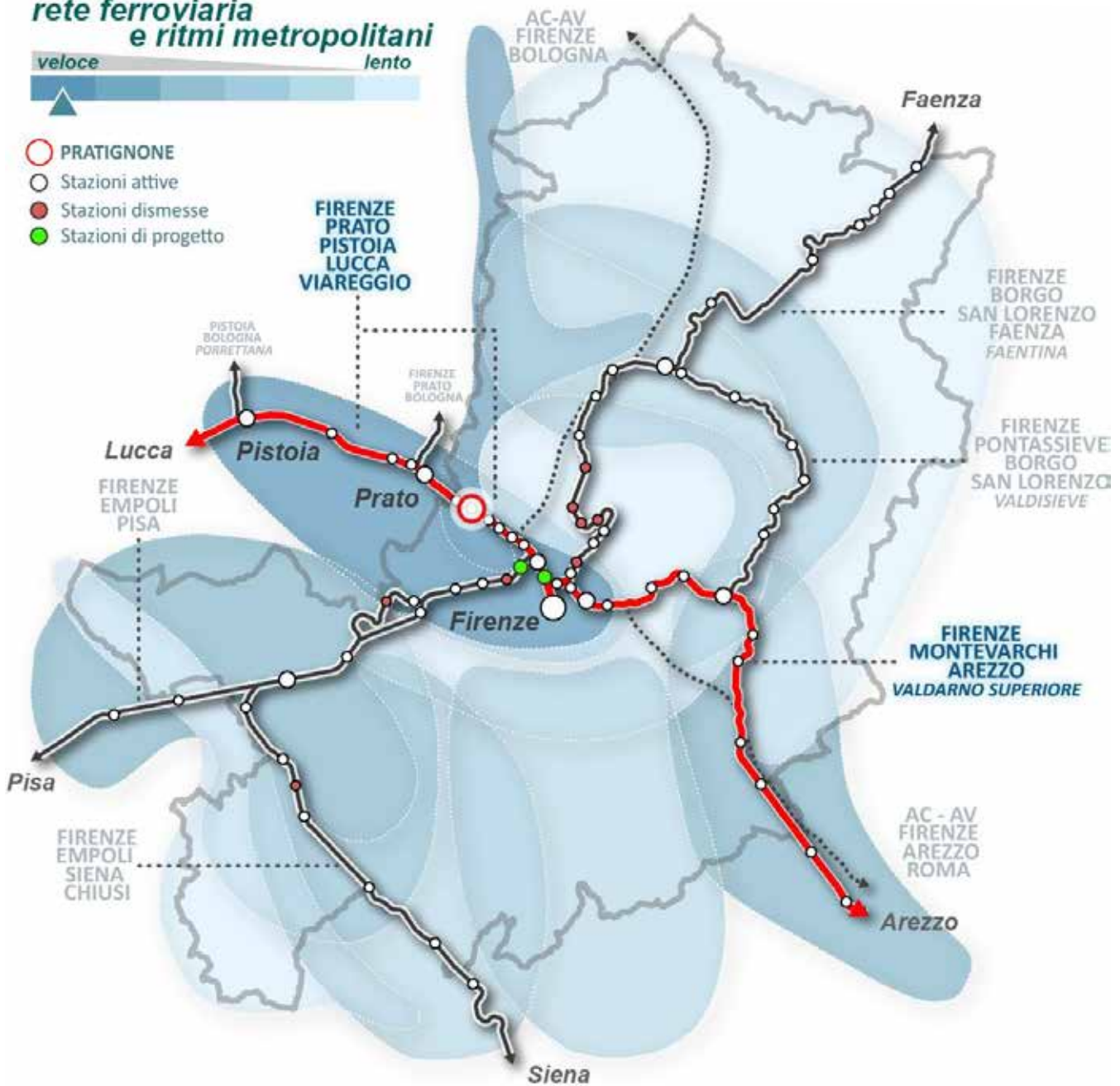
## ALTRO

L'unico esercizio commerciale in prossimità della fermata è un chiosco bar con servizio interno di mensa molto frequentato dai lavoratori della zona.

## rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- PRATIGNONE
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



### DIRETTRICI SERVITE

- |   |                                     |                             |   |                                     |                               |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------|
| 1 | <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> | FIRENZE - PRATO - (PISTOIA) | 2 | <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> | PRATO - FIRENZE - MONTEVARCHI |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------|

### TRATTE SERVITE

- |   |                                      |   |   |
|---|--------------------------------------|---|---|
| 1 | Pratignone - Prato C.le              | 2 | Pratignone - (Prato C.le) - Pistoia                   |
| 3 | Pratignone - (Rifredi) - Firenze SMN | 4 | Pratignone - (Rifredi - Campo di Marte) - Montevarchi |

ANDATA / RITORNO

02/2020

PRATIGNONE



FIRENZE SMN

costo € 5,20

# 1 | SERVIZI FERROVIARI

## LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequentazione stazioni da indagine RT 2018



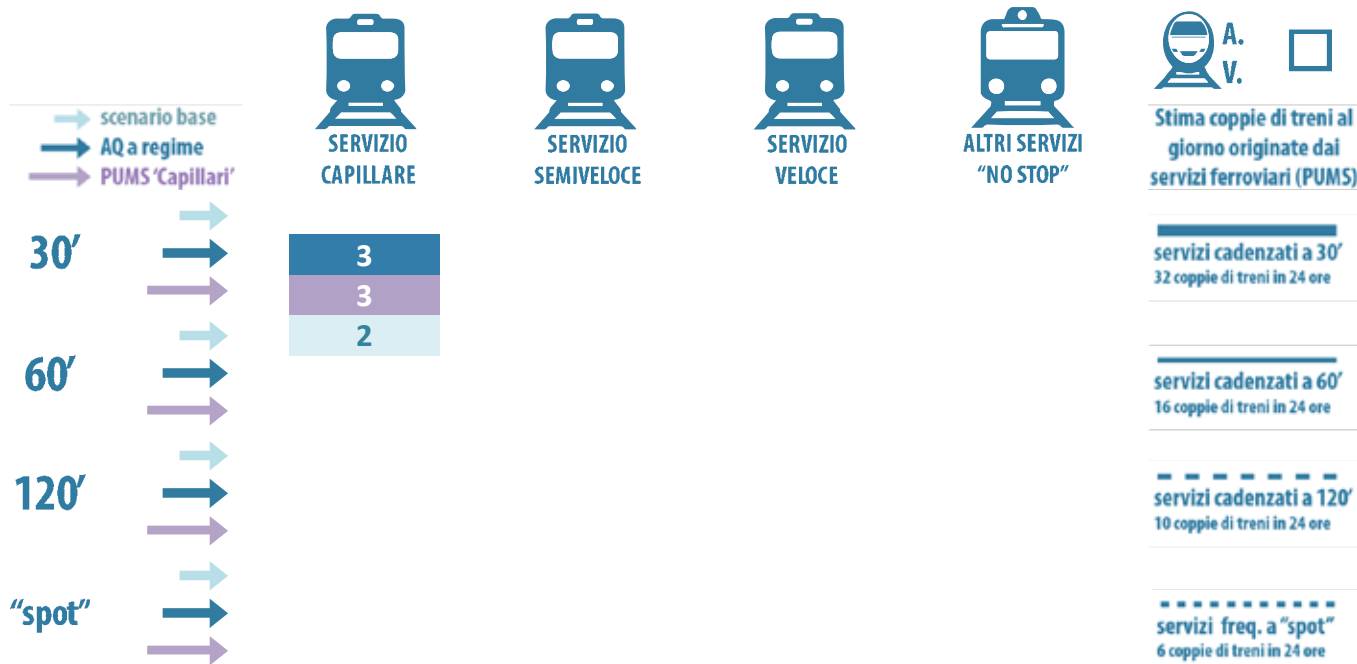
giorni feriali  
media su 5 giorni

**555**

sabato  
domenica

180  
28

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



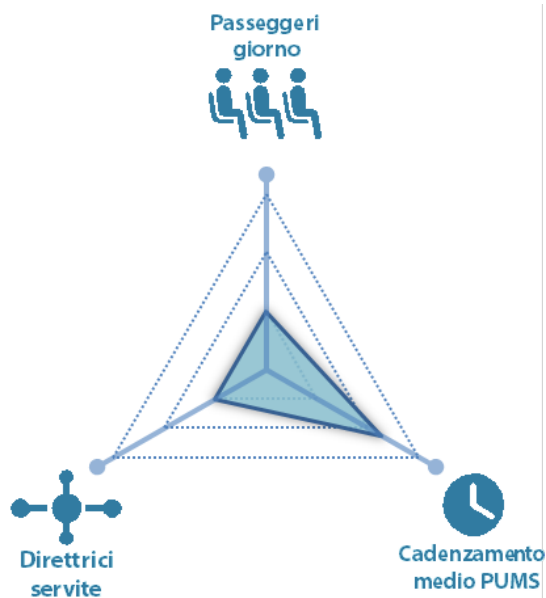
Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



### Note ed osservazioni

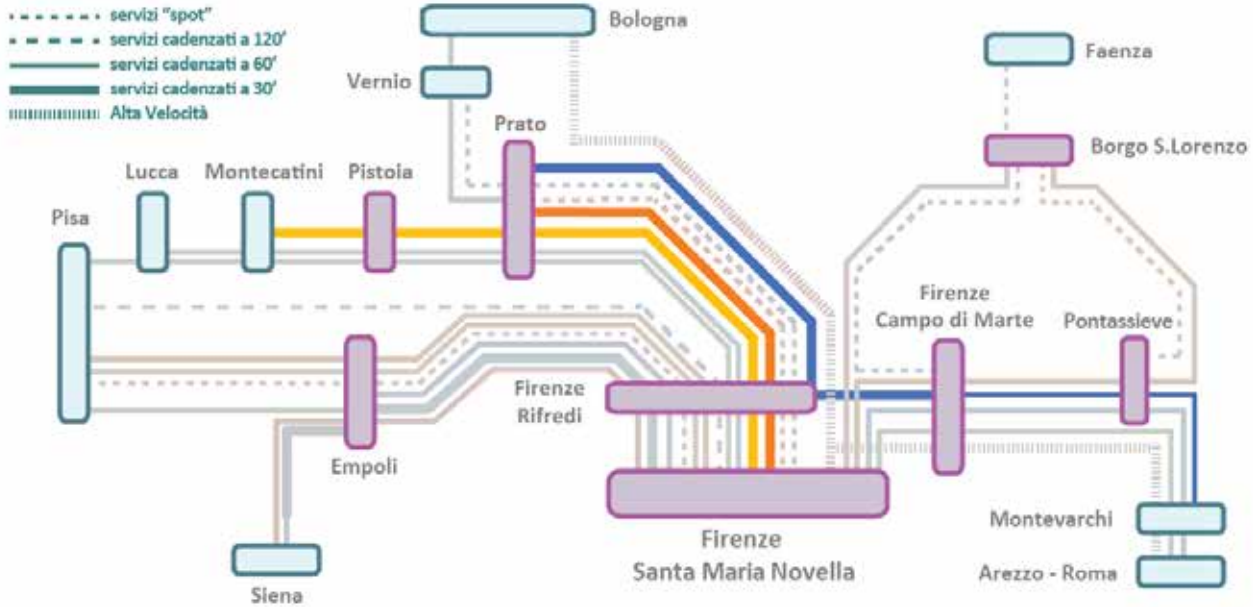
In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" mantiene lo stesso livello di servizi ferroviari, che prevede un potenziamento del servizio capillare attraverso tre linee di servizio con cadenzamento a 30 minuti, tali da garantire nella tratta Prato C.le - Rifredi - (nuova stazione Firenze Circondaria) un cadenzamento medio di 15 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.





