

**Legenda**

- Autostrada
- SGC e RA
- Strada Statale Regionale e Provinciale
- Strada Comunale principale
- Strada Comunale secondaria
- Luoghi d'interesse turistico-culturale
- ▲ Vincolo storico-architettonico: siti
- Sentieri (OpenStreetMap)
- Parchi, riserve naturali e ANPIL
- Idrografia
- Confine comunale

**Interventi**

- Rete ciclabile
- Rete ciclabile - sviluppo
- Passerella/sottopasso pedonale
- Stazione ferroviaria
- ZTL
- 15A999 Codice intervento

**Codifica scenari**

L'assegnazione dei singoli elementi ai diversi scenari segue la seguente codifica:

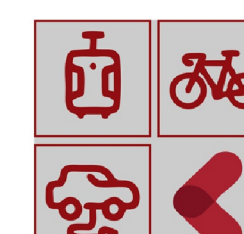
- Stato attuale
- Scenario di riferimento
- Scenario di progetto
- Scenario evolutivo

0 5.000 10.000 m

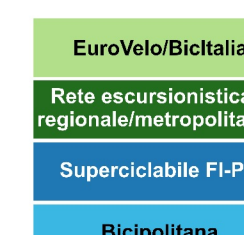
**15A999** Codice intervento. Descrizione intervento all'interno degli allegati alla relazione di progetto.



Centri di mobilità di livello metropolitano sono nodi della rete della mobilità che, sulla base dei grandi volumi e/o della diversificata offerta di servizi di mobilità, hanno una rilevanza a scala metropolitana, con dotazione infrastrutturale e offerta di servizi accessori di livello avanzato.



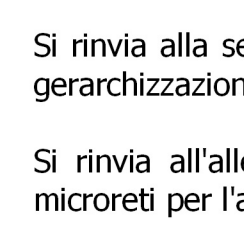
Centri di mobilità di livello territoriale sono nodi della rete della mobilità che soddisfano la domanda di mobilità di un'utenza di un sistema territoriale o di una sua parte, con dotazione infrastrutturale e offerta di servizi accessori di livello standard.



Percorsi Eurovelo ed Bicalta, costituiscono le reti escursionistiche a livello rispettivamente europeo e nazionale, con scopo turistico-ricreativo. Percorsi extraurbani regionali e metropolitani estendono le reti escursionistiche, con scopo prevalentemente turistico-ricreativo (con linea tratteggiata le direttrici di sviluppo di tale rete).



Le superciclabili metropolitane e la bicipolitana di Firenze rappresentano i collegamenti forti per spostamenti locali con scopo prevalentemente operativo.



Il livello delle microrreti della mobilità ciclopedonale rappresenta la porzione del reticolo stradale su cui è prioritario realizzare interventi, anche di carattere locale, per favorire l'accessibilità alla rete di trasporto pubblico su ferro. In taluni tratti due (o più) reti possono sovrapporsi, così risultando funzionali a più scopi.

Si rinvia alla sezione 11.4 della relazione di progetto per una più precisa illustrazione della gerarchizzazione della rete ciclabile di interesse metropolitano.  
Si rinvia all'allegato 5 della relazione di progetto per una più precisa illustrazione delle microrreti per l'accessibilità ciclopedonale.

**Ricognizione presenza del PEBA in ambito urbano all'interno degli strumenti urbanistici**

- Presente
- Non presente
- Non rilevato

