



CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

PIANO
TERRITORIALE
METROPOLITANO
FIRENZE

QP SM3

QUADRO PROPOSITIVO - STRATEGIE DELLO SVILUPPO
SOSTENIBILE E OPERATIVITÀ DEL PIANO

Schede metaprogettuali Stazioni ferroviarie metropolitane



RELAZIONI

QP **R**

Relazione quadro propositivo



STRATEGIE DI PIANO

QP **SP**

Strategie di piano - Strategie generali e per zone omogenee



SCHEDE METAPROGETTUALI

QP **SM1**

Schede metaprogettuali - Piattaforme metropolitane

QP **SM2**

Schede metaprogettuali - Piattaforme fluviali

QP **SM3**

Schede metaprogettuali - Stazioni ferroviarie metropolitane

QP **SM4**

Schede metaprogettuali - Rete sentieristica metropolitana

QP **SM5**

Schede metaprogettuali - Aree storico agrarie



CARTOGRAFIA

QP **C1**

Carta delle strategie



CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

PIANO
TERRITORIALE
METROPOLITANO
FIRENZE

QPSM3

QUADRO PROPOSITIVO - STRATEGIE DELLO SVILUPPO
SOSTENIBILE E OPERATIVITÀ DEL PIANO

Schede metaprogettuali Stazioni ferroviarie metropolitane

INDICE

INTRODUZIONE	6
NODO DI FIRENZE	10
FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	12
FIRENZE RIFREDI	14
FIRENZE CAMPO DI MARTE	16
STATUTO	18
LE CURE	20
SAN MARCO VECCHIO	22
ROVEZZANO	24
CASTELLO	26
DIRETTRICE FIRENZE PRATO	28
ZAMBRA	30
SESTO FIORENTINO	32
IL NETO	34
PRATIGNONE	36
CALENZANO	38

DIRETTRICE FIRENZE AREZZO	40
COMPIOBBI	42
SIECI	44
PONTASSIEVE	46
SANT'ELLERO	48
RIGNANO-REGGELLO	50
INCISA	52
FIGLINE VALDARNO	54
DIRETTRICE FIRENZE PISA	56
LE PIAGGE	58
SAN DONNINO-BADIA	60
LASTR A SIGNA	62
SIGNA	64
MONTELUPO-CAPRAIA	66
EMPOLI	68
DIRETTRICE FIRENZE SIENA	70
PONTE A ELSA	72
GRANAIOLO	74
CASTELFIORENTINO	76
CERTALDO	78
BARBERINO VALDELSA	80
DIRETTRICE VALDISIEVE	82
BORGO SAN LORENZO RIMORELLI	84
VICCHIO	86
DICOMANO	88
CONTEA LONDA	90
RUFINA	92

DIRETTRICE FAENTINA	94
PIAN DEL MUGNONE	96
FIESOLE CALDINE	98
VAGLIA	100
CAMPOMIGLIAIO	102
SAN PIERO A SIEVE	104
BORGO SAN LORENZO	106
RONTA	108
CRISPINO DEL LAMONE	110
BIFORCO	112
MARRADI-PALAZZUOLO SUL SENIO	114
POPOLANO DI MARRADI	116

INTRODUZIONE

Schede propositive stazioni e fermate ferroviarie metropolitane

La scheda "propositiva" associata ad ogni scheda di rilievo, riporta la sintesi degli indicatori prestazionali utilizzati ed una valutazione di tipo qualitativo degli spazi pedonali ed a servizio della mobilità limitrofi ad ogni stazione o fermata ferroviaria. Ad ogni sezione valutativa corrisponde una mappa dove sono riportate alcune indicazioni strategiche da seguire per la valorizzazione del nodo ferroviario e la riqualificazione dei sistemi insediativi con i quali è in stretta relazione.

Definizione RFI: considera le caratteristiche prestazionali e funzionali delle stazioni sulla base di parametri di valutazione oggettivi e le classifica in quattro categorie sintetiche, predefinite e graduate in grado di esprimerne lo stato attuale e le potenzialità:

- **Platinum:** comprende impianti con altissima frequentazione (maggiore di 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza. È generalmente sempre garantita la presenza di servizi per l'AV, di servizi specifici per la città e per i frequentatori non viaggiatori;
- **Gold:** comprende impianti medio-grandi, con frequentazione alta (maggiore di 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza. E' generalmente sempre garantita la

presenza di servizi per frequentatori non viaggiatori e più saltuariamente per la città;

- **Silver:** comprende le stazioni/fermate medio/piccole, con frequentazione consistente (generalmente maggiore di 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza, e le stazioni e fermate medio/piccole, con consistente o elevata frequentazione nei casi di metropolitana urbana (anche maggiore di 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani. La gestione di quest'ultime è condotta direttamente da RFI o, a volte, è demandata a enti istituzionali o associazioni no-profit tramite contratti di comodato d'uso gratuito;
- **Bronze:** comprende piccole stazioni/fermate con bassa o bassissima frequentazione (generalmente maggiore di 500 frequentatori medi/giorno), prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani. La gestione è condotta direttamente da RFI o, a volte, è demandata a enti istituzionali o associazioni no-profit tramite contratti di comodato d'uso gratuito.

Potenzialità del nodo: riporta una prima indicazione sul potenziale di sviluppo del nodo sulla base dei prin-

cipi dei TODS (Transit Oriented Development), ovvero incentivare operazioni di sviluppo, riqualificazione e rigenerazione urbana verso le aree supportate da un efficiente rete di trasporto pubblico. Tale indicazione è definita sulla base di considerazioni che riguardando, oltre ai parametri prestazionali del nodo ferroviario, la disponibilità nelle sue vicinanze di aree dismesse da riqualificare.

Schema dei servizi ferroviari: rappresenta lo schema dei servizi ferroviari, diviso per ogni direttrice, ricavato dal Modello di Esercizio (MdE) "Capillari" proposto dal PUMS. La linea più spessa afferisce ad un cadenzamento di 30 minuti, mentre la linea meno spessa di 60. Le linee tratteggiate afferiscono invece a cadenzamenti biorari o "a spot".

Tipologia del nodo: riporta, attraverso una iconografia, la tipologia dell'HUB preso in considerazione. Tale tipizzazione deriva dalla presenza e/o possibilità di usufruire del trasporto pubblico, dal grado di accessibilità con l'auto e di utilizzo gratuito di parcheggi scambiatori, dal grado di accessibilità attraverso una rete ciclabile collegata con le principali ciclovie e dal ruolo che può avere la stazione rispetto alla fruizione lenta del territorio, mediante la prossimità del nodo alla rete sentieristica:



HUB DOTATO DI UN BUON LIVELLO DI INTERSCAMBIO CON IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Vengono considerati gli aspetti rilevanti derivati dalla analisi intermodale con il TPL, legati alla possibilità di interscambio con la tramvia e con diverse linee di trasporto pubblico su gomma (urbano ed extraurbano).

Le azioni possono essere orientate ad un miglioramento qualitativo e funzionale degli spazi pedonali e delle aree di attesa (es. abbattimento di barriere architettoniche, dotazione di pensiline coperte), e a un miglioramento funzionale degli spazi dedicati ad esempio al transito degli autobus (corsie e spazi di manovra riservati).



HUB DOTATO DI UN BUON LIVELLO DI ACCESSIBILITA' E DI INTERSCAMBIO CON L'AUTO PRIVATA

Vengono considerati gli aspetti rilevanti derivati dalla analisi intermodale (disponibilità di Park and Ride) e dalla analisi sulla accessibilità carrabile. Viene inoltre considerata, in base ai parametri urbanistici e di accessibilità del luogo, anche la possibilità di nuove aree destinate al Park and Ride.

Le azioni possono essere orientate ad un miglioramento e potenziamento dell'offerta di parcheggio, nonché nuove realizzazioni, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pedonali di collegamento con la stazione. In seguito al crescente numero di auto elettriche, le aree a parcheggio dovrebbero essere dotate di apposite torri di ricarica.



HUB DOTATO DI UN BUON LIVELLO DI ACCESSIBILITA' E CONNESSIONE CON LA RETE CICLABILE E LE CICLOVIE

Vengono considerati gli aspetti rilevanti derivati dalla analisi sulla accessibilità ciclabile, in particolare rispetto alla connessione del nodo con la rete ciclabile ed in particolar modo con le Ciclovie.

Le azioni possono essere orientate ad un miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine "fai da te" (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bike-sharing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.



HUB ATTRAVERSO IL QUALE E' POSSIBILE ACCEDERE AI SERVIZI RICREATIVI OFFERTI DAL TERRITORIO APERTO

Viene considerato il contesto territoriale in cui la stazione/fermata si inserisce e la possibilità di accedere alla rete sentieristica, e più in generale ai servizi ricreativi offerti dai sistemi ambientali in genere.

Le azioni possono essere orientate verso la diffusione turistica legata alla possibilità, attraverso l'arrivo in stazione, di una fruizione lenta del territorio, potenziando servizi legati agli aspetti di mobilità (tour escursionistici, noleggio bici, cartellonistica, eventi ed attività sportive, ecc.) oltre che alla promozione delle strutture turistico ricettive ed enogastronomiche (esistenti o da insediare) presenti.

Sintesi indicatori prestazionali:

sintesi dei parametri relativi al grado di accessibilità al nodo ferroviario (ai binari ed ai treni) delle persone con ridotta mobilità, il grado di intermodalità con le altre forme di trasporto pubblico (tramvia, autobus urbani ed extraurbani) e la qualità complessiva degli spazi pedonali, comprese le aree di attesa dei treni, gli accessi, il fabbricato viaggiatori e gli attraversamenti della ferrovia con l'accesso ai binari. Sintesi dei parametri relativi ad accessibilità ed intermodalità relativi al mezzo "bicicletta" ed al

mezzo "auto" ed un'indicazione circa la qualità percepita, intesa come stato di conservazione e/o livello di degrado fisico e/o ambientale in cui si trovano le aree destinate alla sosta delle auto o per l'attesa dei treni. Ad esempio la mancanza di segnaletica orizzontale, pavimentazioni e spazi pedonali nei parcheggi scambiatori contribuisce un giudizio più negativo, mentre idonei spazi per la sosta in sicurezza delle biciclette (es. aree videosorvegliate con appositi bici-park), può contribuire ad un giudizio più positivo.

Indicazioni strategiche per la valorizzazione del nodo:

rappresentazione schematica che mostra le possibili linee meta-progettuali da seguire per le riqualificazioni urbane e territoriali dei nodi. Le indicazioni circa le possibili azioni da orientare verso ogni nodo sono da considerarsi valide in seguito ad ulteriori approfondimenti progettuali sulla base della diversa natura del contesto preso in analisi.



NUOVE AREE SOSTA PARK AND RIDE

miglioramento e potenziamento dell'offerta di parcheggio, nonché nuove realizzazioni, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pedonali di collegamento con la stazione.



RIQUALIFICAZIONE O NUOVE AREE INTERSCAMBIO TPL

miglioramento qualitativo e funzionale degli spazi pedonali e delle aree di attesa (es. abbattimento di barriere architettoniche, dotazione di pensiline coperte) e funzionale degli spazi dedicati ad esempio al transito degli autobus (corsie e spazi di manovra riservati).



NUOVI BICIPARK O SERVIZI A SUPPORTO DELLA CICLABILITÀ

il miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine “fai da te” (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bikesharing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.



RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

l'innalzamento della qualità ambientale dei degli spazi aperti e delle aree verdi limitrofe alla stazione ferroviaria;



RIQUALIFICAZIONE DEL TESSUTO URBANO

il miglioramento della qualità del tessuto urbano e dei fronti limitrofi alla stazione mediante interventi di riqualificazione che possano prevedere la densificazione o la sostituzione edilizia, nuovi spazi pubblici e sociali



RIQUALIFICAZIONE ASSI URBANI

l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.



RIQUALIFICAZIONE O NUOVI ATTRAVERSAMENTI DELLA FERROVIA

l'innalzamento della fruibilità tra le diverse parti di città separate dalle linee ferroviarie, sia mediante interventi di riqualificazione dei sottopassi esistenti, sia attraverso la creazione di nuovi attraversamenti.



DIRETTRICI DI SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE METROPOLITANA

Direttrici della rete ciclabile di interesse sovramunicipale (ciclopiste, ciclovie, ecc.)



DIRETTRICI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA RETE IDROGRAFICA

Inserimento di percorsi di mobilità dolce (sentieri pedonali, ciclabili) lungo le direttrici di riqualificazione della rete idrografica

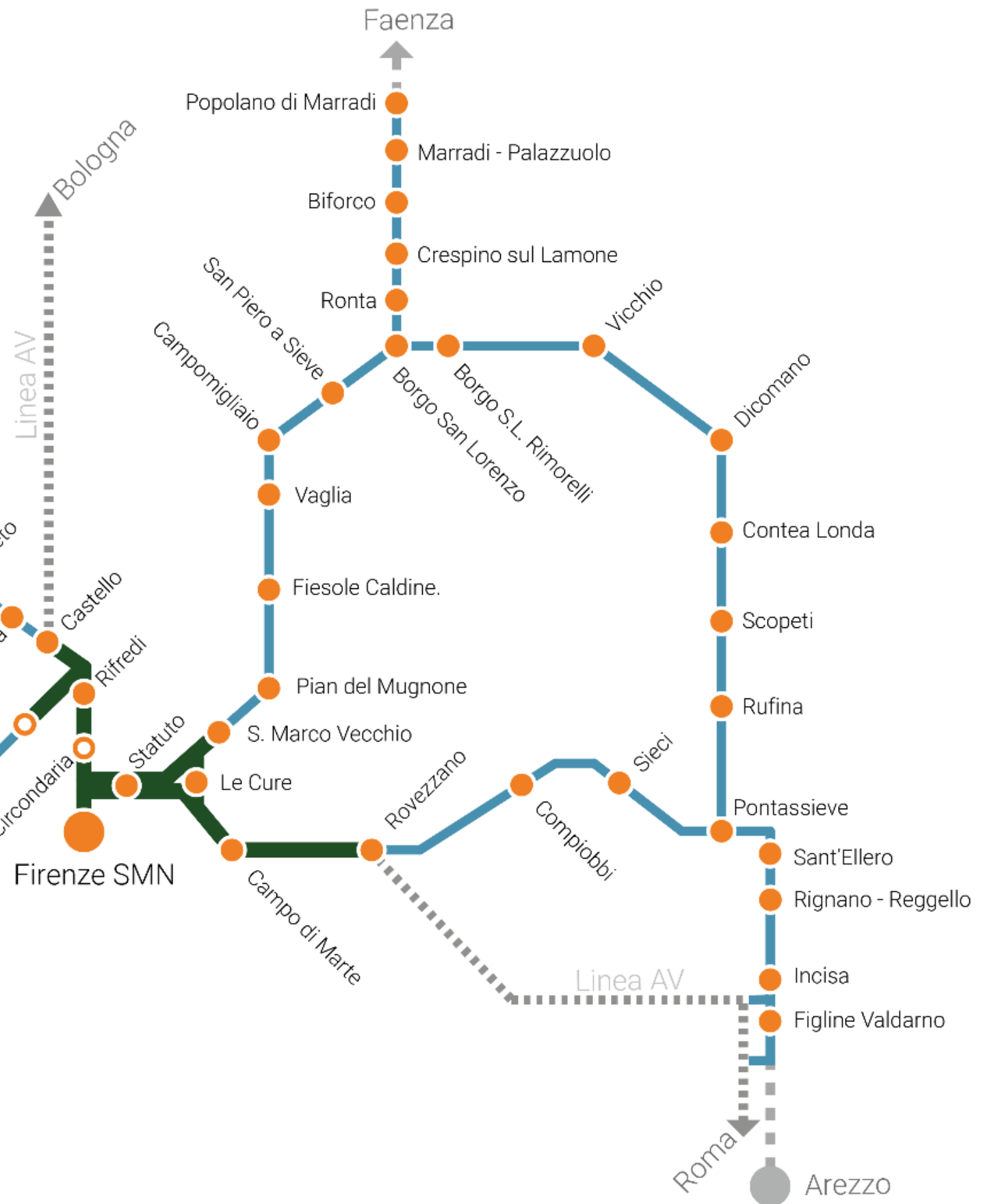


DIRETTRICI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

il miglioramento della qualità dei fronti urbani sui principali assi di collegamento e di relazione con la stazione, mediante interventi di riqualificazione (nuovi spazi pubblici e sociali, negozi ed attrezzature commerciali) integrati con le forme di mobilità pedonale e ciclabile

Nodo di Firenze

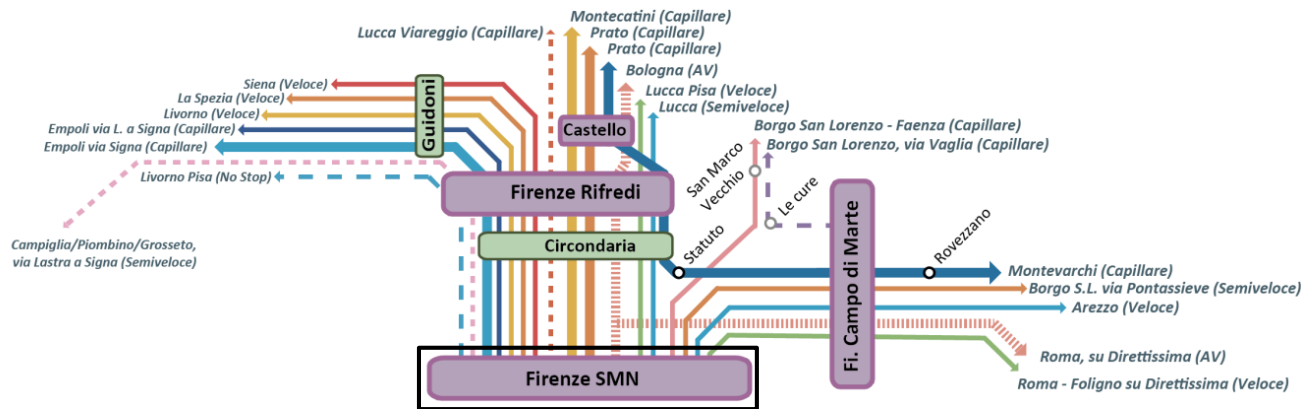




FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA

CLASSIFICAZIONE RFI
PLATINUM

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

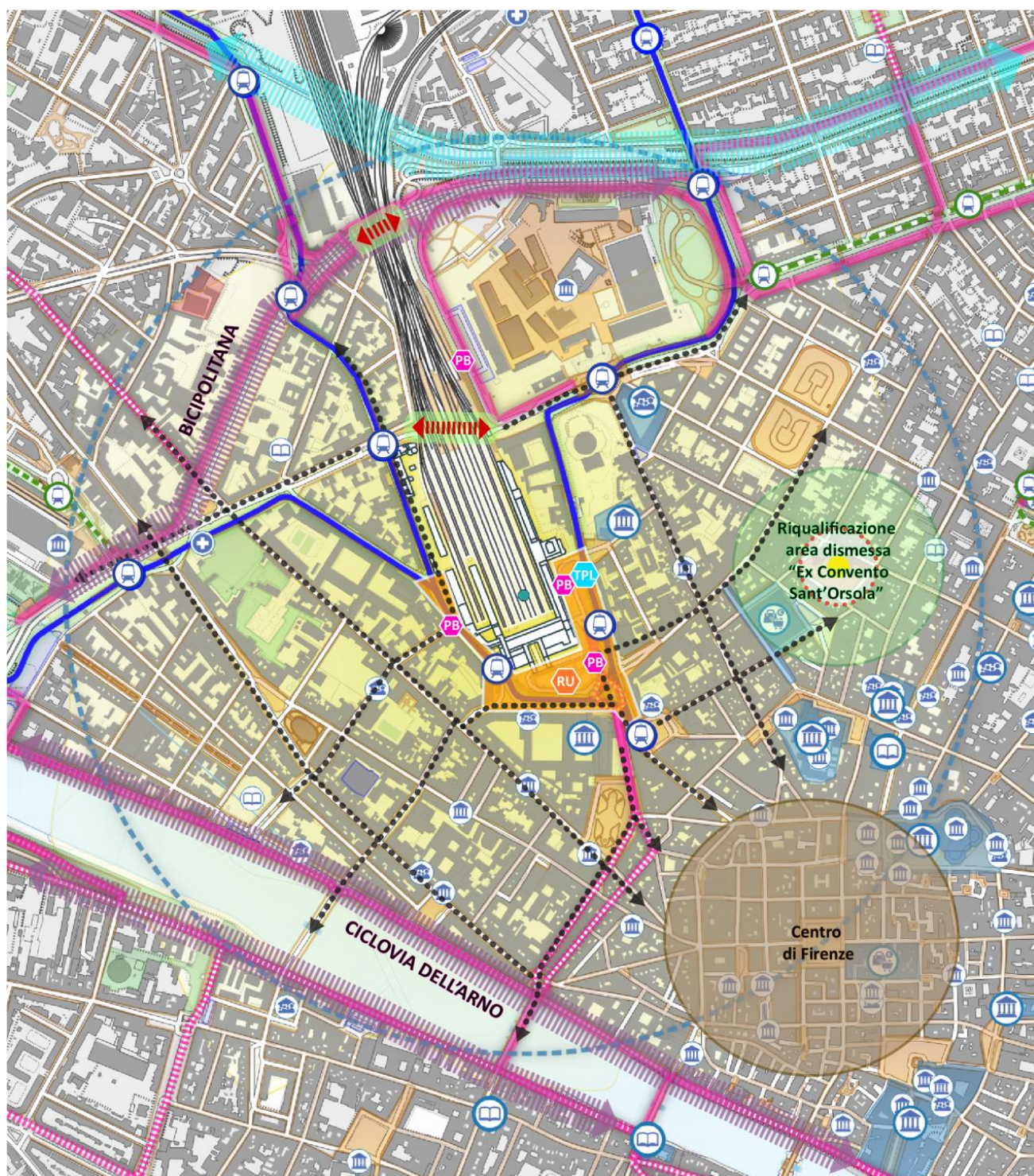
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

La stazione di Firenze SMN possiede ogni servizio per garantire un agile accesso a tutti i binari. È inoltre presente il servizio di assistenza per persone con ridotta mobilità (PRM). In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è molto buona, ed è possibile accedere da tutti e tre i lati della stazione di testa. Oltre alla tramvia, in prossimità della stazione sono presenti numerose linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è scarsa, in parte dovuta alla presenza della ZTL, in parte dovuta alla bassa velocità media stimata nelle strade principali del grafo coperto dalla "isocrona carrabile" ed alla distanza dai nodi stradali di rilievo. Dato il ruolo centrale della stazione, inserita nel centro della città, disincentivare l'uso dell'auto è da considerare una priorità. Sono presenti dei parcheggi a pagamento interni alla stazione ma non sono stati considerati come Park and Ride.

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" comprende aree pianeggianti, per cui il fattore pendenza incide positivamente sull'indicatore. La maggior parte delle strade coperte dalla suddetta isocrona registrano una velocità media inferiore ai 30 Km/h. Inoltre, è presente una vasta rete di piste ciclabili e Ciclovie di progetto, derivate dal Piano Bicipolitano, che collegano la stazione a molte parti della città. È presente un Bicipark in stazione, ma si rileva comunque un deficit di offerta di aree per la sosta delle biciclette nelle rastrelliere esterne, come è possibile vedere dal gran numero di bici posteggiate lungo ringhiere, pali della segnaletica, lampioni, ecc. I posti bici presenti coprono circa il 3% dei passeggeri saliti.



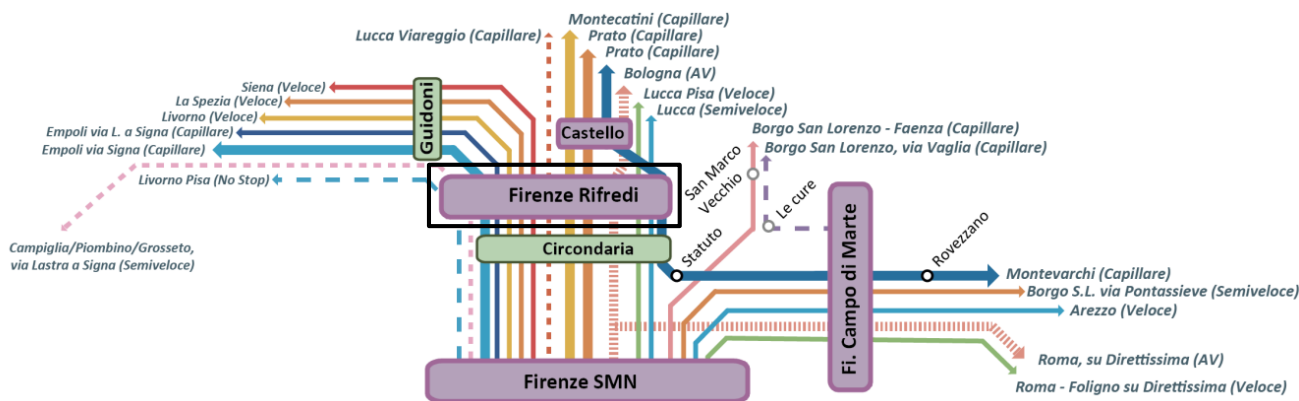
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

FIRENZE RIFREDI

CLASSIFICAZIONE RFI
GOLD

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di Firenze Rifredi possiede ogni servizio per garantire un agile accesso a tutti i binari. È inoltre presente il servizio di assistenza a persone con ridotta mobilità (PRM). In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è buona, ed è possibile accedere da entrambe i lati della stazione.

AUTO PRIVATE

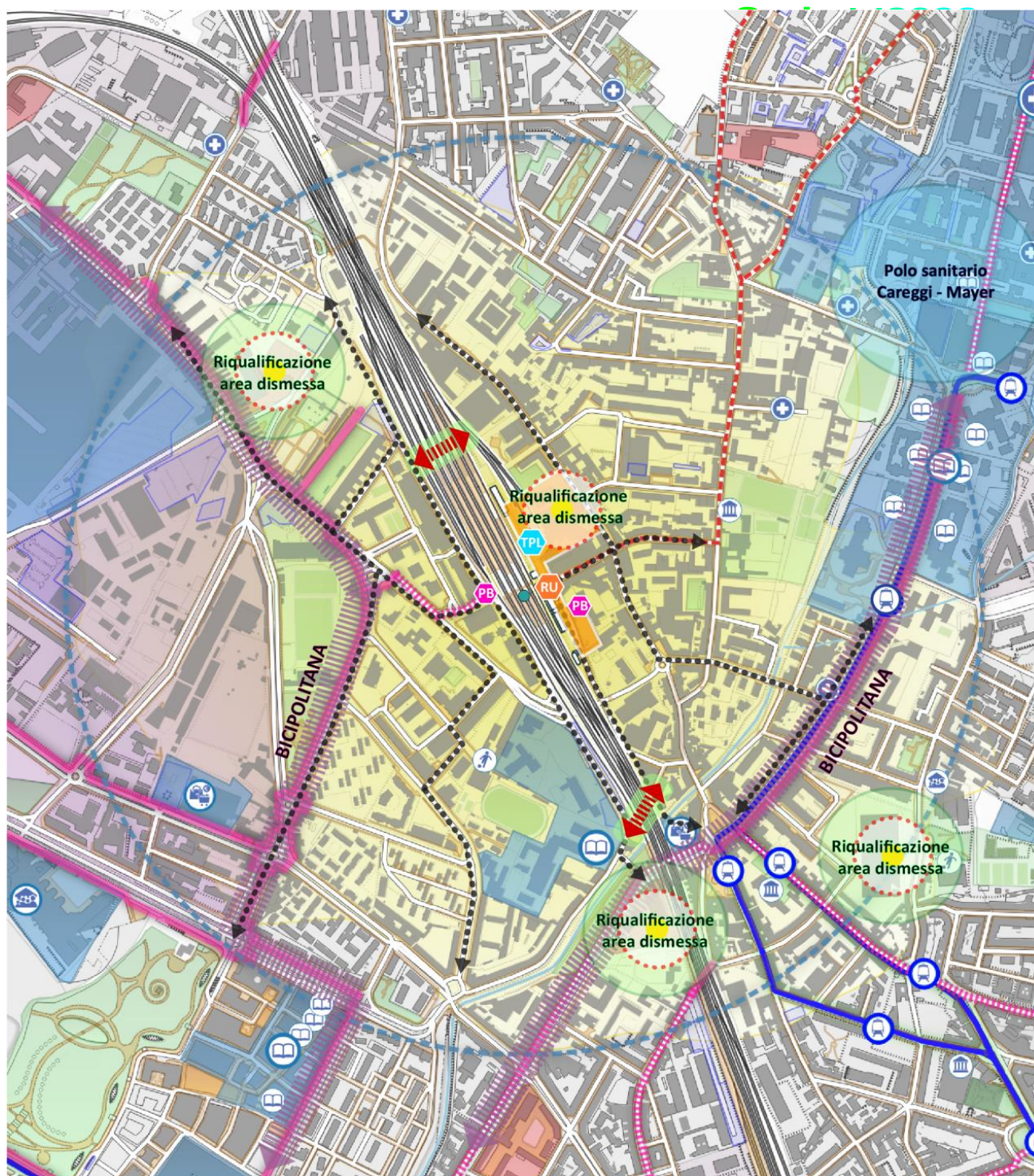
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è scarsa, in parte dovuta alla bassa velocità media stimata nelle strade principali del grafo coperte dalla "isocrona carrabile", ed in parte alla distanza di nodi stradali di rilievo. Dato il ruolo centrale della stazione, inserita in pieno contesto urbano, disincentivare l'uso dell'auto è da considerare una priorità. Sono presenti dei parcheggi a pagamento limitrofi alla stazione ma non sono stati considerati come Park and Ride.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" comprende aree pianeggianti, per cui il fattore pendenza incide positivamente sull'indicatore, così come la maggior parte delle strade coperte dall'isocrona che registrano velocità media inferiore ai 30 Km/h. Inoltre, è presente una rete di piste ciclabili e Ciclovie di progetto, derivate dal Piano Bicipolitana, che collegano la stazione a molte parti della città, anche se le zone a nord ovest della stazione ne risultano prive. I posti per le biciclette coprono circa 1,8% dei passeggeri saliti.



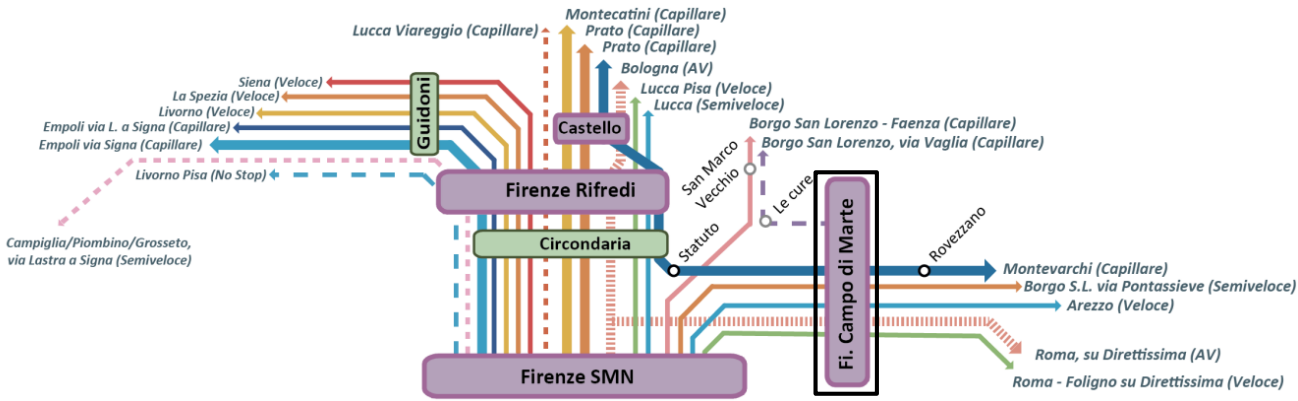
LEGENDA

- | | |
|--|--|
| PR Park and Ride esistenti | attraversamenti della ferrovia (riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ nuove aree per la sosta Park and Ride | riqualificazione degli assi urbani (con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL (con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | direttrici per la rigenerazione urbana (in funzione della mobilità dolce) |
| PB nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile (bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) | riqualificazione del reticolo idrografico (in funzione della mobilità dolce) |
| RU riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione (densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV riqualificazione ambientale degli spazi aperti (aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | copertura territoriale "isocrona pedonale" (entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CAMPO DI MARTE

CLASSIFICAZIONE RFI
GOLD

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di Firenze Campo di Marte possiede ogni servizio per garantire un agile accesso a tutti i binari. È inoltre presente il servizio di assistenza a persone con ridotta mobilità (PRM). In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità, ed è possibile accedere da entrambe i lati della stazione. La passerella pedonale di attraversamento della ferrovia consente anche l'accesso a tutti i binari, ma non è dotata di rampa o altri ausili per il trasporto delle biciclette, le quali vengono trasportate manualmente sulle scalinate.

AUTO PRIVATE

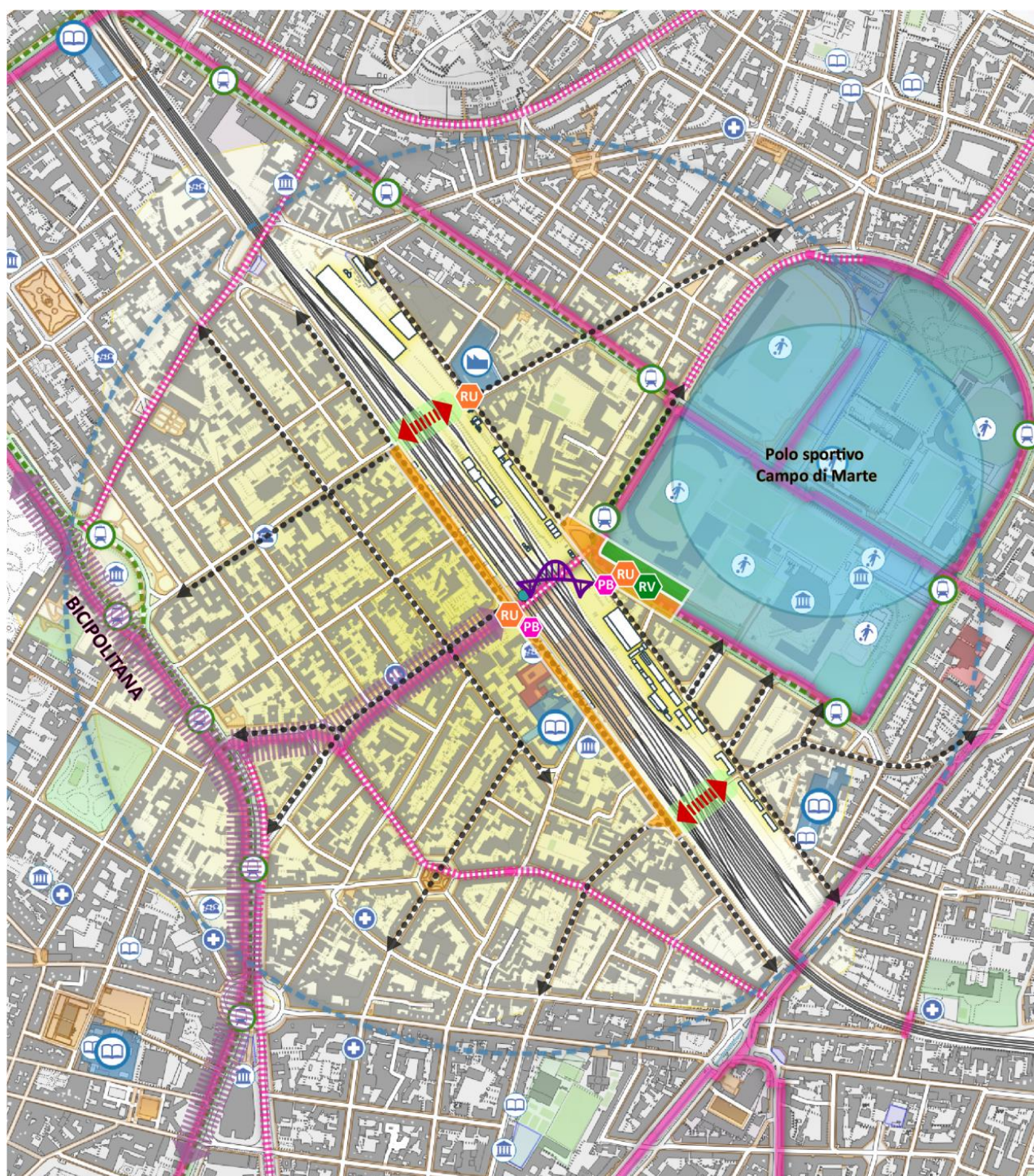
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è scarsa, dovuta dalla bassa velocità media stimata nelle strade principali del grafo coperte dalla "isocrona carrabile", ed in parte alla distanza dai nodi stradali di rilievo. Dato il ruolo centrale della stazione, inserita in pieno contesto urbano, disincentivare l'uso dell'auto è da considerare una priorità. Sono presenti dei parcheggi a pagamento ma non sono stati considerati come Park and Ride e sono comunque previsti altri parcheggi in aree ferroviarie in seguito alla riorganizzazione e riqualificazione della stazione in funzione del nodo di Alta Velocità.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dall'isocrona ciclabile comprende aree pianeggianti, per cui il fattore pendenza incide positivamente sull'indicatore, così come la maggior parte delle strade coperte dall'isocrona che registrano una velocità media inferiore ai 30 Km/h. Inoltre, è presente una vasta rete di piste ciclabili e Ciclovie di progetto, derivate dal Piano Bicipolitana, che collegano la stazione a molte parti della città. È prevista la progettazione di una passerella ciclabile in sostituzione/adeguamento della passerella pedonale esistente. I posti bici coprono circa il 4,9% dei passeggeri saliti. La scarsità di attraversamenti ferroviari costituisce un grande effetto barriera.



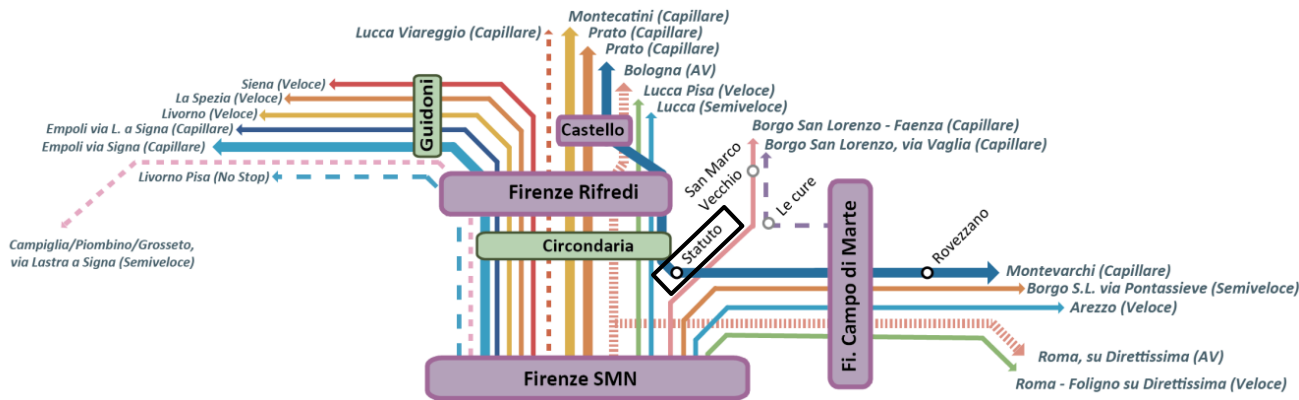
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

STATUTO

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

La stazione di Statuto ha un basso livello di accessibilità PRM, è presente un ascensore ed è possibile raggiungere i binari, rialzati rispetto al piano di strada, solamente da un lato della stazione ove sono presenti due accessi muniti di rampa. Non sono presenti marciapiedi rialzati, nuove pavimentazioni ed altri servizi PRM. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità, ma la maggior parte dei locali del fabbricato viaggiatori adibiti ad attività commerciali o servizi risultano essere sfritti e inaccessibili.

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è scarsa, in parte dovuta alla bassa velocità media stimata nelle strade principali del grafo coperte dalla "isocrona carrabile" ed in parte alla distanza dai nodi stradali di rilievo. Dato il ruolo centrale della stazione, inserita in pieno contesto urbano, disincentivare l'uso dell'auto è da considerare una priorità. Sono presenti dei parcheggi a pagamento (per lo più ad uso dei residenti) che sono stati considerati come Park and Ride.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" comprende aree pianeggianti, per cui il fattore pendenza incide positivamente sull'indicatore, così come la maggior strade coperte dall'isocrona che registrano una velocità media inferiore ai 30 Km/h. Inoltre, è presente una rete di piste ciclabili e Ciclovie di progetto, derivate dal Piano Bicipolitana. Buona dotazione di rastrelliere per bici, che coprono oltre il 12% dei passeggeri saliti, ma di modesta qualità. La rete ciclabile non risulta però direttamente collegata alla stazione.