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

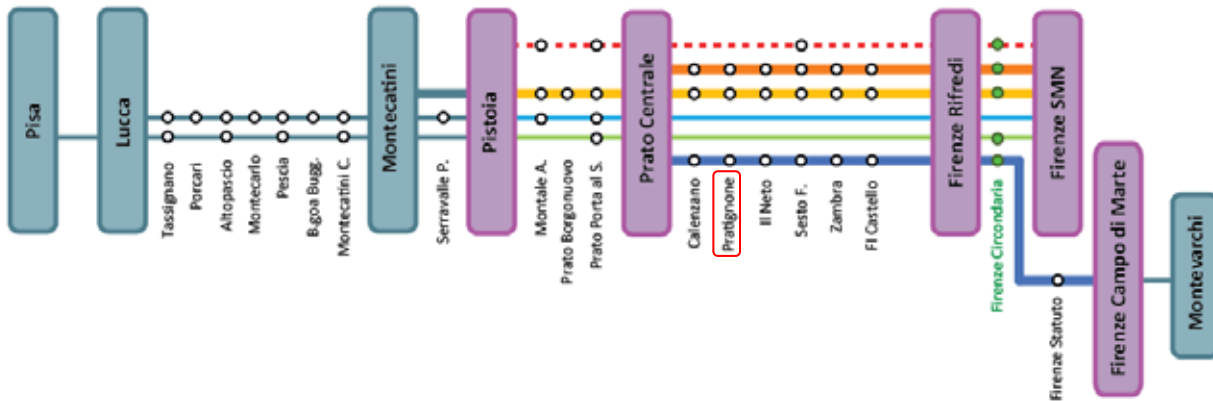


**DIRETTRICE FIRENZE - PRATO - PISTOIA**

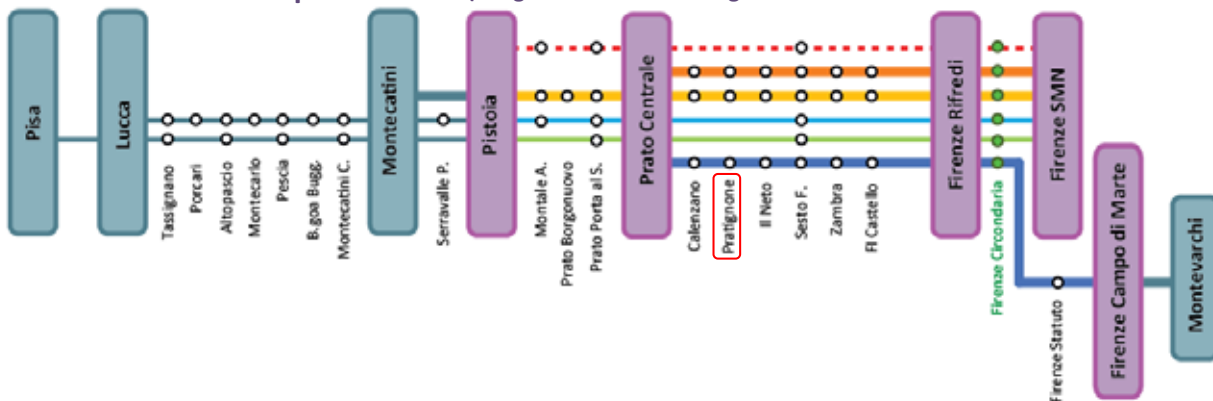
**Scenario di base 2015**



**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 < 1 minuto a piedi

### TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



3



Autostazione

**FERMATA**

distante < 1 minuto a piedi



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

### ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



2

stalli



### AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 10 %

9 % pass.saliti

n° di stalli

50



soglia al 10 %

1,8 % pass.saliti

n° di stalli

10



soglia al 10 %

3,2 % pass.saliti

n° posti

18

### altro tipo di area di sosta



40



-



-



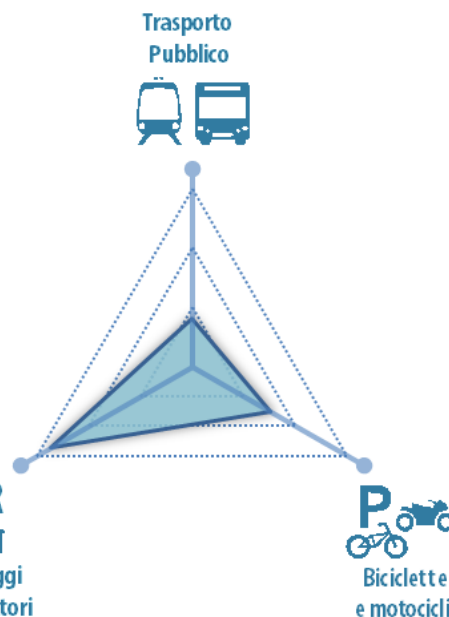
-

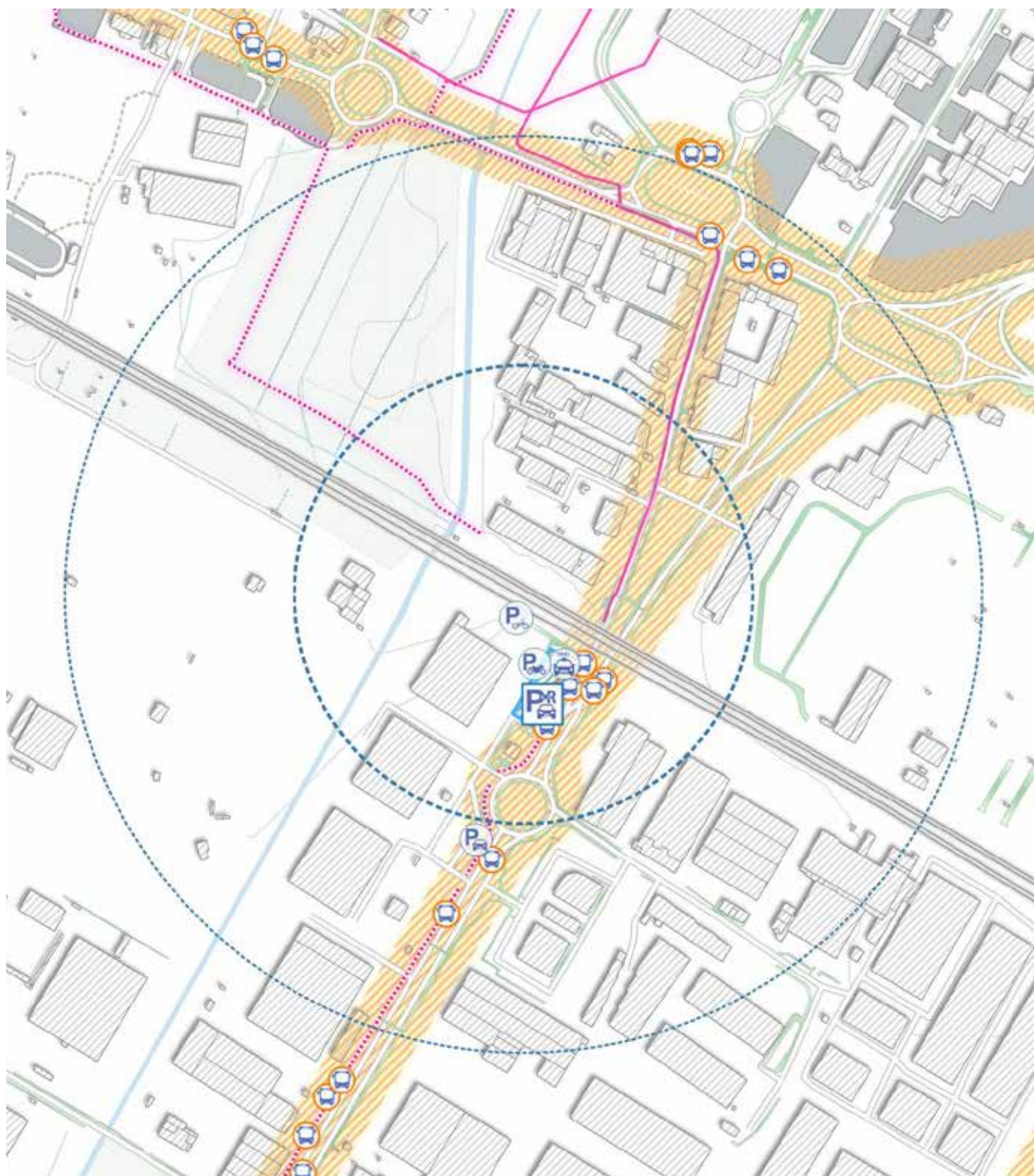


-



-





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 Park and Ride antistante alla stazione ha la capacità circa 50 posti auto, che a fronte dei 555 passeggeri saliti offre una disponibilità di parcheggio non del tutto sufficiente (circa il 9% dei passeggeri saliti), con difficoltà di trovare posteggio altrove nelle ore di maggior afflusso. Sono presenti nelle vicinanze dei parcheggi standard ma data la vivacità dell'area non danno sufficiente garanzia di posteggio nel caso di interscambio ferro-gomma.

### 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



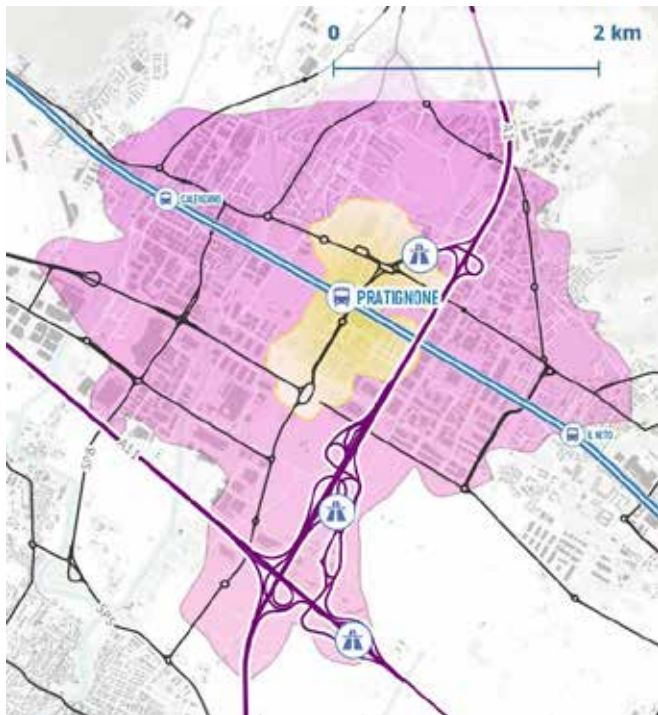
6 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



Caselli A1 (E35) A11

Casello autostradale Calenzano-Sesto F.no distante circa 1 minuto



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

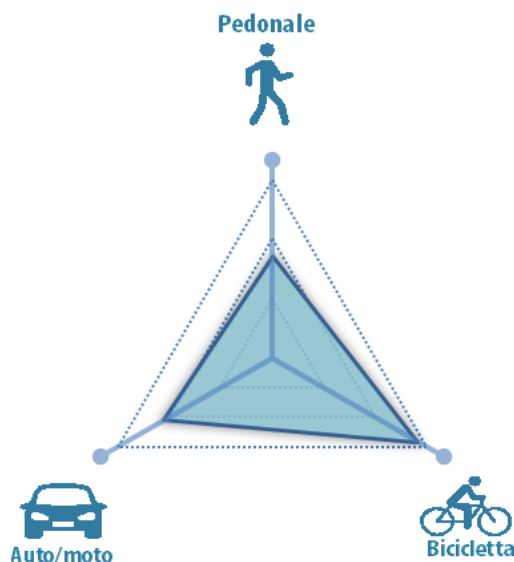


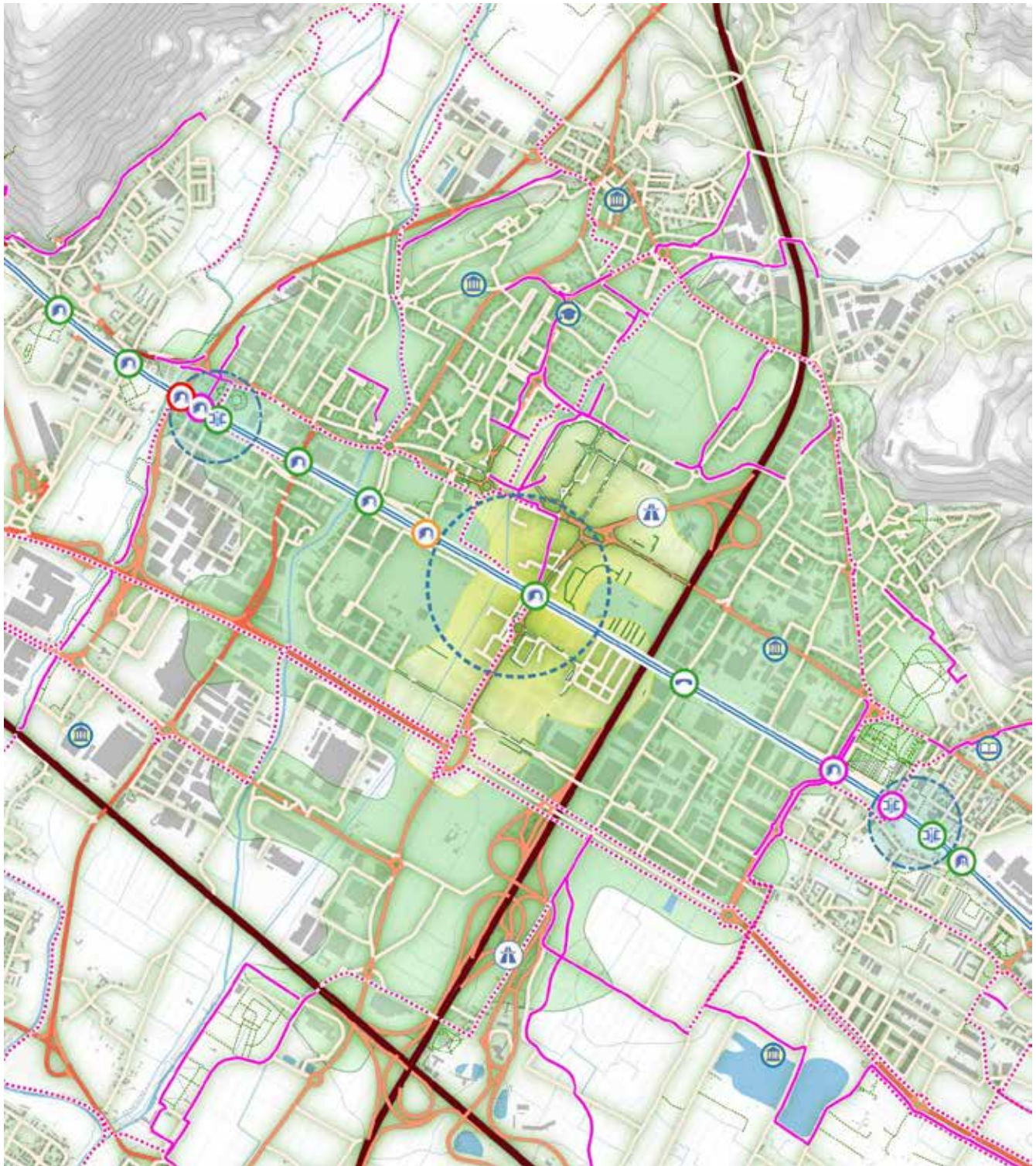
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



#### ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

Mobilità	Superfici Pedonali	Pendenza Media	Strade V.med. <= 30	Totale - idonei buf er 400mt
12 min a piedi	13,4%	1,2%	81,2%	1 1
12 min in bici	38,2%	1,7%	73,8%	1 1
6 min in auto	3	8	28,6%	NO

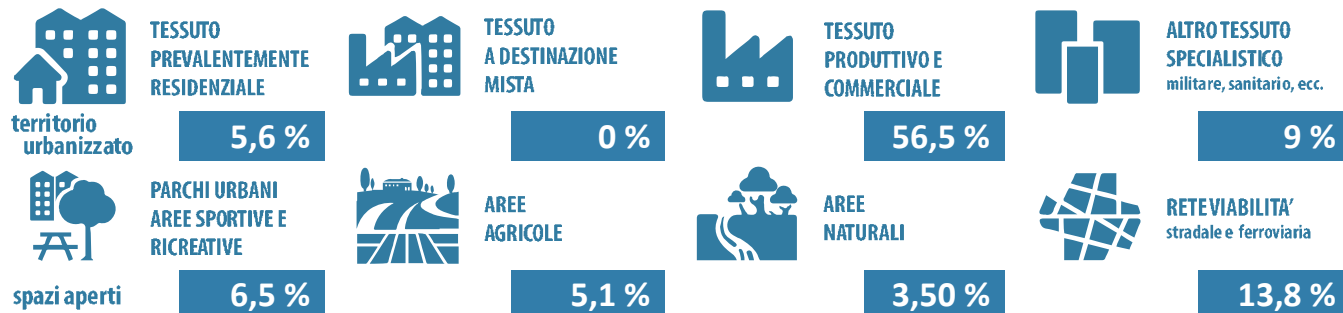




**NOTE:** I binari sono accessibili esclusivamente dal lato sud della fermata. L'accessibilità ciclabile è molto buona data la pendenza medio-bassa dell'area e considerata la rete di piste ciclabili esistente e quella di progetto. Notevole impulso all'accessibilità ciclabile è dato dal collegamento con la Ciclopista della Piana. Buona accessibilità carrabile data dall'immediata vicinanza al casello autostradale. La rete principale locale ha invece una velocità media bassa.

