ALLEGATO A

HUB- COMUNE DI BAGNO A RIPOLI

Finalità del progetto

Il progetto si inserisce nel processo di rigenerazione dei centri di mobilità principali della Città metropolitana di Firenze, identificati all'interno del PUMS, a supporto della concezione della Mobilità come servizio flessibile e pianificabile dagli utenti. L'obbiettivo è accrescere, migliorare e perfezionare le opportunità di interscambio con le modalità di trasporto che servono l'HUB. Ai progettisti è richiesto di ragionare attentamente sulla forma dello spazio pubblico che si andrà a creare intorno a esso e sulla relazione tra la connessione ciclopedonale e il contesto urbano. Parallelamente, ai progettisti è richiesto anche di produrre una visione complessiva e integrata per il futuro dell'area destinata a costituire un'area di interscambio di scala metropolitana.

Inquadramento generale

Nell'allegato 4 del PUMS ("interventi nello scenario di progetto– codice 98N027) è prevista la progettazione di un HUB metropolitano presso l'area adiacente alla stazione tramviaria di Bagno a Ripoli. La stazione è situata al termine della linea 3.2 (estensione dell'attuale linea 2) Firenze Piazza Libertà – Bagno a Ripoli, una delle linee di penetrazione nell'area urbana fiorentina dal lato Sud-Est. Ha una forte funzione di collegamento e distribuzione di tipo urbano e metropolitano, in quanto collega la città all'hinterland fiorentino area Sud (Bagno a Ripoli). La stima dei passeggeri che utilizzeranno la linea è di ca. 29.500 pass./gg. (10.690.000 anno). Il nodo multimodale riveste un ruolo importante sia per l'ambito urbano che per quello extraurbano per il sistema della mobilità pubblica e privata proveniente dalla direttrice del Chianti, del Valdarno e della Valdisieve.

Figura 1 Inquadramento Urbano (Fonte: Google Maps)

Specifiche ed indirizzi di progettazione

La progettazione del nodo di interscambio modale dovrà garantire un livello di qualità basilare affrontando le 4 tematiche chiave:

- Qualità urbana: riprogettazione delle reti di accesso pedonale, ciclabile, dei bus e del trasporto privato;
- Qualità funzionale: comodità di fruizione dei servizi, quali parcheggi, ciclo stazioni, attività e servizi finalizzati a far percepire i tempi di attesa legati all'interscambio modale come un'opportunità anziché come un peso ed un costo;
- Qualità ambientale: ridotto impatto sul suolo;
- Qualità architettonica: riconoscibilità degli interventi per gli utenti.

Coerentemente con il ruolo di primaria importanza riconosciuto dal PUMS alla mobilità attiva (pedonalità e ciclabilità), nei quartieri interessati dal concorso sono previsti interventi a favore delle reti e dei servizi di mobilità dolce, attraverso il rafforzamento dei sistemi a vocazione pedonale e la definizione di reti ciclabili sicure e diffuse.

Intervento Previsto

La porzione di territorio ove è previsto l'intervento è già interessata dalla realizzazione del capolinea della Linea 3.2.1 del sistema tramviario di Firenze, un nuovo parcheggio scambiatore e il nuovo centro sportivo della Fiorentina. L'area in oggetto, che negli strumenti urbanistici è attualmente identificata come verde pubblico, ha una previsione nella nuova pianificazione comunale quale area per la realizzazione della nuova infrastruttura, pianificazione ancora non vigente e non adottata.

Consultata l'amministrazione locale, le linee guida dell'intervento sono le seguenti:

- realizzazione dello spazio per il parcamento di n. 6 mezzi di extraurbano.