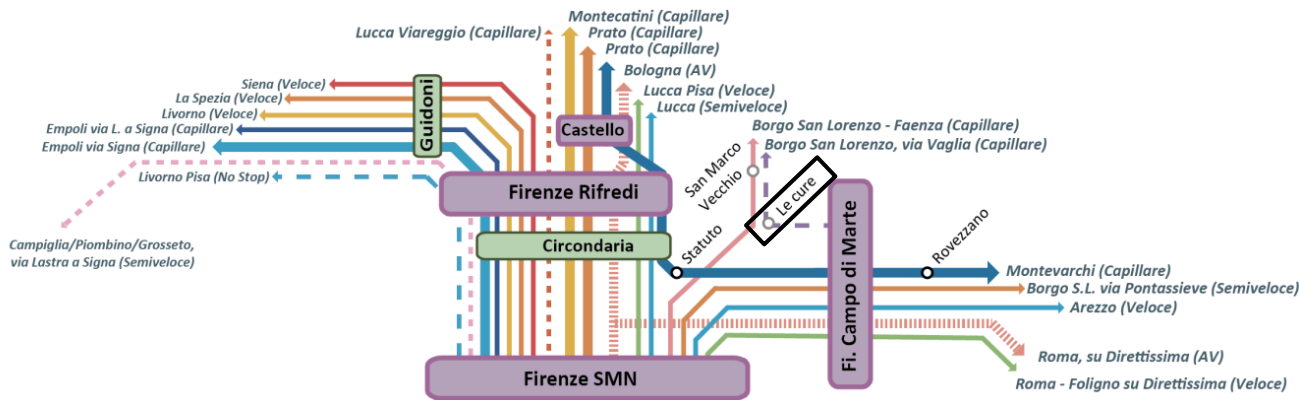
LEGENDA

- | | |
|--|--|
| PR Park and Ride esistenti | attraversamenti della ferrovia (riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ nuove aree per la sosta Park and Ride | riqualificazione degli assi urbani (con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL (con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | direttrici per la rigenerazione urbana (in funzione della mobilità dolce) |
| PB nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile (bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) | riqualificazione del reticolo idrografico (in funzione della mobilità dolce) |
| RU riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione (densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV riqualificazione ambientale degli spazi aperti (aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | copertura territoriale "isocrona pedonale" (entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

LE CURE

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI BICICLETTE



La fermata delle Cure ha un basso livello di accessibilità PRM, ma è possibile raggiungere i binari, rialzati rispetto al piano di strada, da un unico lato, con accesso munito di rampa. Non sono presenti marciapiedi rialzati, nuove pavimentazioni ed altri servizi PRM. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità, con forme di degrado diffuso.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è scarsa, in parte dovuta alla bassa velocità media stimata nelle strade principali del grafo coperte dalla "isocrona carrabile" ed in parte alla distanza di nodi stradali di rilievo. Dato il ruolo centrale della stazione, inserita in pieno contesto urbano, disincentivare l'uso dell'auto è da considerare una priorità. Sono presenti dei parcheggi a pagamento per il vicino mercato delle Cure, ma non sono stati considerati come Park and Ride.

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" comprende aree pianeggianti, per cui il fattore pendenza incide positivamente sull'indicatore, così come la maggior strade coperte dall'isocrona che registrano una velocità media inferiore ai 30 Km/h. Inoltre, è presente una rete di piste ciclabili e Ciclovie di progetto, derivate dal Piano Bicipolitana, che collegano la stazione ad alcune parti della città, ma la parte a nord ovest della fermata risulta priva.



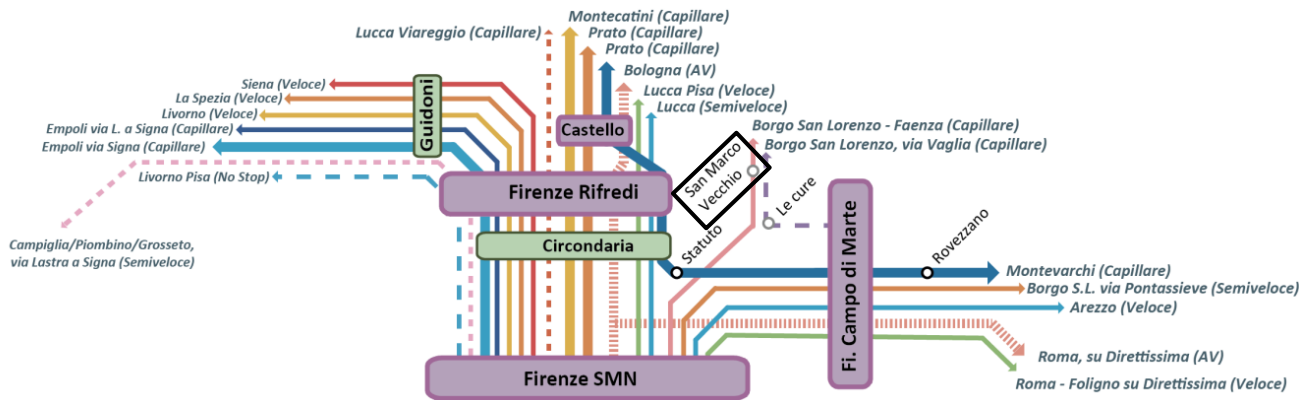
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

SAN MARCO VECCHIO

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



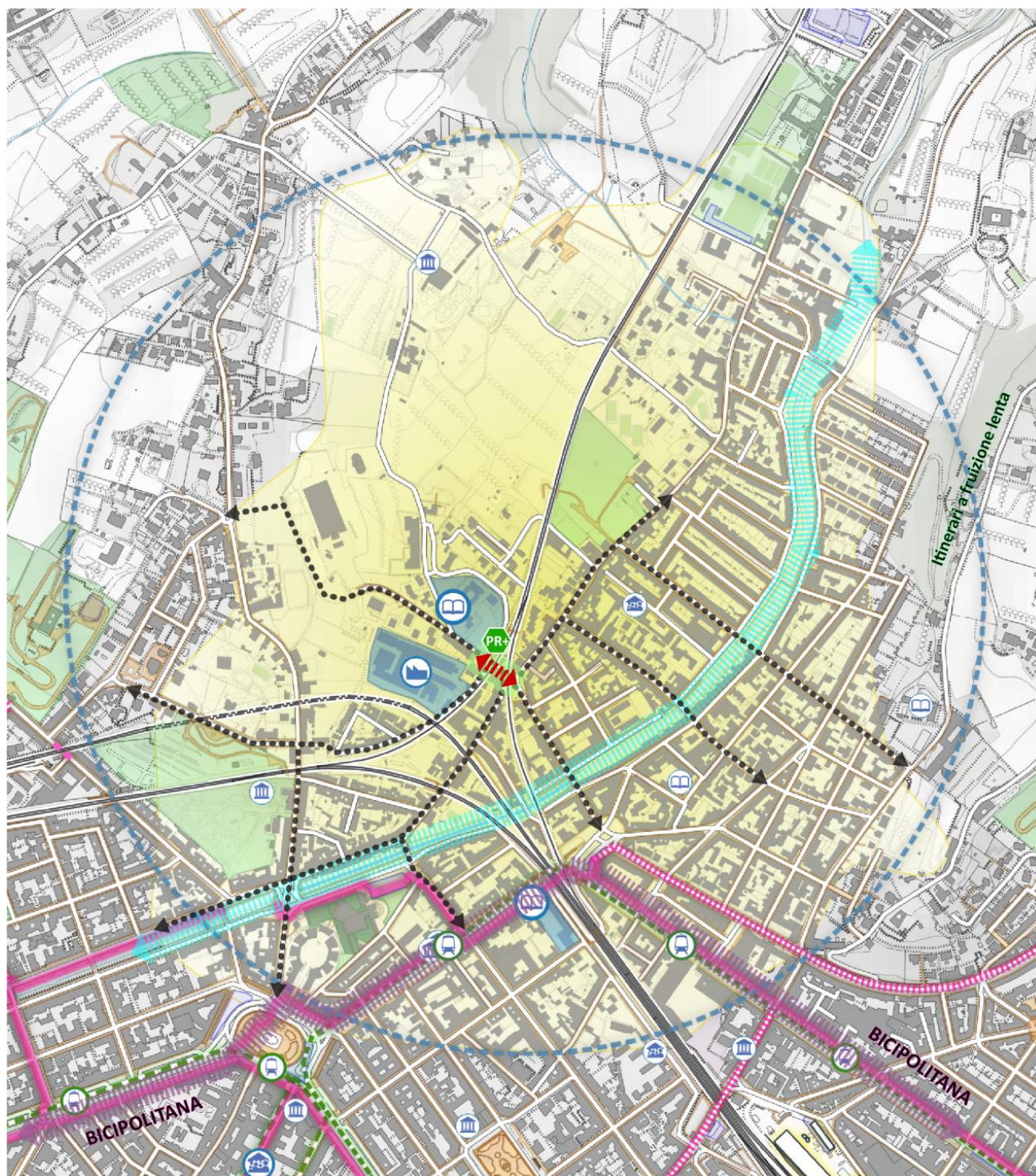
QUALITA' POSTI BICICLETTE



La fermata di San Marco Vecchio ha un basso livello di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere i binari, rialzati rispetto al piano di strada, dal parcheggio scambiatore prossimo alla stazione. È possibile accedere da un solo lato munito di rampa. Non sono presenti marciapiedi rialzati, nuove pavimentazioni ed altri servizi PRM. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità, con forme di degrado diffuso.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è scarsa, in parte dovuta alla bassa velocità media stimata nelle strade principali del grafo coperte dalla "isocrona carrabile" ed in parte alla distanza dai nodi stradali di rilievo. Ad ogni modo, la fermata attesta direttamente sulla strada principale via Faentina, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. Dato il ruolo più marginale della fermata, inserita in un contesto di margine, potrebbe essere quindi opportuno aumentare la disponibilità di parcheggi scambiatori.

L'area coperta dall'isocrona ciclabile comprende aree pianeggianti, per cui il fattore pendenza incide positivamente sull'indicatore, così come la maggior strade coperte dall'isocrona che registrano una velocità media inferiore ai 30 Km/h. L'indicatore è penalizzato dall'attuale rete ciclabile esistente non molto vasta e non direttamente collegata alla stazione.



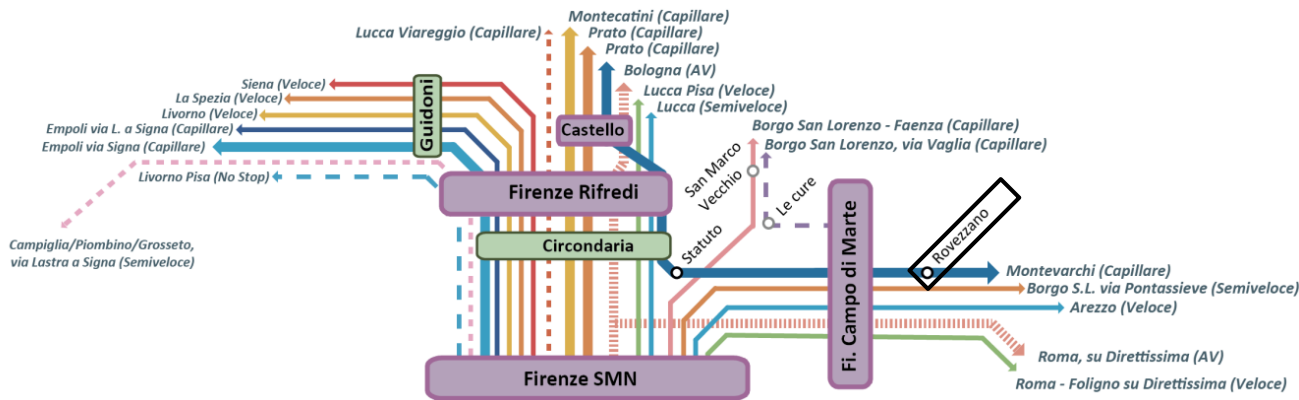
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

ROVEZZANO

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



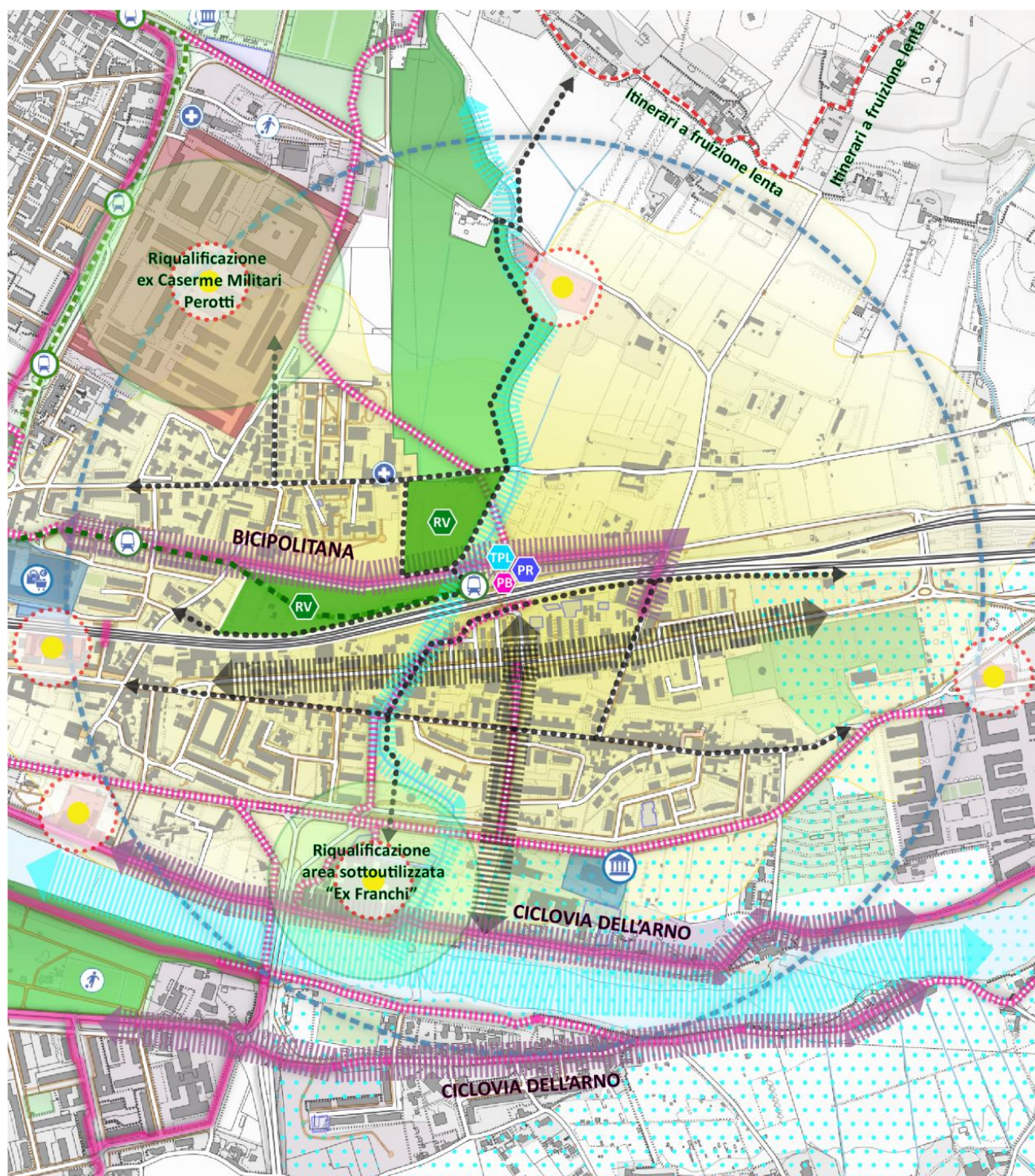
QUALITA' POSTI BICICLETTE



La fermata di Rovezzano ha un basso livello di accessibilità PRM, ma è possibile raggiungere i binari, rialzati rispetto al piano di strada, dal parcheggio scambiatore prossimo alla stazione. È possibile accedere da ambo i lati (muniti di rampa per l'accesso ai binari) ma non sono presenti marciapiedi rialzati, nuove pavimentazioni ed altri servizi PRM. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità, con forme di degrado diffuso in particolar modo nei sottopassi di attraversamento.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è molto alta, data la vicinanza al casello autostradale A1 di Firenze sud, a circa 10 minuti, e dal collegamento con alcune strade principali di collegamento extraurbano (in particolare la SS67 che corre lungo l'Arno). A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde una adeguata dotazione di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 51% dei pass. saliti giorno (oltre il doppio del valore preso come soglia indicatore del 20%). Si rileva inoltre che il parcheggio scambiatore è ampiamente sottoutilizzato.

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" comprende aree pianeggianti, per cui il fattore pendenza incide positivamente sull'indicatore, così come la maggior strade coperte dall'isocrona che registrano una velocità media inferiore ai 30 Km/h. Sono in previsione nuovi tracciati che complessivamente vanno a coprire gran parte delle aree urbane intorno alla fermata. Sono presenti alcuni spazi con rastrelliere ma manca un bicipark con servizi connessi (si rileva ad esempio un concreto utilizzo di soluzione bikesharing e l'assenza di appositi spazi per relativa sosta/condivisione).



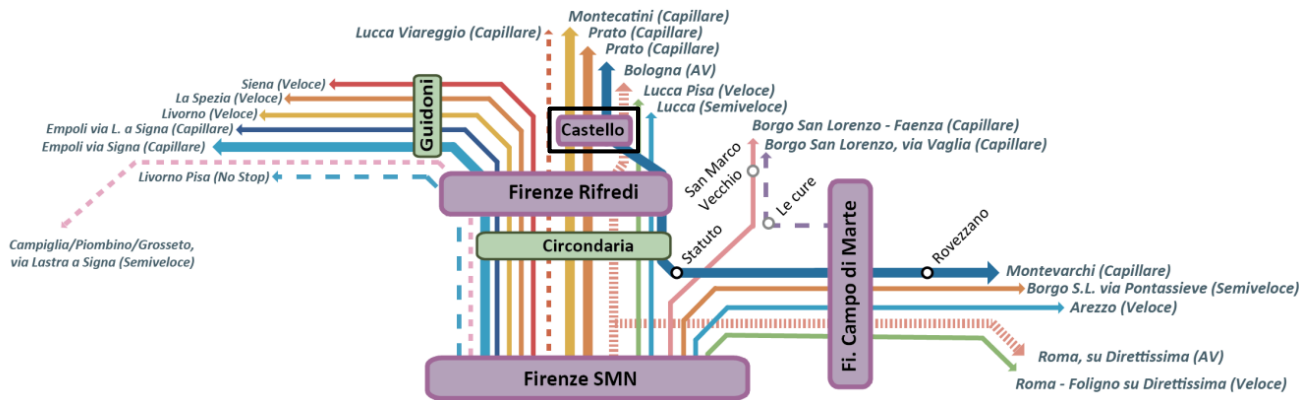
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CASTELLO

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



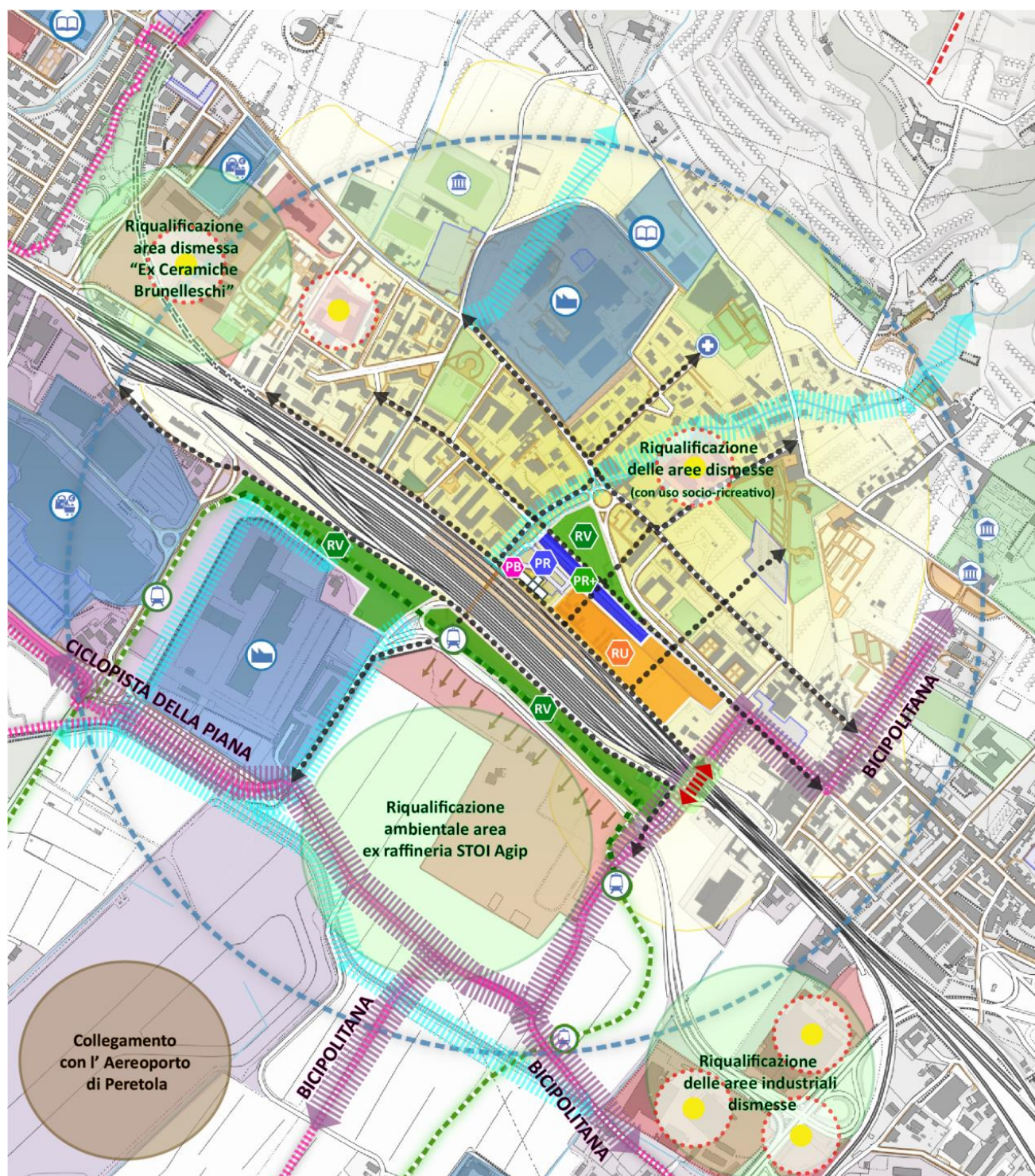
QUALITA' POSTI BICICLETTE



La stazione di Firenze Castello ha un basso livello di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere i binari tramite scale munite di rampa. I primi binari, raggiungibili dal piano della strada, non sono accessibili e sono destinati al transito dell'Alta Velocità. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità, con ampi locali del fabbricato viaggiatori non accessibili (chiusi e senza attività o servizi).

L'accessibilità carrabile verso il nodo è molto bassa (non vengono considerati gli accessi alla rete autostradale in quanto i caselli distano circa 8/10 minuti dalla stazione) ed 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. A questo basso livello di accessibilità carrabile corrisponde però una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 30% dei pass. saliti giorno (superiore al valore preso come soglia indicatore del 10%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" comprende aree pianeggianti, per cui il fattore pendenza incide positivamente sull'indicatore, così come la maggior strade coperte dall'isocrona che registrano una velocità media inferiore ai 30 Km/h. L'indicatore è penalizzato dall'attuale rete ciclabile esistente non molto vasta, ma sono in previsione diversi tracciati, tra cui il collegamento alla Ciclovía della Piana. Inoltre, la rete ciclabile non risulta direttamente collegata alla stazione. Sono assenti aree dedicate alla sosta delle biciclette.

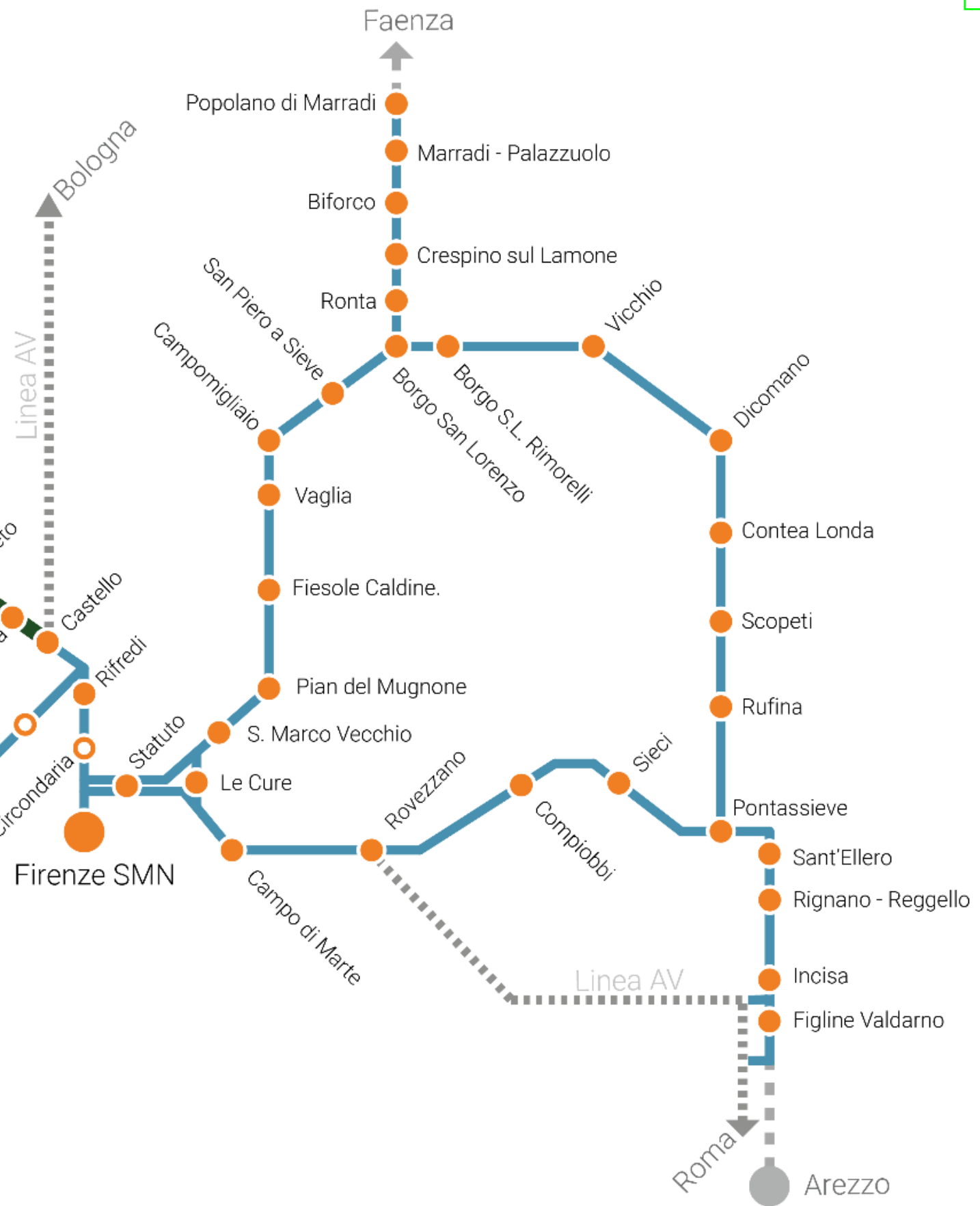


LEGENDA

- | | |
|--|--|
| PR Park and Ride esistenti | attraversamenti della ferrovia (riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ nuove aree per la sosta Park and Ride | riqualificazione degli assi urbani (con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL (con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | direttrici per la rigenerazione urbana (in funzione della mobilità dolce) |
| PB nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile (bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | riqualificazione del reticolo idrografico (in funzione della mobilità dolce) |
| RU riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione (densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV riqualificazione ambientale degli spazi aperti (aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | copertura territoriale "isocrona pedonale" (entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

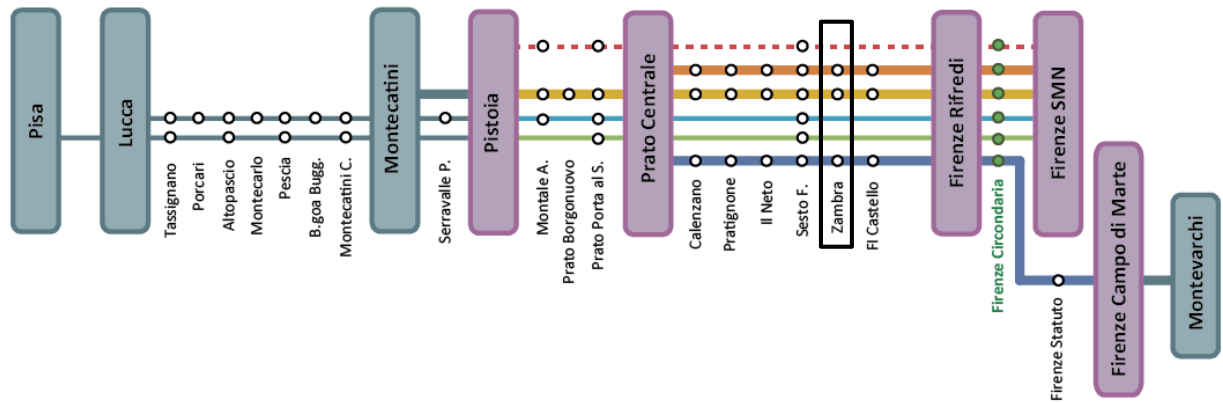
Direttrice Firenze Prato





CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



La fermata di Zambra non ha nessun tipo di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere i binari, sopraelevati rispetto al piano della strada del parcheggio solamente tramite scale. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



L'accessibilità carrabile verso il nodo è molto bassa ed 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. A questo basso livello di accessibilità carrabile corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 20 % dei pass. saliti giorno (il doppio del valore preso come soglia indicatore del 10%). È inoltre da considerare che le aree destinate al parcheggio sono utilizzate anche per altri scopi oltre allo scambio ferro/gomma, fattore che può determinare una carenza di posti nelle ore di maggior frequentazione.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



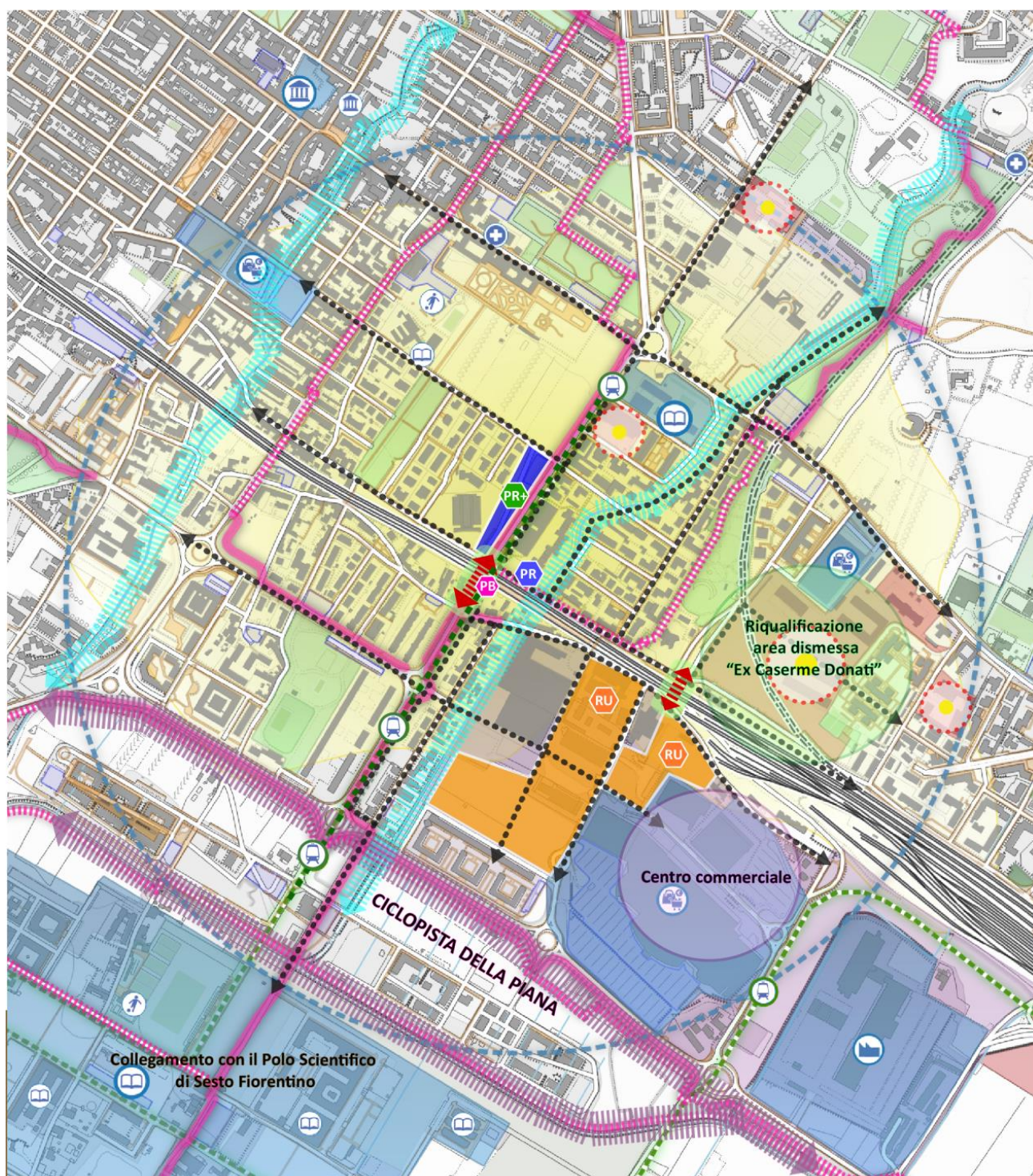
INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI BICICLETTE



L'area coperta dalla "isocrona ciclabile", prevalentemente di pianura, ha un'alta accessibilità ciclabile in quanto, oltre alla rete ciclabile esistente, sono in previsione nuovi tracciati (tra cui il collegamento alla Ciclovía della Piana). A questo buon livello di accessibilità corrisponde un'adeguata offerta di posteggio per le biciclette, pari a circa il 6% dei passeggeri saliti, ma la qualità degli spazi dedicati alla sosta è molto bassa.



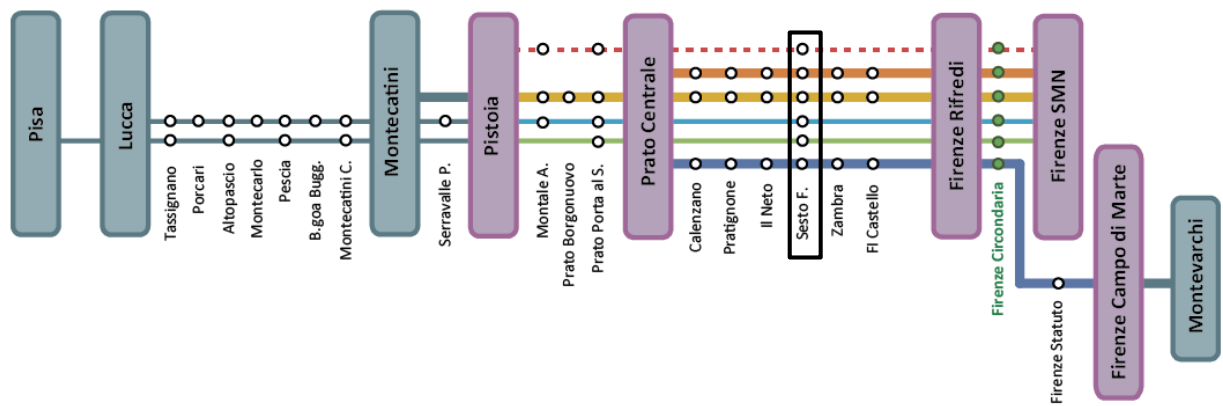
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

SESTO FIORENTINO

CLASSIFICAZIONE RFI
GOLD

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di Sesto Fiorentino ha un buon livello di accessibilità PRM, è presente un ascensore ed è possibile accedere da ambo i lati della ferrovia. È possibile raggiungere i binari dal parcheggio scambiatore retrostante alla stazione (a circa 350 mt) tramite rampa. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

AUTO PRIVATE

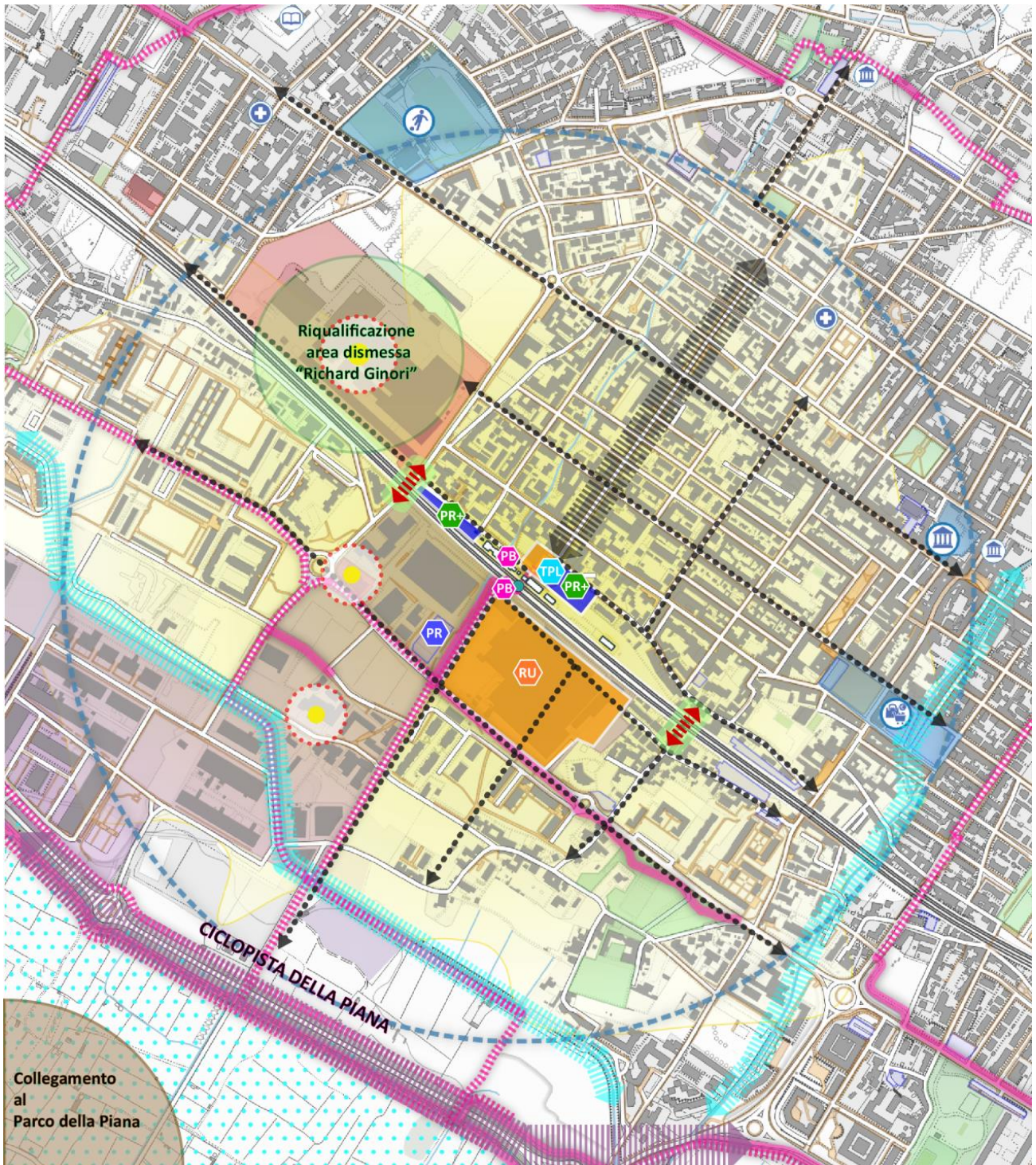
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è molto bassa (non vengono considerati gli accessi alla rete autostradale in quanto i caselli distano circa 8/10 minuti dalla stazione) ed 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. A questo basso livello di accessibilità carrabile corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori non del tutto adeguata, che al momento del rilievo coprono circa il 7% dei pass. saliti giorno (inferiore al valore preso come soglia indicatore del 10%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile", prevalentemente di pianura, ha un'alta accessibilità ciclabile in quanto, oltre alla rete ciclabile esistente, sono in previsione nuovi tracciati (tra cui il collegamento alla Ciclovia della Piana). A questo buon livello di accessibilità non corrisponde un'adeguata offerta di posteggio per le biciclette, che riesce a soddisfare circa il 3,5% dei passeggeri saliti.