## 4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Calenzano e Sesto Fiorentino

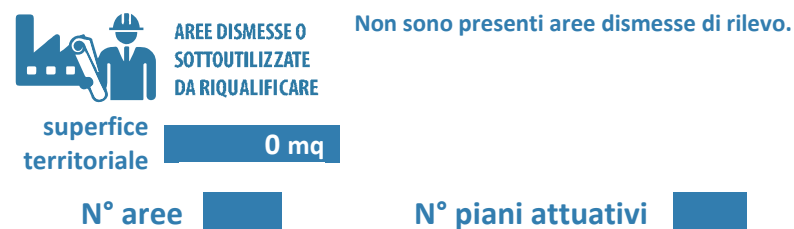


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

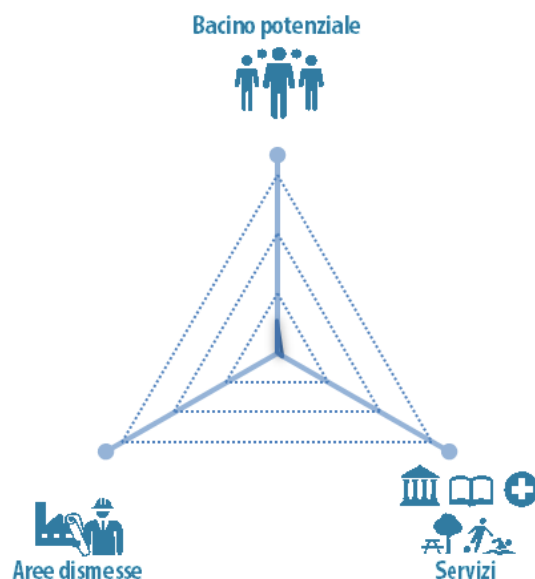
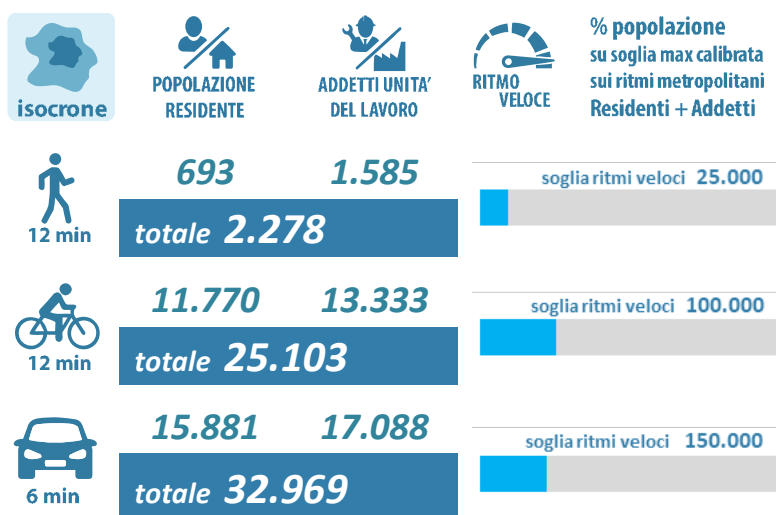


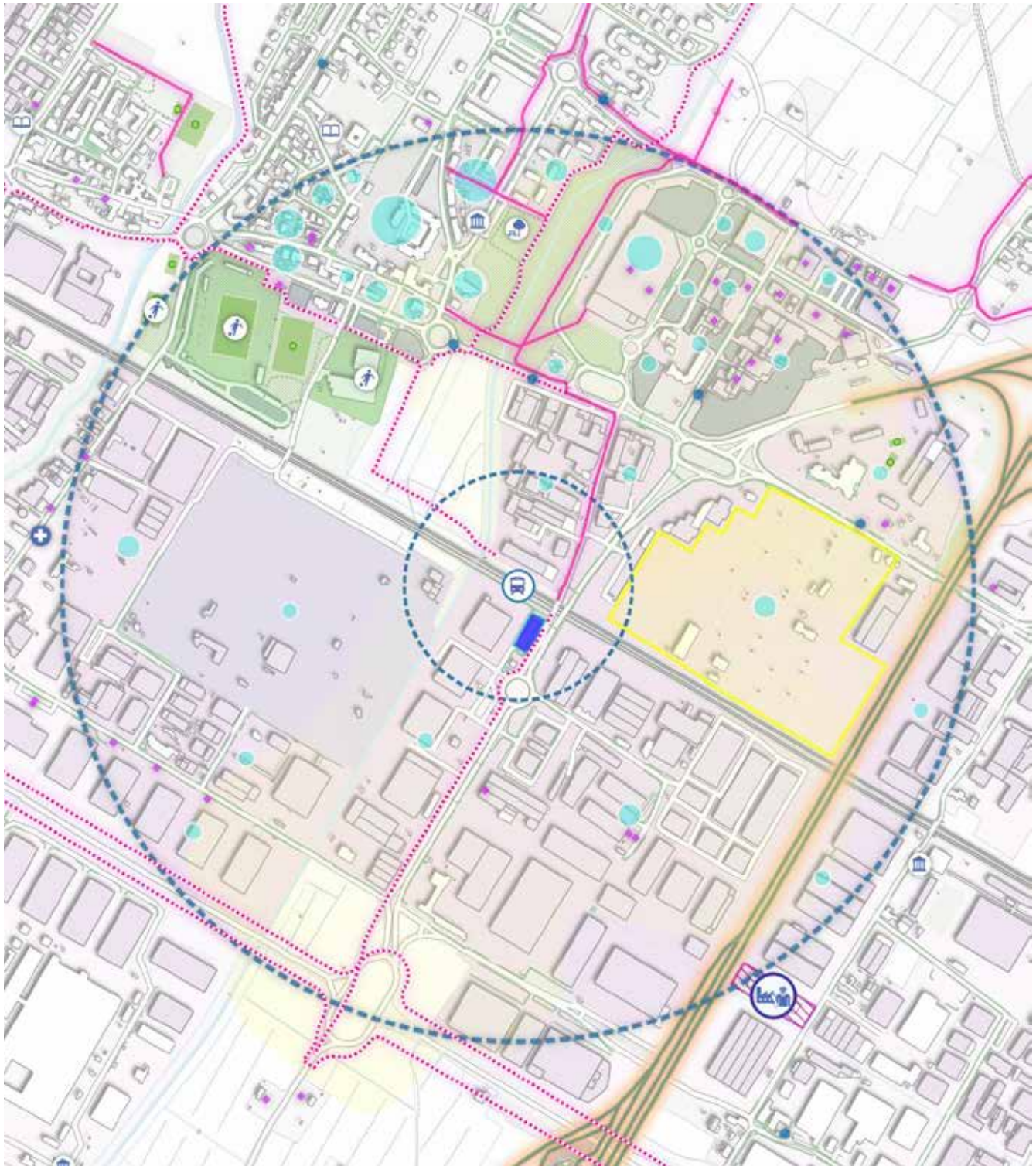
Non sono presenti servizi di interesse sovralocale di rilevante interesse. A livello locale è rilevante il complesso sportivo (stadio, palazzetto dello sport e piscina comunale) a circa 10 minuti a piedi.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





**NOTE:** La fermata di Pratignone si inserisce in un tessuto prevalentemente produttivo per cui prevalgono gli addetti rispetto alla popolazione residente. Complessivamente il bacino di utenza potenziale (calcolato sulle diverse isocrone) è uno tra i più bassi le fermate dell'area metropolitana della piana (Ritmo Veloce) e non vi sono particolari servizi di rilievo nelle vicinanze. La fermata può assumere particolare valore nell'ottica di una progettazione APEA.

 1

Park and Ride con disponibilità di circa 50 posti auto. Il parcheggio è utilizzato anche per mete diverse oltre la fermata di Pratignone.


 2

Rampa di accesso ai binari direttamente collegata con la pista ciclabile ma di scarsa qualità.


 3

Spazio videosorvegliato riservato per la sosta delle biciclette. Si rileva che le poche biciclette sono posteggiate in zone non idonee lungo le aree del parcheggio scambiatore.







Accesso dal solo lato sud alla fermata di Pratignone, con accesso ai binari tramite sola scala. L'accessibilità universale è molto ridotta e la qualità molto bassa.



Scale di accesso ai binari. Non è presente alcuna rampa di accesso o ascensore per l'accesso ai binari.



Pensiline coperte per l'attesa dei treni e pavimentazione lungo i binari non ancora adeguata agli standard PRM di RFI.

7

Area dedicata al posteggio delle biciclette in bikesharing. L'area è segnalata soltanto da un apposito cartello.



8

Pensiline coperte per l'attesa dei taxi. L'intera area a parcheggio è videosorvegliata.



9

Secondo accesso al Park and Ride ed ai posteggi standard (circa altri 40 stalli) sul lato opposto. È presente anche un parcheggio con 6 stalli per tir e pullman.





 10

Unico sottopasso in prossimità della fermata (buffer 400mt) con pista ciclabile.



 11

Pista ciclabile che collega la fermata di Pratignone al centro abitato di Calenzano. Di lato un'area interclusa tra la viabilità di circa 2.200 mq in stretta relazione al parcheggio esistente.



 12

Esercizio commerciale con servizio bar e mensa adiacente al Park and Ride. Soprattutto nelle ore di pranzo l'area risulta essere molto frequentata.

# CALENZANO

## 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 +++

VIVACE PRETISSIMO +++



Contesto Territoriale

PIANA

METROPOLITANA

Veloce +++

Altri parametri



STAZIONE PASSANTE



STAZIONE NON 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



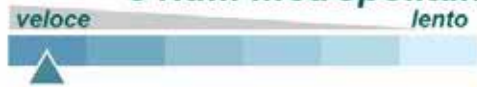
BAR e RISTORAZIONE



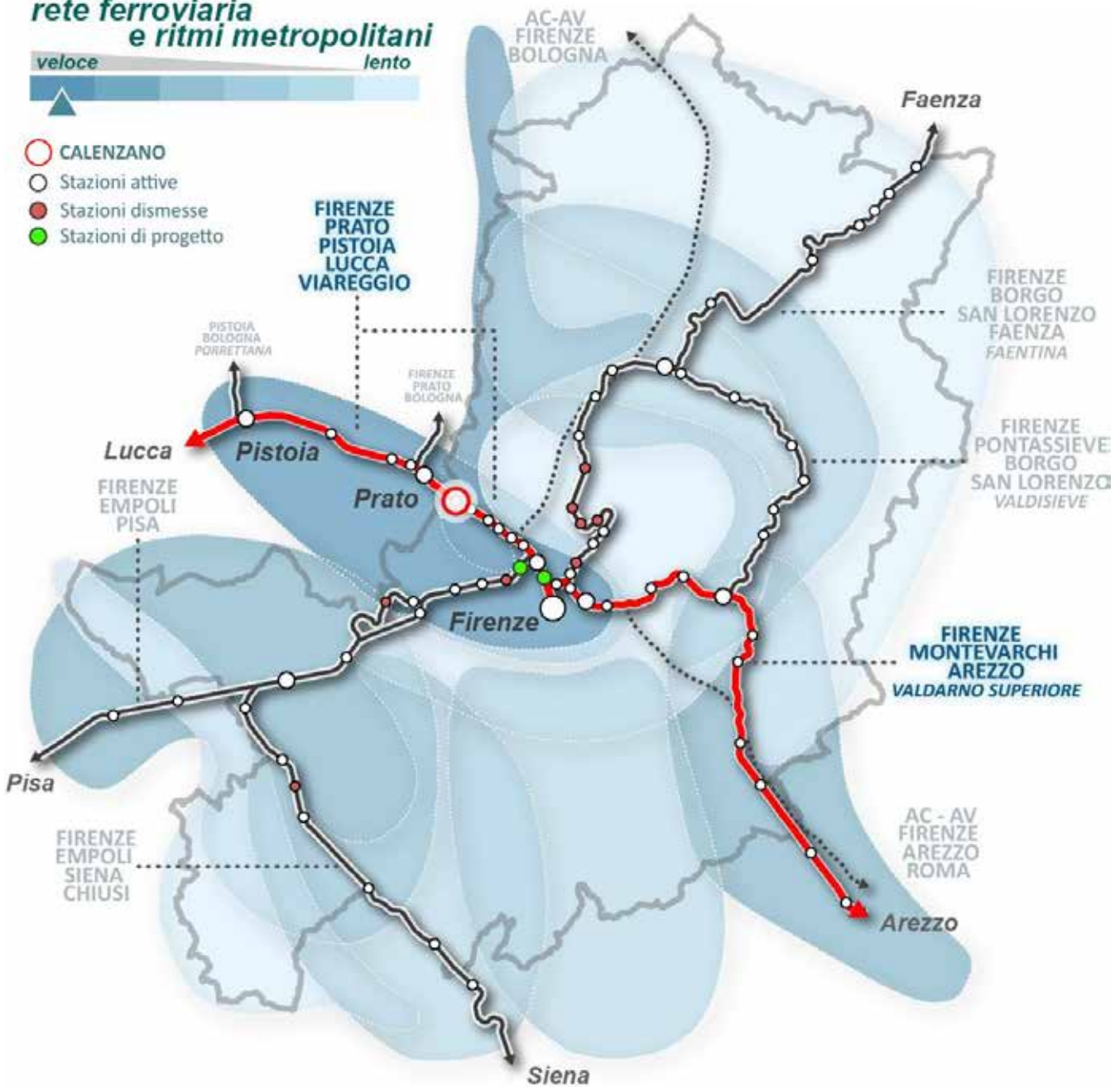
ALTRO

Il fabbricato viaggiatori non è più utilizzato a tale scopo ma fa parte della rete "Stazione delle Associazioni" ed utilizzato come sede di varie associazioni di tipo sociale.

## rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- CALENZANO
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



### DIRETRICI SERVITE

- |   |                                     |                             |   |                                     |                               |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------|
| 1 | <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> | FIRENZE - PRATO - (PISTOIA) | 2 | <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> | PRATO - FIRENZE - MONTEVARCHI |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------|

### TRATTE SERVITE

- |   |                                     |   |  |
|---|-------------------------------------|---|--|
| 1 | Calenzano - Prato C.le              | 2 | Calenzano - (Prato C.le) - Pistoia                   |
| 3 | Calenzano - (Rifredi) - Firenze SMN | 4 | Calenzano - (Rifredi - Campo di Marte) - Montevarchi |

**ANDATA / RITORNO**

02/2020

**CALENZANO**



**FIRENZE SMN**

costo €

**5,20**

# 1 | SERVIZI FERROVIARI

## LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



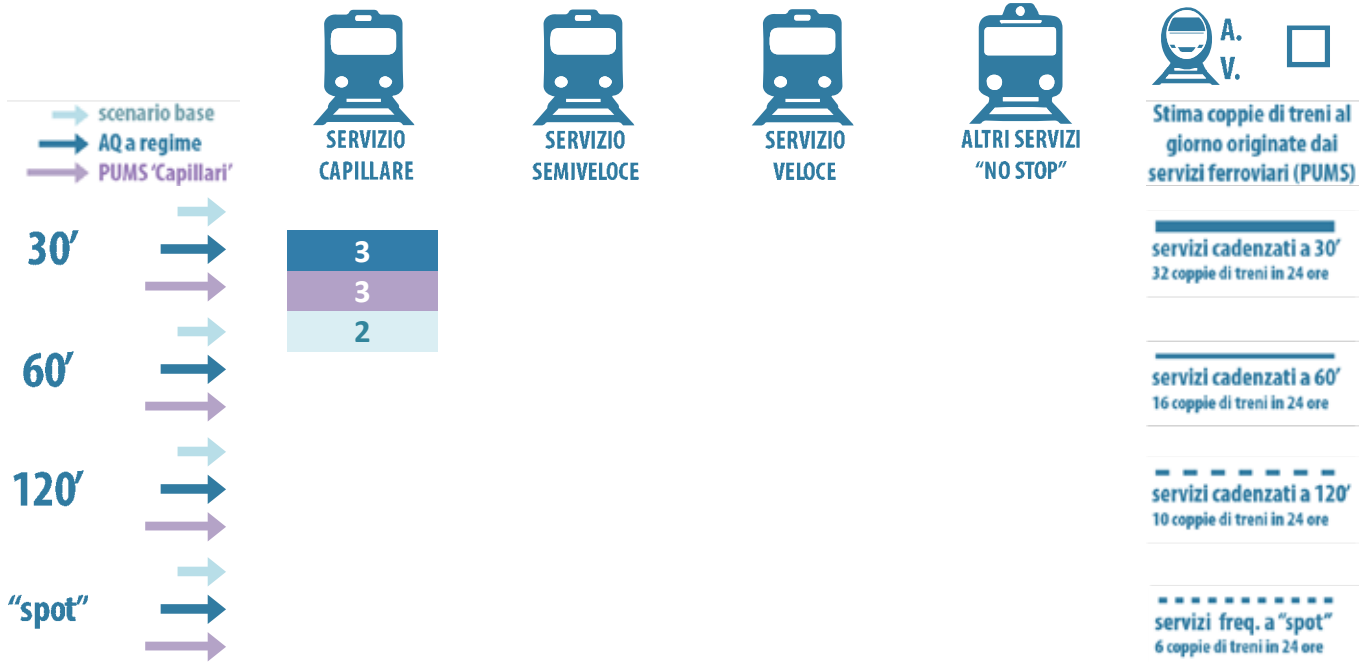
giorni feriali  
media su 5 giorni

582

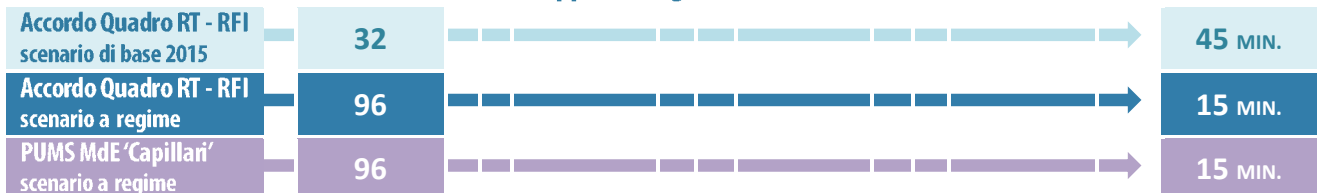
sabato  
domenica

323  
73

## Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



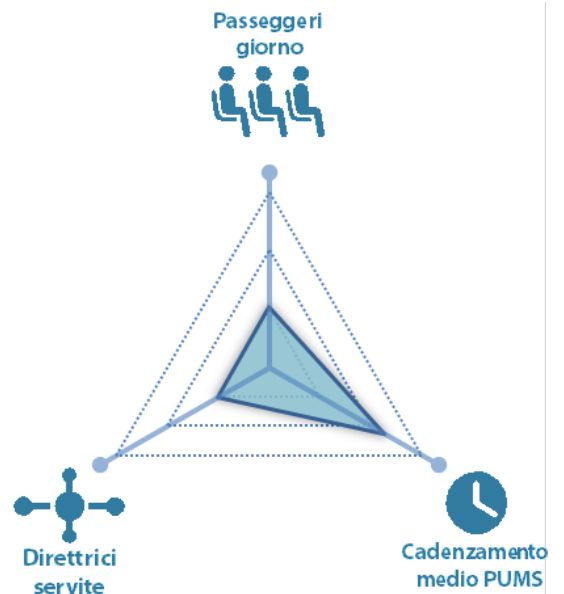
## Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



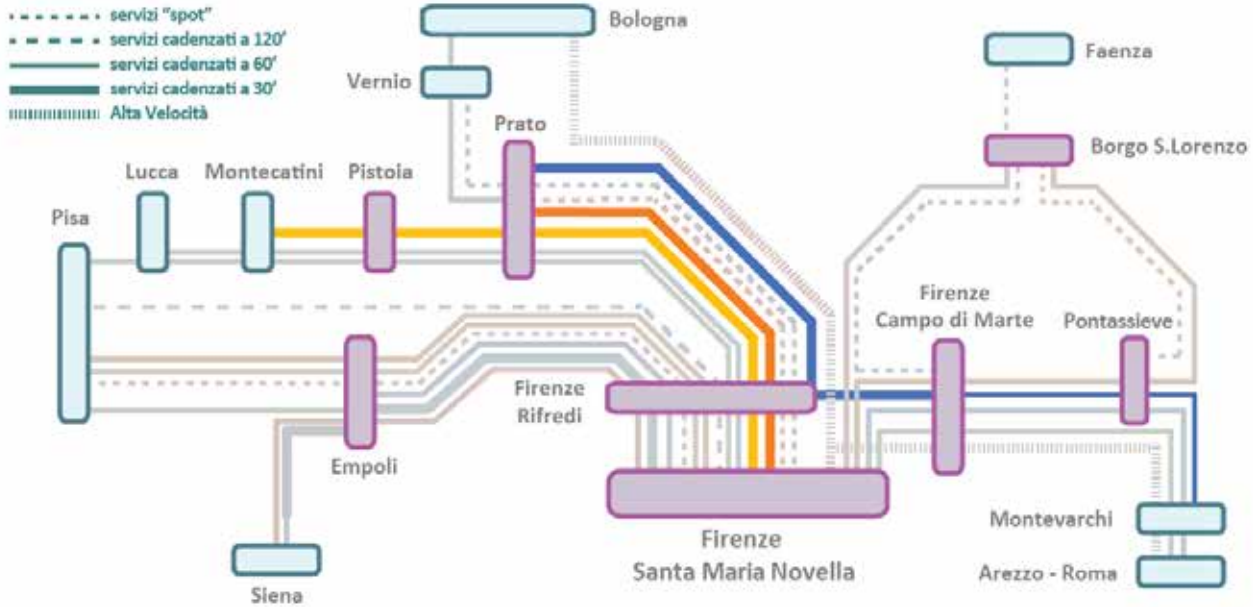
## Note ed osservazioni

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 tre linee di servizio con cadenzamento a 30 minuti, tali da garantire nella tratta Prato C.le - Rifredi - (nuova stazione Firenze Circondaria) un cadenzamento medio di 15 minuti.

Sulla relazione Prato C.le - (Campo di Marte) - Monteverchi viene esteso il servizio capillare con cadenzamento a 30 minuti anche nella tratta Campo di Marte - Monteverchi, in modo da garantire un cadenzamento medio di 45 minuti.



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

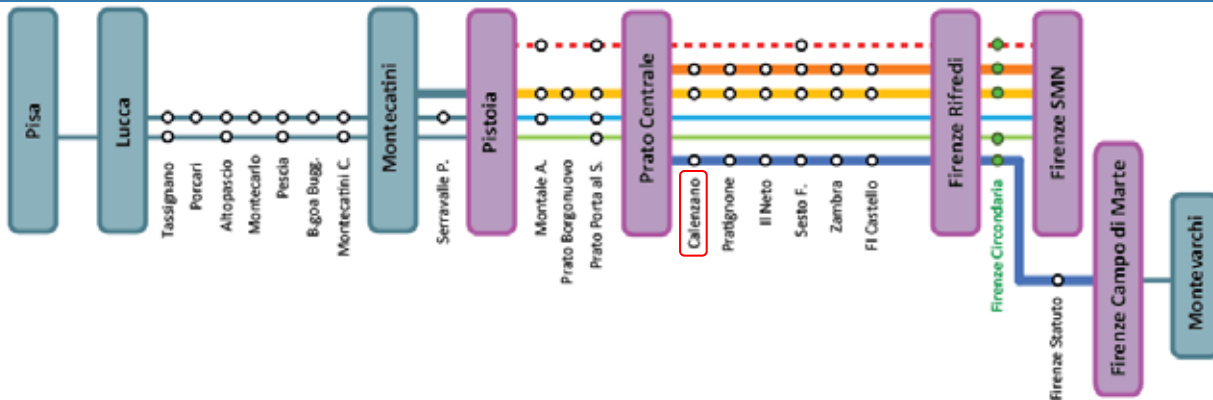


DIRETTRICE FIRENZE - PRATO - PISTOIA

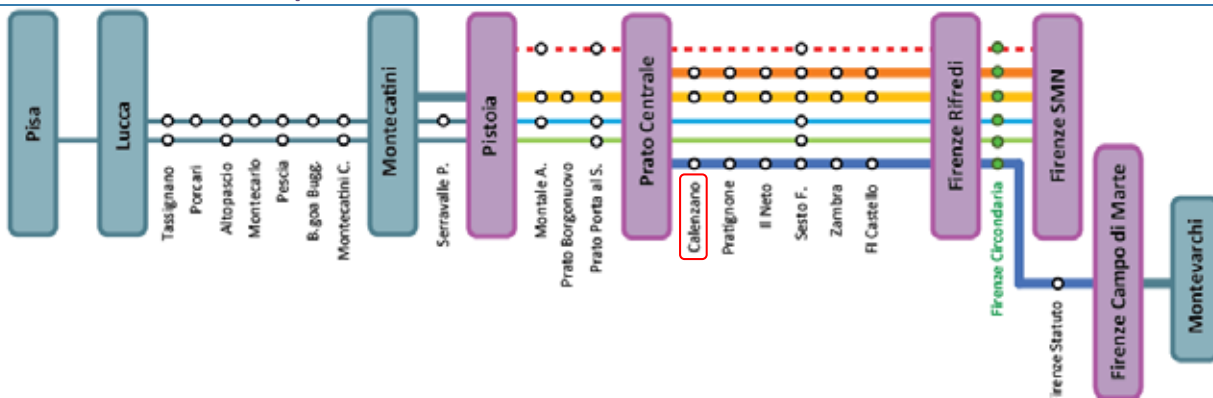
Scenario di base 2015



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

1



**FERMATA**

distante < 1 minuto a piedi

### TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



numero di linee

3



Autostazione

**FERMATA**

distante 2 minuti a piedi



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

### ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



stalli



### AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 10 % 24,5 % pass.saliti

n° di stalli

140



soglia al 10 % 1,7 % pass.saliti

n° di stalli

10



soglia al 10 % 5,1 % pass.saliti

n° posti

30

altro tipo di area di sosta



PARCHEGGI STANDARD



210



PARCHEGGI COPERTI PAGAMENTO



-



PARCHEGGI PAGAMENTO



-



AREE SOSTA BREVE



-

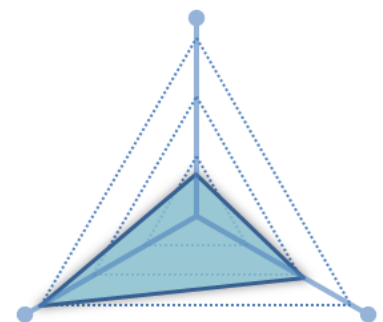


Parcheggi scambiatori

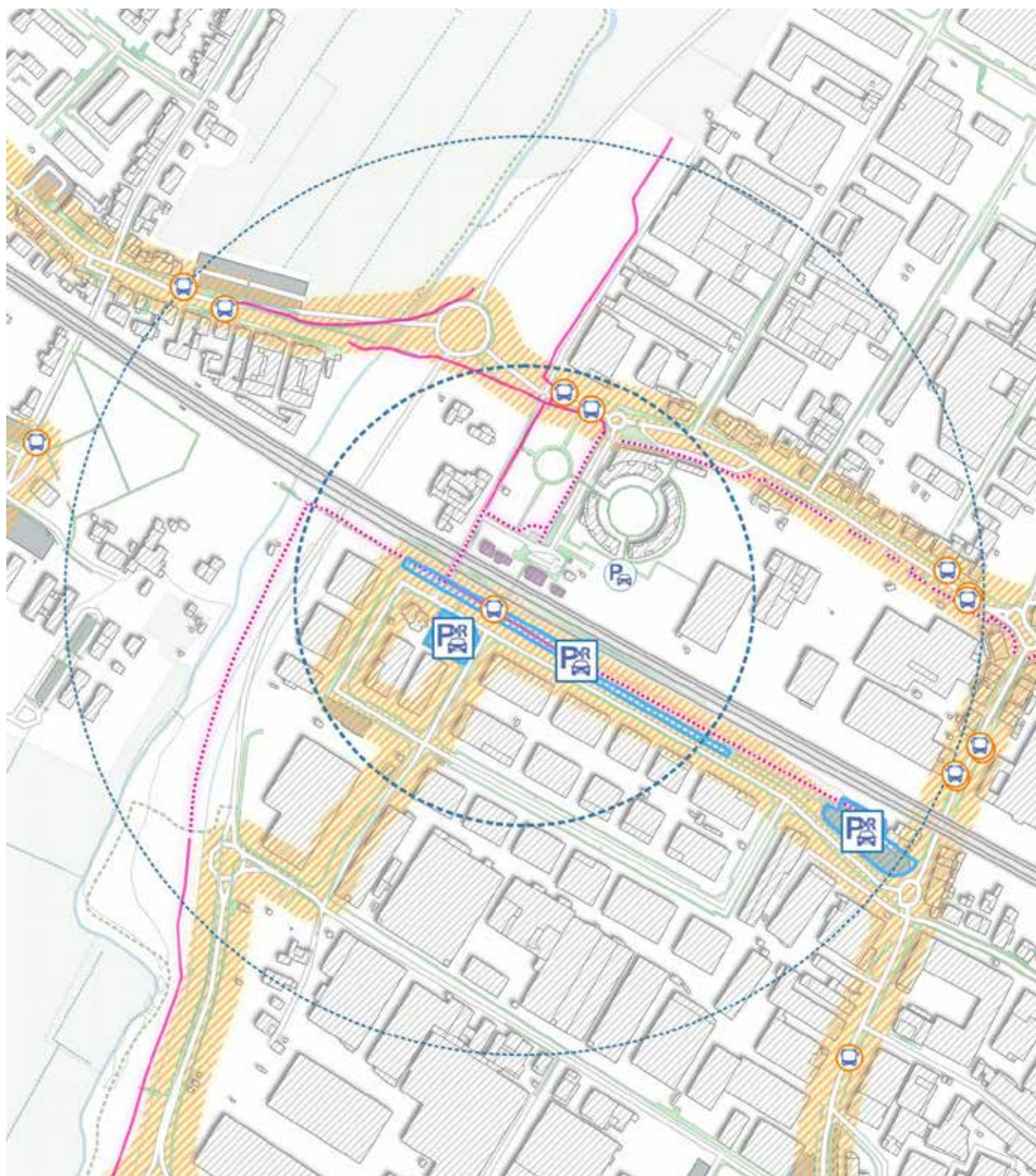


Biciclette e motocicli

Trasporto Pubblico











Buffer 200  
e 400 mt









**LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO**

-  Linee TPL urbano/extraburbano
-  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:** Sono presenti due Park and Ride nell'area retrostante alla stazione con accesso diretto ai binari, per un totale di circa 140 posti auto che a fronte dei 582 passeggeri saliti offre una buona dotazione di parcheggio (superiore al valore soglia del 10%). Presente inoltre un terzo parcheggio distante circa 8 minuti a piedi con ulteriori 65 posti auto. È presente inoltre un'area dedicata alla sosta per il bikesharing e alcuni stalli di ricarica per le autovetture elettriche.

### 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



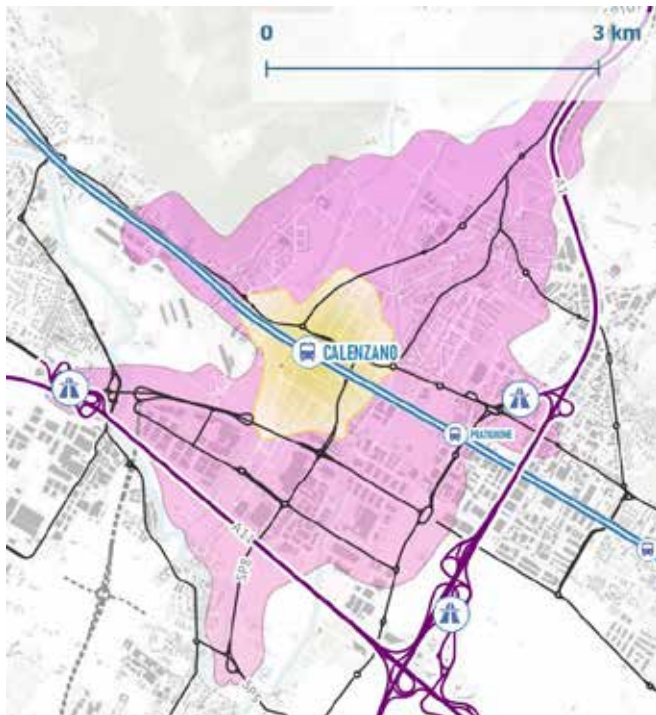
6 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



Caselli A1 (E35) A11

Caselli autostradali Prato Est e Calenzano-Sesto distanti circa 5 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

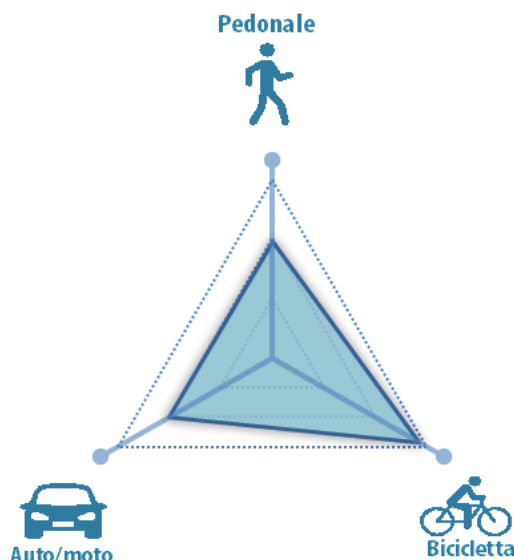


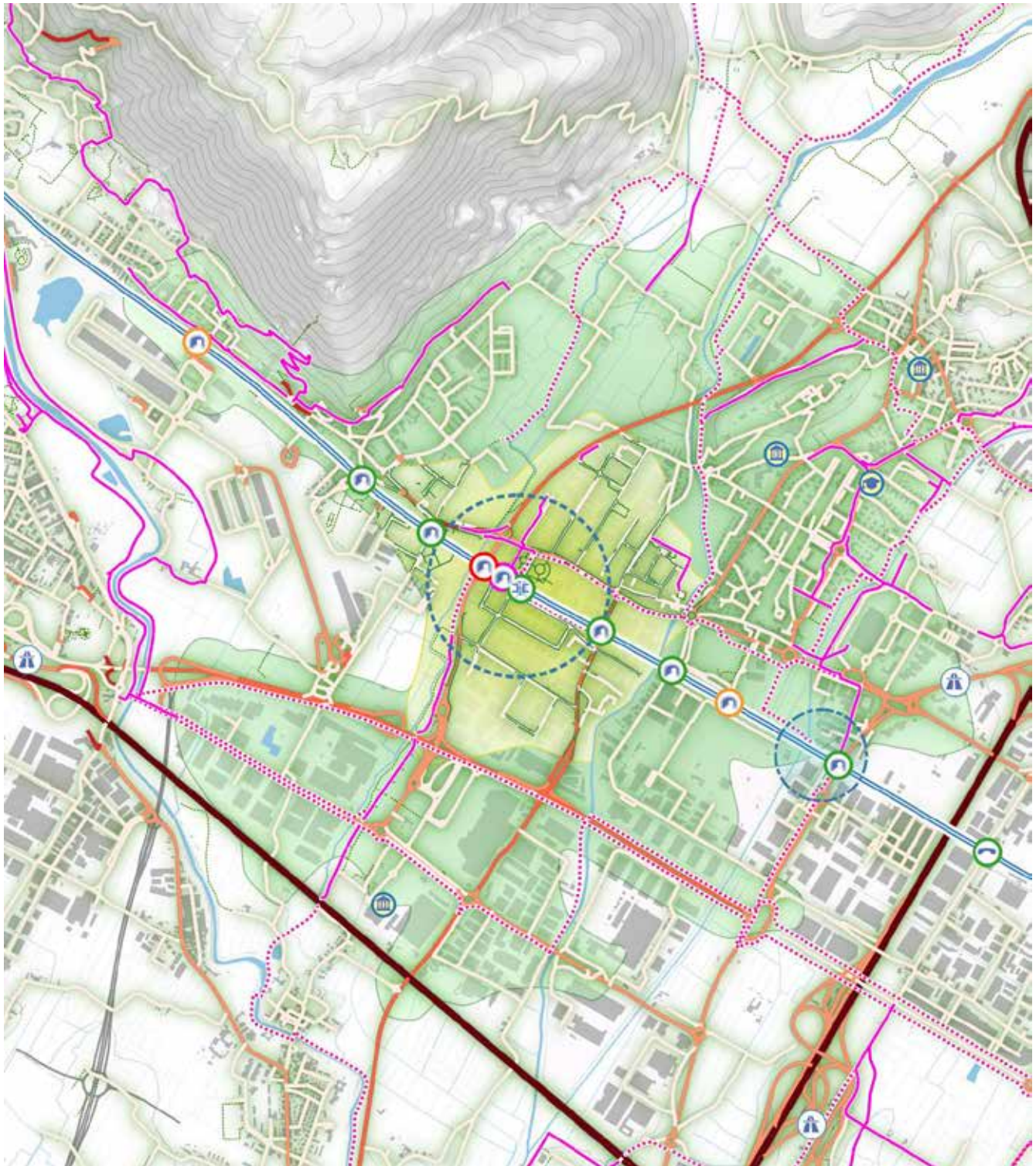
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



#### ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 23,7%	 PENDENZA MEDIA 0,9%	 STRADE V.med. <= 30 70,2%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 2
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 39,2%	 PENDENZA MEDIA 1,7%	 STRADE V.med. <= 30 76,8%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 1
 6 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 2	 STRADE PRINCIPALI 6	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60 37,5%	 TRAFFICO LIMITATO NO

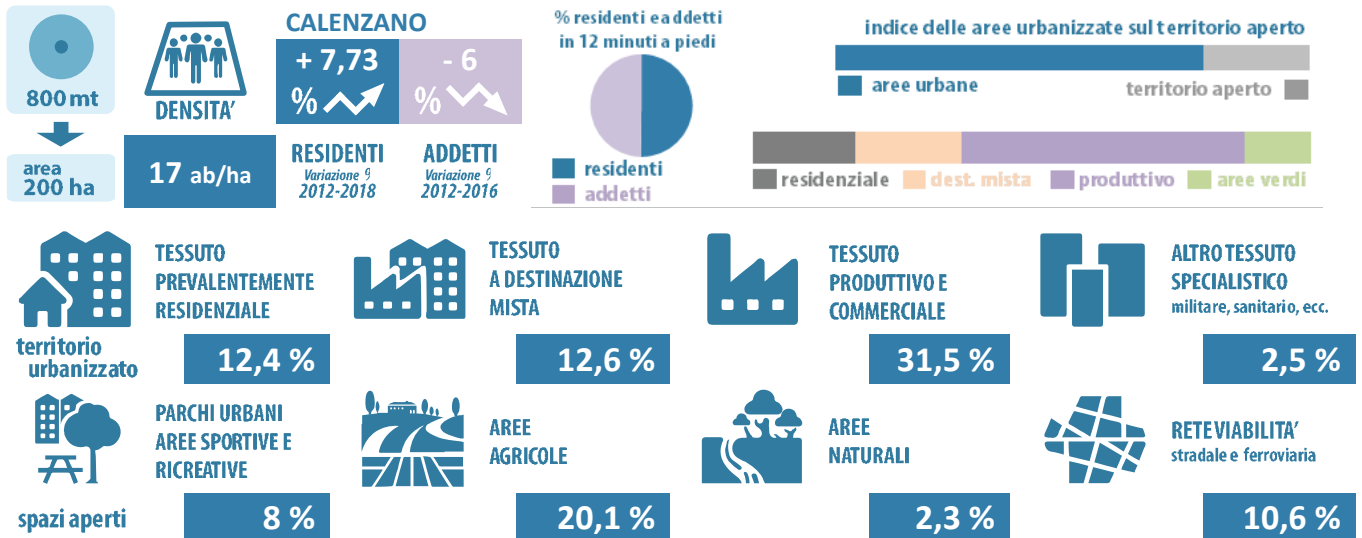




**NOTE:** L'accessibilità ciclabile è molto buona data la pendenza medio-bassa dell'area e considerata la rete di piste ciclabili esistente e quella di progetto. Notevole impulso all'accessibilità ciclabile è dato inoltre dal collegamento con la Ciclopista della Piana. Buona accessibilità carrabile data la vicinanza ai due caselli autostradali di Prato Est (A11) e Calenzano-Sesto Fiorentino (A1), distanti circa 6 minuti in auto.