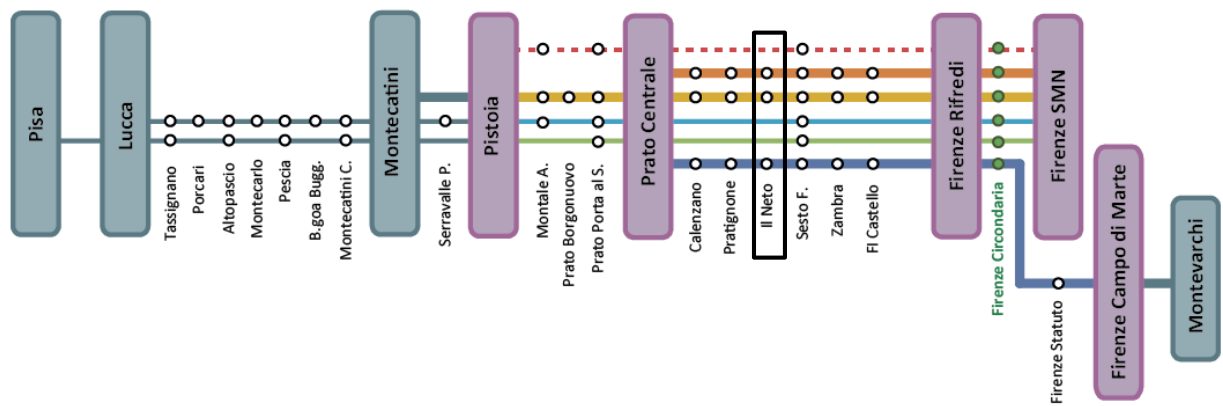


LEGENDA

- | | |
|---|---|
|  Park and Ride esistenti |  attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  nuove aree per la sosta Park and Ride |  riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) |  riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  ciclovie esistenti e di progetto |
|  riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

La fermata de Il Neto Zambra non ha nessun tipo di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere i binari, sopraelevati rispetto al piano della strada del parcheggio solamente tramite scale. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

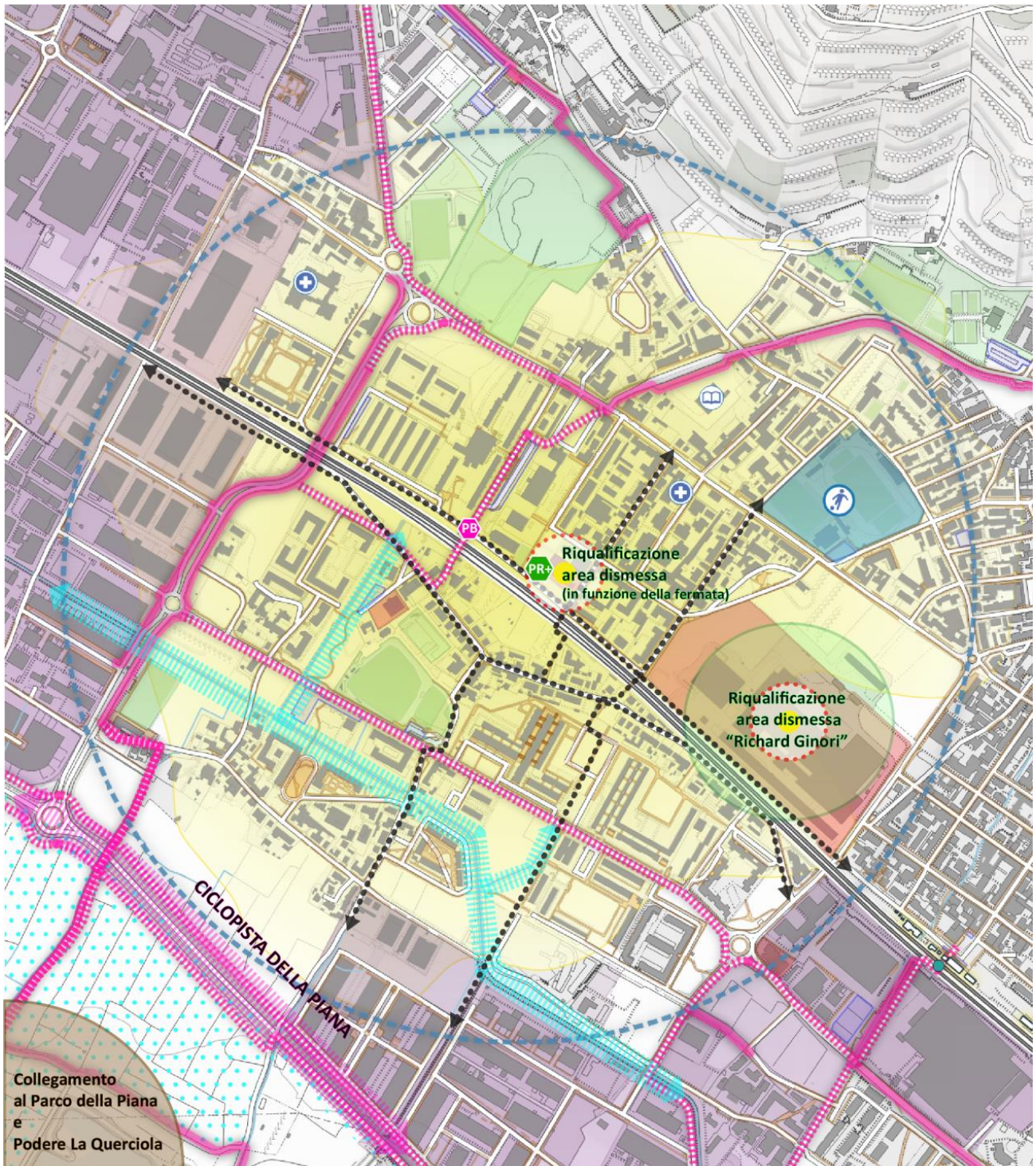
ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza al casello autostradale A1 di Calenzano Sesto Fiorentino a circa 5 minuti, e dal collegamento con alcune strade principali di collegamento extraurbano, che risultano però avere una bassa velocità di percorrenza (<60Km/h) per la maggior parte dei tratti (fattore che penalizza complessivamente l'indicatore). A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 19% dei passeggeri saliti giorno (superiore al valore soglia indicatore del 10%). È inoltre da considerare che le aree destinate al parcheggio sono utilizzate anche per altri scopi oltre allo scambio ferro/gomma.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile", prevalentemente di pianura, ha un'alta accessibilità ciclabile in quanto, oltre alla rete ciclabile esistente, sono in previsione nuovi tracciati (tra cui il collegamento alla Ciclovia della Piana). A questo buon livello di accessibilità non corrisponde un'adeguata offerta di posteggio per le biciclette.



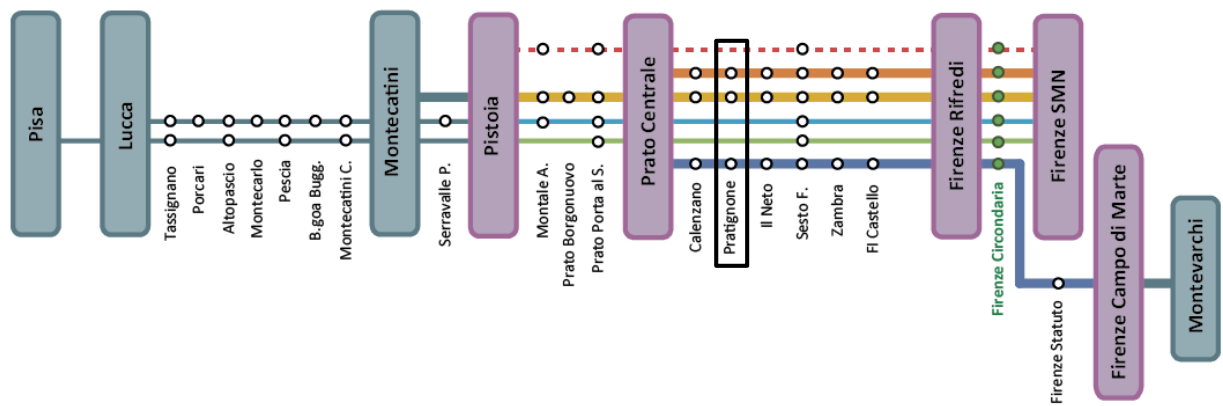
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

PRATIGNONE

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



La fermata di Pratignone ha un basso livello di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere i binari dal piano della strada dal parcheggio prossimo alla stazione tramite rampa. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza al casello autostradale A1 di Calenzano Sesto Fiorentino, a circa 1 minuto, e dal collegamento con diverse strade principali di collegamento extraurbano. A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde una modesta offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono l'9 % dei pass. saliti giorno (poco inferiore valore preso come soglia indicatore del 10%). È inoltre da considerare che le aree destinate al parcheggio sono utilizzate anche per altri scopi oltre allo scambio ferro/gomma.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



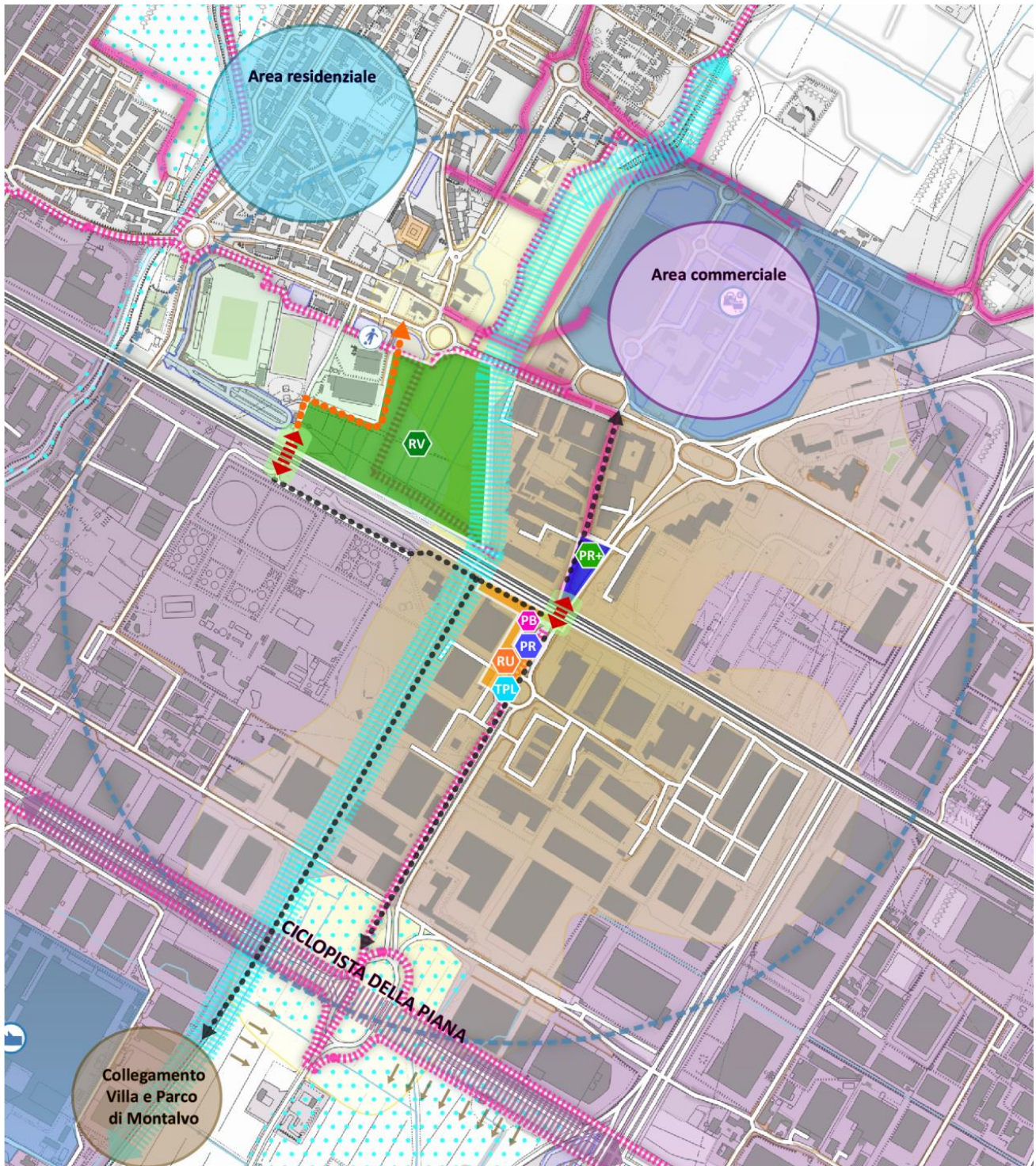
INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI BICICLETTE



L'area coperta dalla "isocrona ciclabile", prevalentemente di pianura, ha una alta accessibilità ciclabile in quanto, oltre alla rete ciclabile esistente, sono in previsione nuovi tracciati (tra cui il collegamento alla Ciclovia della Piana) che conferiscono all'area della stazione una funzione di nodo di collegamento tra il centro abitato di Calenzano, le aree produttive ed il Parco della Piana. Presenti alcune semplici rastrelliere, che soddisfano circa il 3,2% dei passeggeri saliti, ma è assente un'ideale area biciclette attrezzata.



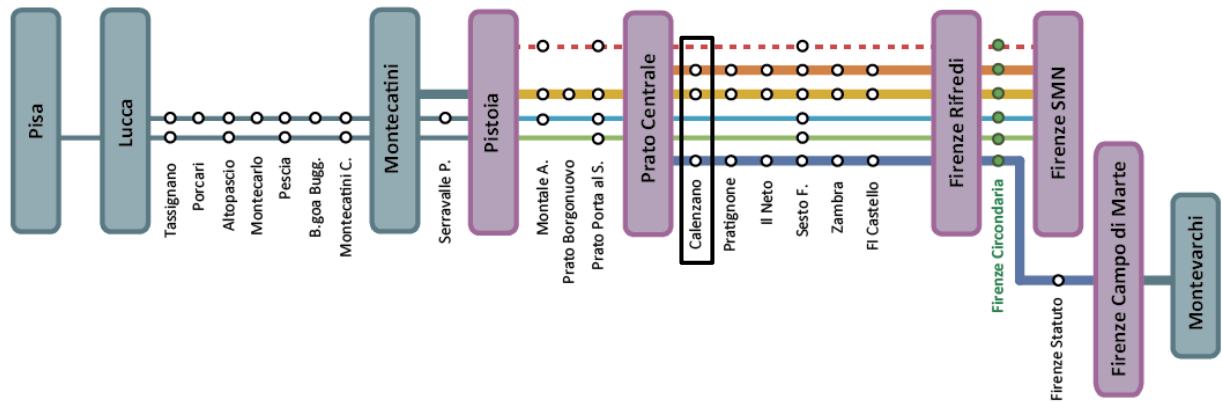
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CALENZANO

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



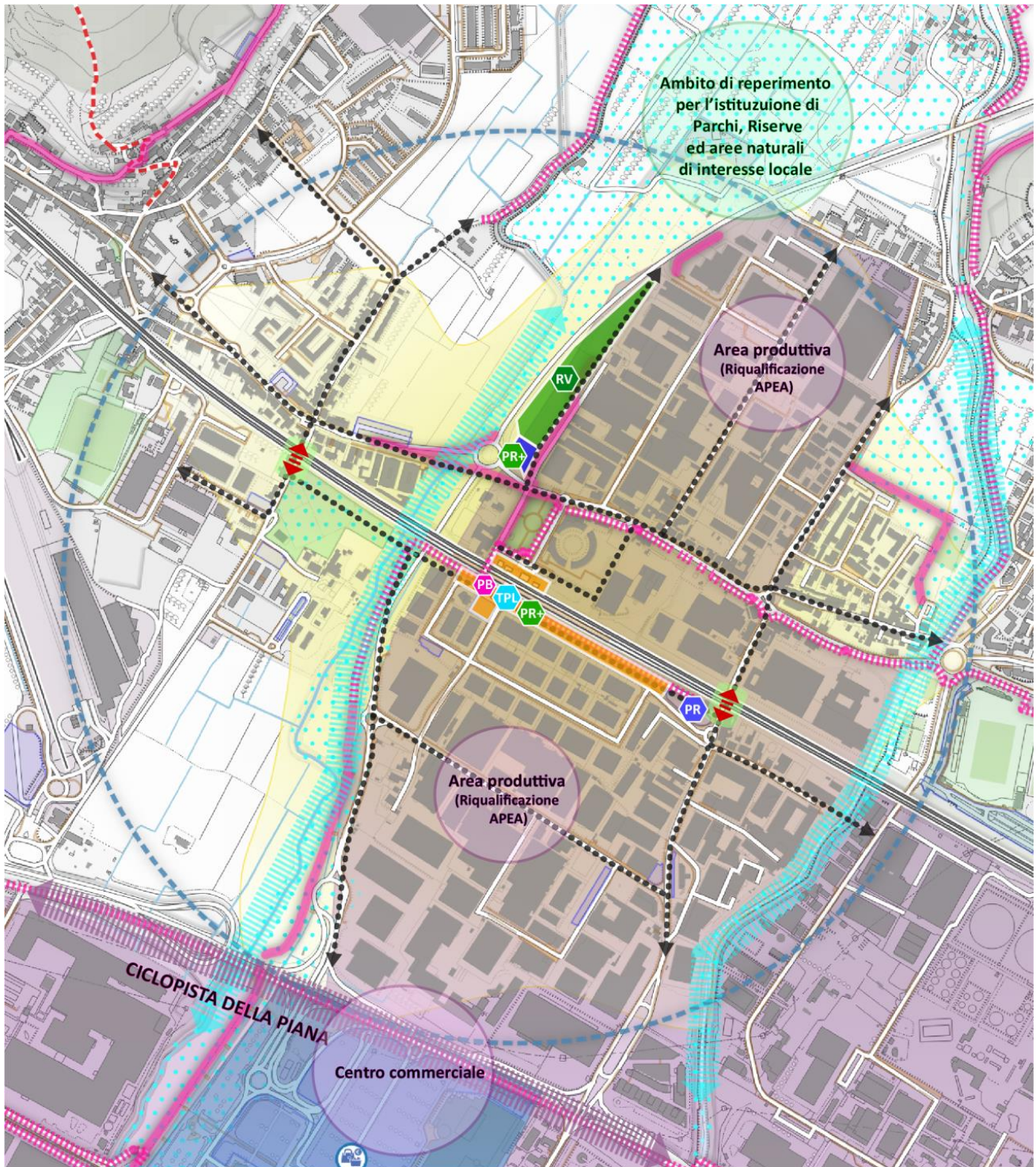
QUALITA' POSTI BICICLETTE



La stazione di Calenzano ha un basso livello di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere i binari, sopraelevati rispetto al piano della strada del parcheggio solamente tramite scale. Non è possibile accedere ai binari con carrozzine o ausili simili. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza al casello autostradale A1 di Calenzano Sesto Fiorentino ed A11 di Prato Est, a circa 6 minuti, e dal collegamento con diverse strade principali di collegamento extraurbano. A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 25% dei pass. saliti giorno (superiore al valore preso come soglia indicatore del 20%). È inoltre presente un ulteriore parcheggio con circa 65 stalli distante 8 minuti a piedi.

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile", prevalentemente di pianura, ha una alta accessibilità ciclabile in quanto, oltre alla rete ciclabile esistente, sono in previsione nuovi tracciati (tra cui il collegamento alla Ciclovia della Piana) che conferiscono all'area della stazione una funzione di nodo di collegamento tra il centro abitato di Calenzano, le aree produttive ed il Parco della Piana. Presenti alcune semplici rastrelliere ed un'area segnalata per la sosta del bikesharing, ma è assente un'ideale area bici attrezzata. Il posti biciclette riescono a soddisfare circa il 5,1% dei passeggeri saliti.

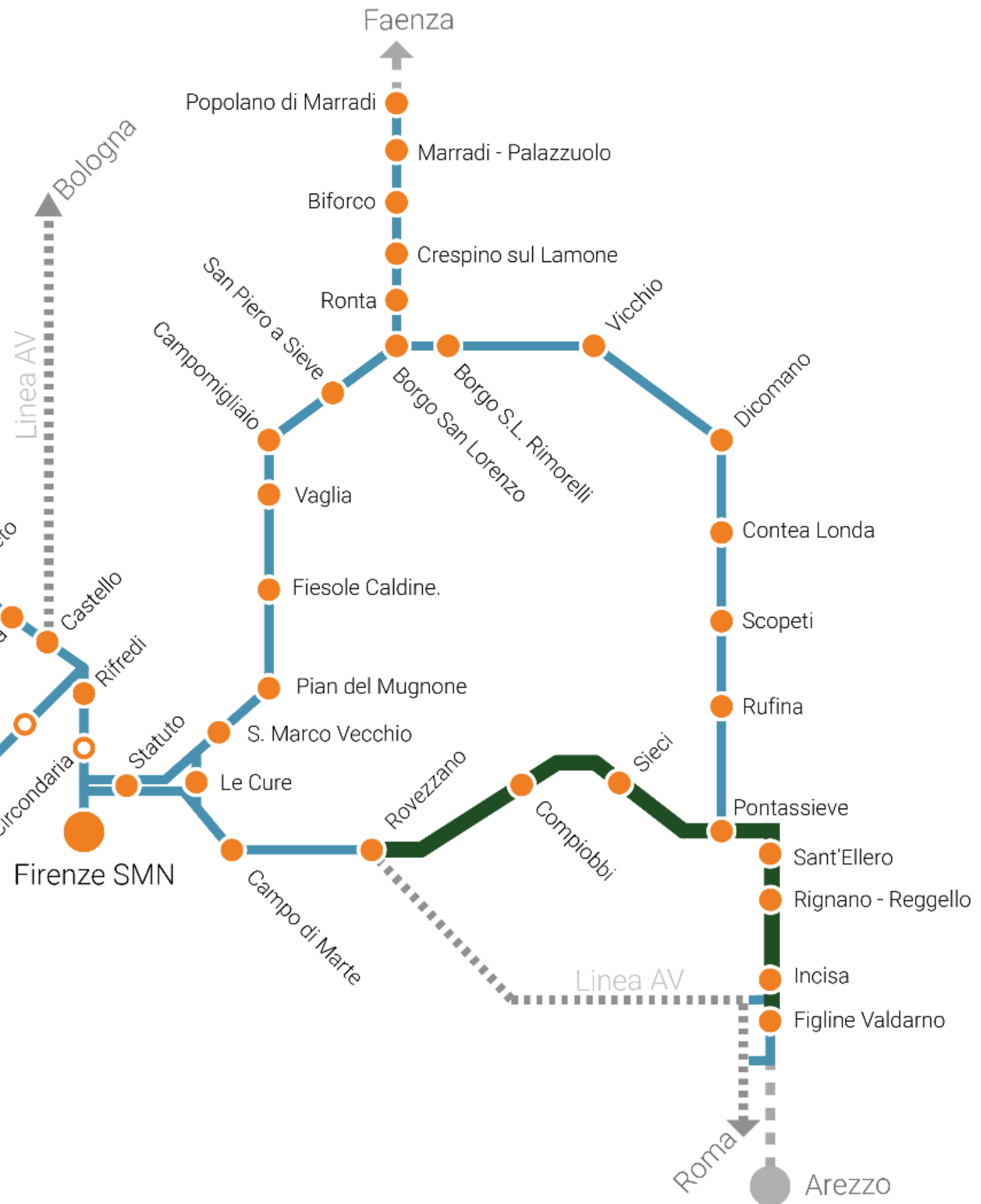


LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

Direttrice Firenze Arezzo

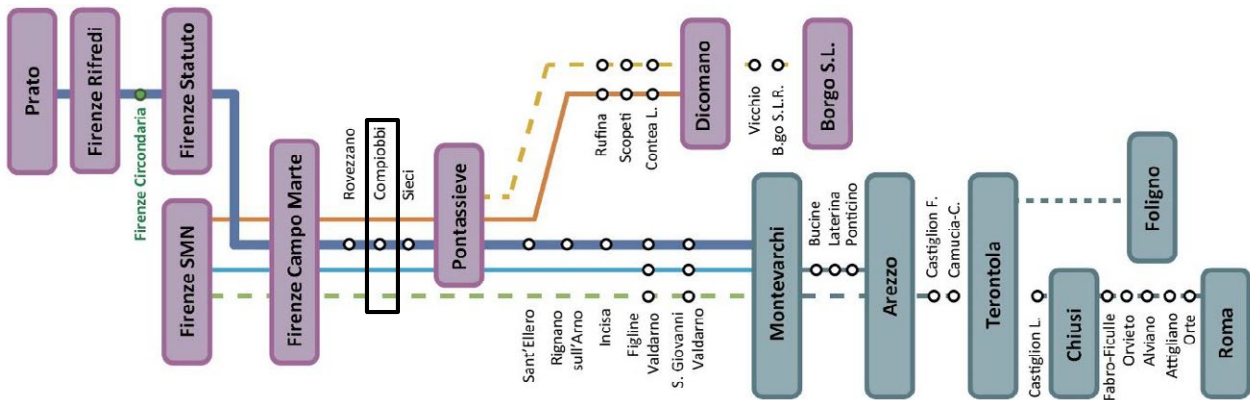




COMPIOBBI

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



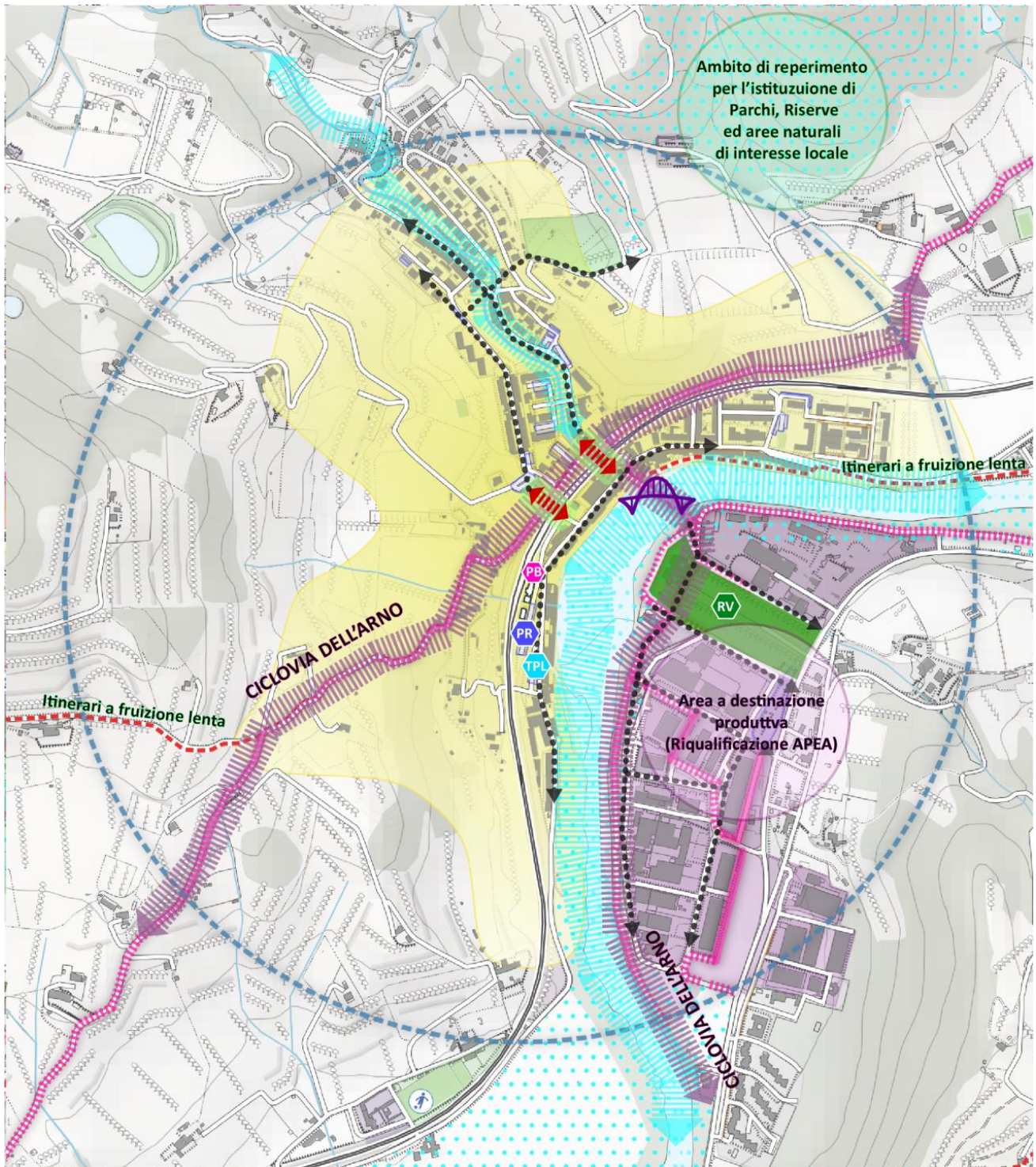
QUALITA' POSTI BICICLETTE



La stazione di Compiobbi ha un buon livello di accessibilità PRM ed è possibile raggiungere i binari, a livello del piano di strada, dal parcheggio scambiatore prossimo alla stazione. È possibile accedere da un solo lato e non sono presenti marciapiedi rialzati e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di Scarsa qualità, con forme di degrado diffuso degli edifici e dei locali di stazione. È possibile accedere all'ingresso della stazione tramite un 'ascensore collegato con un secondo parcheggio e le fermate autobus al piano di strada inferiore.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale (si rileva però l'accesso al casello di Firenze Sud a circa 18 minuti). La stazione risulta collegata dalla rete stradale principale principalmente da due strade (SS67 che corre lungo l'Arno e la SP110 verso le colline in direzione Fiesole). La disponibilità di parcheggi è comunque adeguata dato che copre circa il 36% dei passeggeri saliti. L'assenza di un collegamento carrabile con la riva sinistra dell'Arno limita di fatto l'accesso verso la stazione.

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio alta incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Impulso positivo è dato dalla vasta rete ciclabile di progetto ed il possibile collegamento con il tracciato della Ciclovía dell'Arno. L'assenza di un collegamento ciclopedonale con la riva sinistra dell'Arno limita di fatto l'accesso verso la stazione (si rileva però che è in progetto una passerella ciclopedonale).

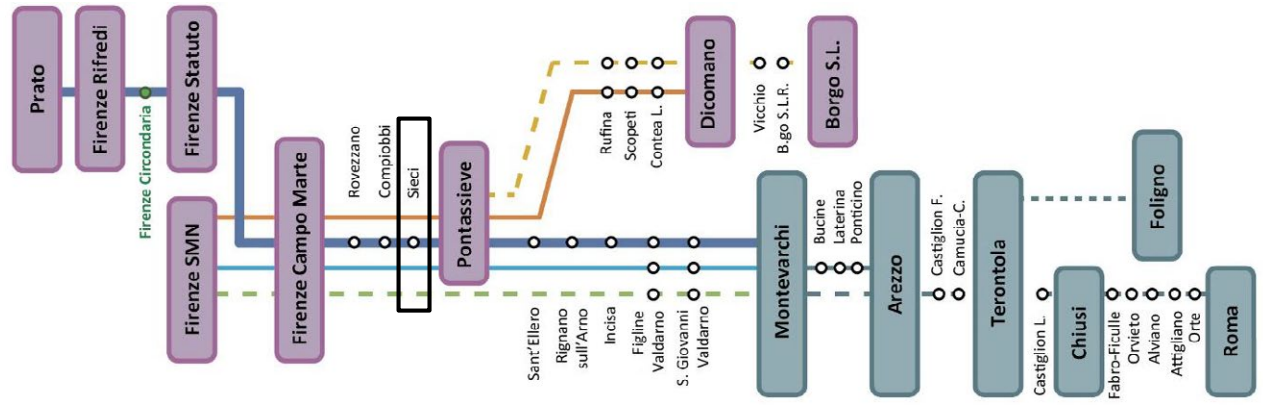


LEGENDA

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  PR | Park and Ride esistenti |  | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride |  | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) |  | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  | ciclovie esistenti e di progetto |
|  RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di Sieci ha un buon livello di accessibilità PRM ed è possibile raggiungere i binari, a livello del piano di strada, dal parcheggio scambiatore prossimo alla stazione. È possibile accedere da entrambe i lati (uno dei quali a quota inferiore ma munito di rampa) e non sono presenti marciapiedi rialzati e nuove pavimentazioni. In generale però la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di buona qualità e si rileva un'attenta cura degli spazi in prossimità della stazione

AUTO PRIVATE

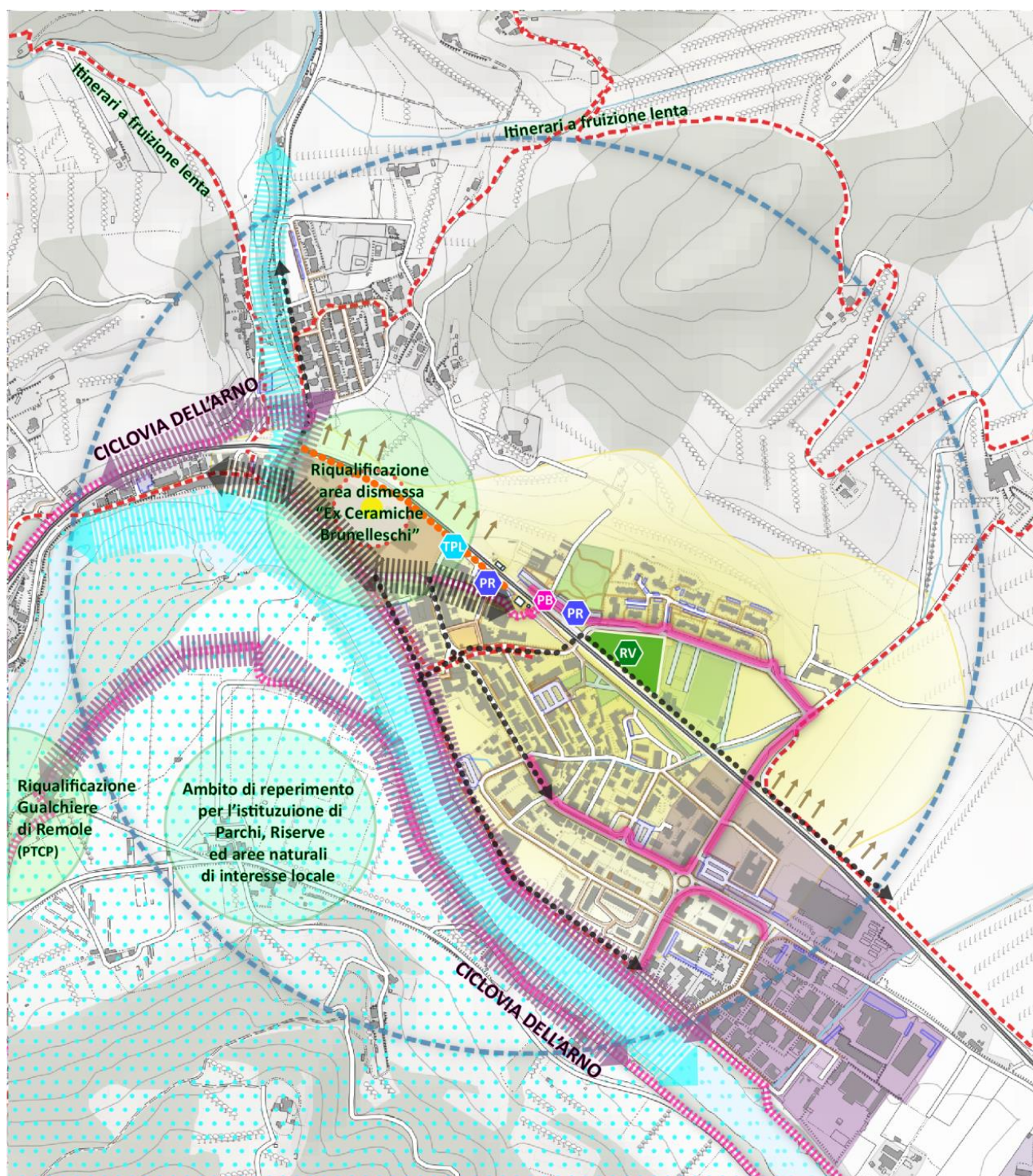
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta collegata dalla rete stradale principale e dal crocevia di due importanti collegamenti territoriali (la SS67 che corre lungo l'Arno e la SP84 verso le colline interne). La disponibilità di parcheggi è comunque adeguata dato che copre circa il 31% dei passeggeri saliti.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale tale da non incidere positivamente sul livello di accessibilità generale. Impulso positivo è dato dal collegamento ciclabile della stazione con buona parte della frazione di Sieci ed il possibile collegamento con il tracciato della Ciclovía dell'Arno. Sono presenti alcune rastrelliere per biciclette ma soddisfano poco meno della metà del valore preso come soglia relativo al 10% dei passeggeri saliti.



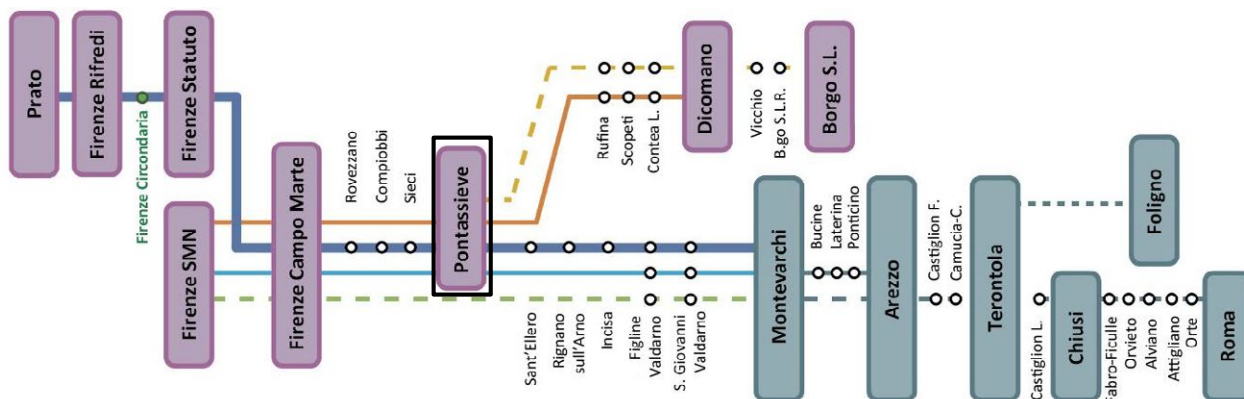
LEGENDA

- | | |
|--|--|
| PR Park and Ride esistenti |  attraversamenti della ferrovia (riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ nuove aree per la sosta Park and Ride |  riqualificazione degli assi urbani (con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL (con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  direttrici per la rigenerazione urbana (in funzione della mobilità dolce) |
| PB nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile (bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) |  riqualificazione del reticolo idrografico (in funzione della mobilità dolce) |
| RU riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione (densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  ciclovie esistenti e di progetto |
| RV riqualificazione ambientale degli spazi aperti (aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  copertura territoriale "isocrona pedonale" (entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

PONTASSIEVE

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)

INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



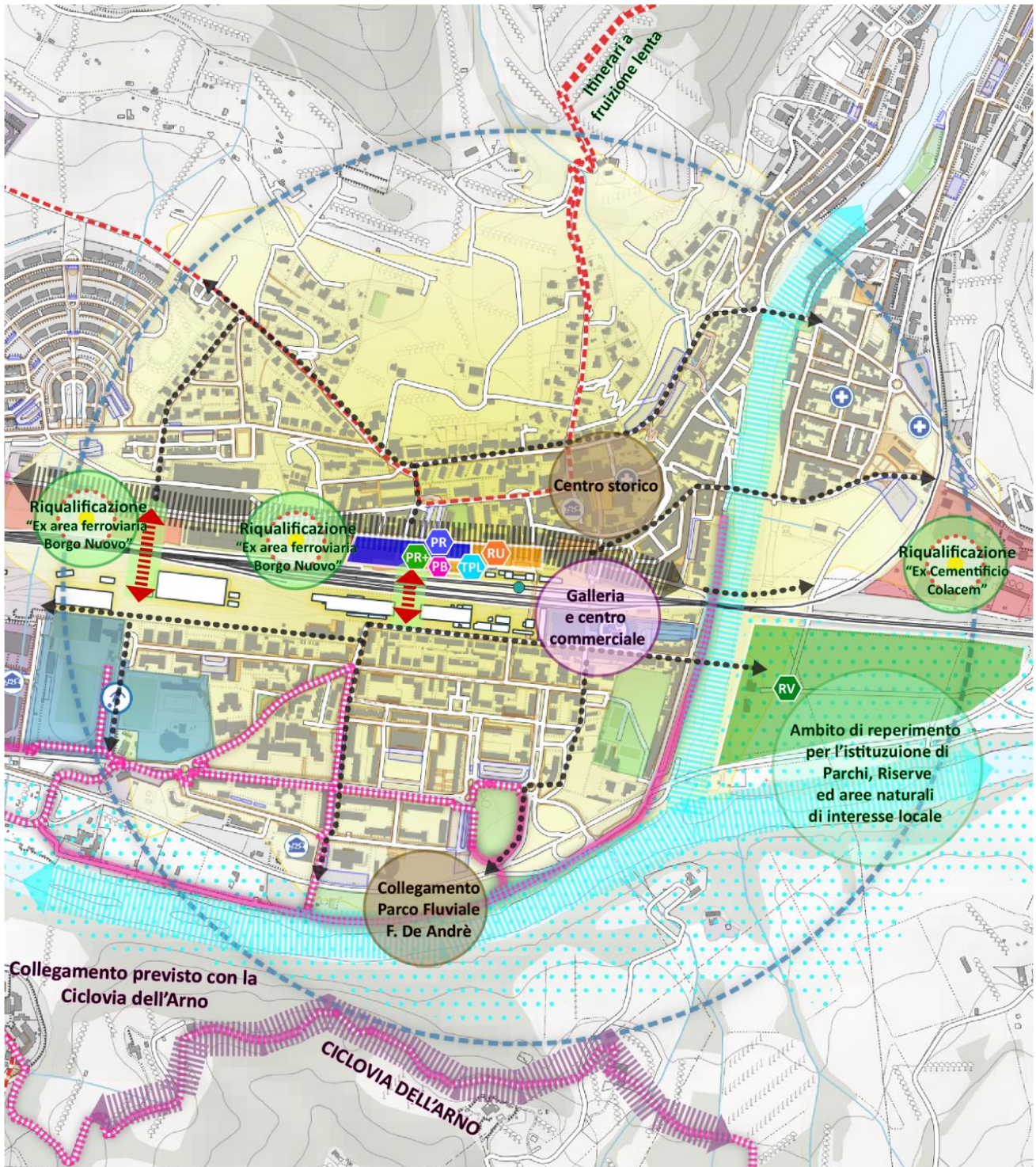
QUALITA' POSTI BICICLETTE



La stazione di Pontassieve ha un buon livello di accessibilità PRM, con diversi servizi (tra cui il servizio di assistenza PRM) e rampe ed ascensori per l'accesso ai binari. Si rileva però l'assenza di un percorso tattile e marciapiedi rialzati. Nello spazio antistante alla stazione sono presenti diverse fermate del trasporto pubblico locale urbane ed extraurbane. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale sono presenti anche strade a scorrimento veloce. A questo livello di accessibilità corrisponde una offerta di parcheggi scambiatori non del tutto sufficiente, che al momento del rilievo copre circa il 7% dei pass. saliti giorno (circa un terzo del valore preso come soglia indicatore del 20%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale media che non incide troppo positivamente sul livello di accessibilità generale. Impulso positivo è dato dal collegamento ciclabile della stazione con alcune parti della città (soprattutto nella parte a sud della ferrovia) ed il possibile collegamento con il tracciato della Ciclovia dell'Arno. In generale, non sono presenti adeguate postazioni per la sosta delle biciclette. Le rastrelliere presenti riescono a soddisfare meno dell'1% dei passeggeri saliti.



LEGENDA



Park and Ride esistenti



nuove aree per la sosta Park and Ride



riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL (con zone di attesa e corsie riservate se assenti)



nuovi servizi connessi alla mobilit  ciclabile (bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.)



riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione (densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali)



riqualificazione ambientale degli spazi aperti (aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.)



attraversamenti della ferrovia (riqualificazione esistenti o previsione di nuovi)



riqualificazione degli assi urbani (con superfici pedonali adeguate ed alberature)



direttrici per la rigenerazione urbana (in funzione della mobilit  dolce)



riqualificazione del reticolo idrografico (in funzione della mobilit  dolce)



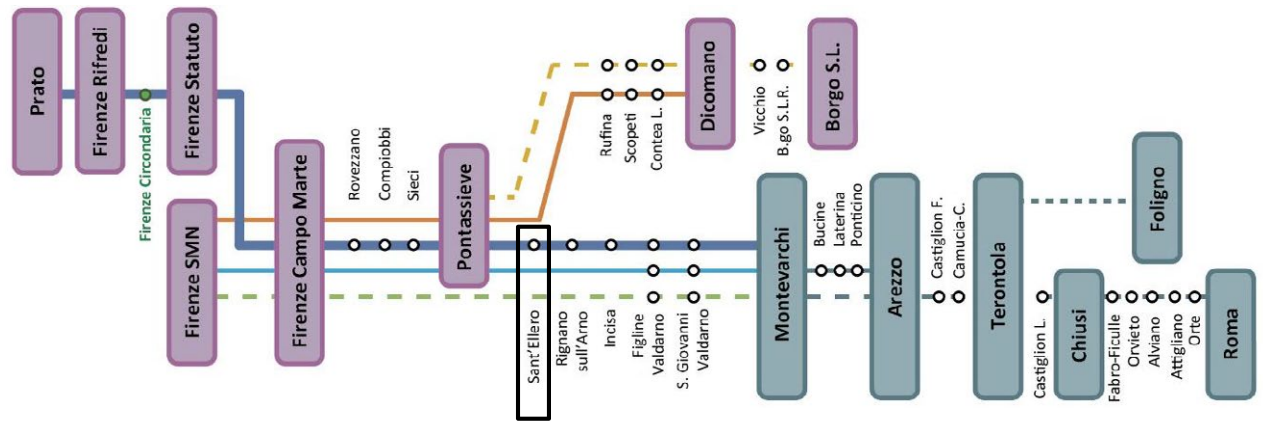
ciclovie esistenti e di progetto



copertura territoriale "isocrona pedonale" (entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione)

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

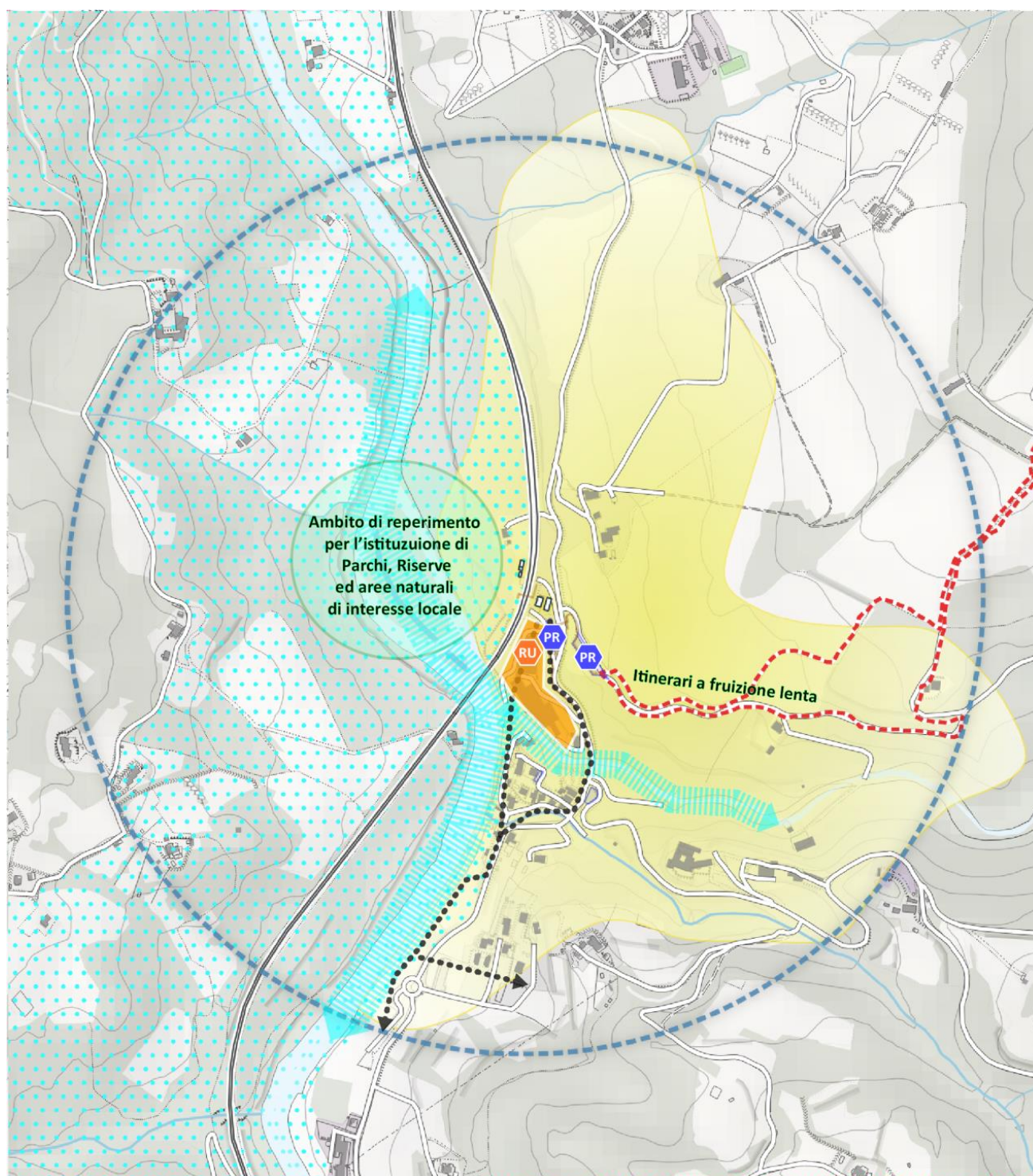
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

La stazione di Sant'Ellero ha un buon livello di accessibilità PRM ed è possibile raggiungere i binari sul piano della strada dal parcheggio scambiatore prossimo alla stazione. È possibile accedere da un solo lato e non sono presenti marciapiedi rialzati e nuove pavimentazioni. In generale però la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di buona qualità e si rileva un'attenta cura degli spazi e del fabbricato viaggiatori.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale, ma la stazione risulta comunque collegata dalla rete stradale principale, in particolar modo dalla SR69 che corre lungo la direttrice dell'Arno. A questo livello di accessibilità corrisponde una ampia offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 45% dei pass. saliti giorno (più del doppio del valore soglia indicatore del 20%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.



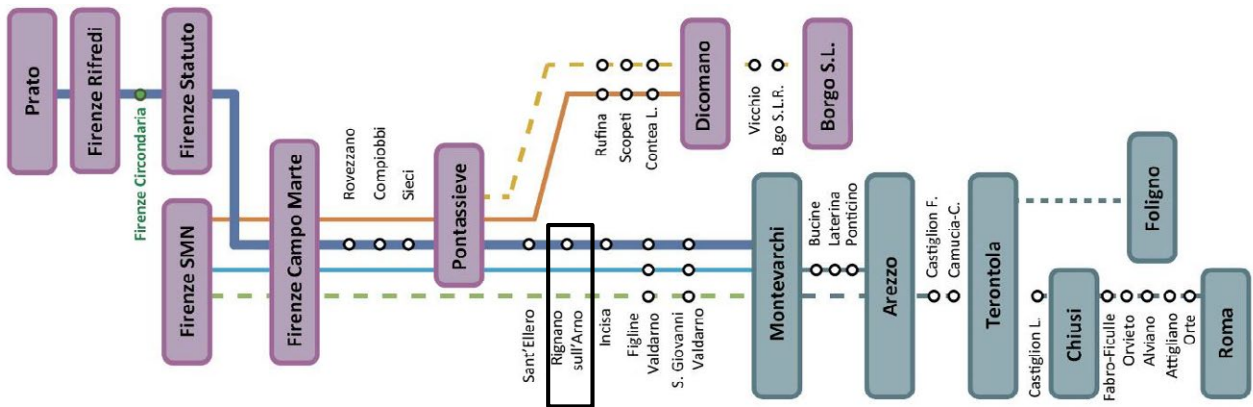
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

RIGNANO-REGGELLO

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

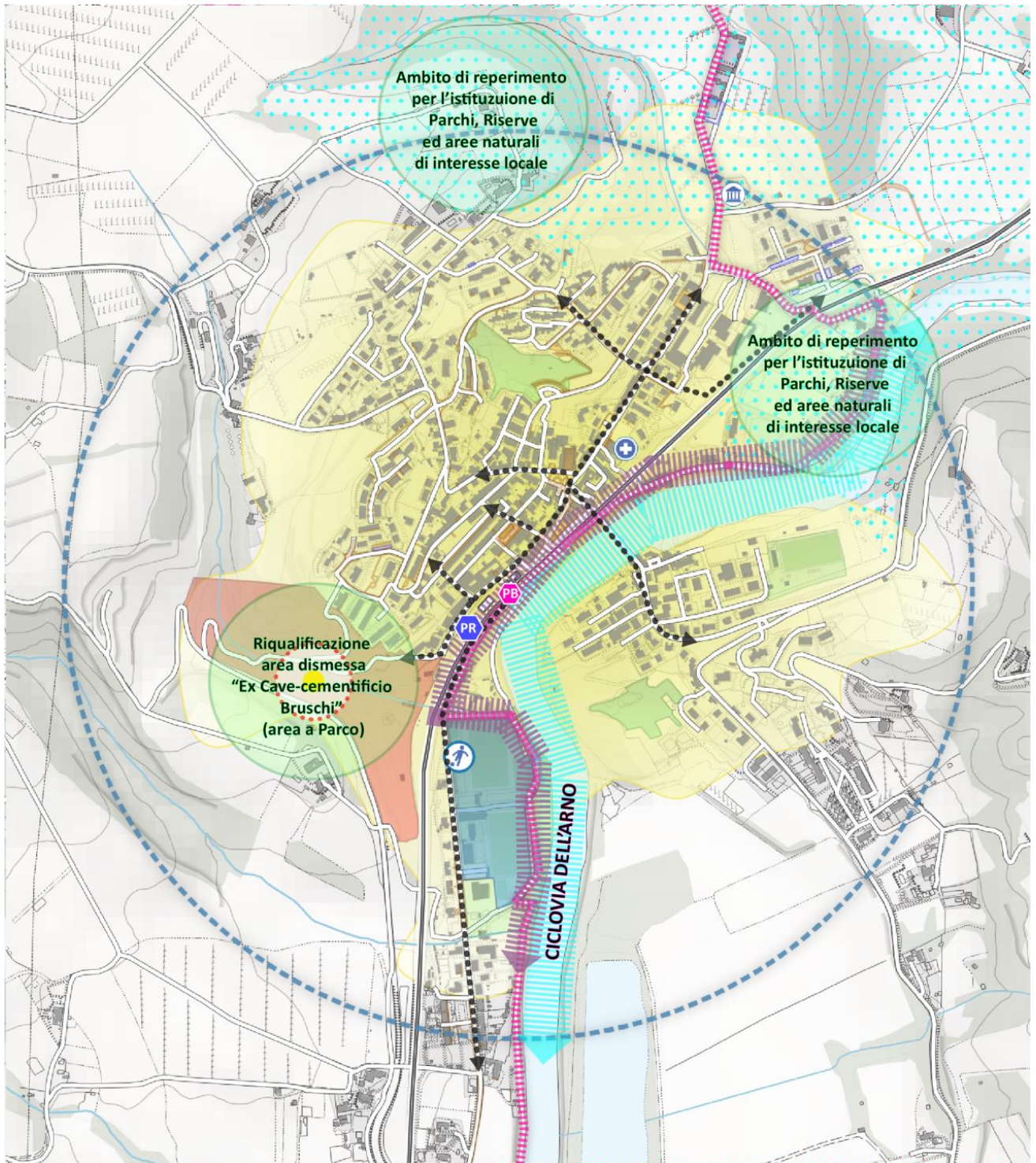
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

La stazione di Rignano - Reggello ha un buon livello di accessibilità PRM ed è possibile raggiungere i binari, posti sul livello del piano di strada, dal parcheggio scambiatore prossimo alla stazione. È possibile accedere da ambo i lati e non sono presenti marciapiedi rialzati e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di Scarsa qualità, con forme di degrado diffuso degli edifici e dei locali di stazione.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale (si rileva però l'accesso al casello di Incisa - Reggello a circa 15 minuti), ma la stazione risulta comunque ben collegata dalla rete stradale principale. A questo livello di accessibilità corrisponde una sufficiente offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 10% dei pass. saliti giorno (la metà del valore soglia indicatore del 20%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio alta incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Impulso positivo è dato dal possibile collegamento con il tracciato della Ciclovía dell'Arno.

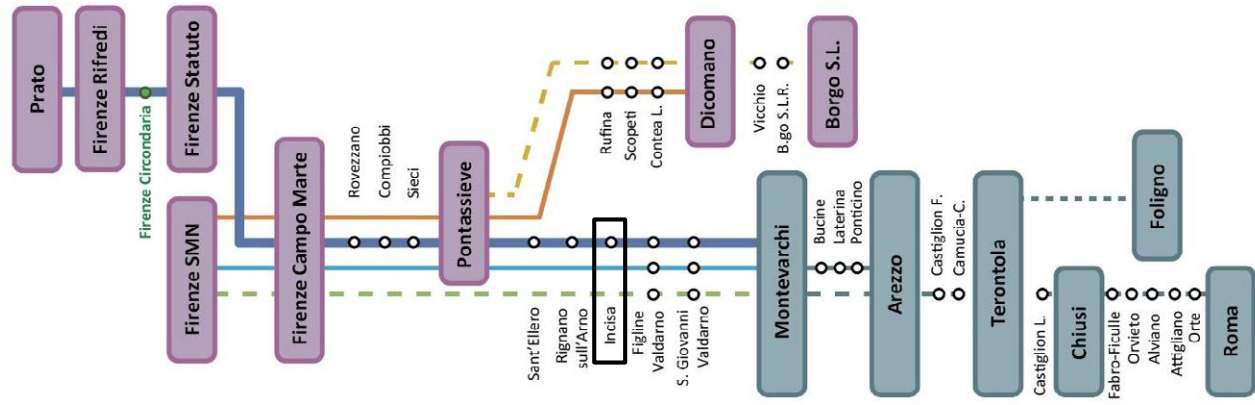


LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di Incisa ha un buon livello di accessibilità PRM ed è possibile raggiungere i binari, a livello del piano di strada, dal parcheggio scambiatore prossimo alla stazione. È possibile accedere da un solo lato tramite rampa, ma non sono presenti marciapiedi rialzati e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità, con forme di degrado diffuso degli edifici e dei locali di stazione.

AUTO PRIVATE

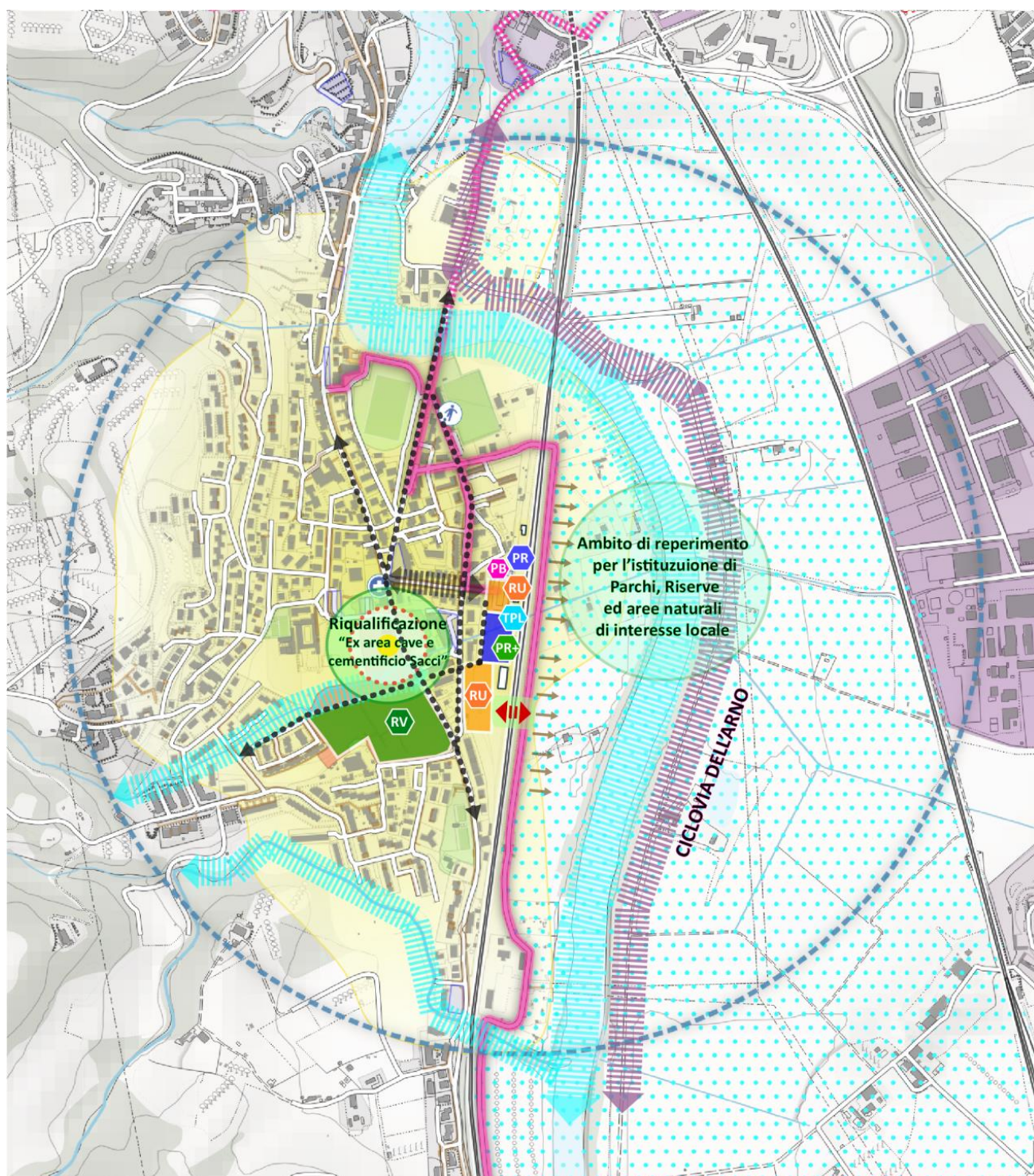
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza al casello autostradale A1 di Incisa Reggello, a circa 6 minuti, e dal collegamento con diverse strade principali di collegamento extraurbano. A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde una bassa offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono l'11% dei pass. saliti giorno (circa la metà del valore preso come soglia indicatore del 20%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale media che non incide troppo positivamente sul livello di accessibilità generale. Impulso positivo è dato dal collegamento ciclabile della stazione con alcune parti della città (solo la parte a nord) ed il possibile collegamento con il tracciato della Ciclovía dell'Arno. Le dotazioni di posteggio per le biciclette sono di scarsa qualità e riescono a soddisfare circa l'1,5% dei passeggeri saliti.



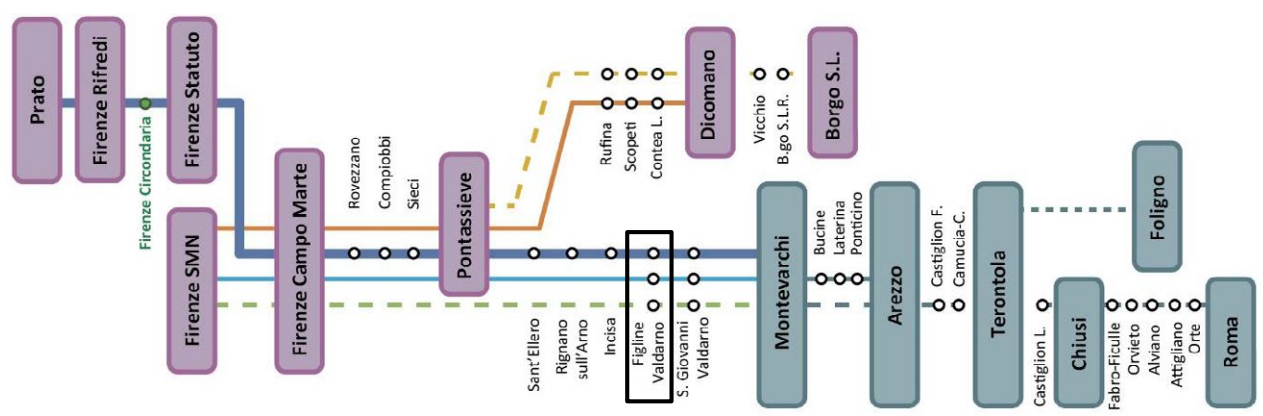
LEGENDA

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  PR | Park and Ride esistenti |  | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride |  | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) |  | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  | ciclovie esistenti e di progetto |
|  RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

FIGLINE VALDARNO

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di Figline Valdarno ha un alto livello di accessibilità PRM, con diversi servizi (tra cui il servizio PRM) e rampe ed ascensori per l'accesso ai binari. Si rileva però l'assenza di marciapiedi rialzati e di un percorso tattile. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

AUTO PRIVATE

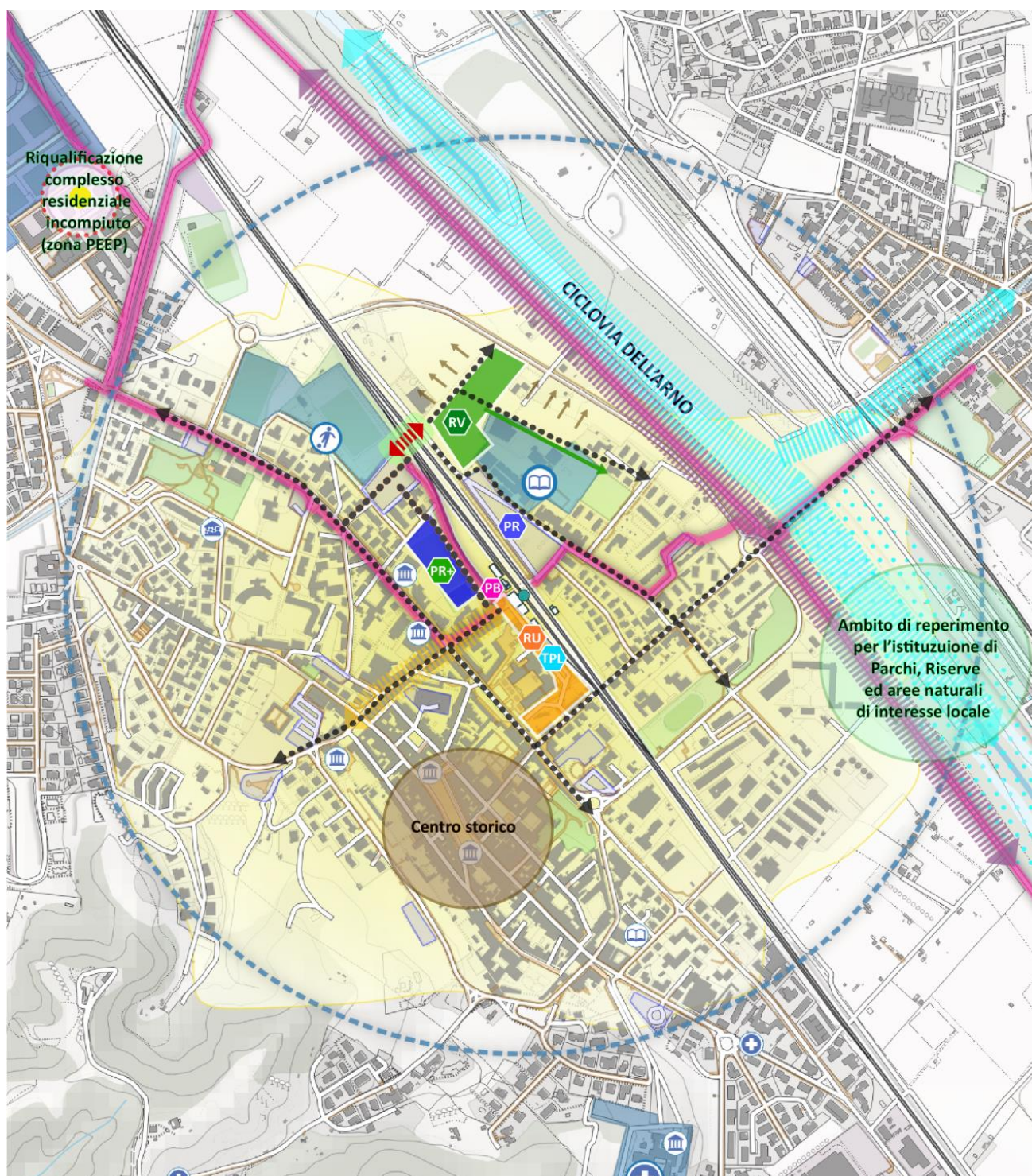
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale (si rileva però l'accesso al casello di Incisa - Reggello a circa 18 minuti), ma la stazione risulta comunque ben collegata dalla rete stradale principale. A questo livello di accessibilità corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono il 23% dei pass. saliti giorno (superiore al valore preso come soglia indicatore del 20%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio bassa, che incide positivamente su tale indicatore, alla quale si aggiunge un buon collegamento ciclabile della stazione con alcune parti della città (anche se complessivamente oltre la metà delle aree urbane non ne è interessata) ed il collegamento con il tracciato della Ciclovía dell'Arno. Le dotazioni di posteggio per le biciclette sono di buona qualità e disposte in un'area dedicata, ma riescono a soddisfare circa il 3,3% dei passeggeri saliti.

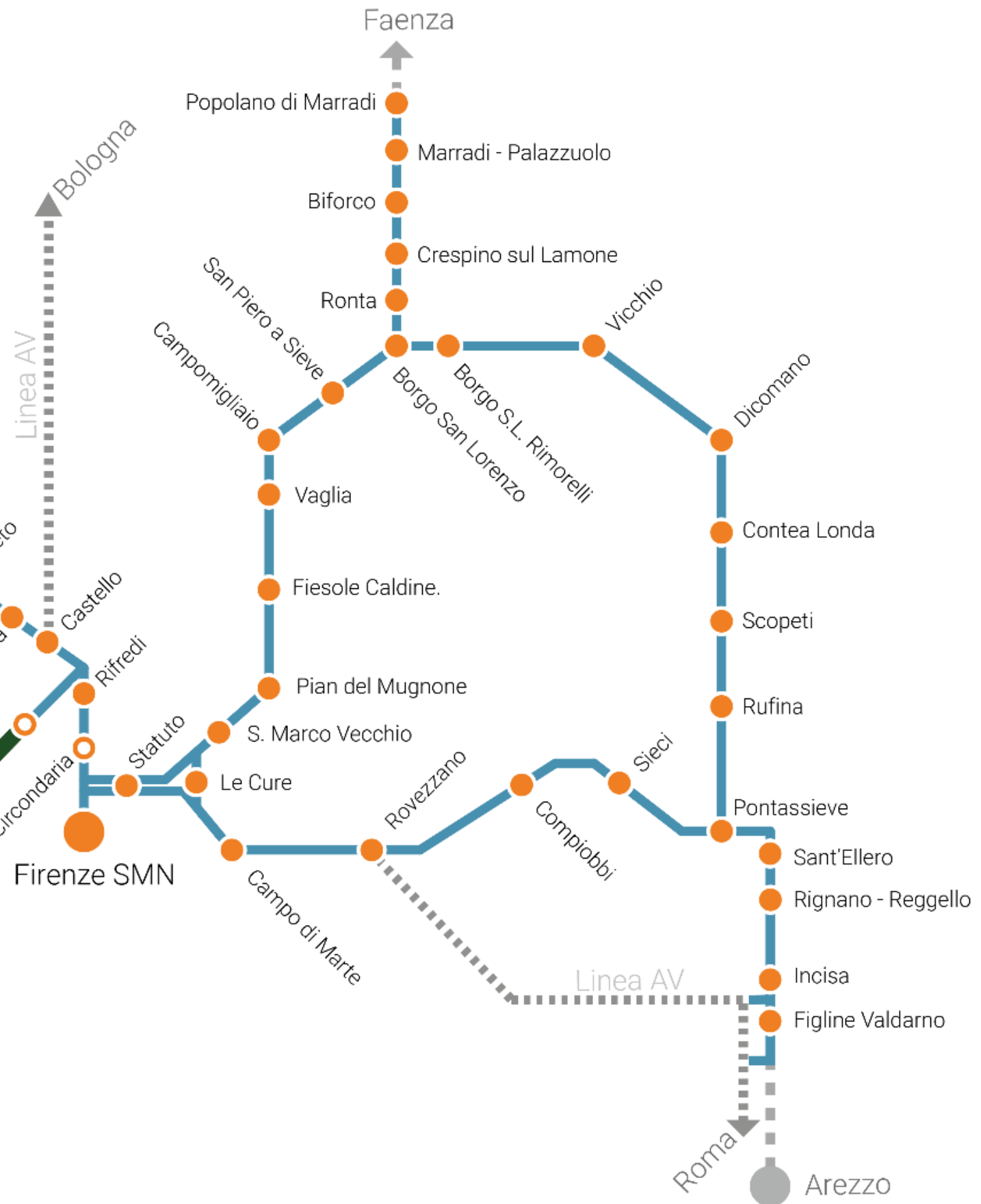


LEGENDA

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  PR | Park and Ride esistenti |  | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride |  | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) |  | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  | ciclovie esistenti e di progetto |
|  RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

Direttrice Firenze-Pisa

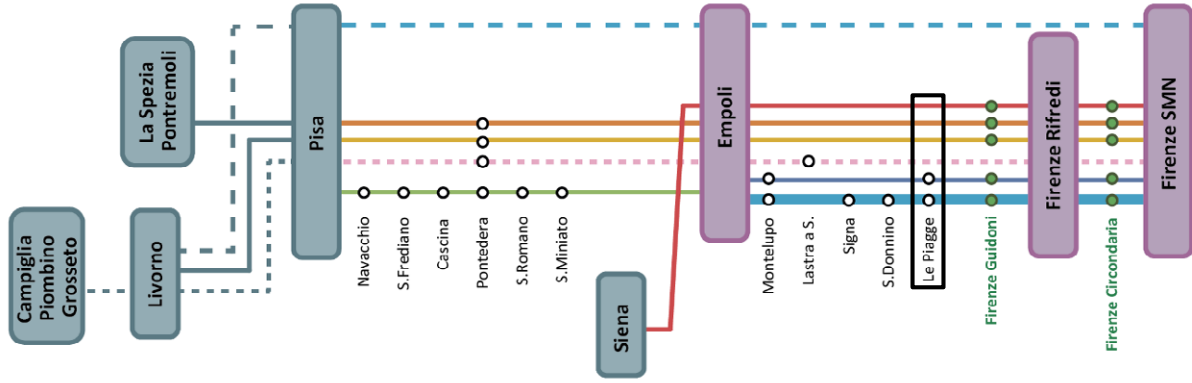




LE PIAGGE

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La fermata delle Piagge ha un ottimo livello di accessibilità PRM, sono presenti rampe pedo ciclabili con accesso ai binari su ambo i lati della ferrovia. È possibile raggiungere i binari dal parcheggio scambiatore posto in prossimità dell'accesso principale. Il completamento della linea della tramvia prevede una fermata nelle vicinanze connotando la fermata delle Piagge come un hub ad alto livello di intermodalità. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

AUTO PRIVATE

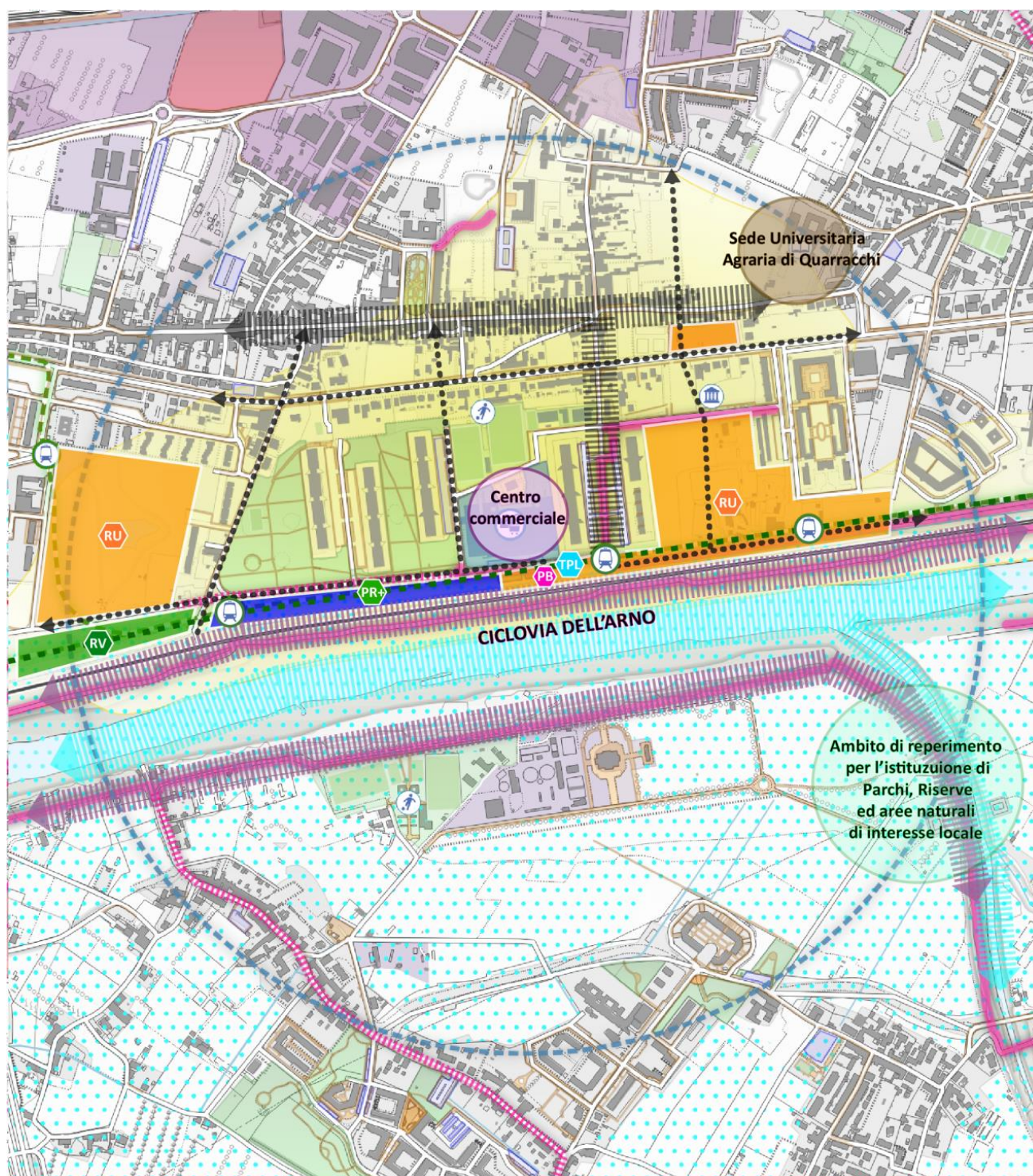
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è bassa (non vengono considerati gli accessi alla rete autostradale A11 in quanto il casello dista circa 10 minuti dalla fermata) ed 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 la maggior parte dei tratti interessati. A questo basso livello di accessibilità carrabile corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori non del tutto adeguata, che al momento del rilievo coprono circa il 6 % dei pass. saliti giorno (inferiore al valore preso come soglia indicatore del 20%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile", prevalentemente di pianura, ha una alta accessibilità ciclabile in quanto, oltre alla rete ciclabile esistente, sono in previsione nuovi tracciati. Ulteriore impulso positivo è dato dalla presenza del tracciato della Ciclovía dell'Arno, che si collega direttamente alla fermata. A questo buon livello di accessibilità non corrisponde un'adeguata offerta di posteggio per le biciclette, che corrisponde a circa 1,4% dei passeggeri saliti.



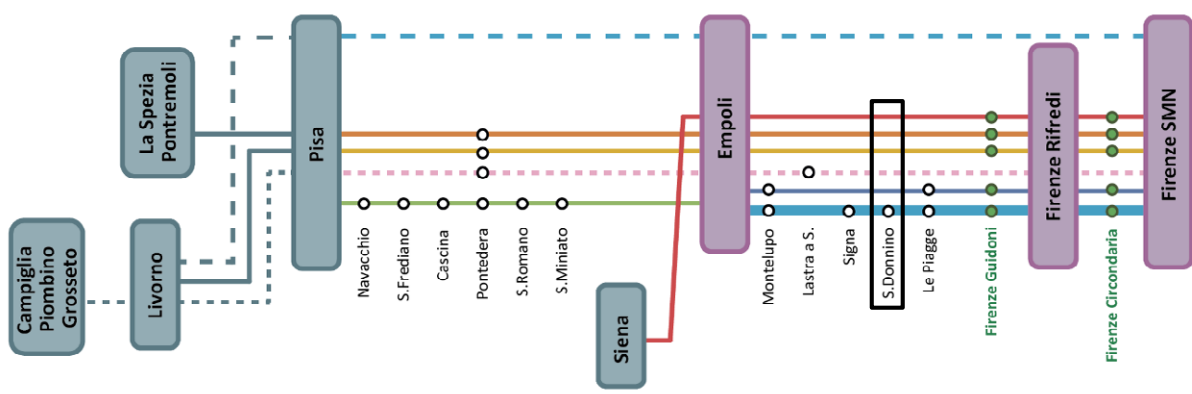
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

SAN DONNINO-BADIA

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

La stazione di San Donnino ha un basso livello di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere i binari, sopraelevati rispetto al piano della strada, da ambo i lati. Dal lato del parcheggio è possibile accedere ai binari anche tramite rampa. Non sono presenti ascensori, marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

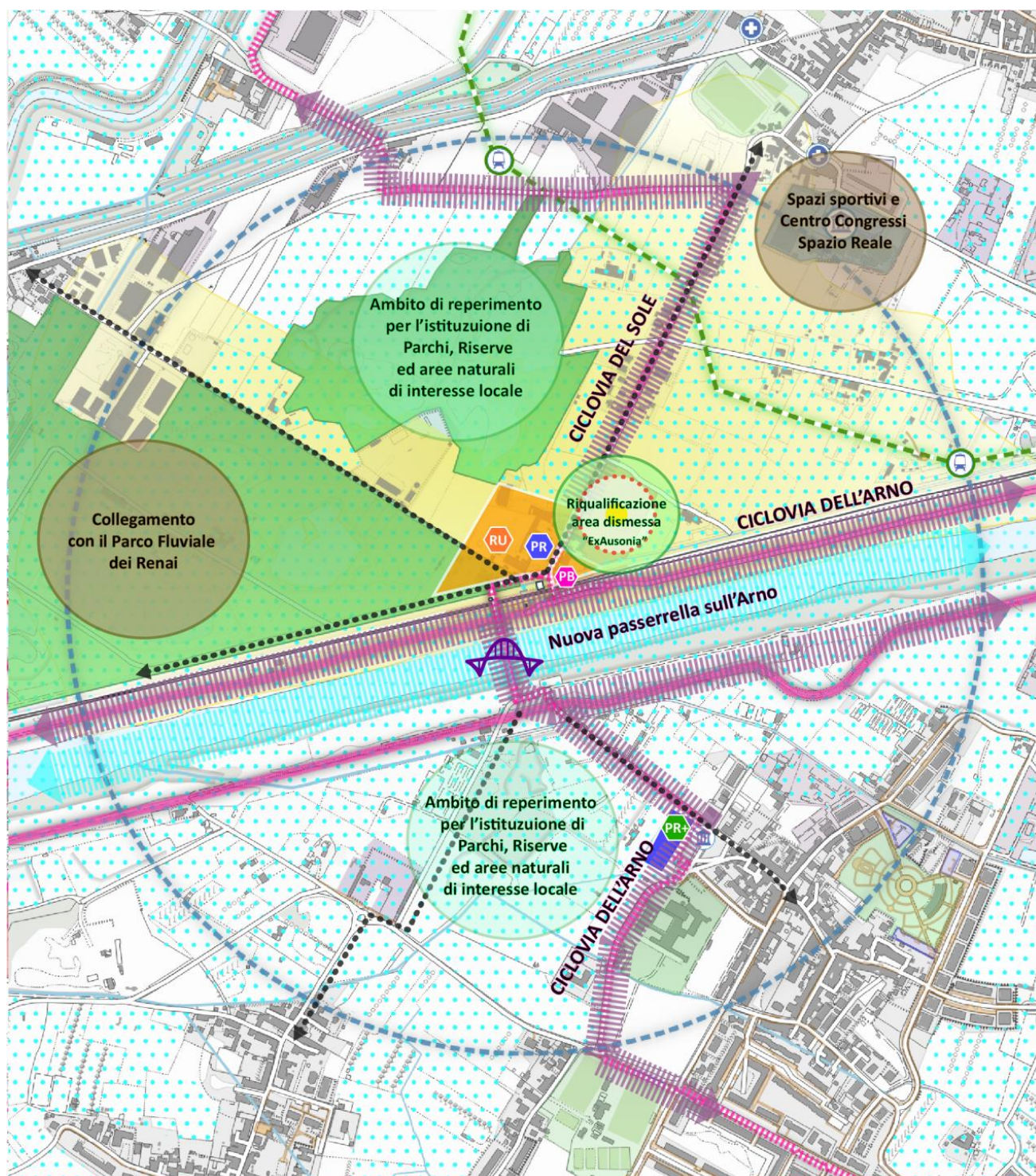
ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è bassa (non vengono considerati gli accessi alla rete autostradale A11 in quanto il casello dista circa 12 minuti dalla fermata) ed è dovuta al basso numero di strade principali (una sola strada) intersecate dalla relativa isocrona (6 minuti), anche se sulla medesima si registra una velocità media superiore a 60Km/h lungo la maggior parte della tratta. A questo basso livello di accessibilità carrabile corrisponde una alta offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 230 % dei pass. saliti giorno.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile", prevalentemente di pianura, ha una alta accessibilità ciclabile in quanto, oltre alla rete ciclabile esistente, sono in previsione nuovi tracciati ed una passerella pedociclabile sull'Arno. Ulteriore impulso positivo è dato dalla presenza del tracciato della Ciclovía dell'Arno, che si collega direttamente alla fermata. A questo buon livello di accessibilità non corrisponde un'adeguata offerta di posteggio per le biciclette.