## 4 | INTORNO URBANO

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

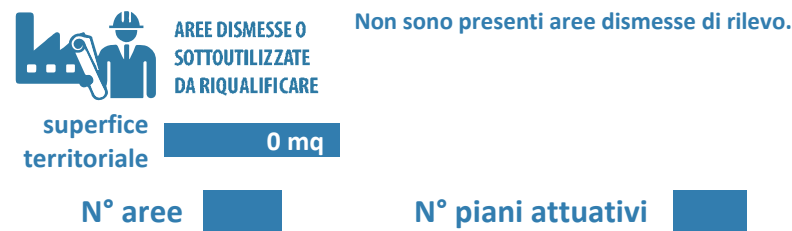


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

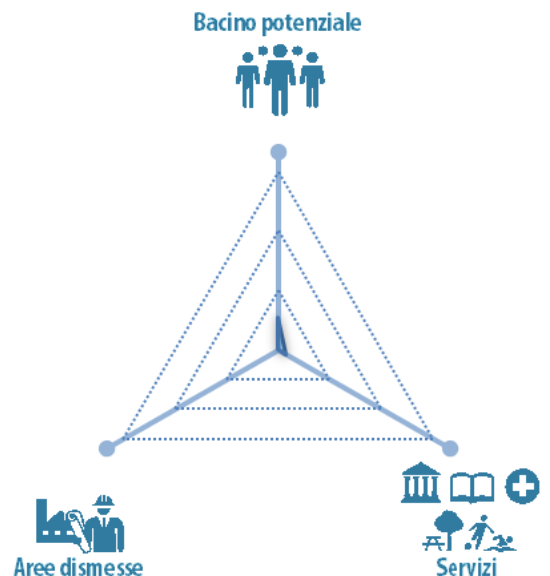
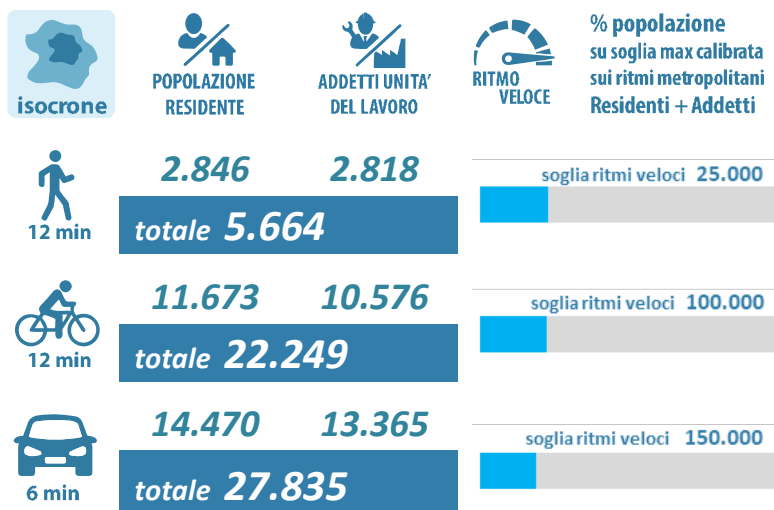


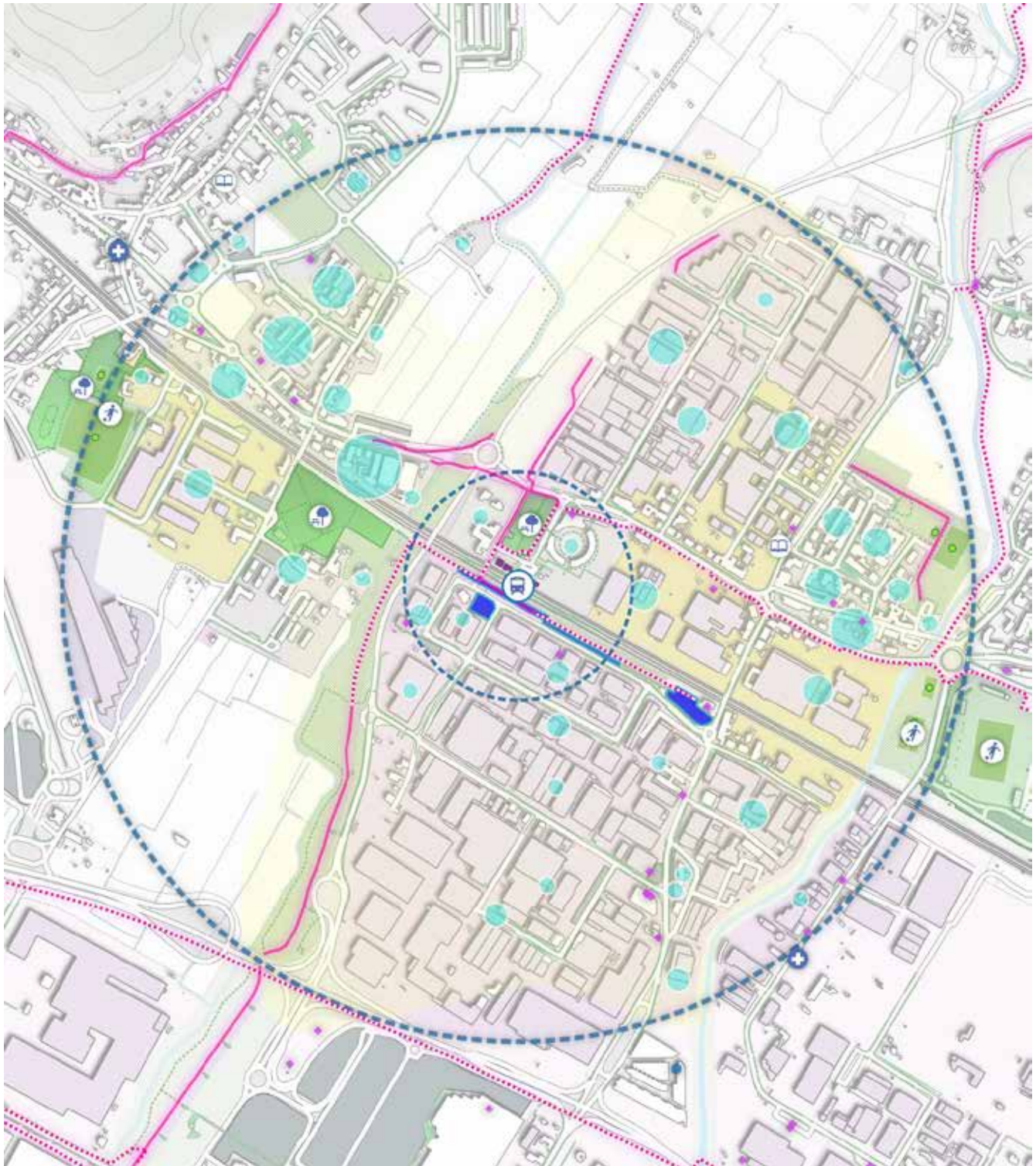
Non sono presenti servizi di interesse sovracomunale nel raggio di 800 mt dalla stazione. Presenti alcuni servizi sportivi e di verde attrezzato di interesse locale ed una scuola dell'infanzia.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





**NOTE:** La stazione di Calenzano si inserisce in un tessuto prevalentemente produttivo, in parte a destinazione mista. A circa 6/8 minuti a piedi sono presenti delle isole residenziali, che aumentano il livello del bacino di utenza potenziale soprattutto in relazione all'accessibilità ciclabile. In generale si rileva una scarsa presenza di servizi ed un basso bacino potenziale complessivo (residenti + addetti) rispetto alle altre fermate della piana metropolitana (Ritmo Veloce).

1

Fronte binari della stazione di Calenzano, al quale è possibile accedere da ambo i lati della stazione



2

Il fabbricato viaggiatori non ha più la sua funzione di servizio (utilizzato come sede "Stazioni delle Associazioni").

Il fronte binari sotto il fabbricato viaggiatori non è più accessibile, con modeste forme di degrado.



3

Pensilina coperta dalla quale si accede ai treni, accessibili da entrambe i lati della stazione (i primi due binari rispetto al fabbricato viaggiatori sono dedicati esclusivamente ai treni in transito).





Accesso dal lato opposto della stazione, dove è presente un Park and Ride lungo parte della ferrovia. Presente un parcheggio a circa 6/7 minuti a piedi dalla stazione. Non si rilevano criticità emergenti sull'offerta di posti auto.



Ingresso del sottopasso di stazione con accesso ai binari, dove si trova anche la fermata (solo palina) degli autobus urbani. Non sono presenti rastrelliere o stalli apposti per biciclette e ciclomotori.



Sottopasso di collegamento pedonale con accesso ai binari. Presente un secondo sottopasso ciclabile a circa 100 mt.

7

Area di accesso ai binari destinata alla biglietteria automatica. È assente una sala di attesa e gli spazi intorno alla stazione (ad eccezione del piazzale antistante recentemente riqualificato) presentano varie forme di degrado.



8

Stato di degrado del fronte binari (non accessibile in quanto i primi due binari sono destinati ai soli treni in transito).



9

Sottopasso di attraversamento ferroviario pedociclabile e stalli dedicati alla ricarica delle autovetture elettriche.







📷10

Area interna alla stazione sul lato di accesso principale ed in prossimità del sottopasso pedonale per l'accesso ai binari, dove sono collocate alcune rastrelliere per le bici.



📷11

Area antistante alla stazione per la sosta del bikesharing. L'area è collegata direttamente alla rete ciclabile ma è assente una idonea area attrezzata per la sosta e condivisione delle biciclette.

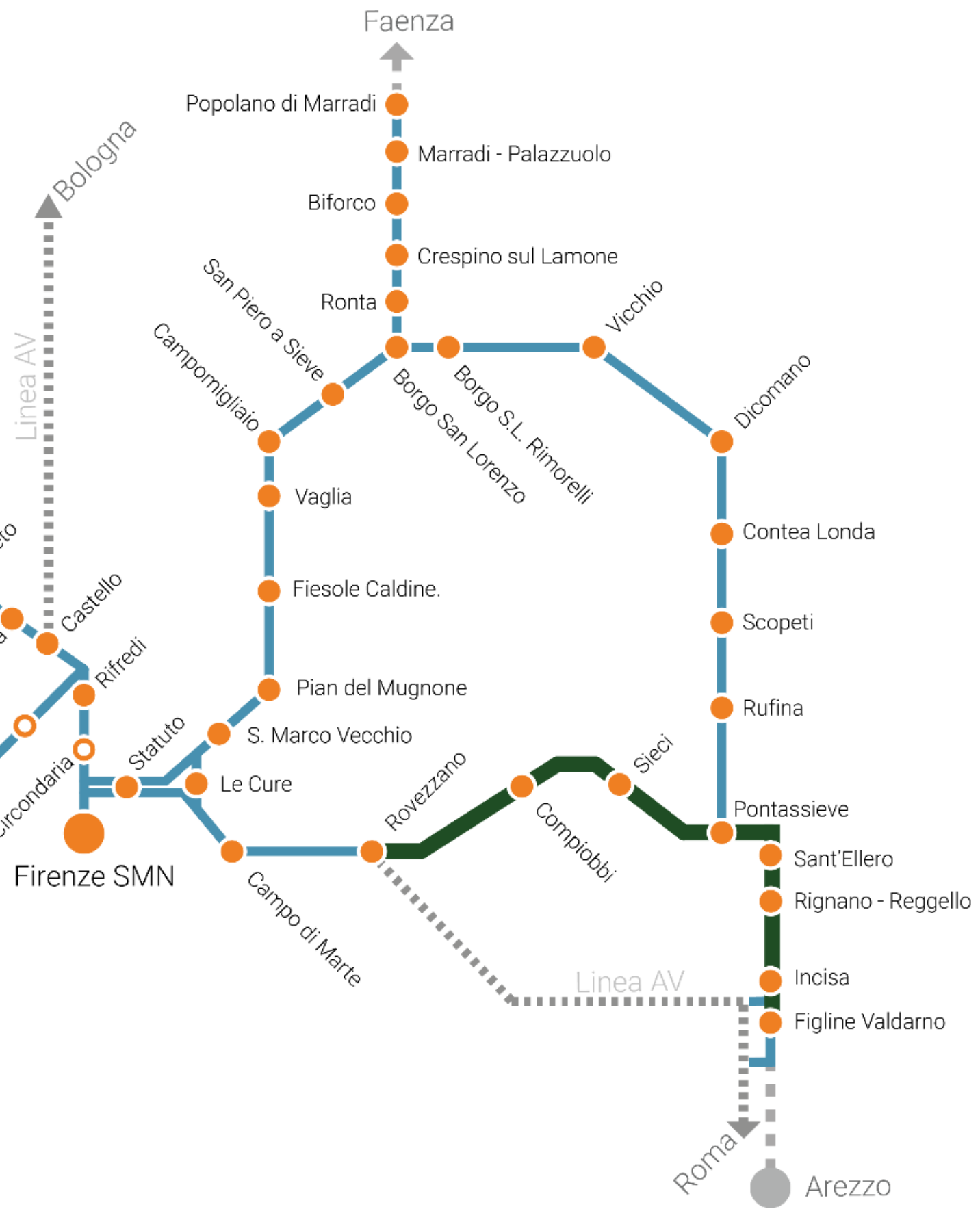


📷12

Asse urbano di accesso al fronte della stazione, con stalli dedicati alla ricarica di autovetture elettriche e stalli per la sosta di moto/scooter.

# Direttrice Firenze Arezzo





# COMPIOBBI

## 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)

ANDANTINO +



## Contesto Territoriale

NUCLEO  
URBANO

Medio ++

Altri parametri



STAZIONE  
PASSANTE



STAZIONE NON  
PRESEZIATA



ACCESSO A LIVELLO  
DEL PIANO DEL FERRO

## ACCESSO BINARI



COMPIOBBI

## SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA  
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA  
e INFOPOINT



SALE DI  
ATTESA



BANCHINE  
COPERTE



SERVIZI  
IGENICI



EDICOLA e  
TABACCHI



BAR e  
RISTORAZIONE



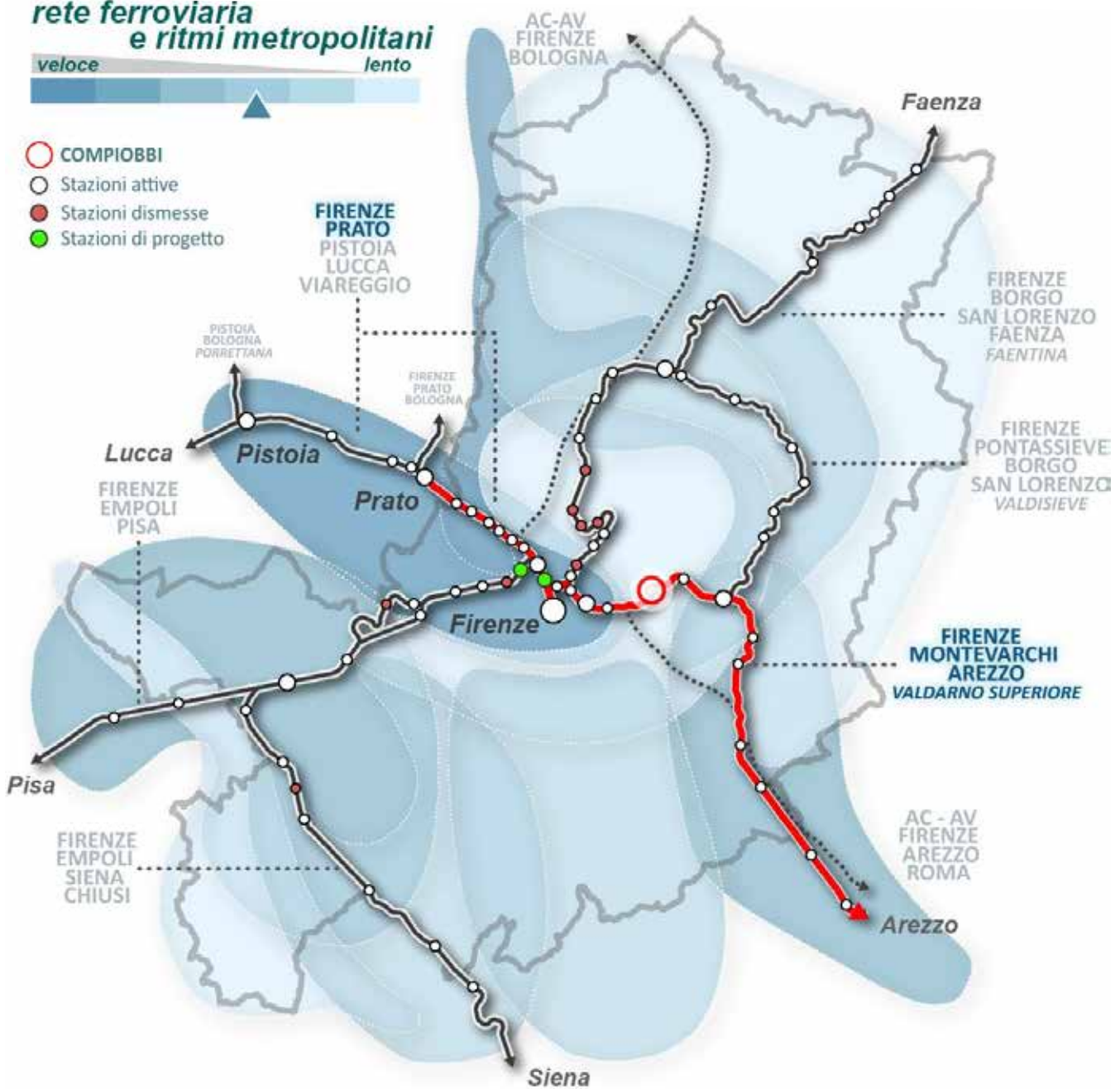
ALTRO

Sono presenti alcuni edifici e locali di stazione in disuso e/o degrado. Presente locale per i servizi igienici ma non accessibile. Presente locale biglietteria e infopoint ma non più presenziato.

## rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- COMPIOBBI
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



### DIRETTRICI SERVITE

- |   |   |
|---|---|
| <p>1  <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> (VALDARNO SUP)<br/>FIRENZE-MONTEVARCHI-AREZZO</p> | <p>2  <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b> FIRENZE-PRATO-PISTOIA</p> |
|---|---|

### TRATTE SERVITE

- |  |   |
|--|---|
| 1 Compiobbi – (Campo di Marte) - Firenze SMN | 2 Compiobbi - (Campo di Marte - Rifredi) – Prato C.le |
| 3 Compiobbi - (Montevarchi) - Arezzo         |   |

### TRATTE SERVIBILI

Compiobbi - (Pontassieve) - Borgo San Lorenzo

ANDATA / RITORNO

02/2020

COMPIOBBI



FIRENZE SMN

costo €

5,20

# 1 | SERVIZI FERROVIARI

## LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

### Frequenzazione stazioni da indagine RT 2018



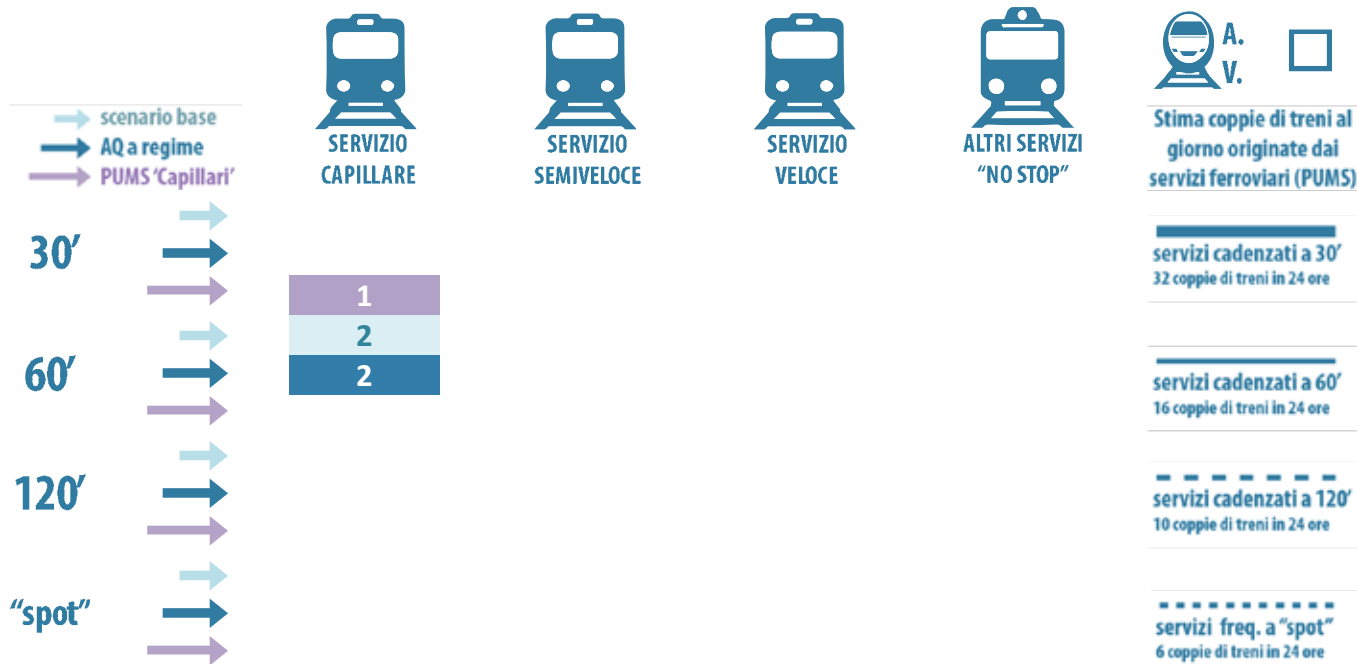
giorni feriali  
media su 5 giorni

**154**

sabato  
domenica

77  
92

### Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari



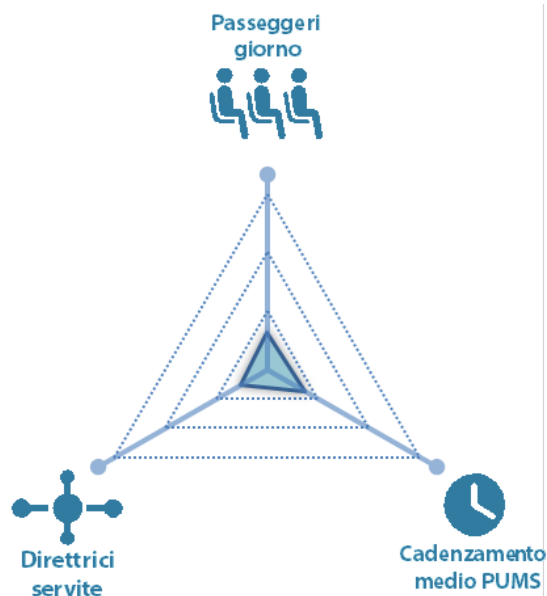
### Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



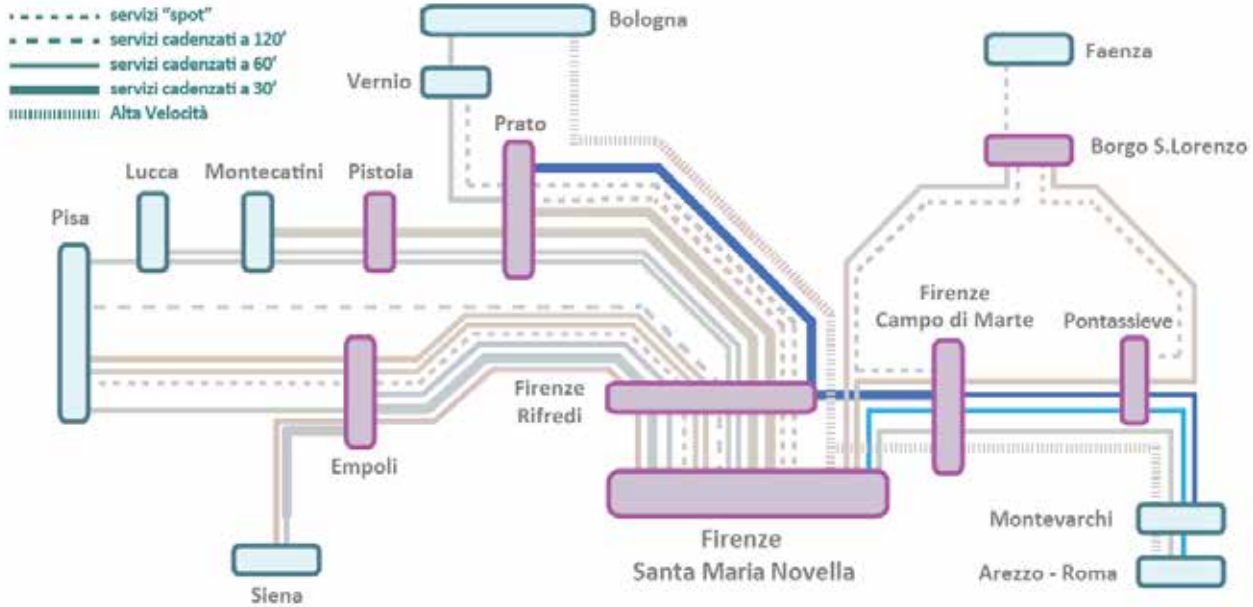
### Note ed osservazioni

In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" prevede una linea di servizi capillari, con cadenzamento ai 30', sulla relazione Campo di Marte-Montevarchi, in sostituzione alle due linee di servizi capillari con cadenzamento a 60' (Firenze SMN-Arezzo e Campo di Marte-Montevarchi) tale da mantenere sulla relazione la stessa frequenza di 32 coppie treni al giorno.

Lo scenario prevede quindi il mantenimento del servizio ferroviario capillare sulla direttrice Prato - Valdarno Superiore ed un alleggerimento delle fermate intermedie sulla linea di servizi veloci Firenze SMN - Arezzo, tra cui la stazione di Compiobbi. I passeggeri con meta Firenze SMN potranno usufruire del futuro servizio tramviario già dalla successiva fermata di Firenze Rovezzano.



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



DIRETTRICI FIRENZE - AREZZO (VALDARNO SUPERIORE) E FAENTINA (VAL DI SIEVE)

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 2 minuti a piedi



### TRASPORTO PUBBLICO con CADENZAMENTO a ORARIO



8

**FERMATA**

distante 3 minuti a piedi



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

### ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



stalli



### AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 20 % 35,7 % pass.saliti

n° di stalli

55



soglia al 10 % 0,0 % pass.saliti

n° di stalli

-



soglia al 10 % 6,5 % pass.saliti

n° posti

10

### altro tipo di area di sosta



25



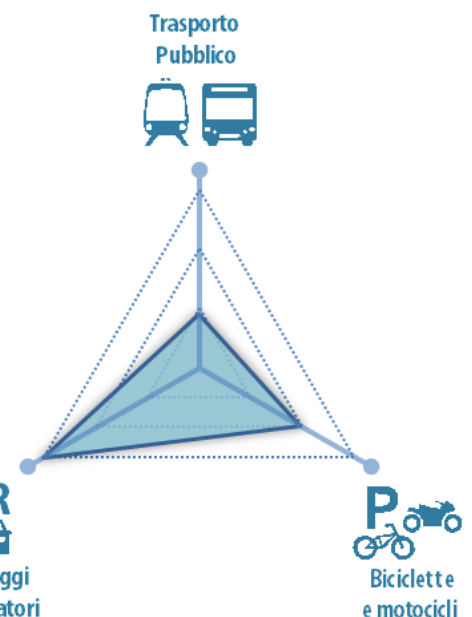
-



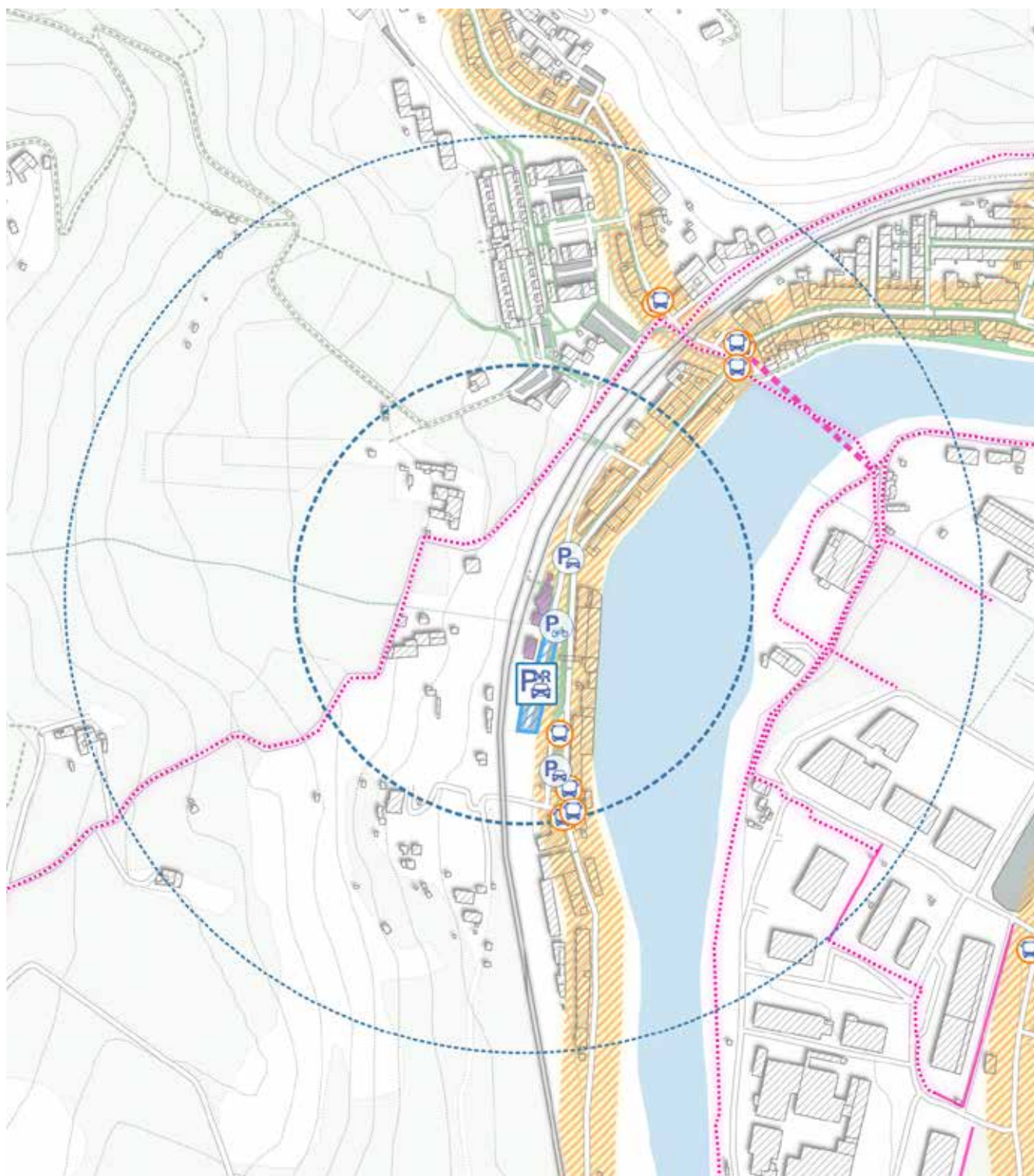
-



-











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 154 passeggeri saliti il parcheggio scambiatore di prossimità della stazione ha un'offerta adeguata. Un collegamento pedonale con ascensore colma il dislivello tra il parcheggio della stazione ed il sottostante piano strada, dove è presente un altro parcheggio a standard urbano e la pensilina coperta per gli autobus di linea.