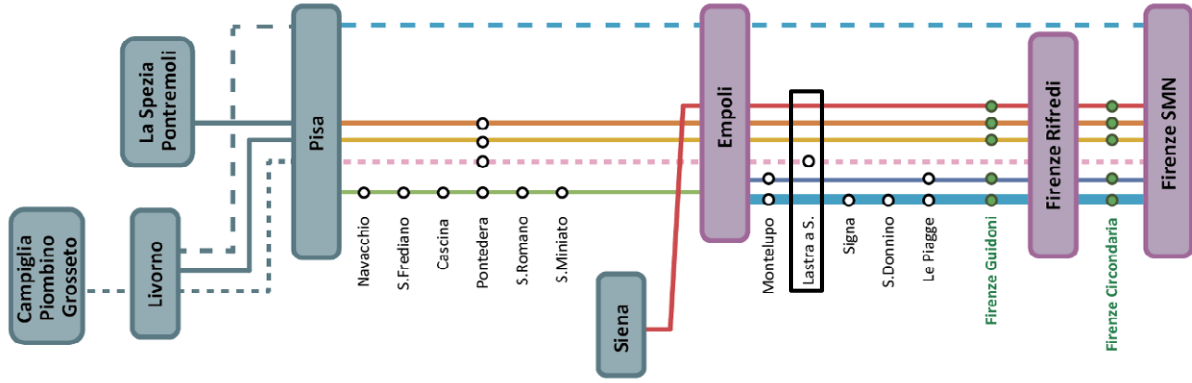
LEGENDA

- | | |
|--|--|
| PR Park and Ride esistenti | attraversamenti della ferrovia (riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ nuove aree per la sosta Park and Ride | riqualificazione degli assi urbani (con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL (con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | direttrici per la rigenerazione urbana (in funzione della mobilità dolce) |
| PB nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile (bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) | riqualificazione del reticolo idrografico (in funzione della mobilità dolce) |
| RU riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione (densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV riqualificazione ambientale degli spazi aperti (aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | copertura territoriale "isocrona pedonale" (entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

LA STRA A SIGNA

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



La fermata di Lastra a Signa ha un ottimo livello di accessibilità PRM, sono presenti due ascensori e rampe pedociclabile di accesso ai binari su ambo i lati della ferrovia. È possibile raggiungere i binari dal parcheggio scambiatore adiacente alla fermata tramite rampa. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza dell'uscita SGC di Lastra a Signa a circa 5 minuti, e dal collegamento con alcune strade principali di collegamento extraurbano, che risultano però avere una bassa velocità di percorrenza (<60Km/h) per tutti i tratti (fattore che penalizza complessivamente l'indicatore). A questo buon livello di accessibilità carrabile corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori appena sufficiente, che al momento del rilievo coprono circa il 7,2% dei pass. saliti giorno (poco inferiore al valore soglia indicatore del 10%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



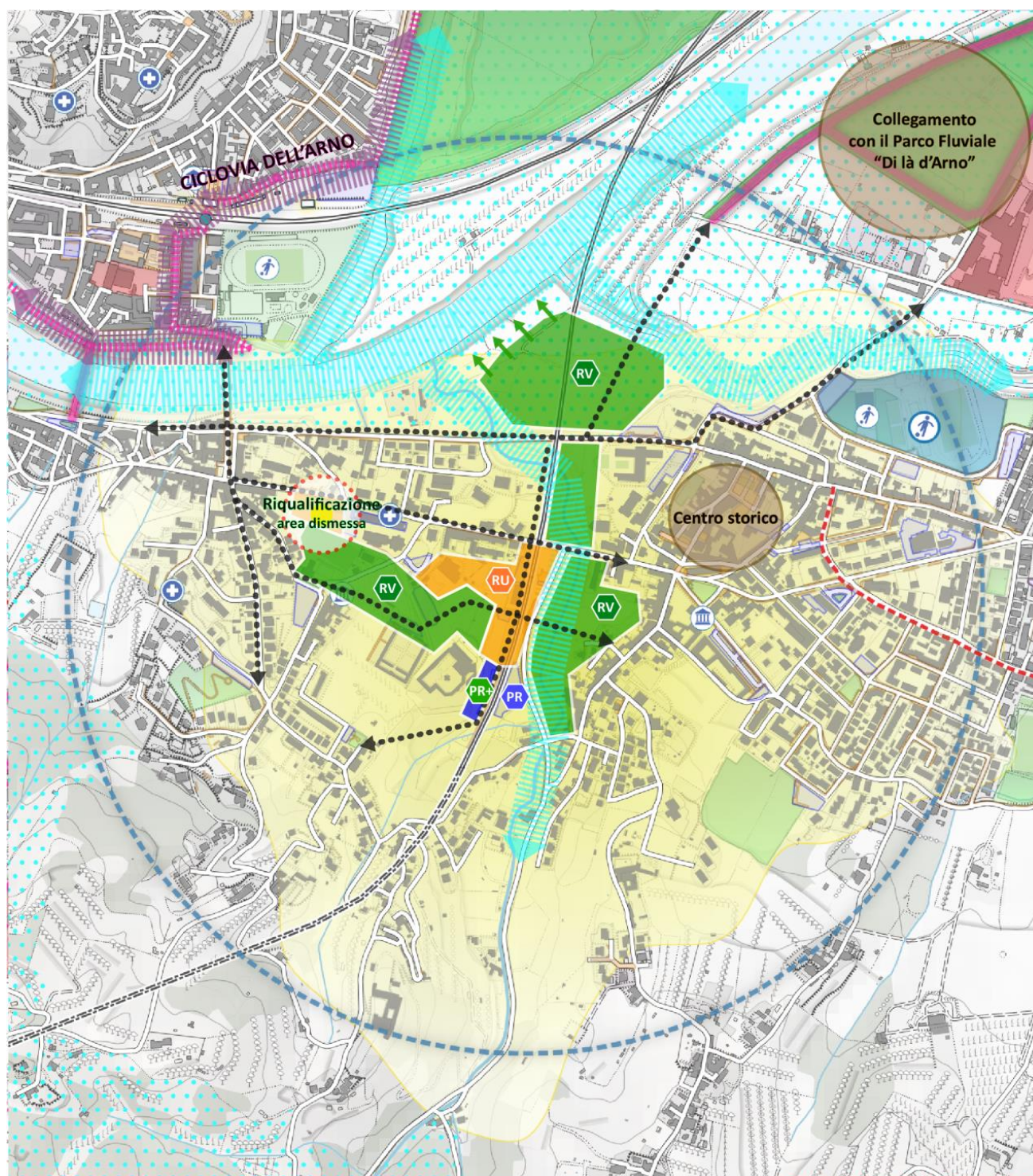
INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI BICICLETTE



L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" è solo in parte pianeggiante ed è complessivamente caratterizzata da pendenze medio/alte (fattore che influisce negativamente sull'indicatore). La rete ciclabile esistente si sviluppa esclusivamente nell'area destinata al Parco Fluviale. Influisce in modo positivo sull'accessibilità dell'indicatore la presenza del vasto grafo di strade urbane e minori sulle quali si registrano velocità medie inferiori ai 30 Km/h sulla maggior parte dei tratti. In parte l'indicatore è influenzato anche dal tracciato della ciclovia dell'Arno.

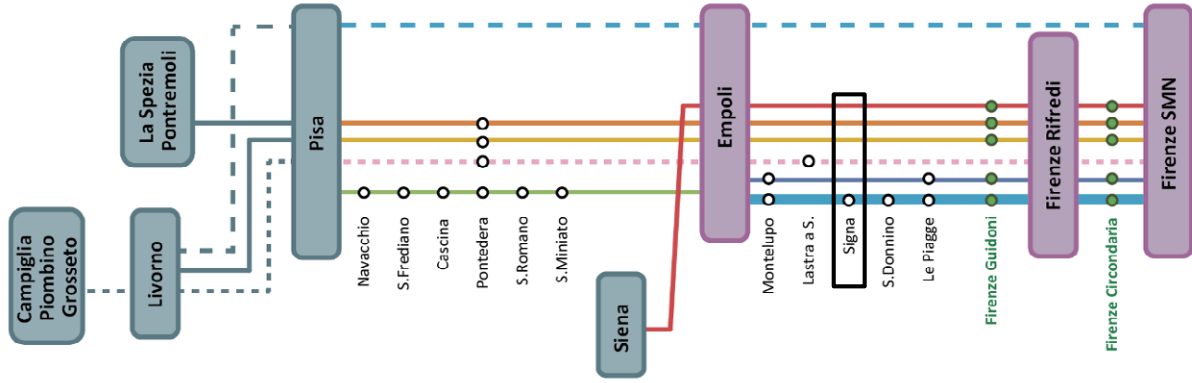


LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di Signa ha un buon livello di accessibilità PRM, è presente un ascensore ed è possibile raggiungere i binari sopraelevati dal parcheggio scambiatore distante circa 2 minuti a piedi. I posteggi per disabili sono riservati in un'area prossima al fabbricato viaggiatori. È inoltre possibile accedere da ambo i lati (uno dal piano strada, l'altro tramite scale e rampa), ma non sono presenti marciapiedi rialzati e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

AUTO PRIVATE

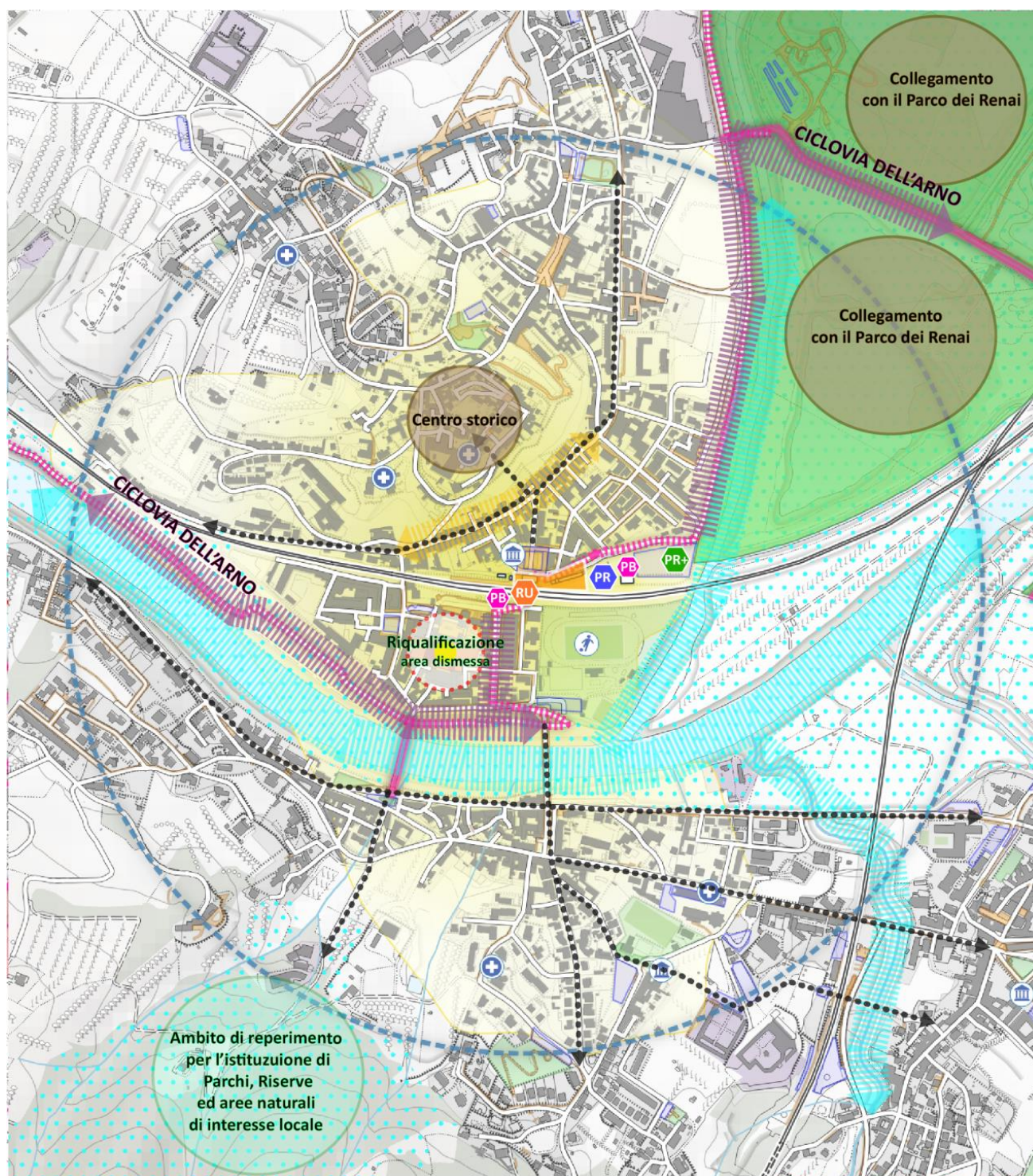
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è bassa ed 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 la maggior parte dei tratti interessati. A questo basso livello di accessibilità carrabile corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 13,4 % dei passeggeri saliti giorno (superiore al valore preso come soglia indicatore del 10%). Si registrano significativi rallentamenti della viabilità carrabile derivati dal consistente traffico sul crocevia del Ponte Nuovo sull'Arno con la viabilità principale.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" è solo in parte pianeggiante ed è complessivamente caratterizzata da pendenze medio/alte (fattore che influisce negativamente sull'indicatore). Influisce in modo positivo sull'accessibilità dell'indicatore la presenza del tracciato della ciclovie dell'Arno (di progetto) e la presenza del vasto grafo di strade urbane e minori sulle quali si registrano velocità medie inferiori ai 30 Km/h sulla maggior parte dei tratti.



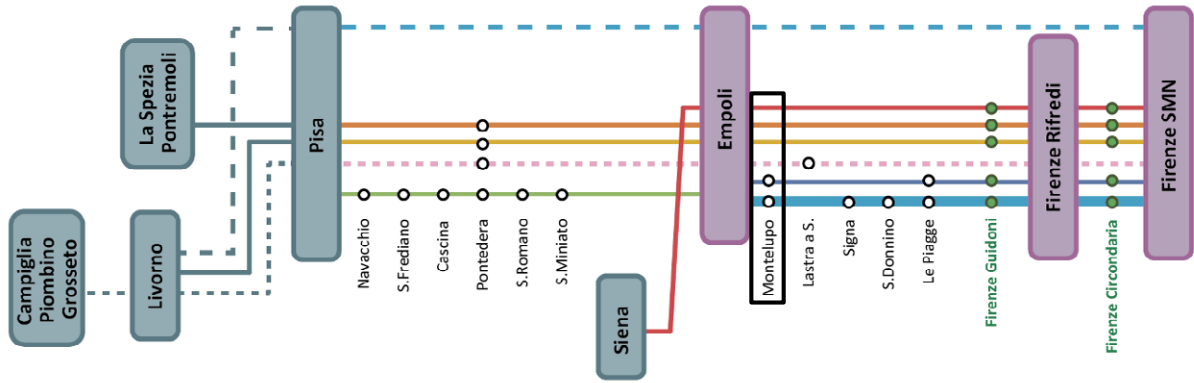
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

MONTELUPO-CAPRAIA

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

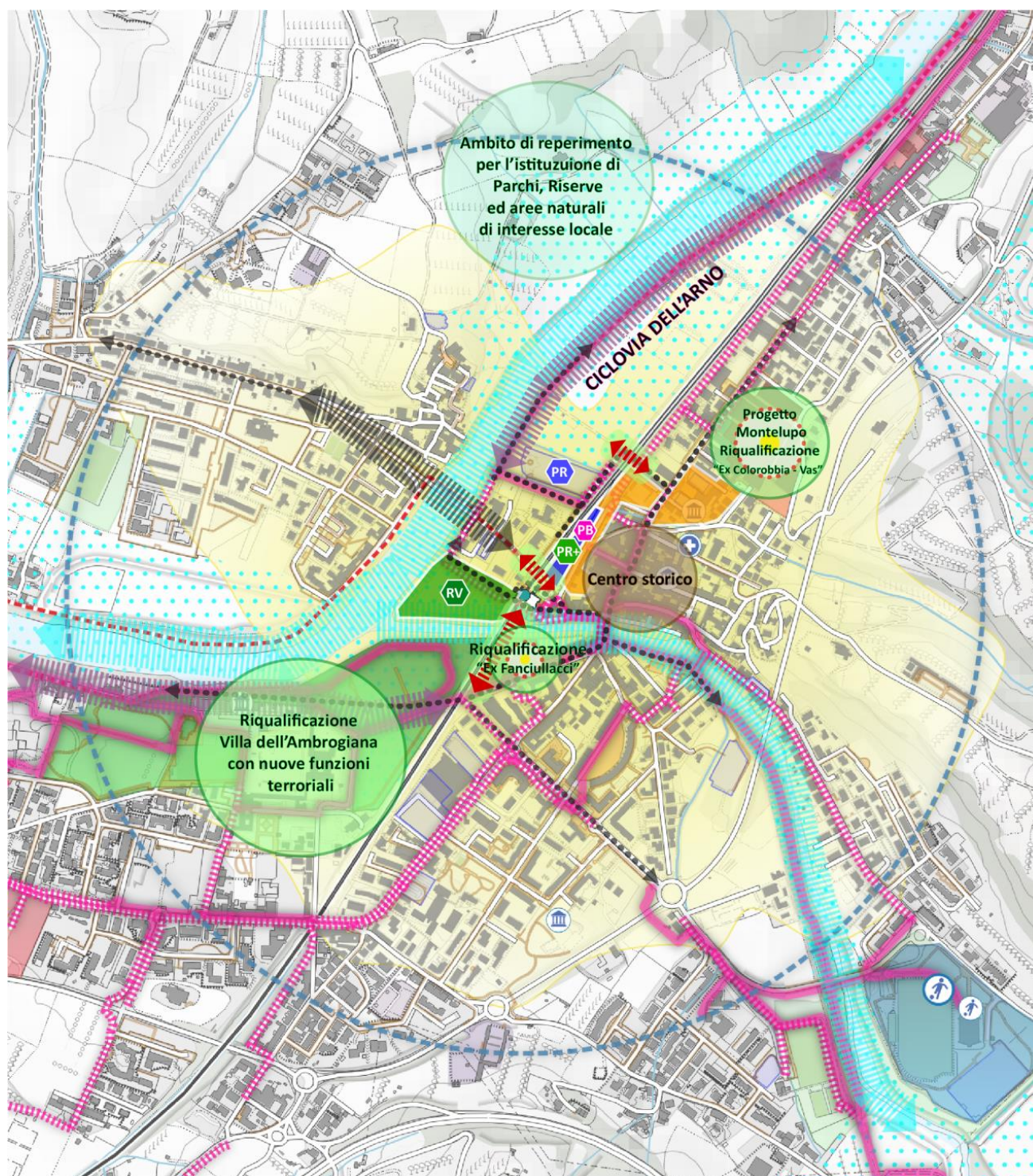
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

La stazione di Montelupo-Capraia ha un buon livello di accessibilità PRM, anche se non è presente un ascensore è possibile raggiungere i binari sopraelevati dal parcheggio scambiatore più prossimo alla stazione tramite rampa. È inoltre possibile accedere ai binari tramite rampa da ambo i lati, ma non sono presenti marciapiedi rialzati e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza alle uscite della strada di grande comunicazione Fi-Pi-Li e dal collegamento con diverse strade principali di collegamento extraurbano. A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono il 20% dei pass. saliti giorno (valore preso come soglia indicatore). Si rilevano però situazioni di traffico in prossimità del sottopassaggio ferroviario che limita fortemente l'accesso alla stazione.

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" è solo in parte pianeggiante (per lo più caratterizzata da espansioni urbane) ma ha una alta accessibilità ciclabile in quanto, oltre alla rete ciclabile ed alla ciclovia dell'Arno esistente, sono in previsione nuovi tracciati che conferiscono all'area della stazione una funzione di nodo della rete ciclabile. Sono presenti alcune semplici rastrelliere intorno alla stazione (circa 70 stalli, il 5,2% degli oltre 1.350 passeggeri saliti) ma non un bicipark completamente dedicato all'interscambio con servizi connessi tipo bikesharing.



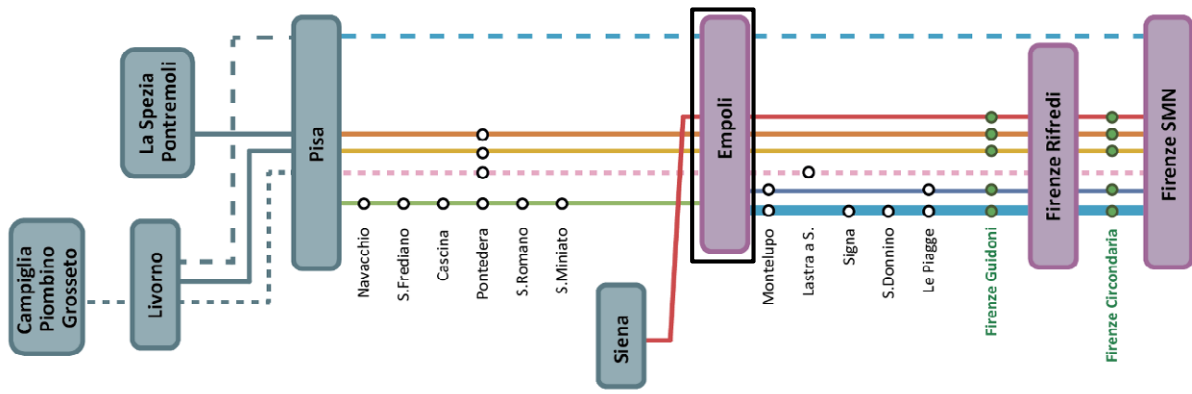
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

EMPOLI

CLASSIFICAZIONE RFI
GOLD

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di Empoli possiede ogni servizio per garantire agile accesso a tutti e 5 i binari. È inoltre presente il servizio PRM (assistenza a persone con ridotta mobilità). In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è buona, anche se è possibile accedere ai binari da un solo lato della ferrovia. Nel piazzale limitrofo alla stazione è presente un'autostazione del trasporto pubblico locale su gomma con molte fermate del servizio urbano ed extraurbano.

AUTO PRIVATE

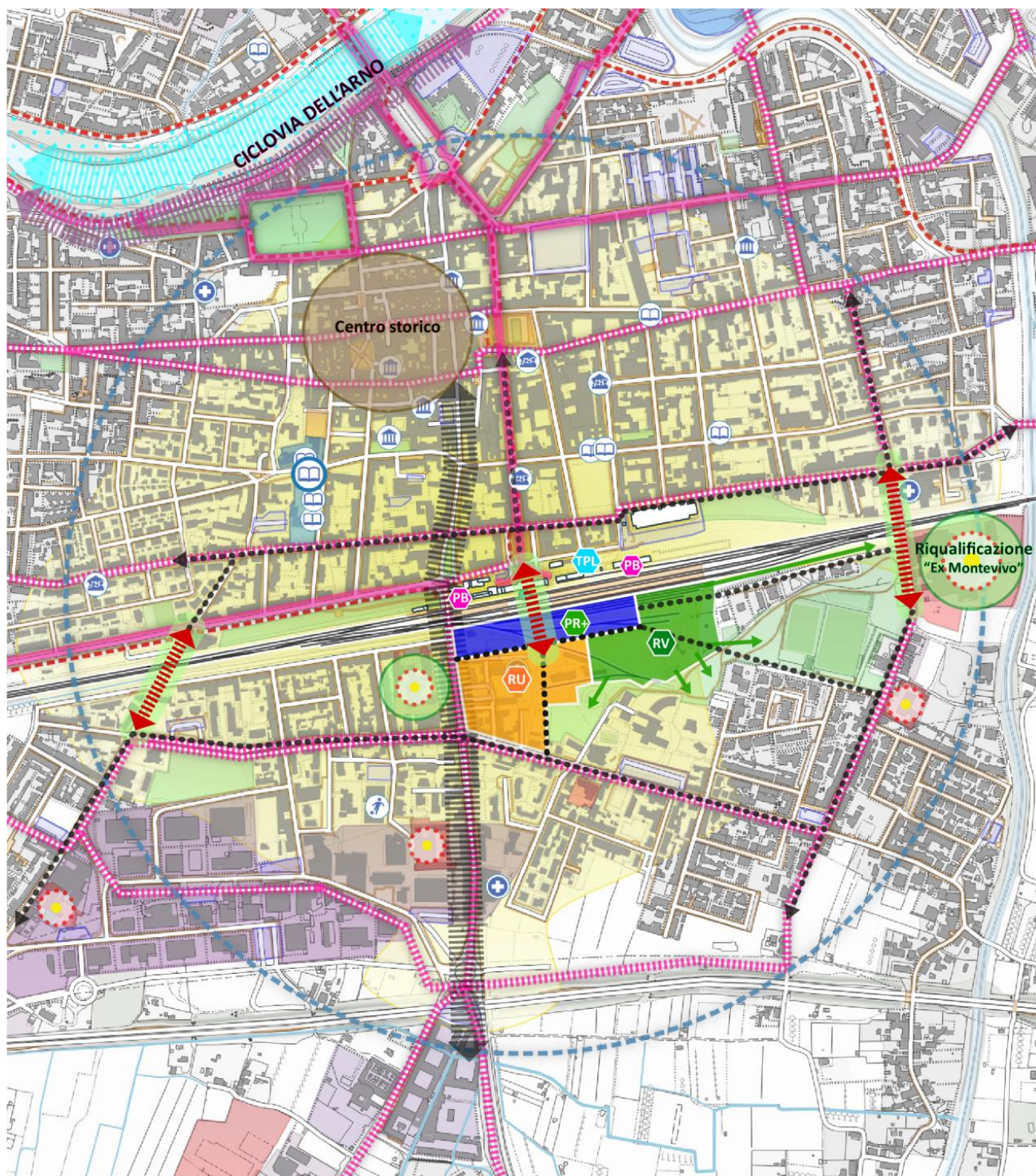
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza alle uscite della strada di grande comunicazione Fi-Pi-Li a circa 9 minuti e dal collegamento con diverse strade principali di collegamento extraurbano, sulle quali si registrano velocità medie superiori ai 60 Km/h nella maggior parte dei tratti. A questo alto livello di accessibilità carrabile non corrisponde una adeguata offerta di parcheggi data l'assenza di un vero e proprio parcheggio scambiatore, anche se è presente un parcheggio a pagamento di 466 posti ma che non incide sull'indicatore.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile", prevalentemente di pianura, ha una alta accessibilità ciclabile in quanto, oltre alla rete ciclabile esistente, sono in previsione nuovi tracciati (tra cui il collegamento alla Ciclovia dell'Arno) che conferiscono all'area della stazione una funzione di nodo della rete ciclabile. Sono presenti diverse rastrelliere intorno alla stazione (circa 300 stalli, il 3,5% degli oltre 8.000 passeggeri saliti) ma non un bicipark completamente dedicato all'interscambio con servizi connessi tipo bikesharing.



LEGENDA



Park and Ride esistenti



nuove aree per la sosta Park and Ride



riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti)



nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.)



riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali)



riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.)



attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi)



riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature)



direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce)



riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce)



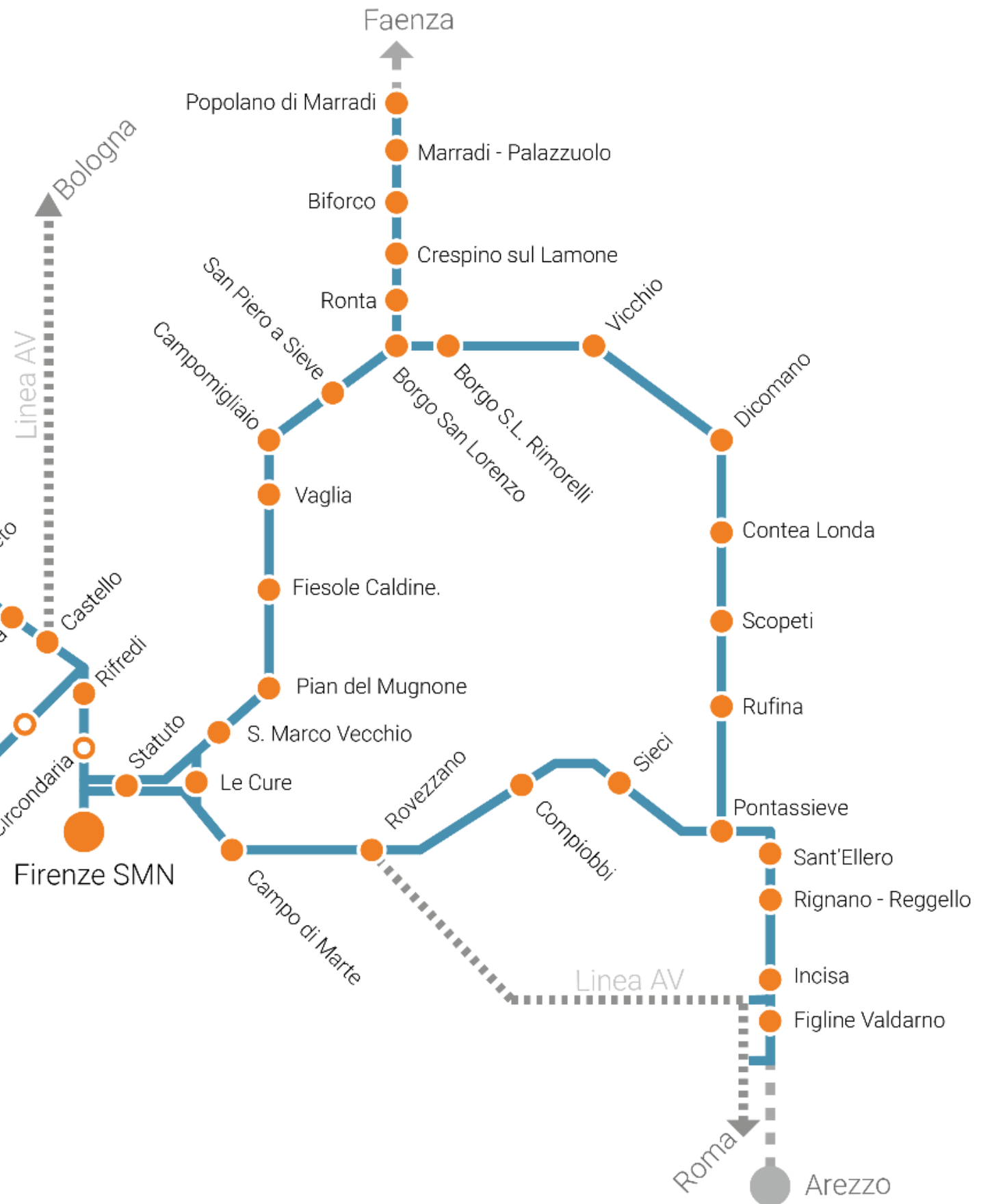
ciclovie esistenti e di progetto



copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione)

Direttrice Firenze-Siena

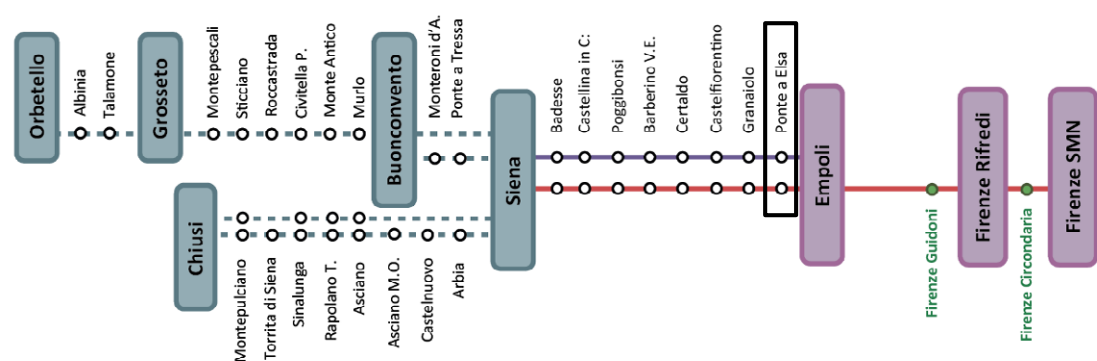




PONTE A ELSA

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

La stazione di Ponte a Elsa ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario, posto a livello del piano di strada, ed il secondo binario, accessibile dal sottopasso tramite rampa e scale. Non sono presenti ascensori, marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

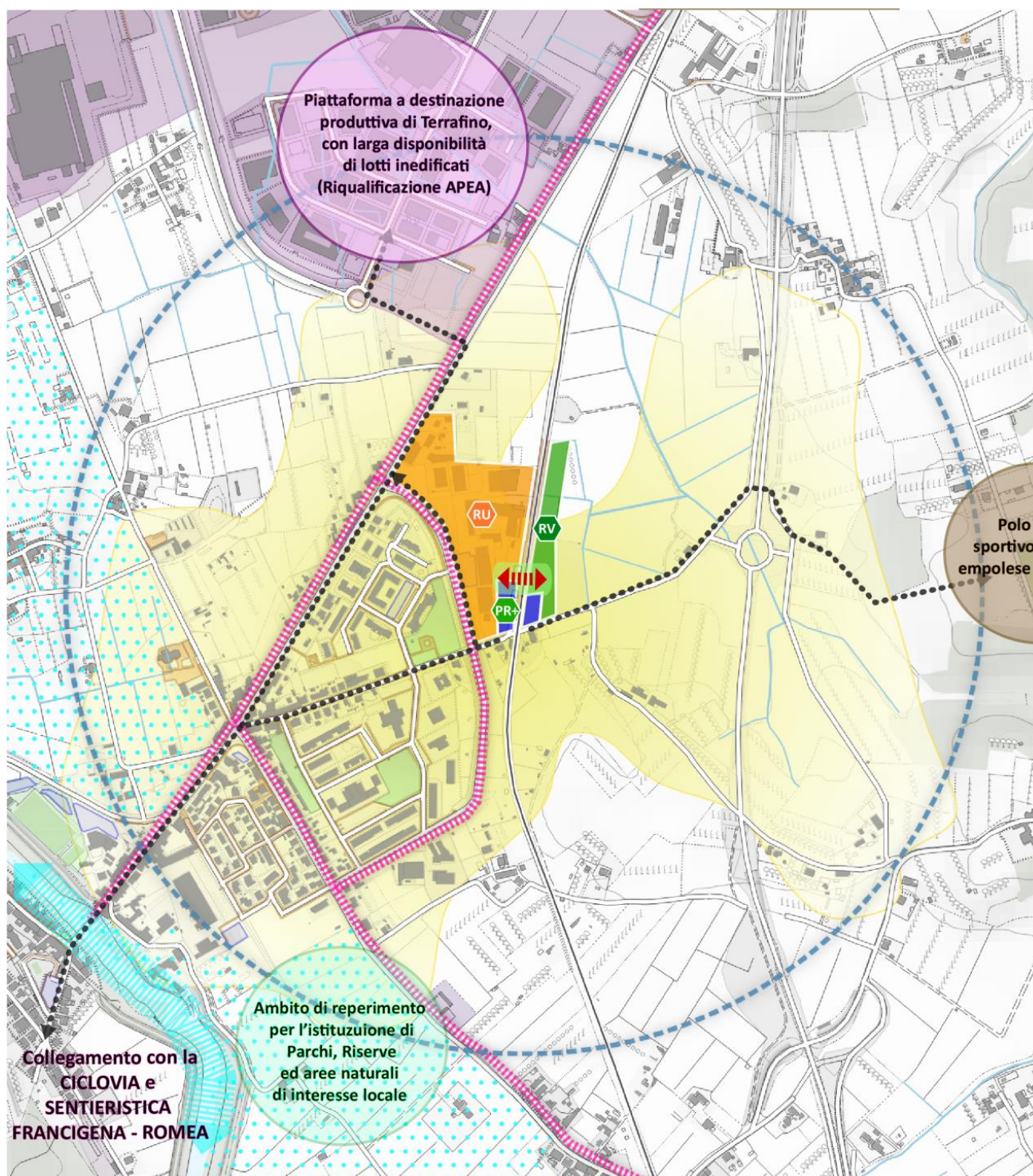
ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è alta, data la vicinanza alle uscite della SGC Firenze Pisa Livorno e l'alto numero di strade principali, sulle quali si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. A questo alto livello di accessibilità carrabile non corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori adeguata, che al momento del rilievo copre circa il 5% dei pass. saliti giorno (un quarto del valore preso come soglia indicatore del 20%). L'area a parcheggio, antistante il fabbricato viaggiatori, è priva di stalli e pavimentazione adeguata e, se riqualificata, potrebbe offrire circa 20/25 posti auto.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio bassa, che incide positivamente su tale indicatore, così come la maggior parte delle strade su cui si registrano mediamente basse velocità. La rete ciclabile di progetto copre tutto il nucleo urbano di Ponte a Elsa offrendo di fatto un buon livello di accessibilità complessiva.



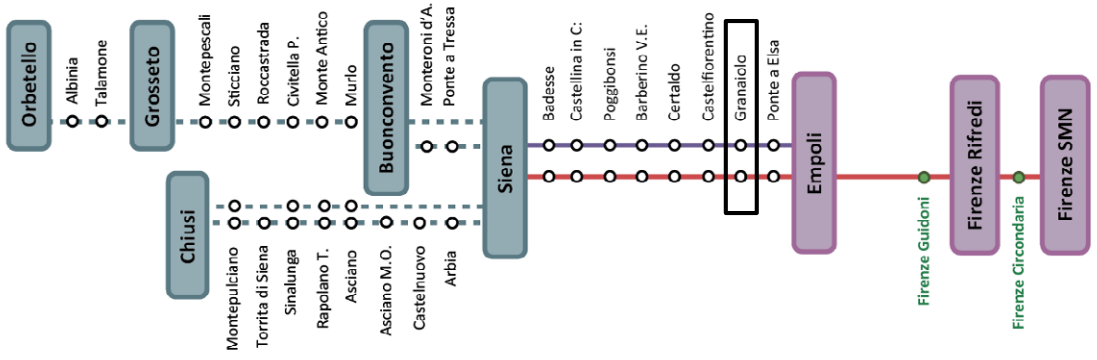
LEGENDA

- | | |
|--|--|
| PR Park and Ride esistenti | attraversamenti della ferrovia (riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ nuove aree per la sosta Park and Ride | riqualificazione degli assi urbani (con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL (con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | direttrici per la rigenerazione urbana (in funzione della mobilità dolce) |
| PB nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile (bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | riqualificazione del reticolo idrografico (in funzione della mobilità dolce) |
| RU riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione (densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV riqualificazione ambientale degli spazi aperti (aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | copertura territoriale "isocrona pedonale" (entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

GRANAIOLO

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)			
INTERMODALITA' TPL			
QUALITA' SPAZI PEDONALI			

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'			
INTERMODALITA'			
QUALITA' POSTI AUTO			

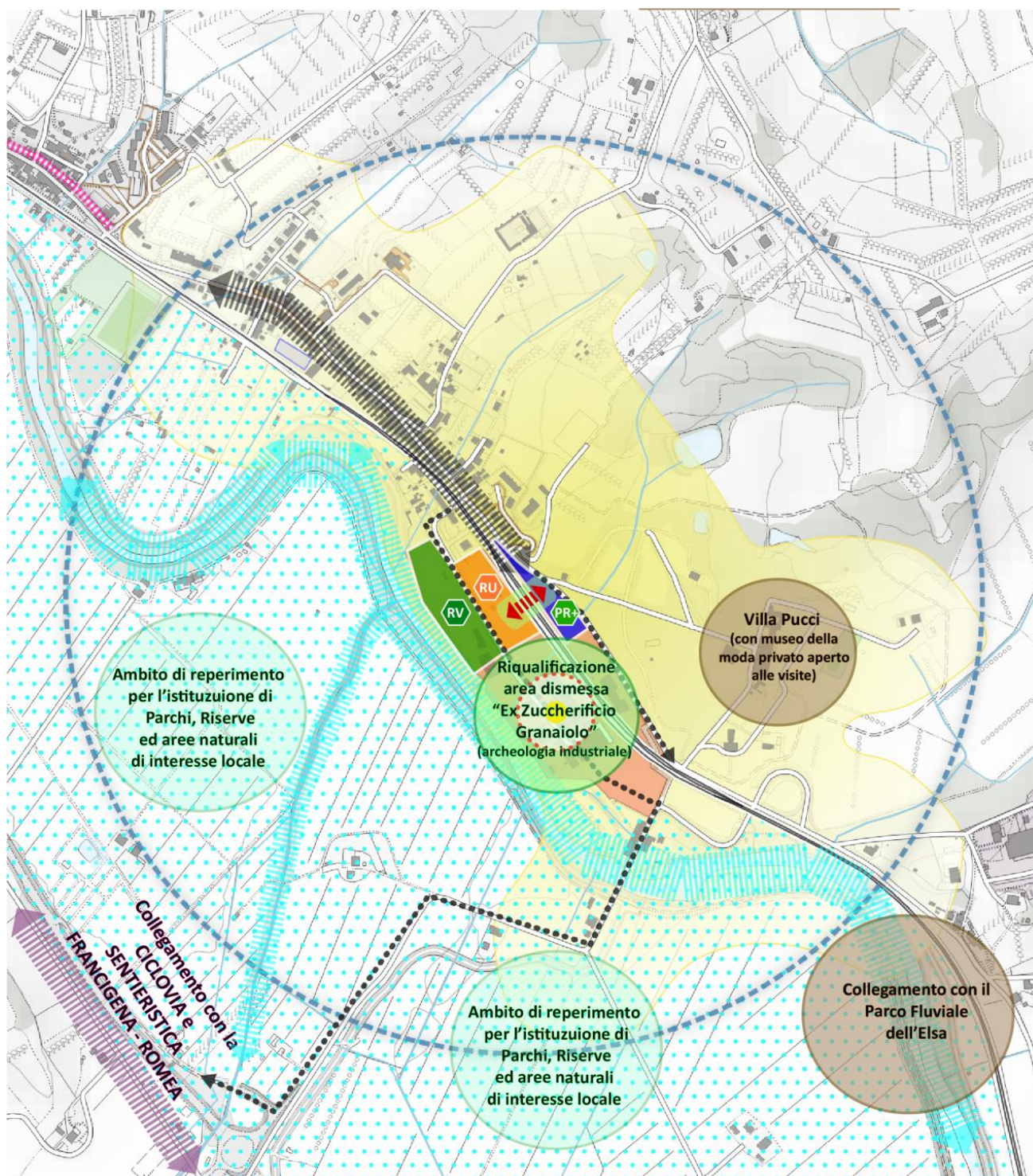
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'			
INTERMODALITA'			
QUALITA' POSTI BICICLETTE			

La stazione di Granaiole ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario, posto a livello del piano di strada, mentre il secondo e terzo binario sono accessibili dal sottopasso esclusivamente tramite scale. Non sono presenti ascensori, marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo buona, l'uscita della SGC Firenze Pisa Livorno è distante circa 12 minuti, e vi è un buon numero di strade principali, sulle quali si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori non del tutto sufficiente, che al momento del rilievo copre circa il 11% dei pass. saliti giorno (la metà del valore preso come soglia indicatore del 20%). L'area a parcheggio, antistante il fabbricato viaggiatori, è priva di stalli e pavimentazione adeguata e, se riqualificata, potrebbe offrire ulteriori posti auto.

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio bassa, che incide positivamente su tale indicatore, così come la maggior parte delle strade su cui si registrano mediamente basse velocità. Non si rilevano reti ciclabili esistenti o di progetto nei pressi del nucleo di Granaiole, ma l'area coperta dall'isocrona è in parte interessata dalla Ciclovía di progetto della Valdelsa (a circa 9 minuti), condizione che incide positivamente sull'indicatore.



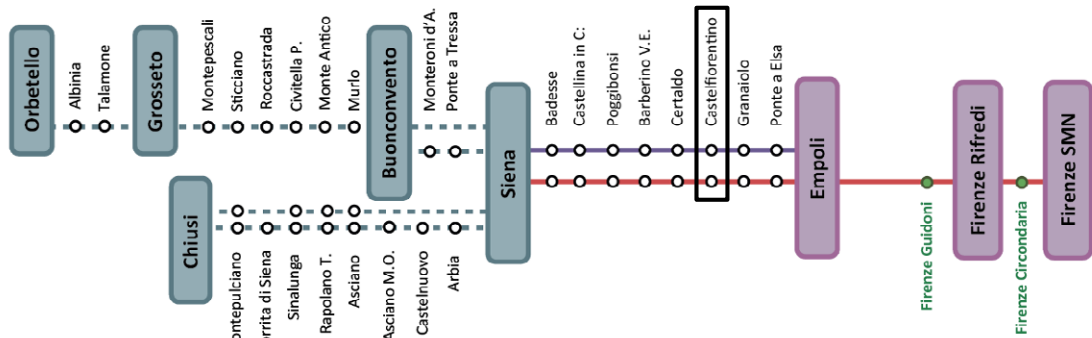
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CASTELFIORENTINO

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

RETE CICLABILE

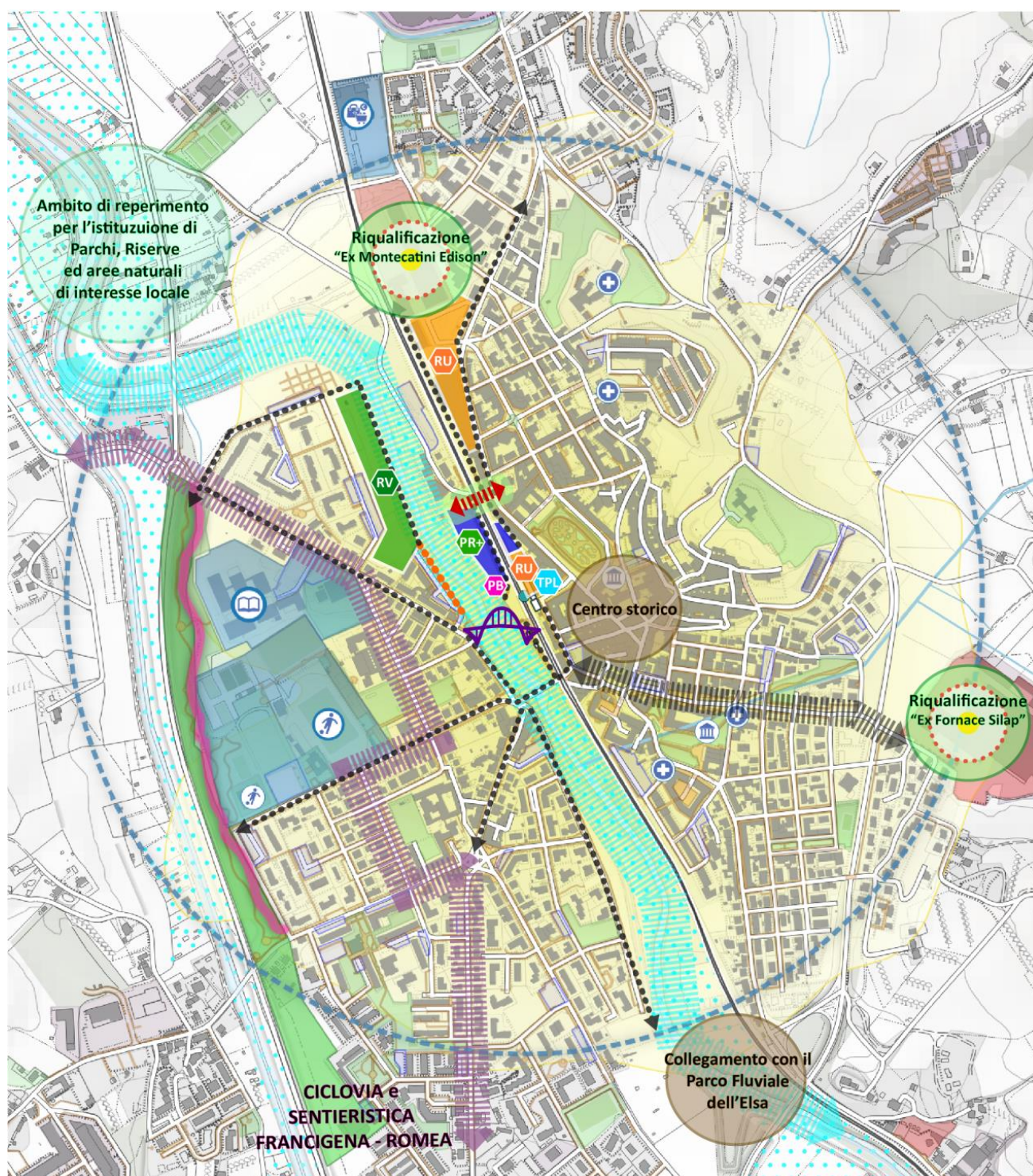
ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

La stazione di Castelfiorentino ha un buon livello di accessibilità PRM, è presente un ascensore ed è possibile raggiungere il primo binario, a livello del piano di strada, dal parcheggio prossimo alla stazione. Non sono presenti marciapiedi rialzati e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità, con forme di degrado diffuso degli edifici e dei locali di stazione.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale (si rileva però l'accesso all'uscita SGC di Empoli Centro a circa 18 minuti). La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale (di cui si evidenzia il prolungamento della SR429) ma non vi sono possibilità concrete di interscambio ferro-gomma se non attraverso il parcheggio di stazione a pagamento (e che comunque copre circa il 5% dei passeggeri saliti). Si rileva inoltre la presenza di un passaggio a livello, posto in adiacenza al ponte sul fiume Elsa, che può limitare l'accesso carrabile verso la stazione.

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio bassa, che incide positivamente su tale indicatore. Non è però presente una sufficiente rete ciclabile che collega la stazione al resto delle aree del centro urbano. Sono presenti alcune rastrelliere che riescono a soddisfare circa l'1,7% dei passeggeri saliti.

(L'INDICATORE NON TIENE CONTO DELLA RETE DI PISTE CICLABILI COMUNALI IN PROGETTO, CONSIDERA soli I METRI LINEARI DELLA DIRETTRICE DELLA CICLOPISTA FRANCIGENA-ROME)

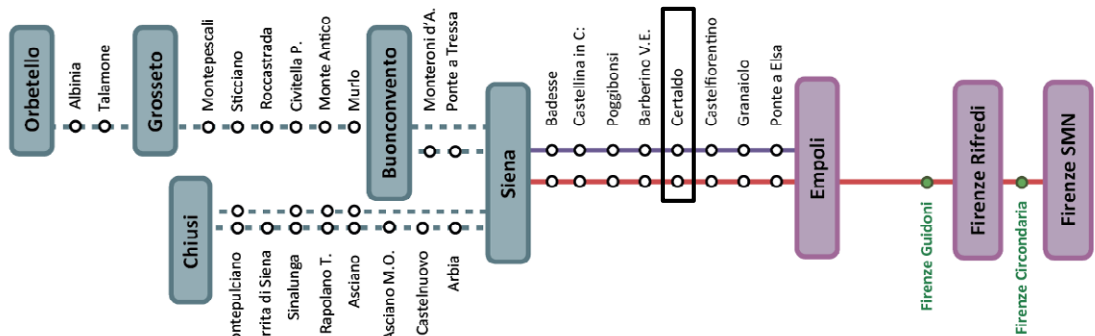


LEGENDA

- | | |
|--|--|
| PR Park and Ride esistenti | attraversamenti della ferrovia (riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ nuove aree per la sosta Park and Ride | riqualificazione degli assi urbani (con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL (con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | direttrici per la rigenerazione urbana (in funzione della mobilità dolce) |
| PB nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile (bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | riqualificazione del reticolo idrografico (in funzione della mobilità dolce) |
| RU riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione (densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV riqualificazione ambientale degli spazi aperti (aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | copertura territoriale "isocrona pedonale" (entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

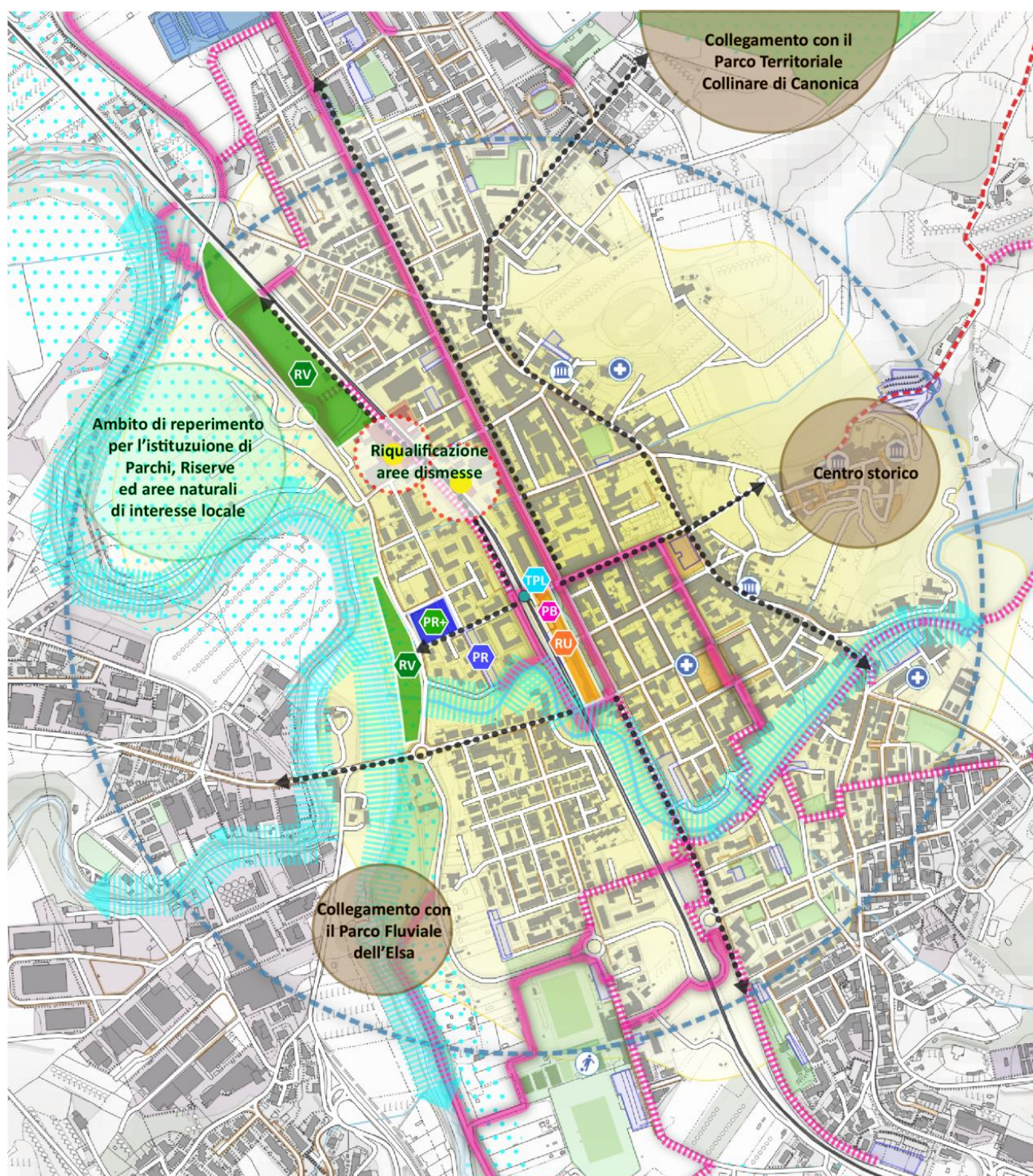
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

La stazione di Certaldo ha un buon livello di accessibilità PRM, è presente un ascensore ed è possibile raggiungere il primo binario, a livello del piano di strada, dal parcheggio prossimo alla stazione. Non sono presenti marciapiedi rialzati e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di MEDIA qualità, con particolare attenzione al decoro degli edifici e dei locali di stazione.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data dalla rete di strade principali, sulle quali si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. A questo alto livello di accessibilità carrabile non corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori adeguata, che al momento del rilievo copre circa il 5% dei pass. saliti giorno (un quarto del valore preso come soglia indicatore del 20%). Il parcheggio dista circa 3 minuti dalla stazione ed è utilizzato anche per altri scopi oltre lo scambio ferro/gomma. È presente un parcheggio di stazione a pagamento adiacente al fabbricato viaggiatori.

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale media, che non incide troppo positivamente su tale indicatore, ma sulla maggior parte delle strade interessate dall'isocrona si registrano mediamente basse velocità, condizione che invece contribuisce ad aumentare l'accessibilità. La rete ciclabile e di progetto copre gran parte del centro urbano di Certaldo offrendo di fatto un buon livello di accessibilità complessiva. È presente uno spazio di sosta dedicato con alcune rastrelliere, che riescono a soddisfare circa il 5,5% dei passeggeri saliti.



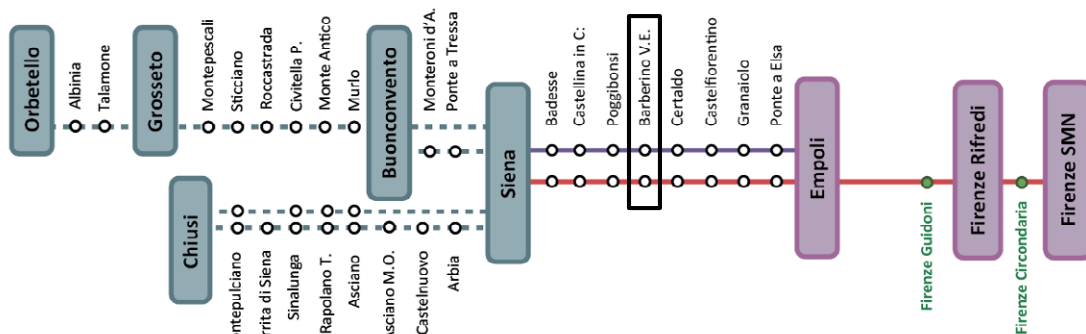
LEGENDA

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  PR | Park and Ride esistenti |  | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride |  | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) |  | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  | ciclovie esistenti e di progetto |
|  RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

BARBERINO VALDELSA

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



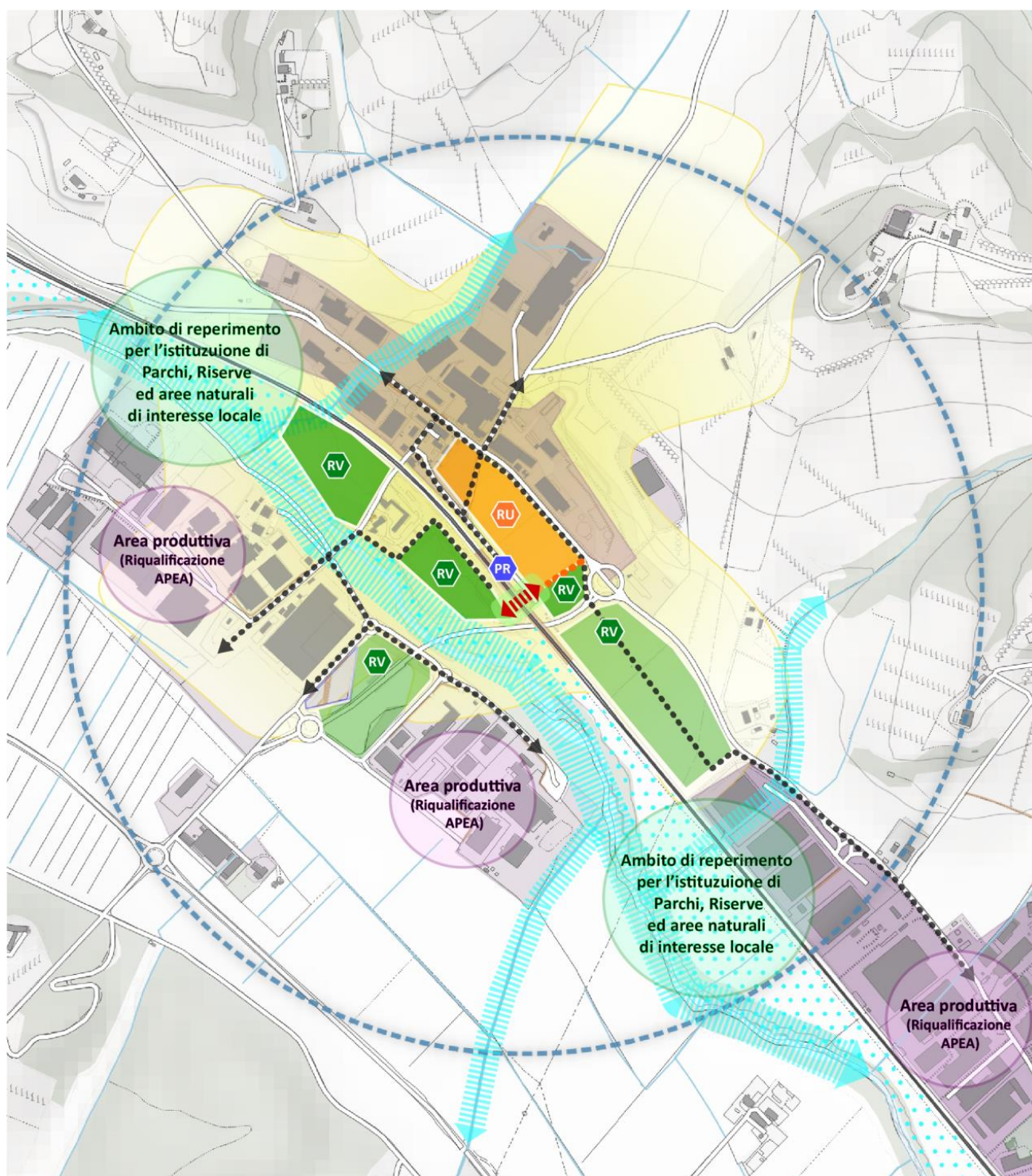
QUALITA' POSTI BICICLETTE



La fermata di Barberino Valdelsa ha un basso livello di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere il primo binario, posto a livello del piano di strada, mentre il secondo binario è accessibile esclusivamente tramite le scale del sottopasso. Non sono presenti ascensori, marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di Scarsa qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza ai nodi del Raccordo Autostradale Firenze Siena e l'alto numero di strade principali, sulle quali si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori largamente adeguata, che al momento del rilievo coprono oltre il 118% dei pass. saliti giorno (circa 5 volte il valore preso come soglia indicatore del 20%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" registra pendenze medio/alte, fattore che influisce negativamente sull'indicatore. Inoltre, non è presente e non è prevista nessuna rete ciclabile. La fermata non ha nessun tipo di area dedicata alla sosta delle biciclette.

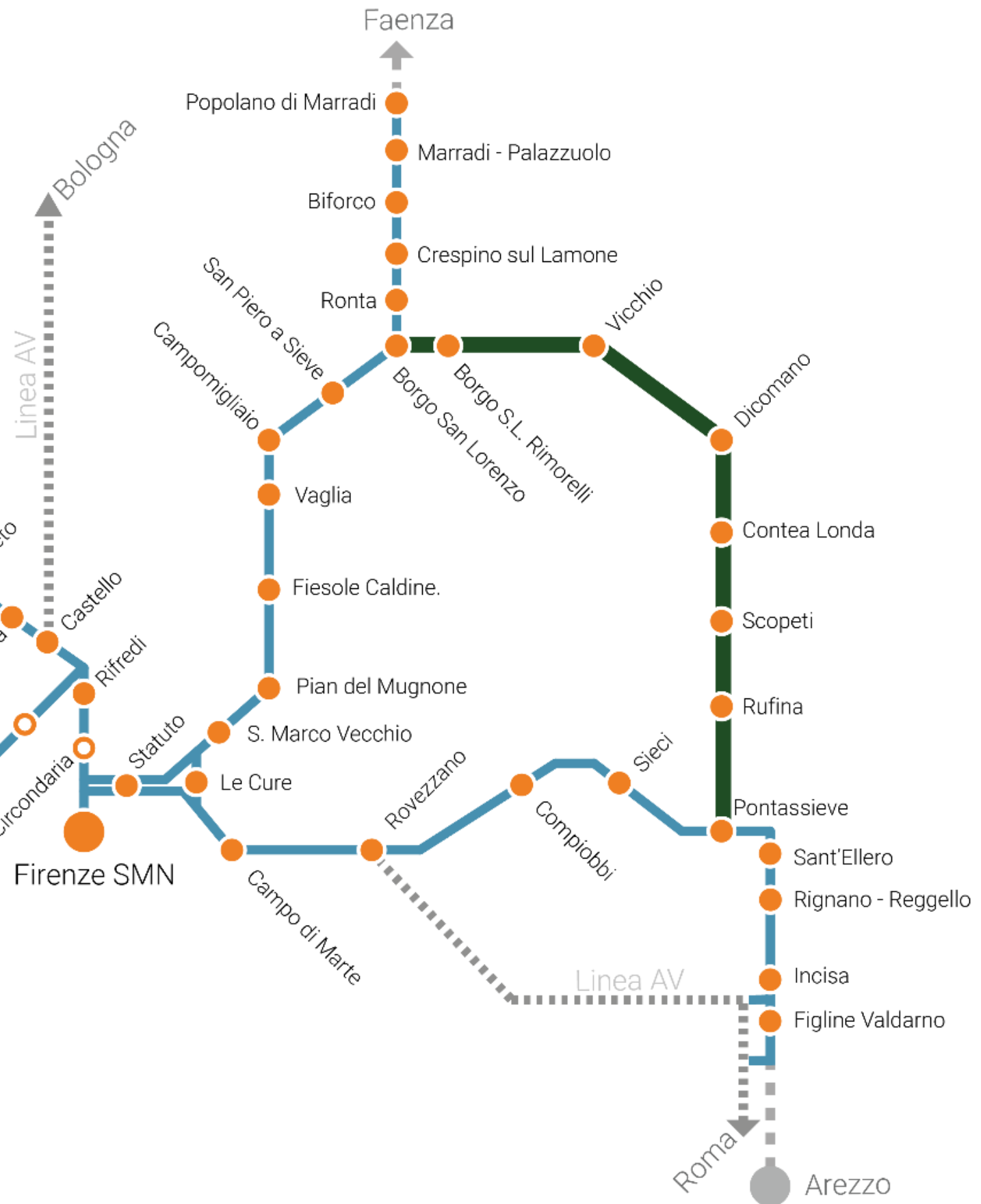


LEGENDA

- | | |
|--|--|
| PR Park and Ride esistenti | attraversamenti della ferrovia (riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ nuove aree per la sosta Park and Ride | riqualificazione degli assi urbani (con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL (con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | direttrici per la rigenerazione urbana (in funzione della mobilità dolce) |
| PB nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile (bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | riqualificazione del reticolo idrografico (in funzione della mobilità dolce) |
| RU riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione (densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV riqualificazione ambientale degli spazi aperti (aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | copertura territoriale "isocrona pedonale" (entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

Direttrice Valdisieve

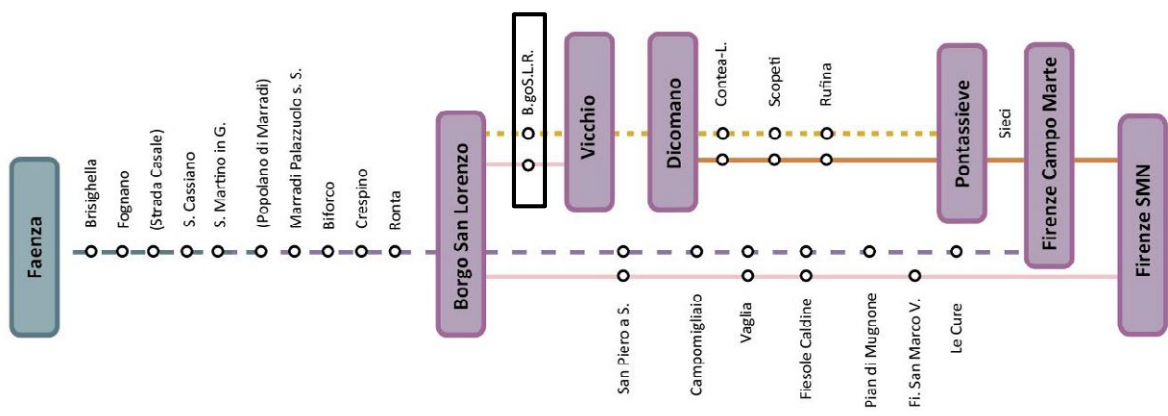




BORGO SAN LORENZO RIMORELLI

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La fermata di B.S.L. Rimorelli ha un basso livello di accessibilità PRM ed è possibile raggiungere l'unico binario, posto a livello superiore del piano di strada tramite una piccola scalinata. Non sono presenti marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

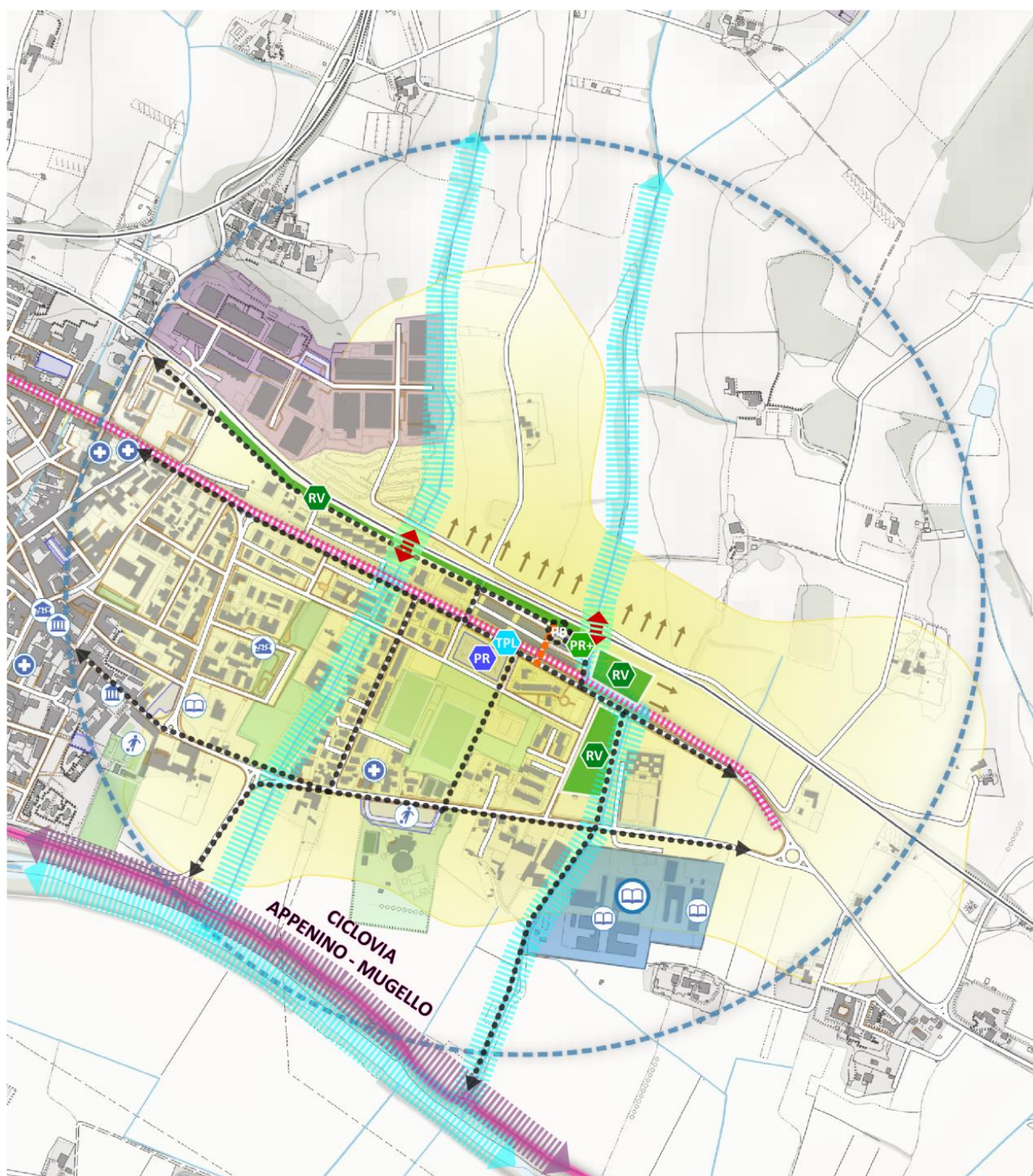
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la fermata è ubicata vicino alla SP 551 – Traversa del Mugello, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che soddisfano completamente il numero esiguo di passeggeri saliti (al momento del rilievo copre oltre il 138% dei pass. saliti giorno, circa quattro volte il valore soglia indicatore del 30%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio-bassa e sulla maggior parte delle strade interessate dall'isocrona si registrano mediamente basse velocità, condizioni che contribuiscono in modo positivo sull'indicatore. Inoltre, la SP 551 (asse di collegamento della viabilità principale) è interessata dalla rete ciclabile di progetto lungo tutto il suo tratto urbano, mentre a circa 800mt dalla fermata passa la Ciclovía Appennino-Mugello, entrambe fattori che aumentano complessivamente il livello di accessibilità ciclabile.

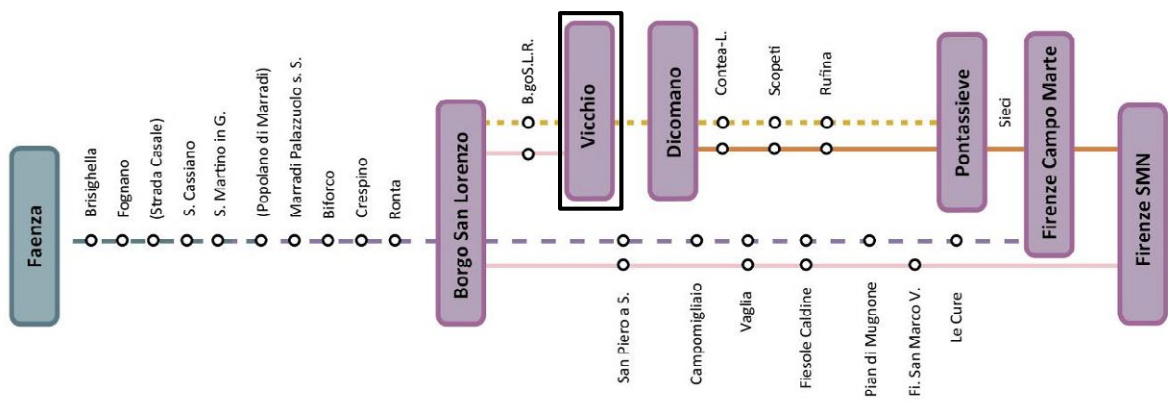


LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

La stazione di Vicchio ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario, posto a livello del piano di strada. Il secondo binario è accessibile esclusivamente tramite attraversamento a livello del primo binario. Non sono presenti ascensori, marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

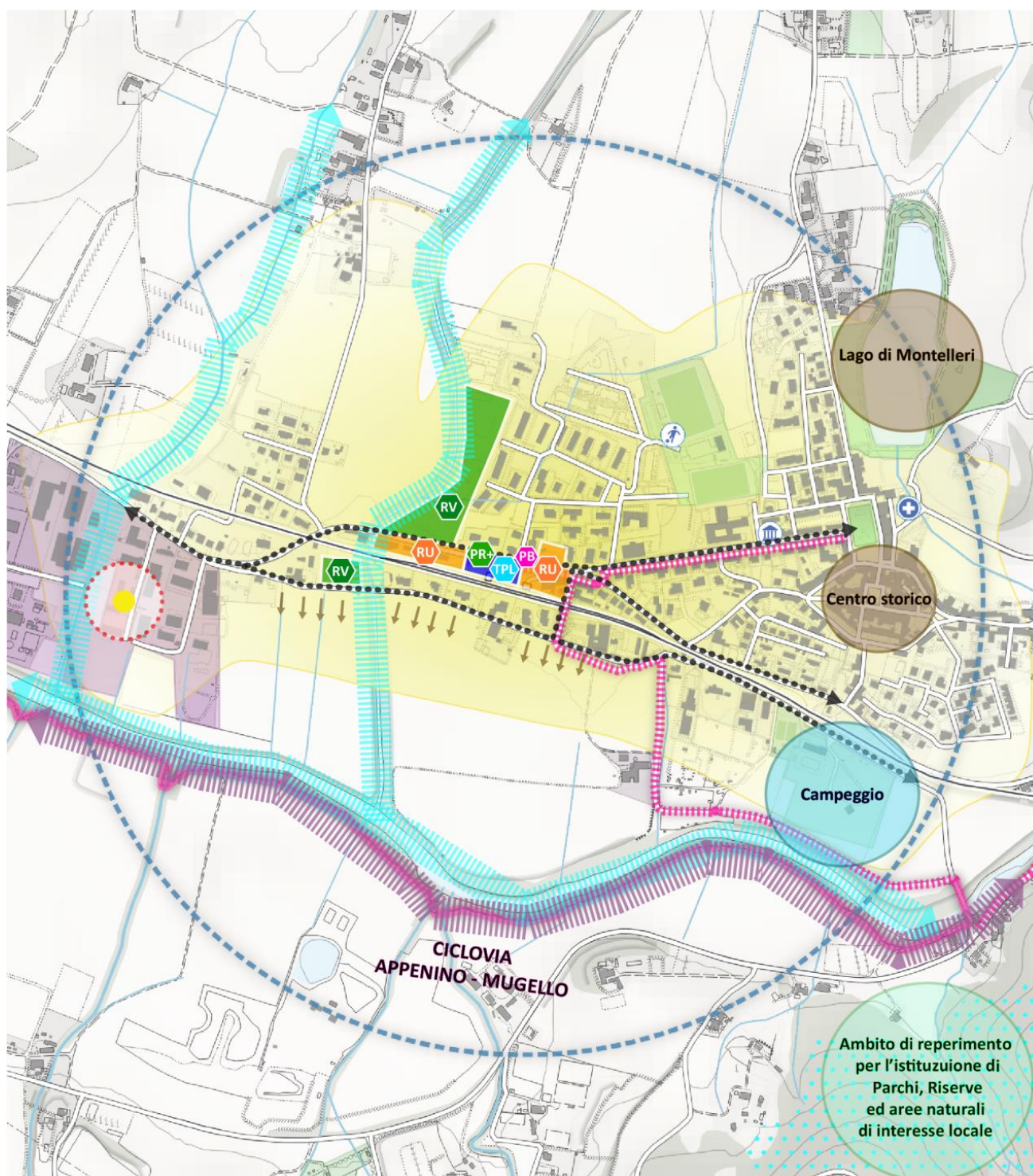
ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla SP 551 – Traversa del Mugello, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una offerta di parcheggi scambiatori non del tutto sufficiente, che al momento del rilievo copre circa il 14% dei pass. saliti giorno (circa la metà del valore preso come soglia indicatore del 30%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale media e sulla maggior parte delle strade interessate dall'isocrona si registrano mediamente basse velocità (condizione che contribuisce in modo positivo sull'indicatore). È in progetto l'estensione della rete ciclabile per collegare il centro storico verso la stazione e verso la Ciclovia Appennino-Mugello.



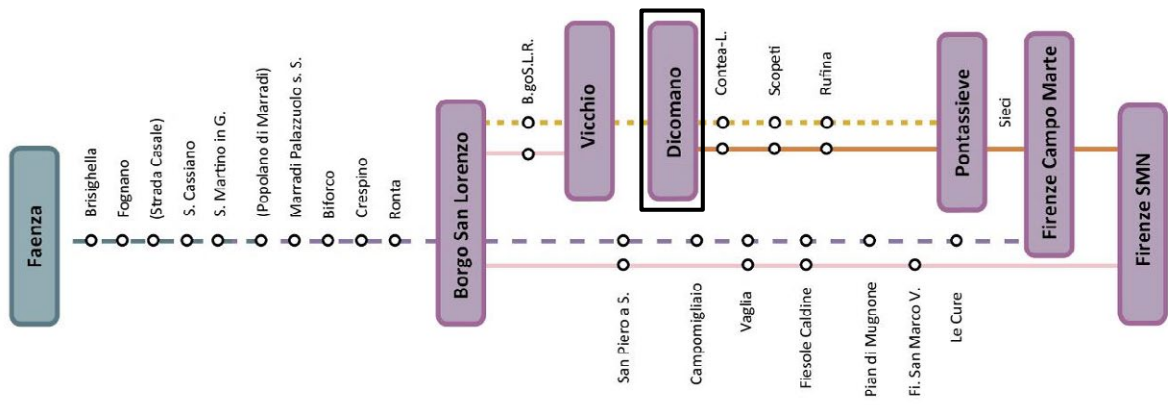
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

DICOMANO

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

La stazione di Dicomano ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario, posto a livello del piano di strada. Il secondo binario è accessibile esclusivamente tramite attraversamento a livello del primo binario. Non sono presenti ascensori, marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

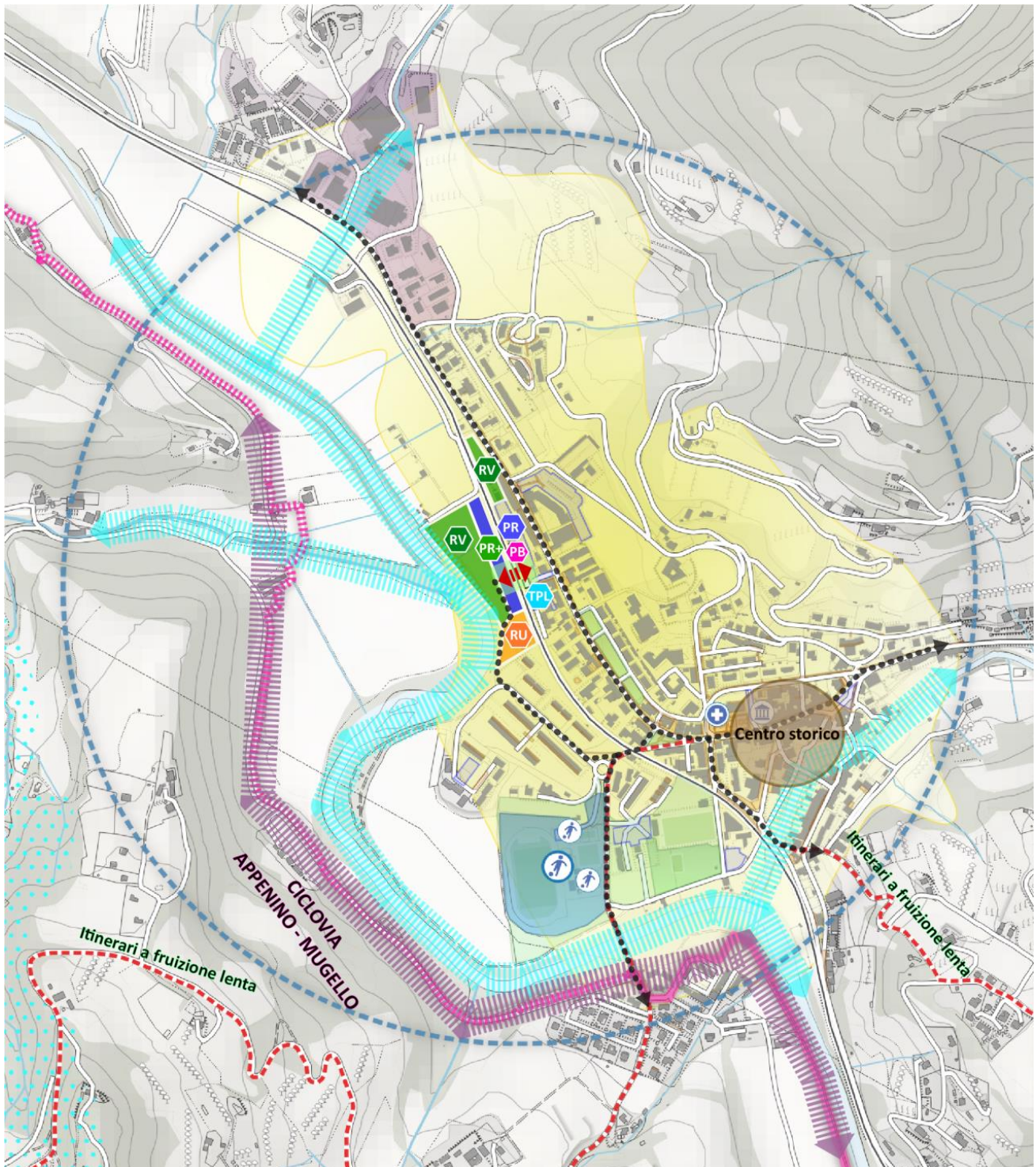
ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla SP 551 - Traversa del Mugello, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una offerta di parcheggi scambiatori non del tutto sufficiente, che al momento del rilievo copre circa il 18,4% dei pass. saliti giorno (oltre la metà del valore preso come soglia indicatore del 30%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile esistente o di progetto, ad eccezione della Ciclovía dell'Appennino Mugello, che però passa dal lato opposto del fiume Sieve e non risulta ancora collegata al centro di Dicomano ed alla Stazione.