### 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



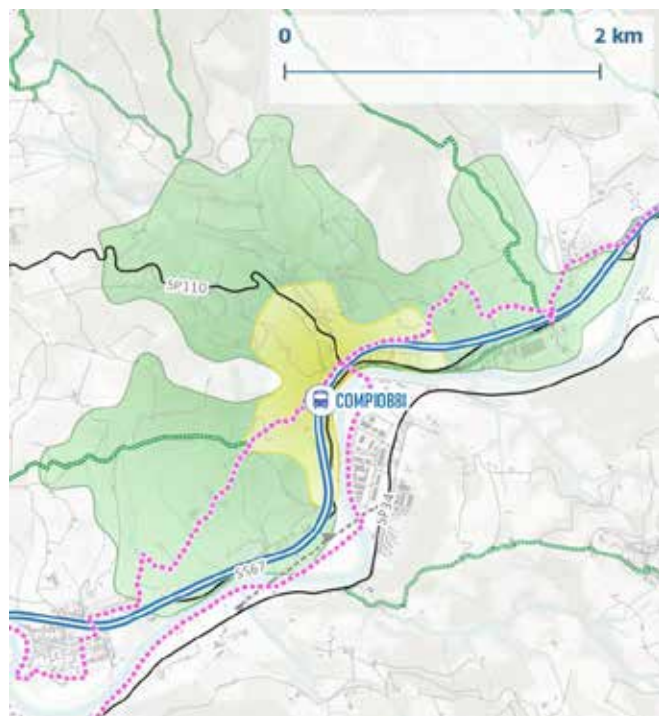
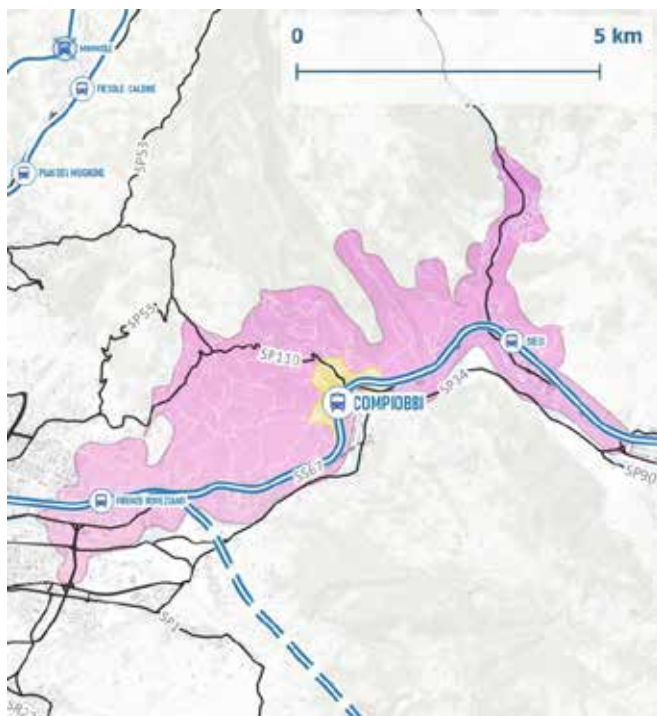
12 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



**NO AUTO STRADE**

Casello A1 di Firenze Sud distante circa 18 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

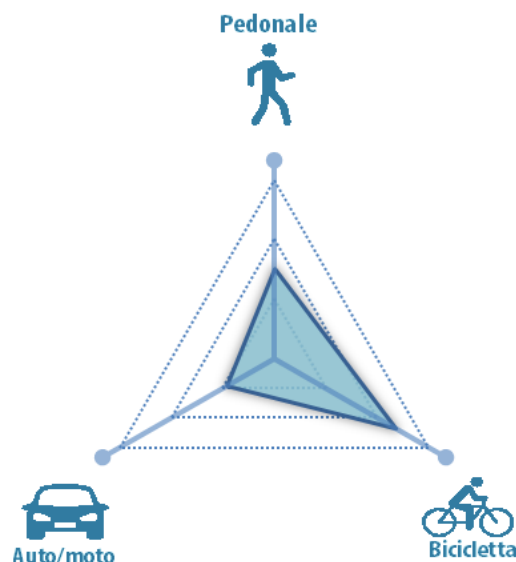


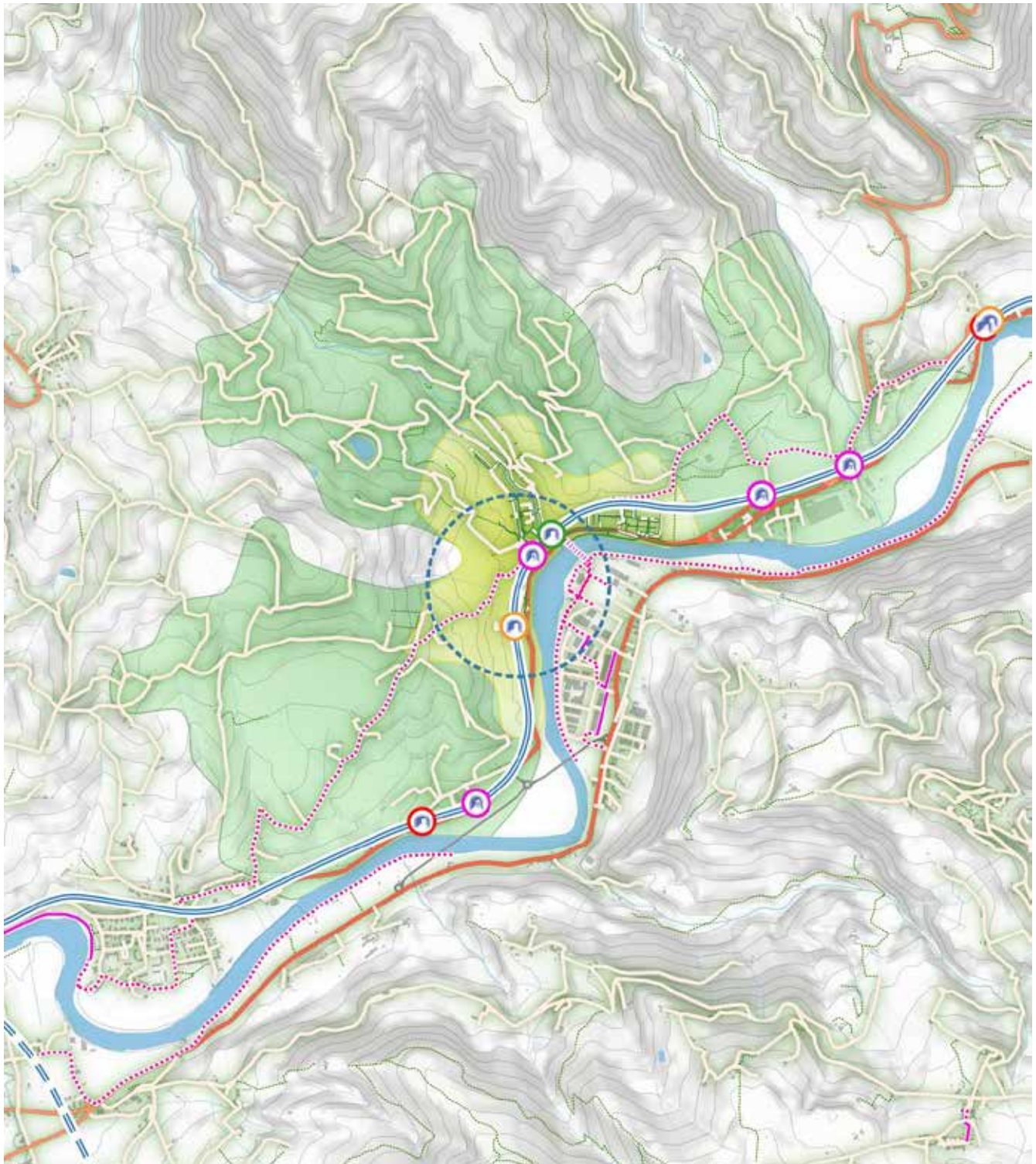
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



#### ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 19,9%	 PENDENZA MEDIA 6,6%	 STRADE V.med. <= 30 77,8%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 3
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 31,3%	 PENDENZA MEDIA 8,1%	 STRADE V.med. <= 30 82,2%	 TOTALE - IDONEI buf er 400mt 3 2
 12 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 0	 STRADE PRINCIPALI 4	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60 50,7%	 TRAFFICO LIMITATO NO



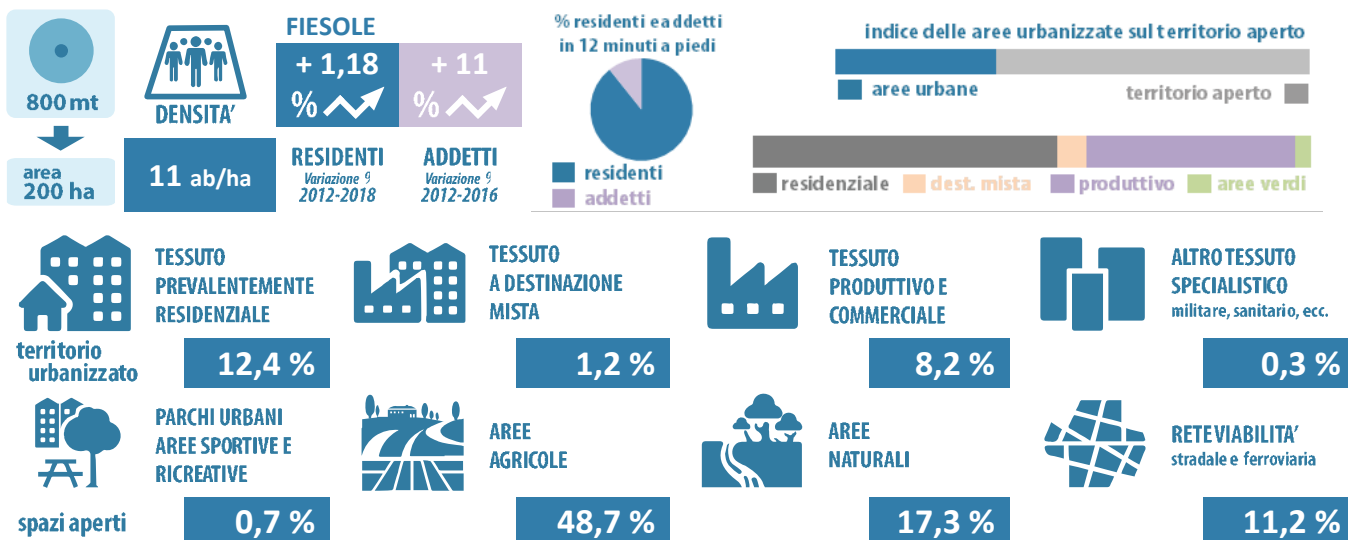


 <b>Isochrone 12 min pedonale ciclabile</b>	 <b>Buffer 400 mt</b>	 <b>Rete ciclabile esistente</b>	 <b>Strade e superfici pedonali</b>	<b>Velocità media traffico veicolare</b>
		 <b>Percorsi ciclabili di progetto</b>	 <b>Zone a Traffico Limitato</b>	
<b>ATTRAVERSAMENTI FERROVIA</b>				
 <b>Passaggio pedociclabile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

**NOTE:** Tutte le forme di accessibilità (pedociclabile e carrabile) sono ridotte a causa dell'assenza di un collegamento sul tratto del fiume Arno in analisi. È prevista una passerella pedociclabile per il collegamento delle due rive dell'Arno a circa 270 metri dalla stazione, oltre allo sviluppo della futura Ciclovía dell'Arno.

## 4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Fiesole e Bagno a Ripoli

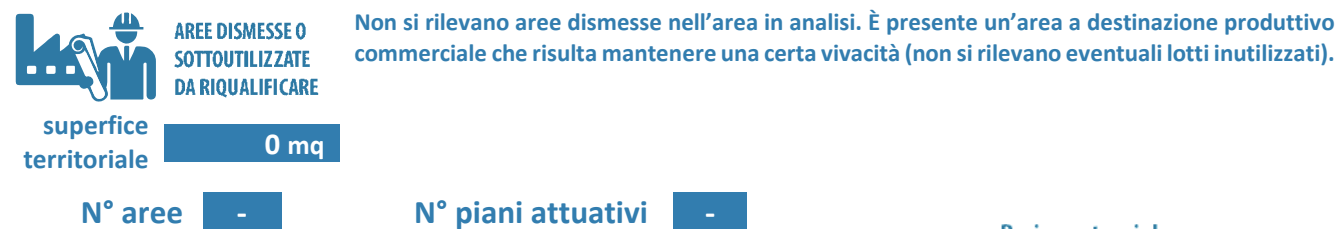


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt



A circa 500/600 mt sono presenti una scuola dell'infanzia, una scuola primaria e due biblioteche. Non sono presenti altri servizi di interesse locale e sovralocale di rilievo.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone