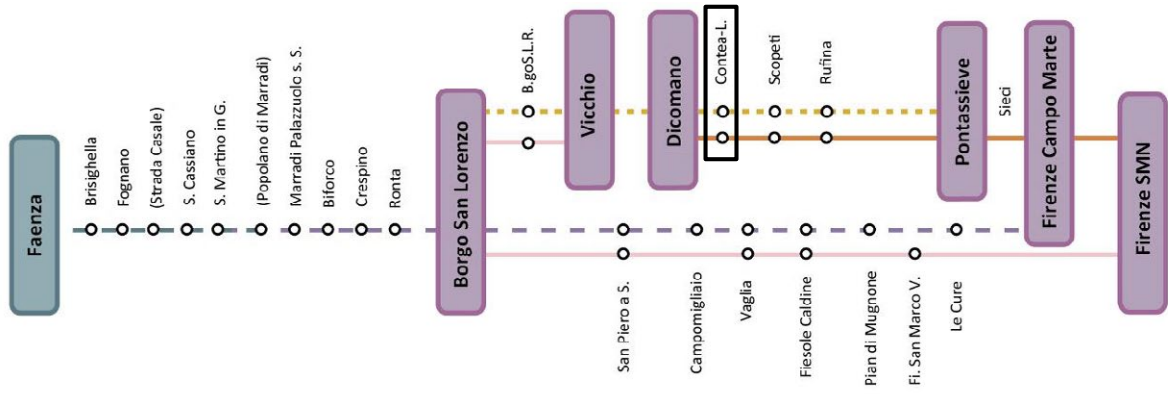
LEGENDA

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Park and Ride esistenti |  | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  | nuove aree per la sosta Park and Ride |  | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) |  | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  | ciclovie esistenti e di progetto |
|  | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CONTEA LONDA

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

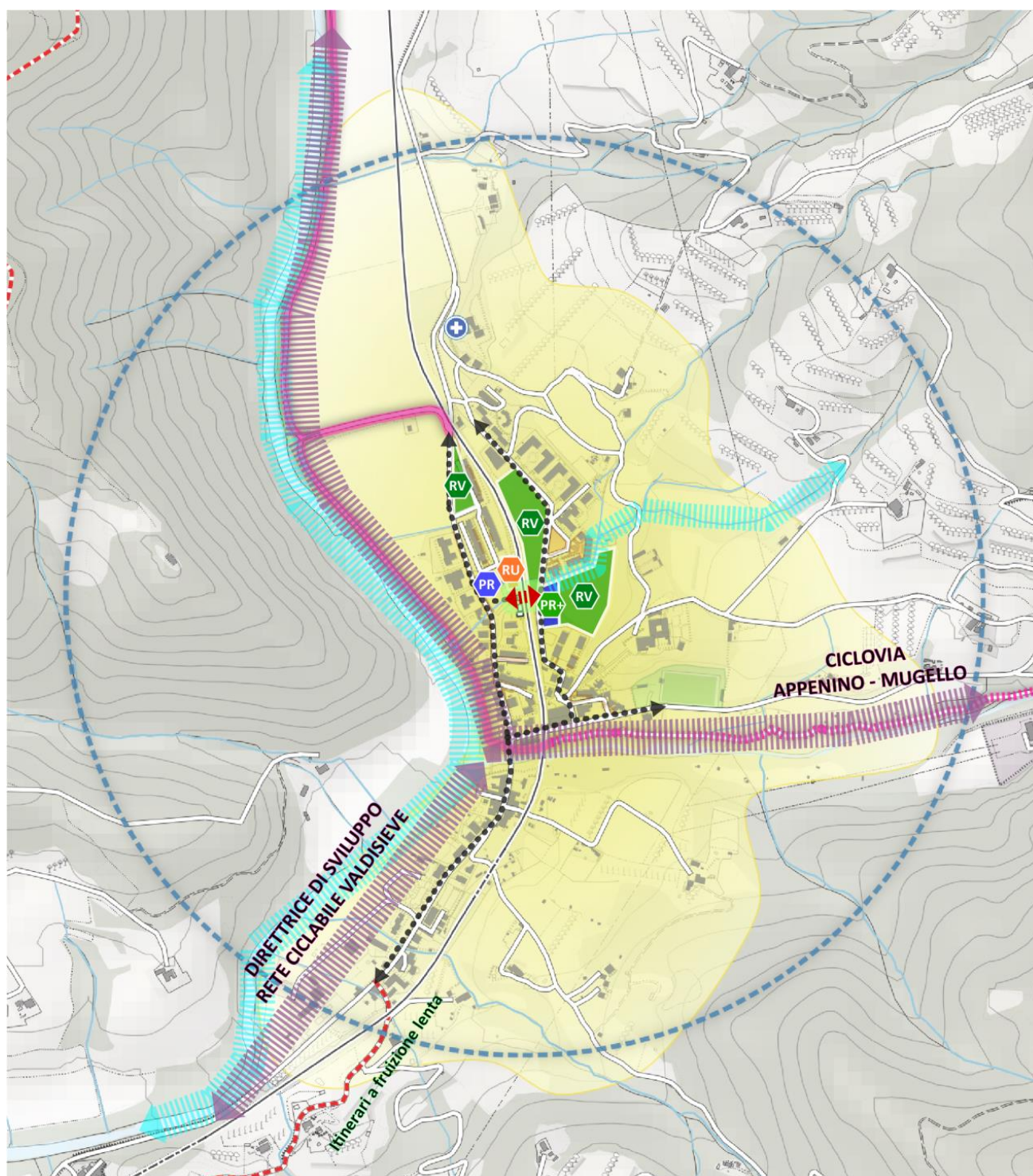
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

La stazione di Contea Londa ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario, posto a livello del piano di strada. Il secondo binario è accessibile esclusivamente tramite attraversamento a livello del primo binario. Non è possibile accedere dal lato opposto della ferrovia. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di Scarsa qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla SS 67 – Tosco Romagnola, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori non del tutto sufficiente, che al momento del rilievo copre circa il 14,4% dei pass. saliti giorno (circa la metà del valore soglia dell' indicatore del 30%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio-alta (condizione che influisce in modo negativo), ma sulla maggior parte delle strade interessate dall'isocrona si registrano mediamente basse velocità (condizione che contribuisce in modo positivo sull'indicatore). La stazione è in prossimità della Ciclovía Appennino-Mugello, sulla quale è in progetto l'estensione con rete ciclabile fino a Londa. La stazione è inoltre in prossimità del crocevia tra la Ciclovía Appennino Mugello e la direttrice di sviluppo della rete ciclabile della Val di Sieve, entrambe condizioni che contribuiscono positivamente sul livello di accessibilità dell'indicatore.

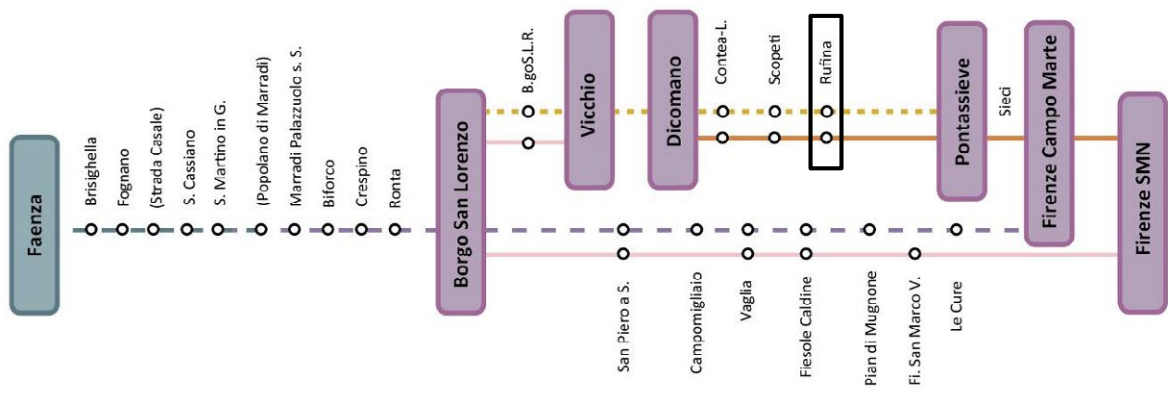


LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di Rufina ha un buon livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario, posto a livello del piano di strada, dai parcheggi limitrofi alla stazione. Il secondo binario è accessibile tramite un sottopasso di attraversamento munito di rampa e scale direttamente collegate alle aree di parcheggio. Il sottopasso collega anche le due parti del centro urbano. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

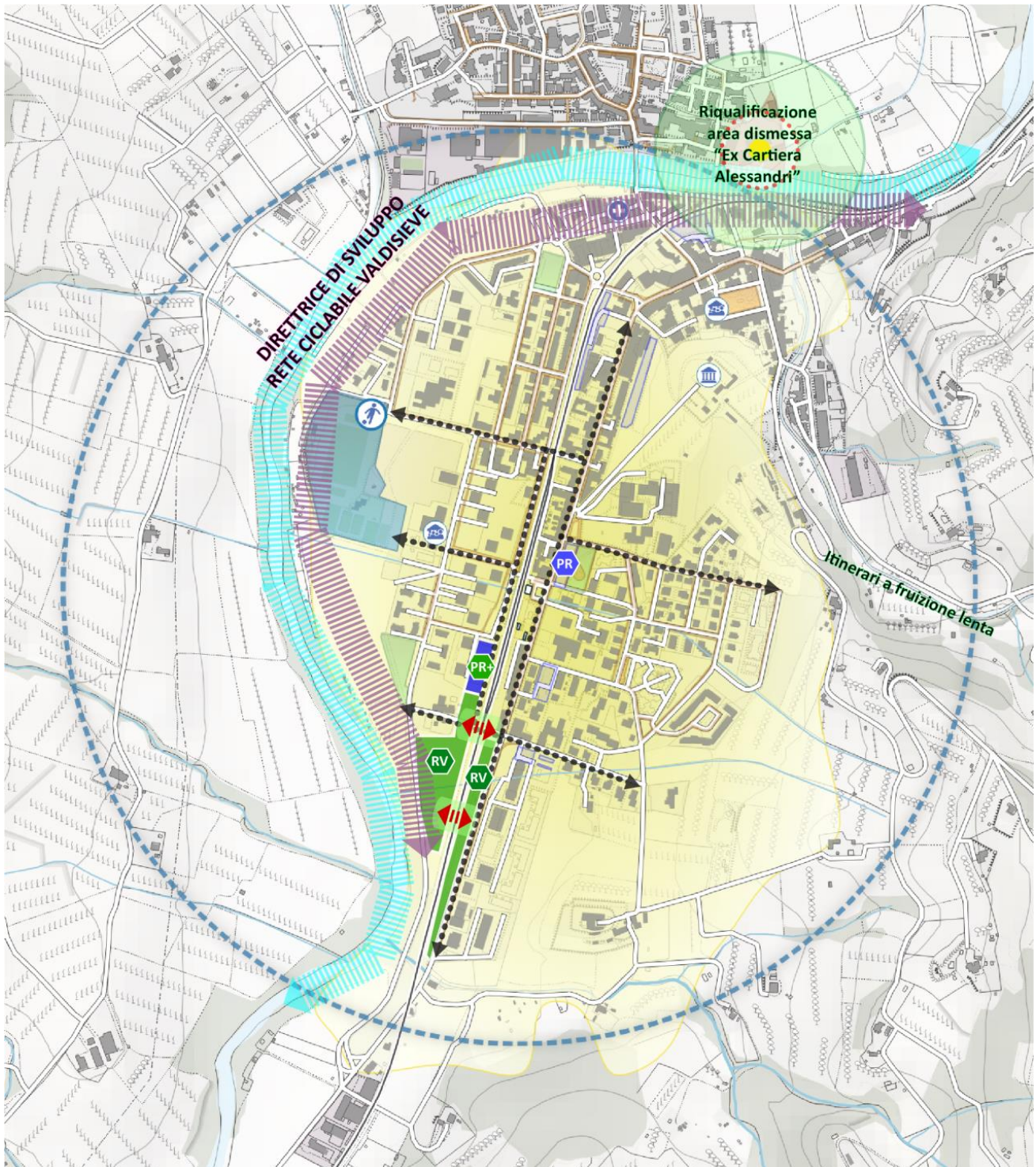
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla SS 67 – Tosco Romagnola, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una offerta di parcheggi scambiatori non del tutto sufficiente, che al momento del rilievo copre circa il 13,4% dei pass. saliti giorno (circa la metà del valore preso come soglia indicatore del 30%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale media che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile esistente o di progetto anche se l'area è interessata dalla proposta di una direttrice di sviluppo della rete ciclabile della Val di Sieve.

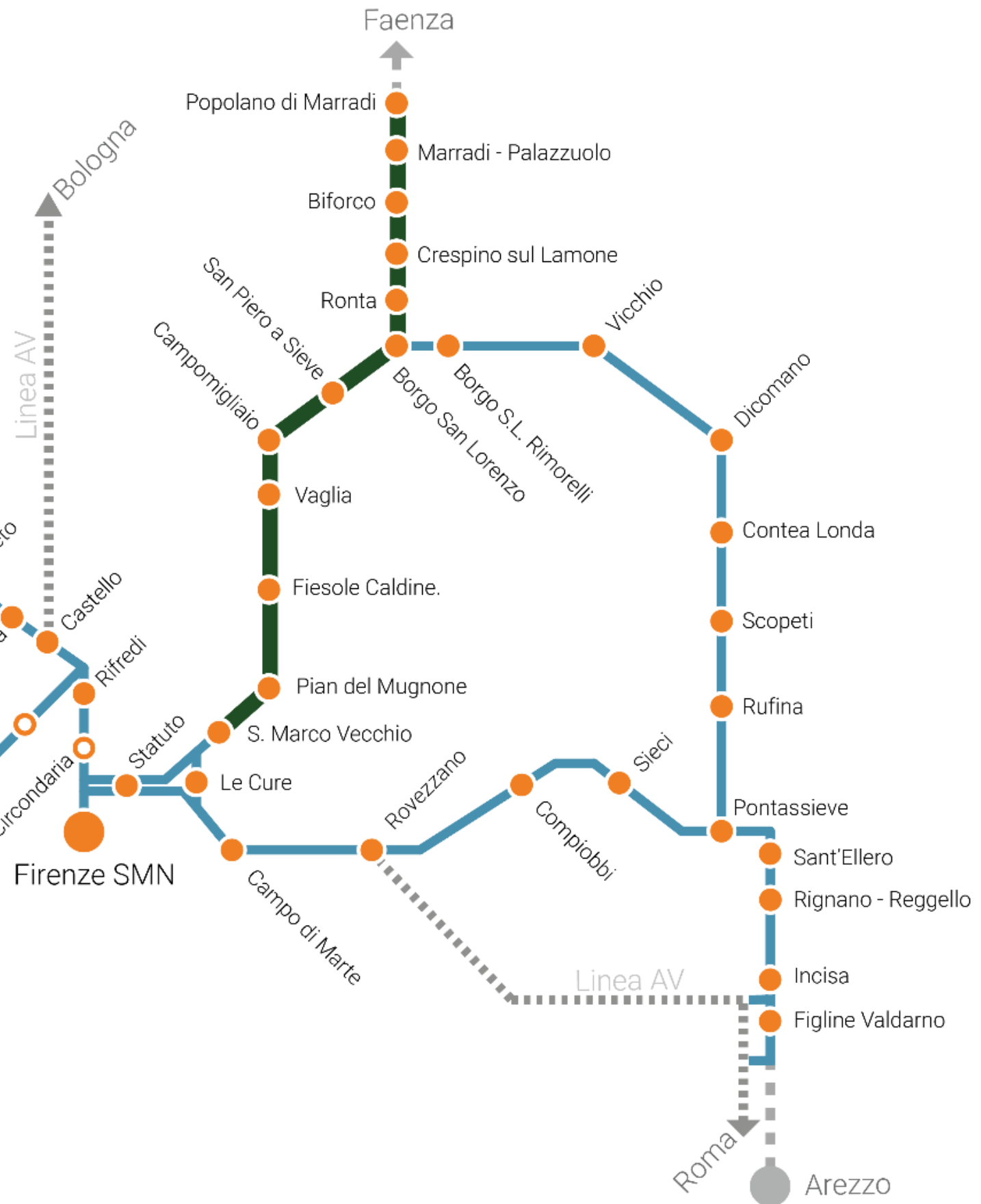


LEGENDA

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  PR | Park and Ride esistenti |  | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride |  | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) |  | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  | ciclovie esistenti e di progetto |
|  RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

Direttrice Faentina

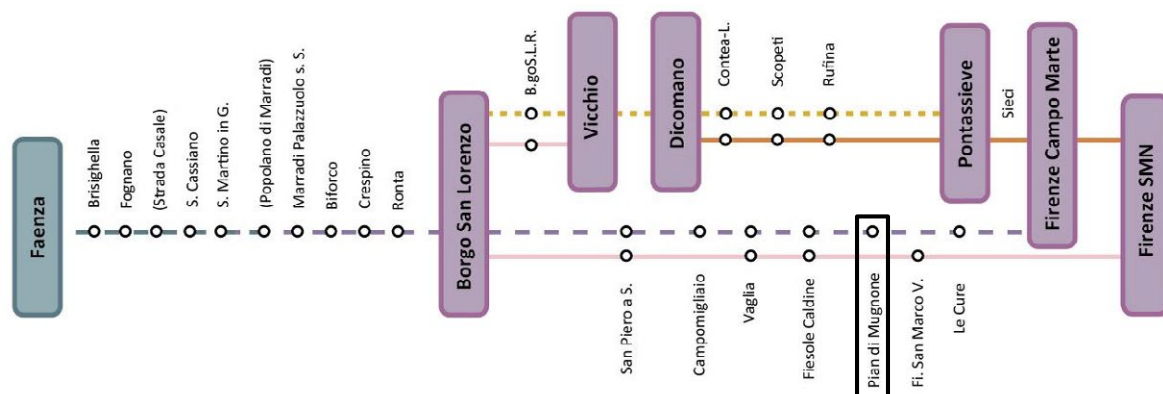




PIAN DEL MUGNONE

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



La fermata di Pian del Mugnone ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere l'unico binario, posto a livello inferiore al piano di strada, attraverso una scala e delle rampe poste agli estremi della fermata e collegate alle aree destinate al parcheggio auto. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è bassa ed è dovuta al basso numero di strade principali intersecate dalla relativa isocrona (18 minuti), anche se sulla medesima si registra una velocità media superiore a 60Km/h lungo la maggior parte della tratta. Ad ogni modo, la fermata attesta direttamente sulla strada principale via Faentina, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo basso livello di accessibilità carrabile corrisponde una alta offerta di parcheggi scambiatori, che al momento del rilievo coprono circa il 49 % dei pass. saliti giorno (oltre il doppio del valore soglia del 20%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



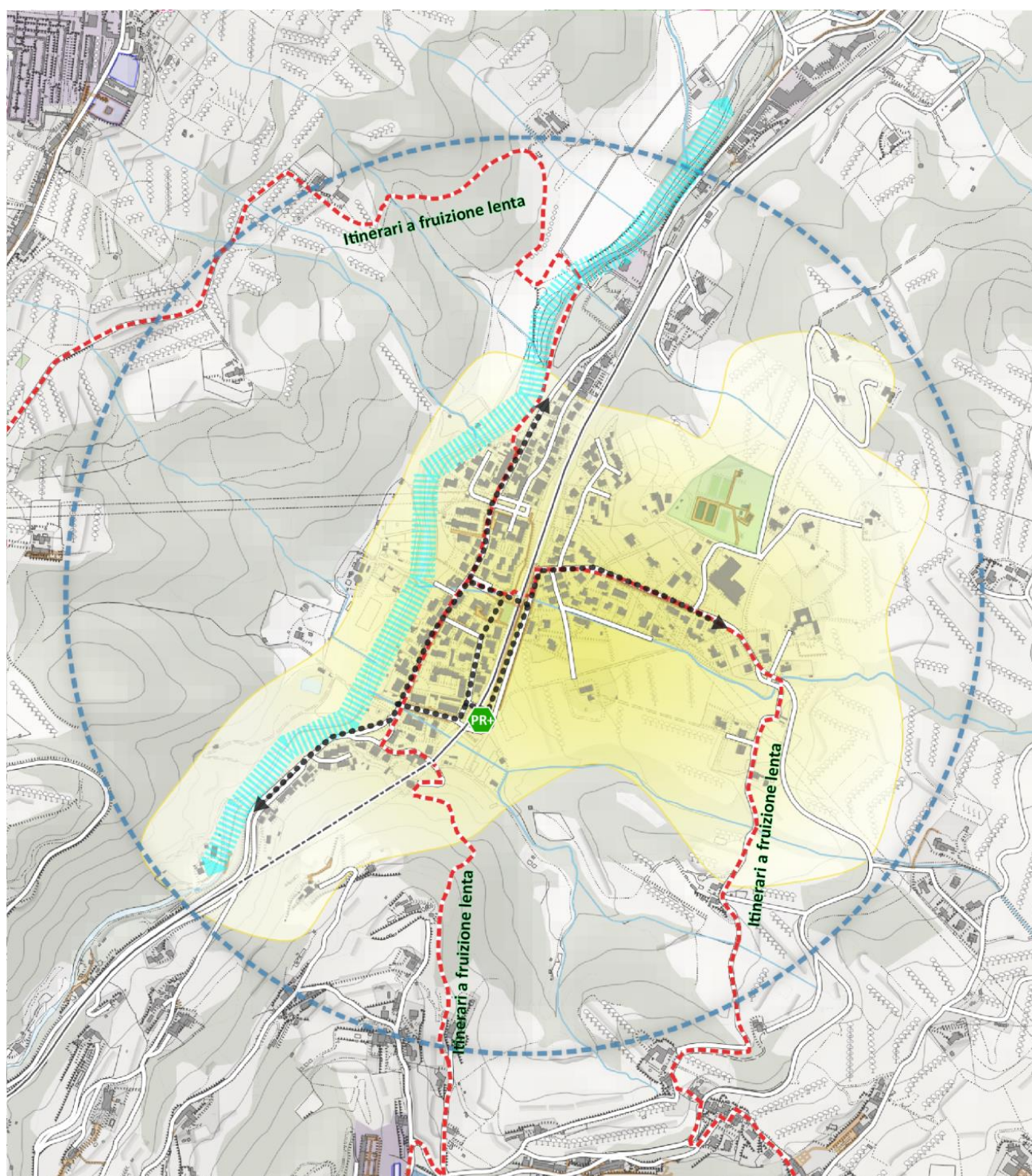
INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI BICICLETTE



L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.



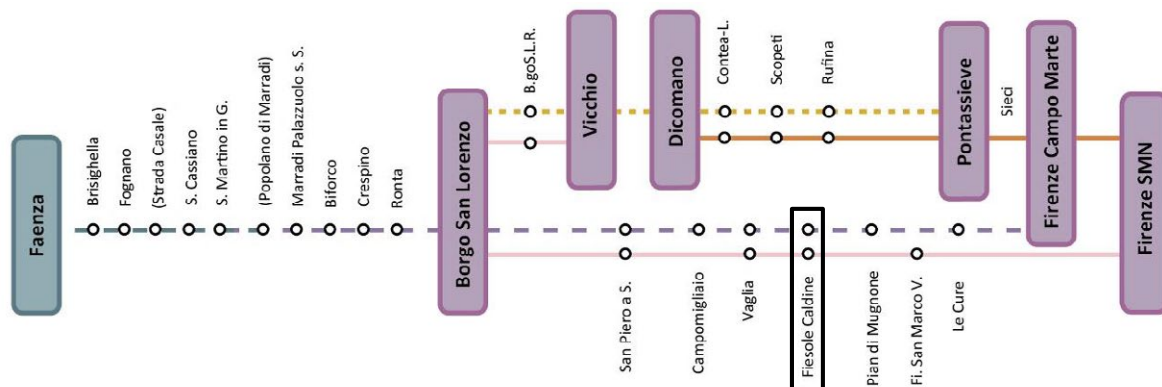
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

FIESOLE CALDINE

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



La stazione di Fiesole - Caldine ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario posto a livello del piano di strada e direttamente collegato alle aree di parcheggio. Il secondo binario è accessibile attraverso il sottopasso di stazione munito di scala e rampe, e da un secondo accesso (che però risulta chiuso l'accesso per il primo binario). Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di Scarsa qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla strada principale via Faentina, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una offerta di parcheggi scambiatori non del tutto sufficiente, che al momento del rilievo copre circa il 16,8% dei pass. saliti giorno (inferiore rispetto al valore preso come soglia indicatore del 20%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



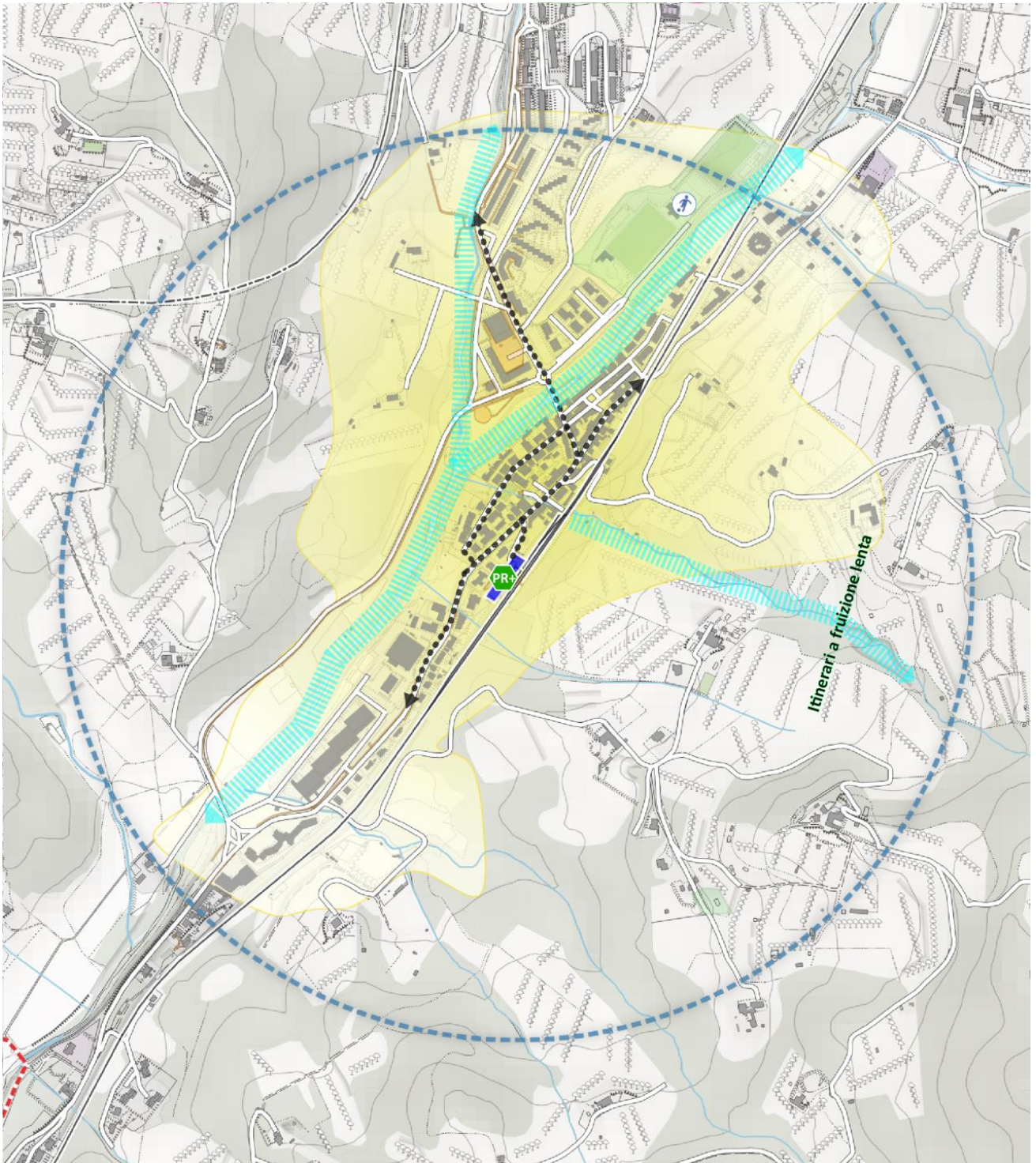
INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI BICICLETTE



L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.

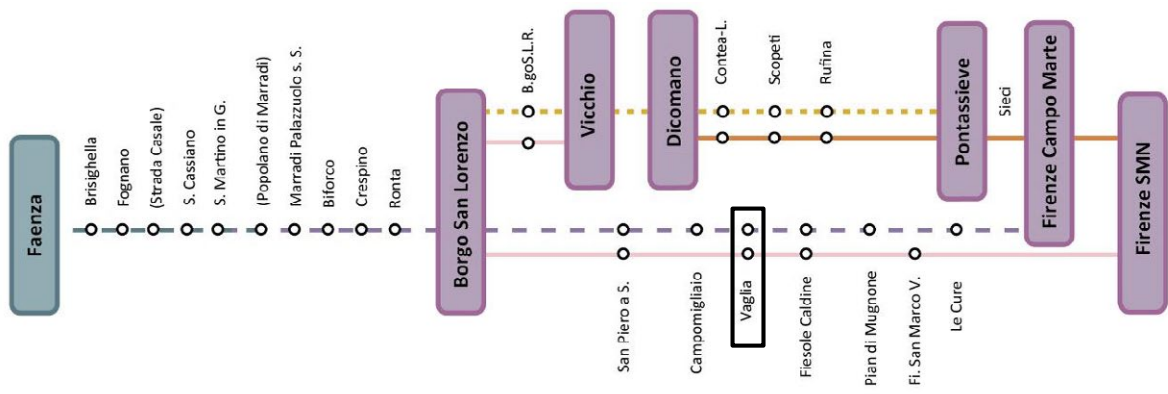


LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

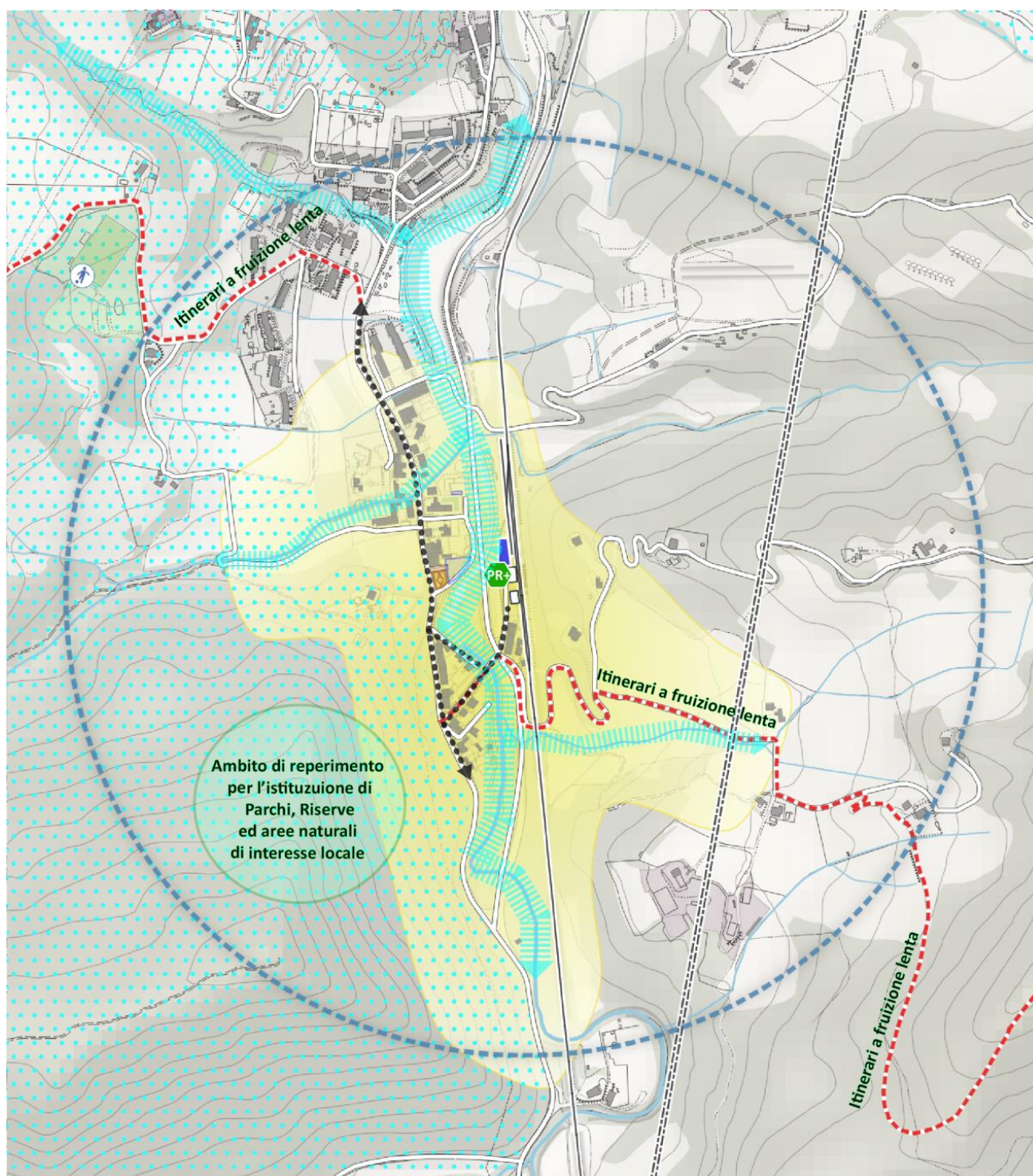
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

La stazione di Vaglia ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario posto a livello del piano di strada e direttamente collegato alle aree di parcheggio. Il secondo binario è accessibile attraverso il sottopasso di stazione munito di scala e rampe. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla strada principale SR 65 della Futa, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una offerta di parcheggi scambiatori adeguata, che al momento del rilievo copre circa il 30,4% dei passeggeri saliti giorno (uguale al valore preso come soglia indicatore del 30%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio - alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.



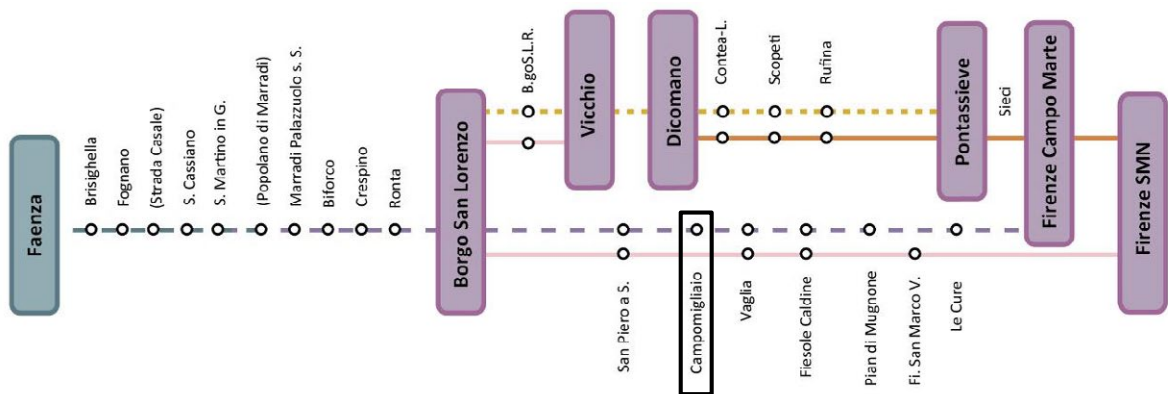
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CAMPOMIGLIAIO

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

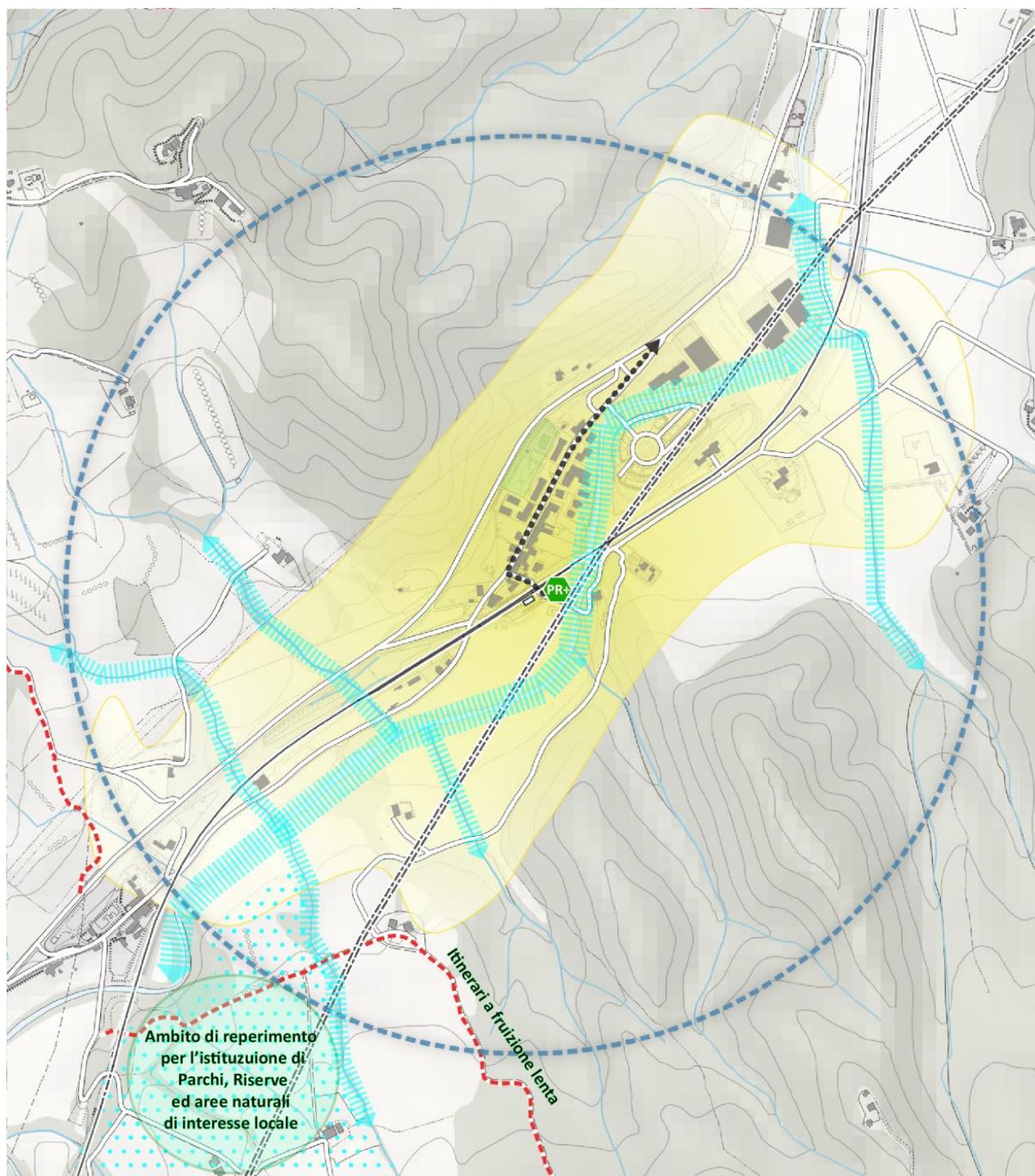
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

La fermata di Campomigliaio ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario posto a livello del piano di strada e direttamente collegato alle aree di parcheggio. Il secondo binario è accessibile attraverso il sottopasso di stazione munito di scala e rampe, dal quale si accede anche dal lato opposto. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza al casello autostradale A1 di Barberino Mugello, a circa 15 minuti, e dal collegamento con diverse strade principali di collegamento extraurbano, sulle quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla strada principale SR 65 della Futa, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori adeguata, che al momento del rilievo coprono oltre il 130 % dei passeggeri saliti giorno (oltre quattro volte il valore preso come soglia indicatore del 30%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio-alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.



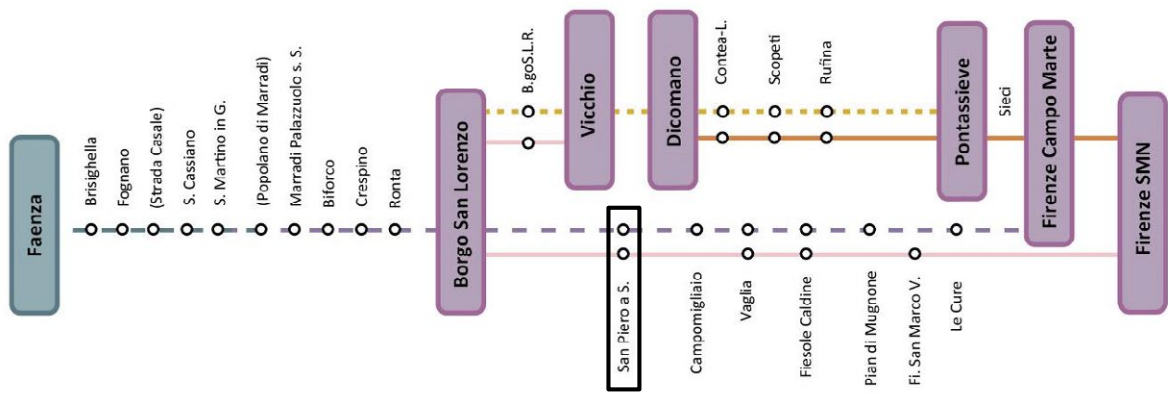
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

SAN PIERO A SIEVE

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■ ■ ■
INTERMODALITA' TPL	■ ■ ■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■ ■ ■

La stazione di San Piero a Sieve ha un buon livello di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere i binari dal piano della strada dal grande parcheggio prossimo alla stazione. Non sono presenti marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

AUTO PRIVATE

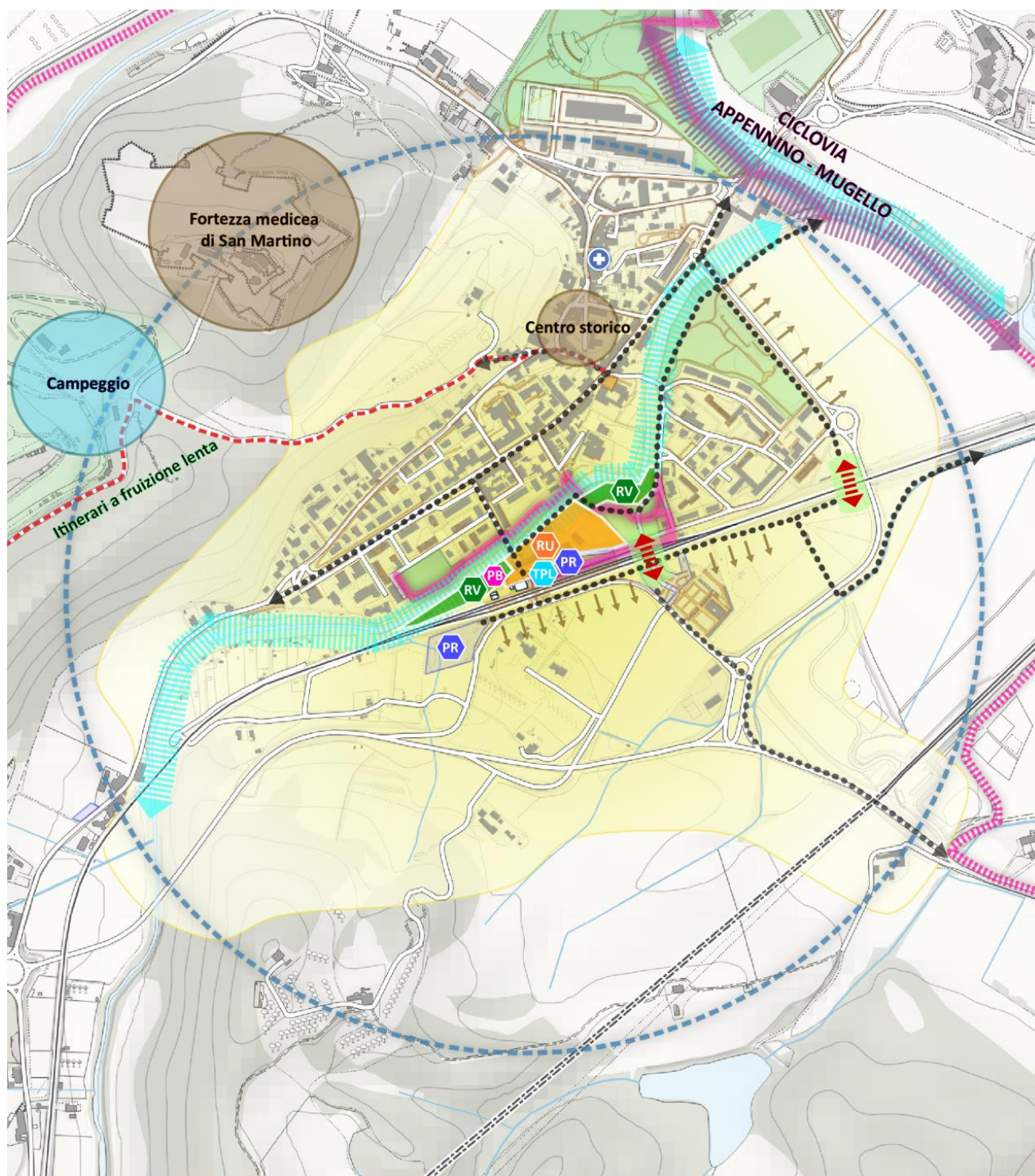
ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI AUTO	■ ■ ■

L'accessibilità carrabile verso il nodo è buona, data la vicinanza al casello autostradale A1 di Barberino Mugello, a circa 15 minuti, e dal collegamento con diverse strade principali di collegamento extraurbano, sulle quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. A questo alto livello di accessibilità carrabile corrisponde un'offerta di parcheggi scambiatori largamente adeguata, che al momento del rilievo coprono oltre il 65% dei passeggeri saliti giorno (più del doppio del valore preso come soglia indicatore del 30%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■ ■ ■
INTERMODALITA'	■ ■ ■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■ ■ ■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio bassa, che incide positivamente su tale indicatore. È presente un collegamento ciclabile che dalla stazione collega solo una piccola parte della città, per cui l'impulso positivo all'accessibilità ciclabile è dato dal collegamento con il tracciato della Ciclovía dell'Appennino-Mugello.



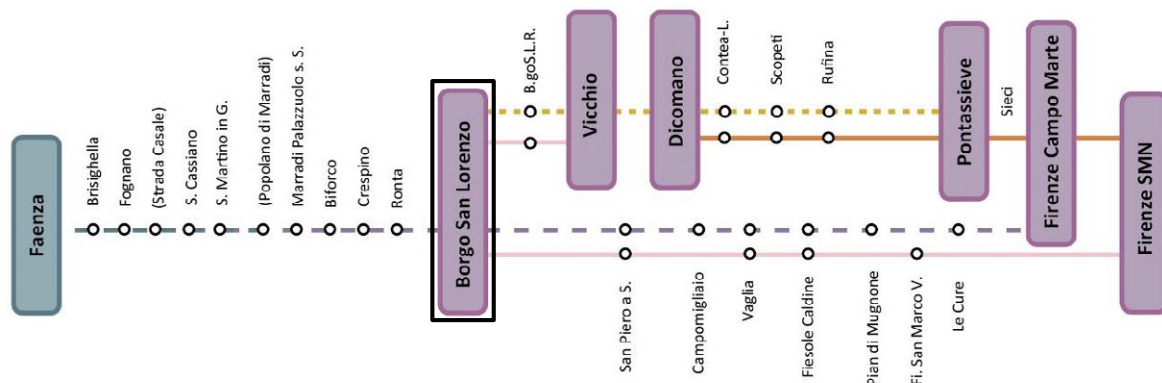
LEGENDA

- | | |
|---|---|
|  Park and Ride esistenti |  attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  nuove aree per la sosta Park and Ride |  riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) |  riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  ciclovie esistenti e di progetto |
|  riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

BORGO SAN LORENZO

CLASSIFICAZIONE RFI
SILVER

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



La stazione di Borgo San Lorenzo ha un buon livello di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere il primo binari dal piano della strada dal parcheggio prossimo alla stazione. Gli altri binari sono accessibili dal sottopasso di stazione munito di rampa e ascensore. Non sono presenti marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione è in prossimità del crocevia tra la SP 551 Traversa del Mugello e la SR 302 Brisighellese-Ravennate, entrambe collegamenti territoriali di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde un' offerta di parcheggi scambiatori non del tutto sufficiente, che al momento del rilievo copre circa il 18,3% dei passeggeri saliti giorno (inferiore rispetto al valore preso come soglia indicatore del 30%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI BICICLETTE



L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale medio-bassa e sulla maggior parte delle strade interessate dall'isocrona si registrano mediamente basse velocità, condizioni che contribuiscono in modo positivo sull'indicatore. La stazione è collegata con una pista ciclabile esistente ed è in progetto l'estensione della rete ciclabile lungo tutto il tratto urbano sella SP 551, ed a circa 800 metri dalla stazione si sviluppa il tratto della Ciclovía Appennino-Mugello, entrambi fattori che aumentano complessivamente il livello di accessibilità ciclabile.



LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



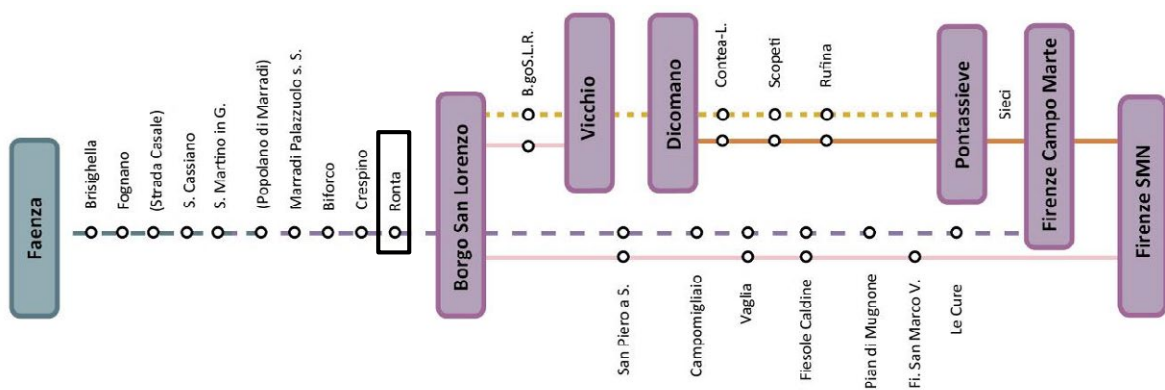
PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA



TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

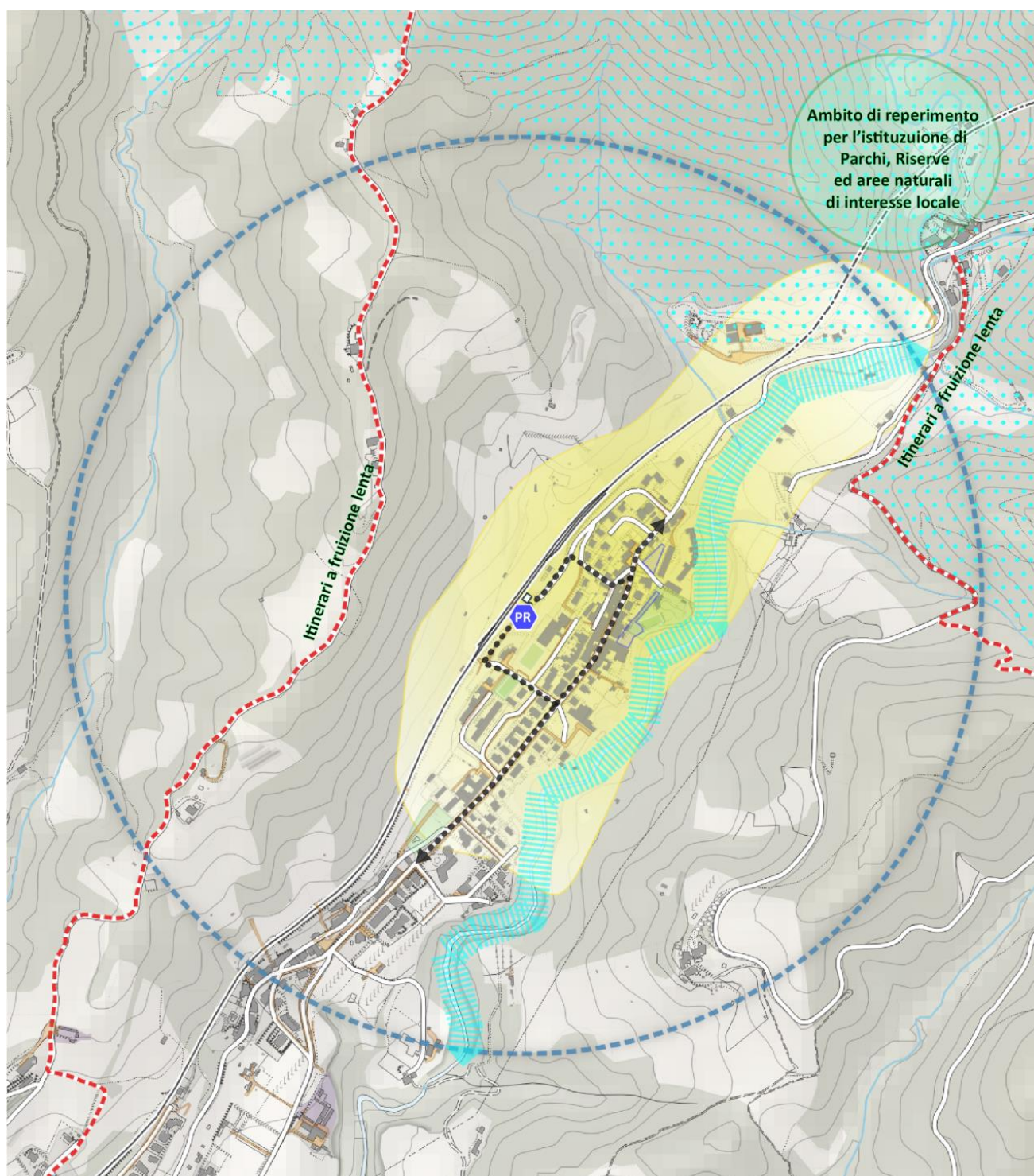
RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

La stazione di Ronta ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere il primo binario, posto a livello del piano di strada e direttamente collegato al parcheggio. Il secondo binario è accessibile esclusivamente tramite attraversamento a livello del primo binario. Non sono presenti ascensori, marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla SR 302 Brisighellese-Ravennate, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che soddisfano completamente il numero esiguo di passeggeri saliti (al momento del rilievo copre oltre il 31,5% dei passeggeri saliti giorno, oltre il valore soglia indicatore del 30%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.



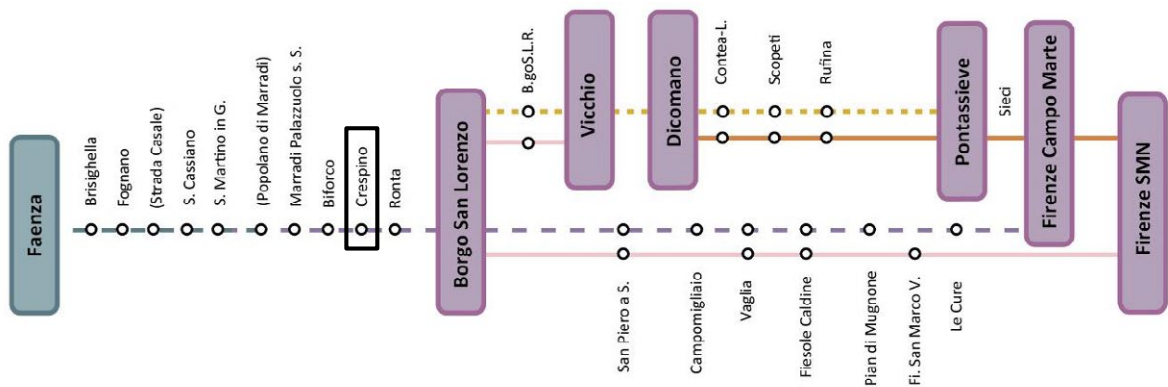
LEGENDA

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  PR | Park and Ride esistenti |  | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride |  | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) |  | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  | ciclovie esistenti e di progetto |
|  RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CRISPINO DEL LAMONE

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM (Persone Ridotta Mobilità)	■	■	■
INTERMODALITA' TPL	■	■	■
QUALITA' SPAZI PEDONALI	■	■	■

a livello del piano di strada e direttamente collegato alle poche aree di parcheggio limitrofe. Il secondo binario è accessibile esclusivamente tramite attraversamento a livello del primo binario. Non sono presenti ascensori, marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

AUTO PRIVATE

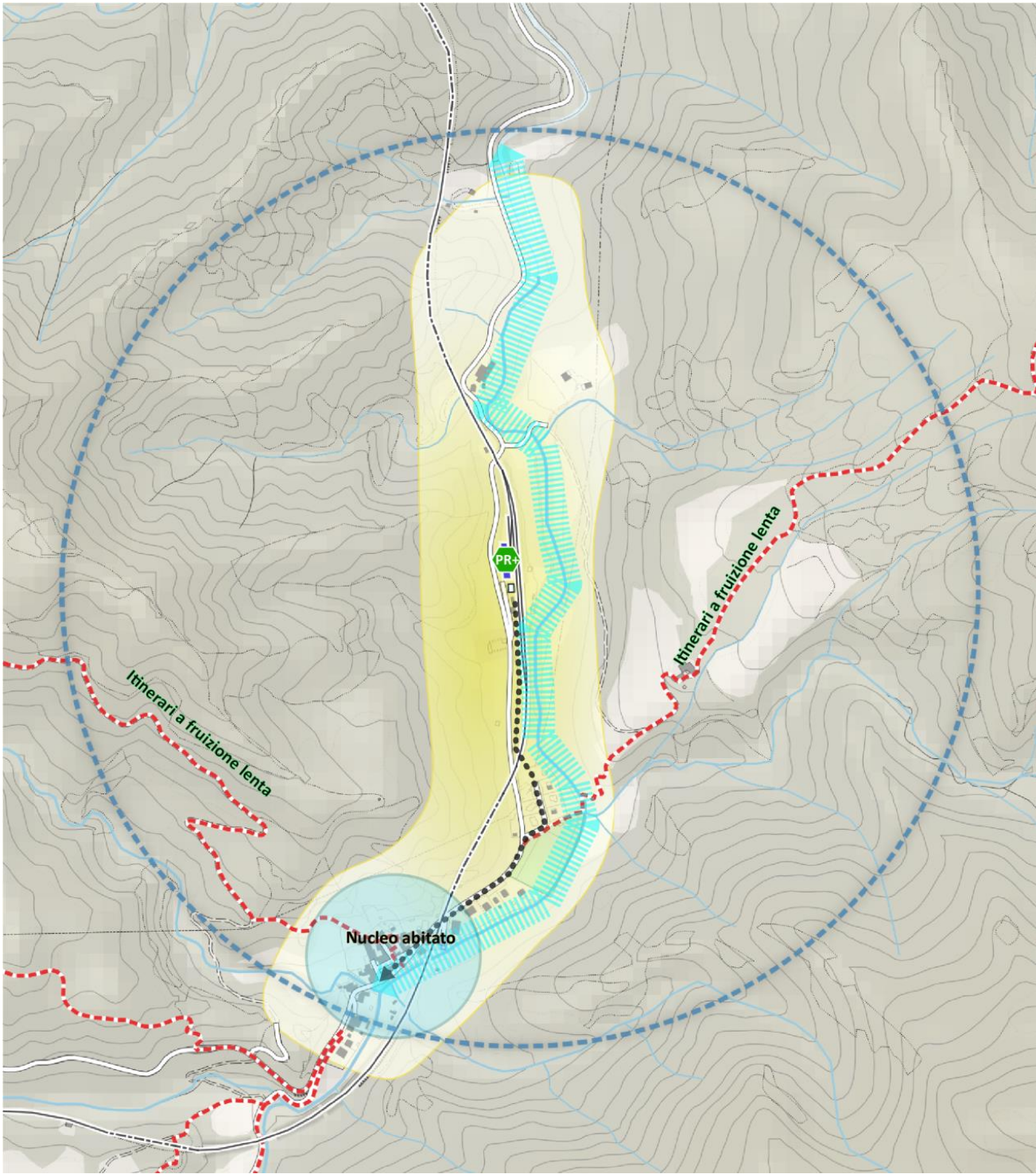
ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI AUTO	■	■	■

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla SR 302 Brisighellese-Ravennate, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che soddisfano completamente il numero esiguo di passeggeri saliti (al momento del rilievo copre oltre il 39% dei passeggeri saliti giorno, oltre il valore soglia indicatore del 30%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'	■	■	■
INTERMODALITA'	■	■	■
QUALITA' POSTI BICICLETTE	■	■	■

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.

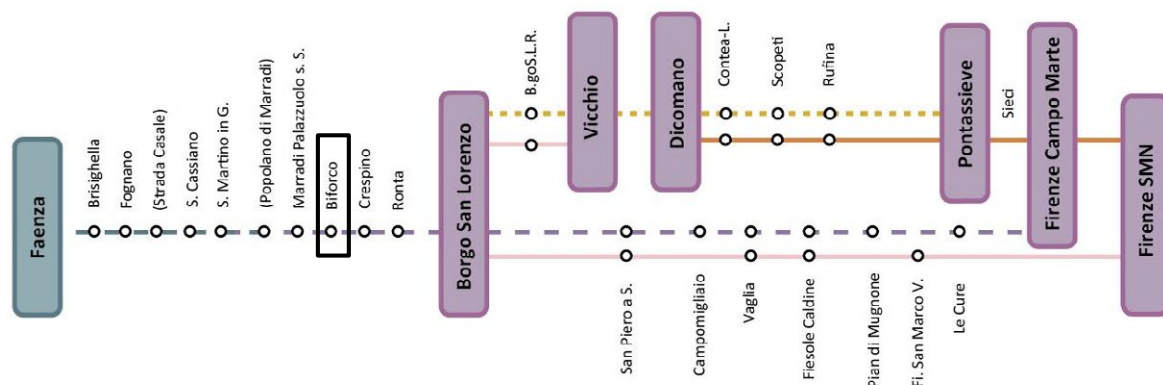


LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|---|---|
| PR | Park and Ride esistenti |  | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride |  | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikeshearing, ecc.) |  | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMIBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)

INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



La stazione di Biforco ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere l'unico binario attraverso una piccola strada campestre (parte della rete escursionistica) con difficoltà di parcheggio. Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla SR 302 Brisighellese-Ravennate, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una offerta di parcheggi scambiatori non del tutto sufficiente, che al momento del rilievo copre il 19,9% dei passeggeri saliti giorno, al di sotto del valore soglia indicatore del 30%.

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



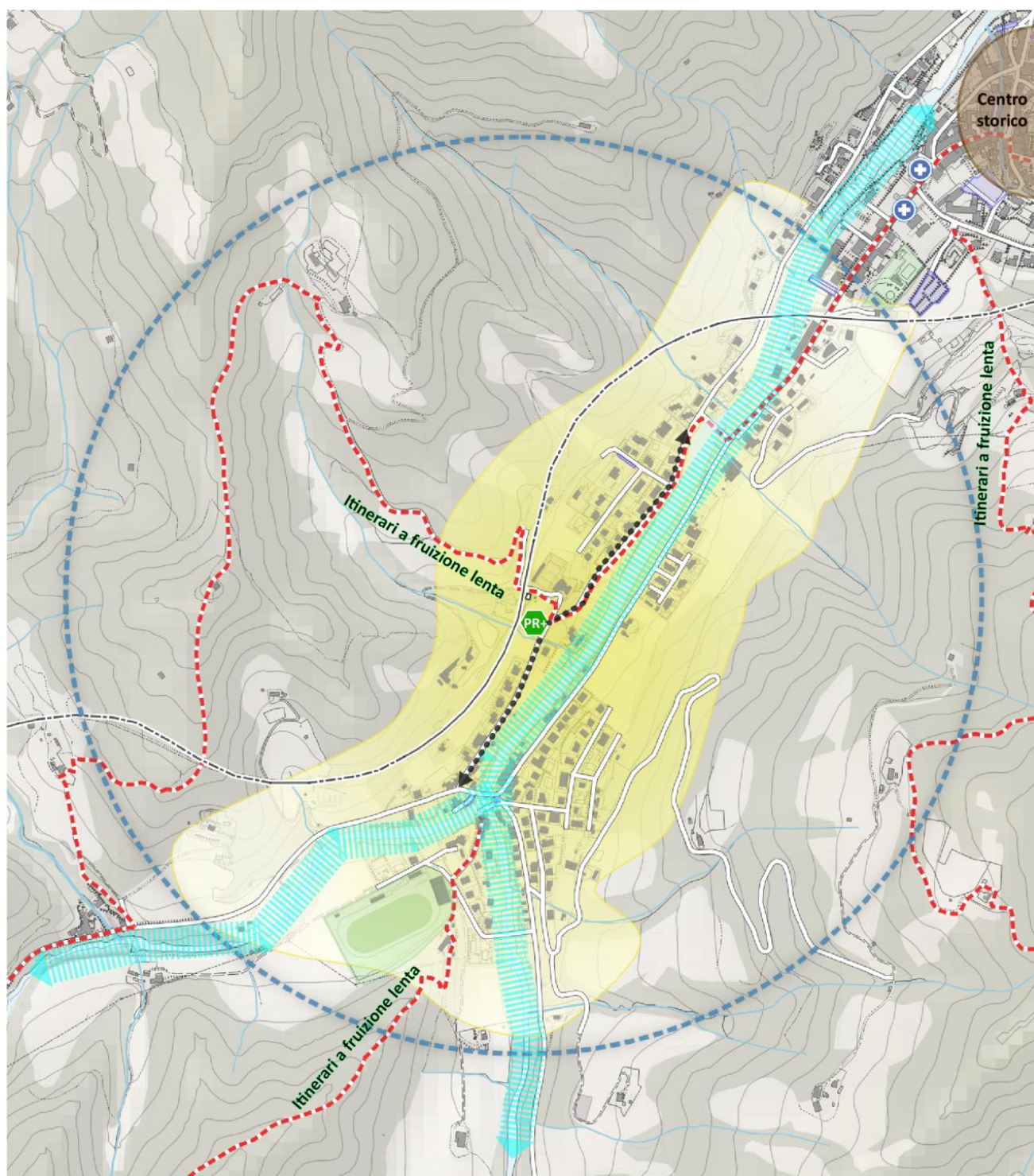
INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI BICICLETTE



L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.



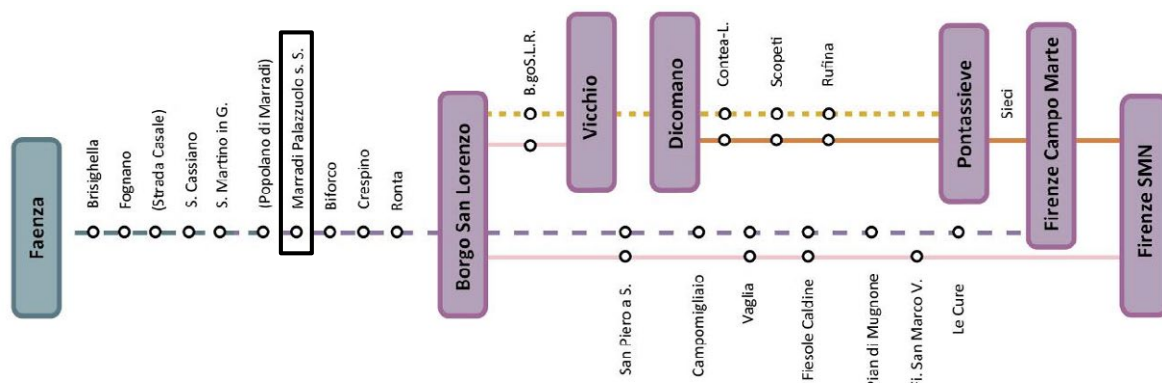
LEGENDA

- | | | | |
|------------|---|--|---|
| PR | Park and Ride esistenti | | attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ | nuove aree per la sosta Park and Ride | | riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL | riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) | | direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB | nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) | | riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU | riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) | | ciclovie esistenti e di progetto |
| RV | riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) | | copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

MARRADI-PALAZZUOLO SUL SENIO

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'



SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



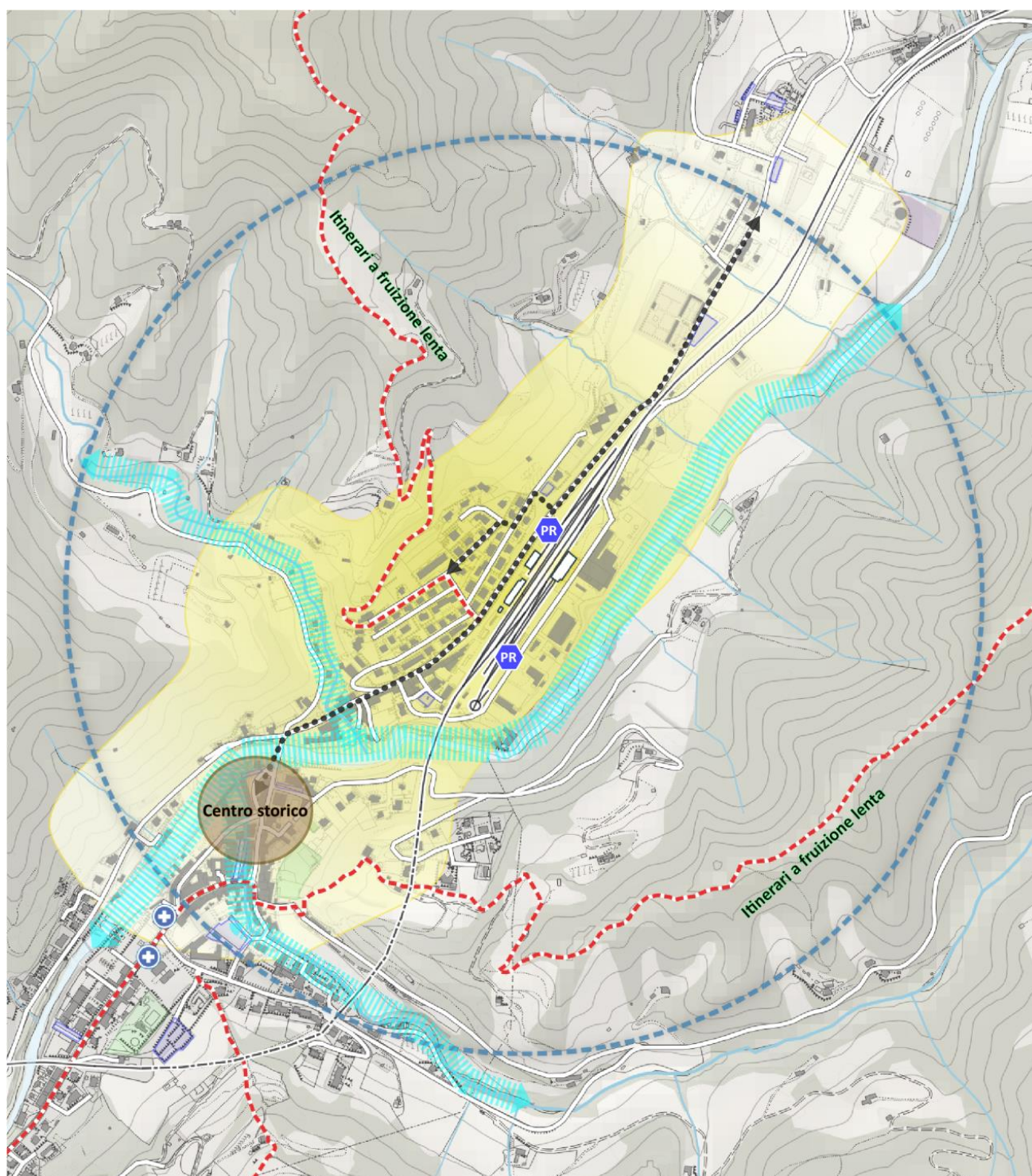
QUALITA' POSTI BICICLETTE



La stazione di Marradi – Palazzuolo Sul Senio ha un buon livello di accessibilità PRM, ed è possibile raggiungere il primo binari dal piano della strada dal parcheggio prossimo alla stazione. Gli altri binari sono accessibili dal sottopasso di stazione munito di rampa e collegato ad un secondo parcheggio scambiatore sul lato opposto (dotato un buon numero di posti auto). Non sono presenti marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di modesta qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla SR 302 Brisighellese-Ravennate, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che soddisfano completamente il numero di passeggeri saliti (al momento del rilievo copre oltre il 53,2% dei passeggeri saliti giorno, ben oltre il valore soglia indicatore del 30%).

L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.



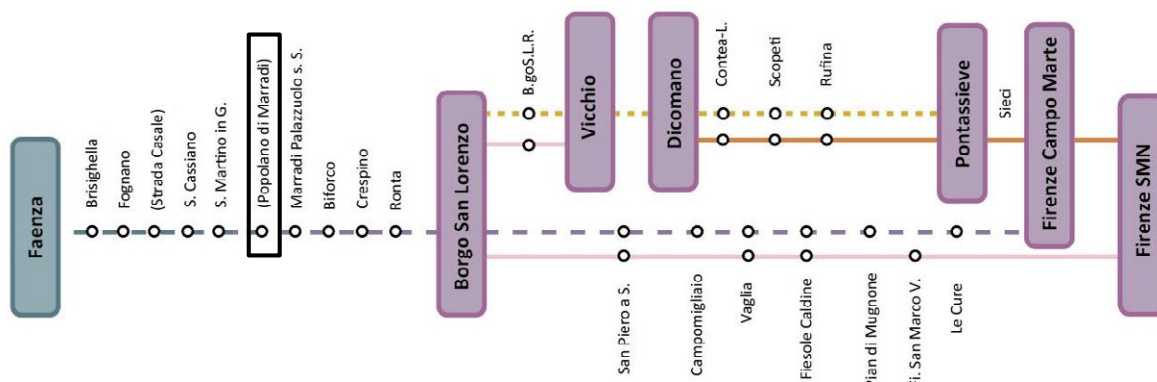
LEGENDA

- | | |
|---|---|
|  Park and Ride esistenti |  attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
|  nuove aree per la sosta Park and Ride |  riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
|  riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
|  nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) |  riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
|  riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  ciclovie esistenti e di progetto |
|  riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

POPOLANO DI MARRADI

CLASSIFICAZIONE RFI
BRONZE

POTENZIALITA' DEL NODO



NODO TPL



PARK & RIDE



CICLOMOBILITA'

SENTIERISTICA

TRASPORTO PUBBLICO

ACCESSIBILITA' PRM
(Persone Ridotta Mobilità)



INTERMODALITA' TPL



QUALITA' SPAZI PEDONALI



AUTO PRIVATE

ACCESSIBILITA'



INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI AUTO



La stazione di Popolano di Marradi ha un basso livello di accessibilità PRM, è possibile raggiungere l'unico binario attraverso una piccola strada campestre collegata ad un piccolo parcheggio distante circa 200 mt dalla stazione (che risulta in stato di degrado). Non sono presenti i marciapiedi rialzati, percorsi tattili e nuove pavimentazioni. In generale, la qualità degli accessi e delle aree di attesa dei treni è di scarsa qualità.

L'accessibilità carrabile verso il nodo non presenta particolari caratteristiche, come ad esempio la vicinanza ad un nodo autostradale. La stazione risulta ben collegata dalla rete stradale principale, sulla quale si registrano velocità superiori ai 60Km/h per la maggior parte dei tratti coperti dall'isocrona. In particolar modo, la stazione attesta sulla SR 302 Brisighellese-Ravennate, che costituisce un collegamento territoriale di rilievo. A questo livello di accessibilità corrisponde una adeguata offerta di parcheggi scambiatori, che soddisfano completamente il numero esiguo di passeggeri saliti (al momento del rilievo copre oltre il 43,8% dei passeggeri saliti giorno, oltre il valore soglia indicatore del 30%).

RETE CICLABILE

ACCESSIBILITA'



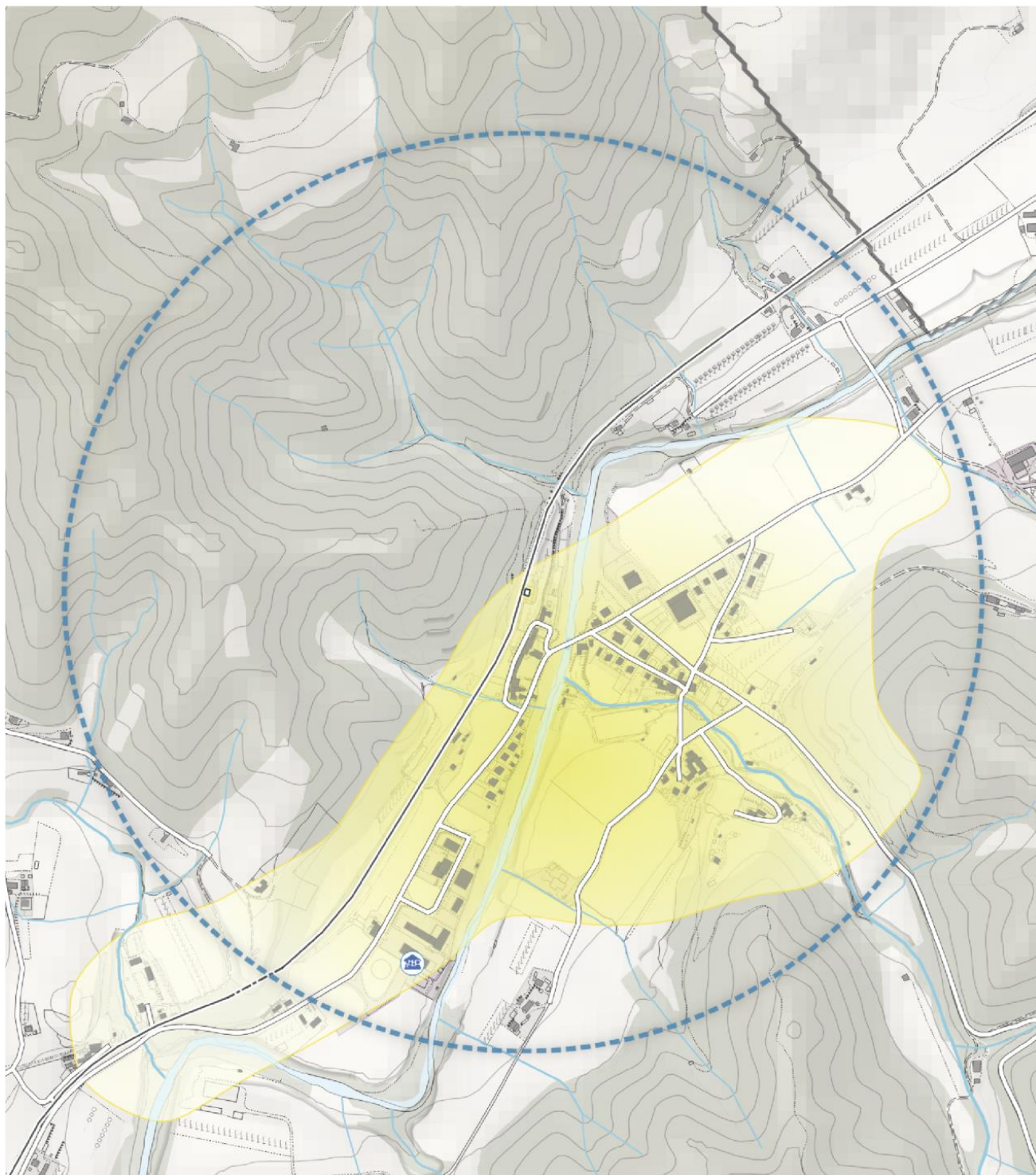
INTERMODALITA'



QUALITA' POSTI BICICLETTE



L'area coperta dalla "isocrona ciclabile" ha una pendenza del grafo stradale alta che incide negativamente sul livello di accessibilità generale. Non è inoltre presente nessuna rete ciclabile o ciclovia nelle vicinanze.



LEGENDA

- | | |
|---|---|
| PR Park and Ride esistenti |  attraversamenti della ferrovia
(riqualificazione esistenti o previsione di nuovi) |
| PR+ nuove aree per la sosta Park and Ride |  riqualificazione degli assi urbani
(con superfici pedonali adeguate ed alberature) |
| TPL riqualificazione o nuove aree di interscambio con il TPL
(con zone di attesa e corsie riservate se assenti) |  direttrici per la rigenerazione urbana
(in funzione della mobilità dolce) |
| PB nuovi servizi connessi alla mobilità ciclabile
(bicipark, ciclofficine, bikesharing, ecc.) |  riqualificazione del reticolo idrografico
(in funzione della mobilità dolce) |
| RU riqualificazione del tessuto urbano e dei fronti della stazione
(densificazioni o sostituzioni edilizie, spazi pubblici e sociali) |  ciclovie esistenti e di progetto |
| RV riqualificazione ambientale degli spazi aperti
(aree verdi attrezzate, orti urbani, servizi ecosistemici, ecc.) |  copertura territoriale "isocrona pedonale"
(entro 12 minuti a piedi da accesso/i della stazione) |