- pensilina di protezione per gli utenti con tre manufatti di dimensioni ridotte che conterranno servizi igienici, biglietteria, eventuale spazio per giornali/tabacchi.
- 'attraversamento pedonale della via Pian di Ripoli con una passerella per collegare il capolinea tramviario con il parcheggio scambiatore ed anche per gli utenti tramviari che si recheranno al centro sportivo.
- separazione dell'HUB dal resede dei ricettori residenziali attuali con una consistente area a verde che possa schermare limitando l'introspezione visiva/acustica con le abitazioni esistenti;
- in detta separazione dovrà essere collocata la pista ciclabile che da via Granacci/capolinea tramvia si svilupperà verso la rotatoria di Quarto e Candeli;
- separazione dell'HUB dalla via Pian di Ripoli con un filare di alberature per mitigare l'impatto visivo dalla parte della viabilità;
- riduzione all'essenziale dell'area da pavimentare in bitume per la movimentazione e lo stallo dei mezzi;
- Implementazione dell'info mobilità;

Quadro Conoscitivo Urbanistico

Vincoli Paesaggistici

Riportato nelle immagini seguenti i vincoli paesaggistici identificati all'interno del "Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale" della Ex. Provincia di Firenze, approvato con delibera del consiglio provinciale n°1 del 10Gennaio 2013.

Il materiale è consultabile al seguente link:

http://www.cittametropolitana.fi.it/pianificazione-territoriale-e-risorse-naturali/ptcp/ptcp-quadro-conoscitivo/

Figura 3 Vincoli paesaggistici (Fonte: PTCP)

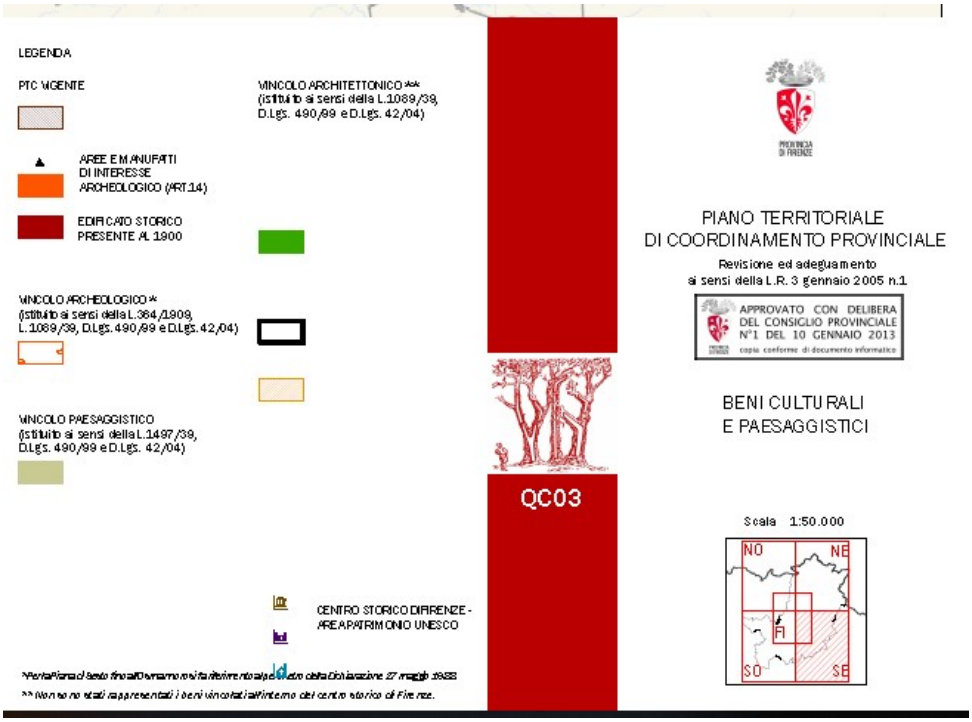

Figura 4 Legenda Vincoli paesaggistici (Fonte: PTCP)

Vincoli Catastali

L'area dal punto di vista catastale è inquadrata all'interno del foglio di mappa 0069, come osservabile dall'immagine seguente:

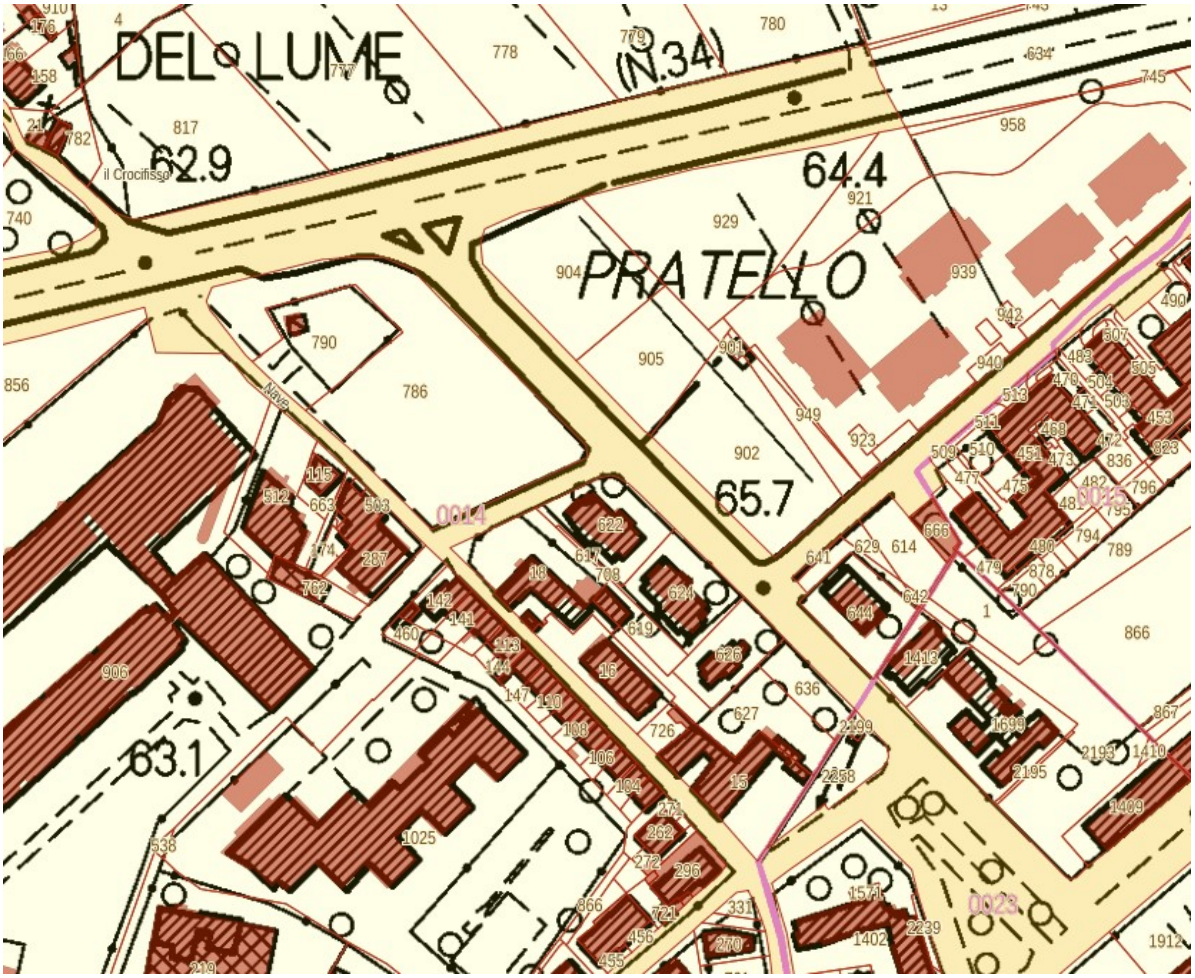

Figura 5 Inquadramento Foglio Catastale

Foglio	Particelle	Proprietà
14	902/904/905	Comune Bagno a Ripoli
	929	Più Privati

Progetto Definitivo Linea 3.2

Di seguito estratto da tavola "Inserimento urbano, elaborati planimetrici" del Sistema tramviario di Firenze sulla tratta Libertà – Bagno a Ripoli:

Figura 6: Progetto Definitivo tramvia

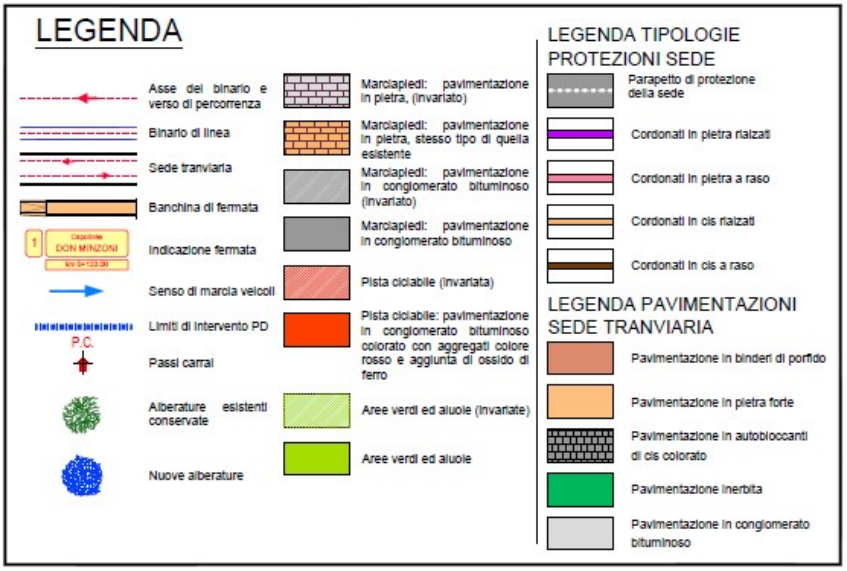

Figura 7: Legenda Progetto Definitivo tramvia

Parcheggio Scambiatore Bagno A Ripoli

Il comune di Firenze ha realizzato un apposito documento riguardo il parcheggio scambiatore di Bagno a Ripoli.

Figura 8: Planimetria generale intervento parcheggio progetto definitivo

La relazione recita "*Per coprire la distanza tra il parcheggio e la fermata del tram è stato creato un apposito percorso pedonale che serve tutta l'area. Questo sarà il più possibile ombreggiato e protetto. Il percorso sarà composto da due bracci uno parallelo alla corsia di distribuzione principale del parcheggio e uno, posto centralmente perpendicolare a tale via e che connette il nuovo parcheggio con il capolinea della Tramvia*"

Si riporta di seguito lo schema della viabilità e degli accessi al parcheggio scambiatore:

Figura 9: Viabilità ed Accessi Parcheggio

Regolamento Urbanistico Bagno a Ripoli

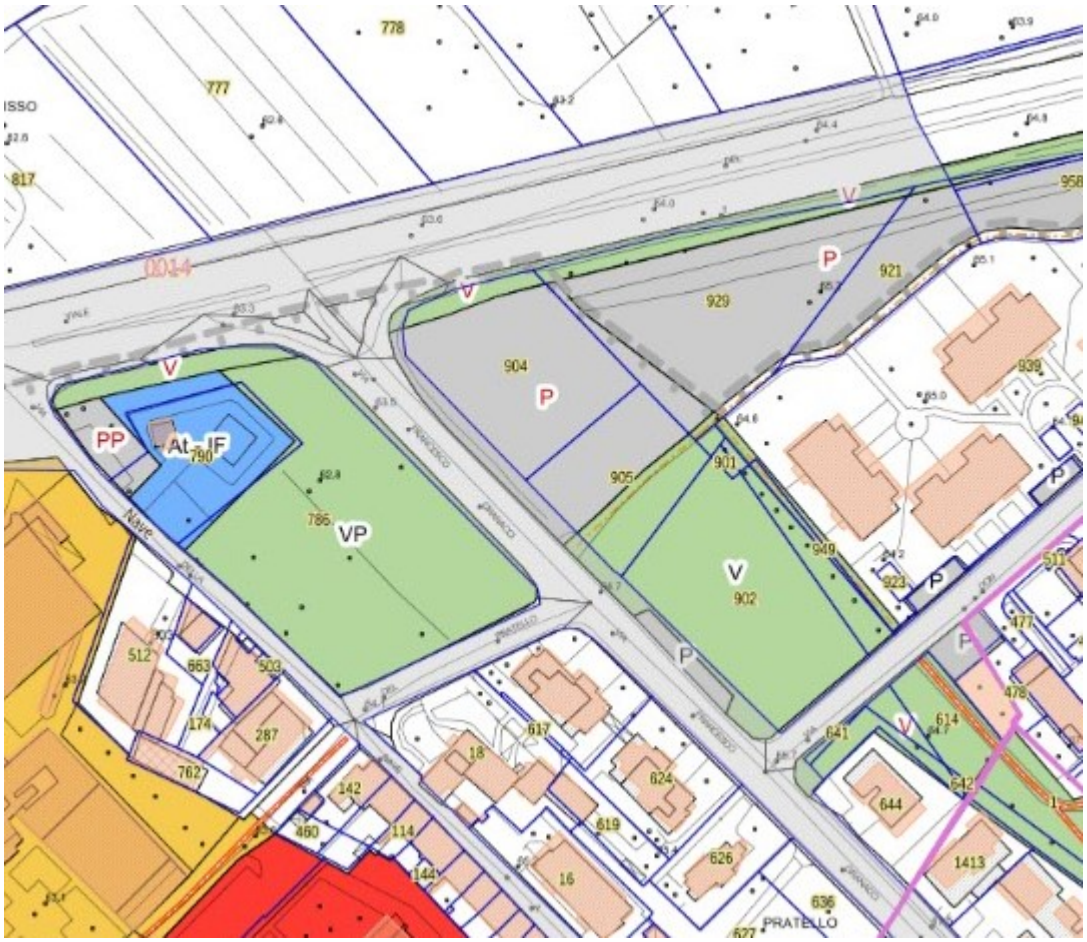

Figura 10: Tav. 7 R.U.

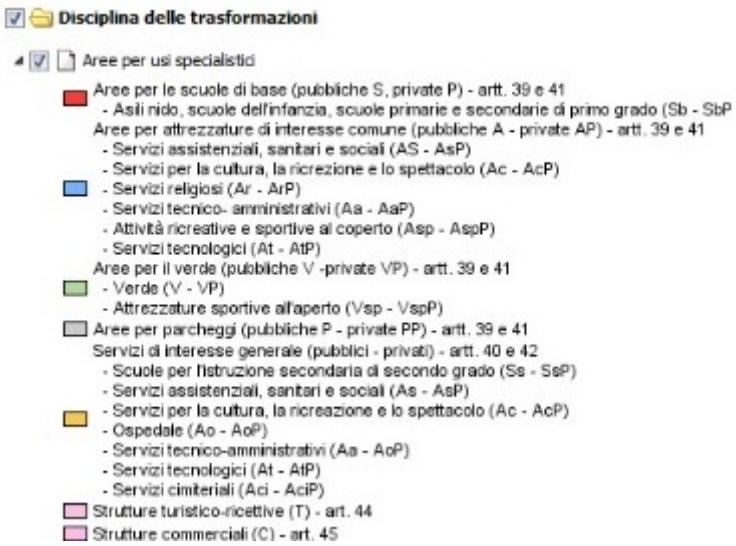

Figura 11: Legenda Tav. 7 R.U.

Ciclostazione

L'impianto di posteggio per le biciclette dovrà essere CHIUSO, con disponibilità di posteggio per **minimo 50 biciclette**. Costruzione realizzata in spazio esterno al luogo di destinazione. Può essere un bike-box costituito da recinzione con tettoia. La ciclo stazione è regolata da specifiche regole di accesso: solo utenti autorizzati con accesso di tipo meccanico e/o elettronico. Soluzione adatta per i pendolari del trasporto pubblico.
Lo scopo è ridurre il parcheggio selvaggio di biciclette, avere una maggiore protezione contro furti e vandalismo in quanto il numero di utenti è limitato, avere la possibilità di decidere a chi dare l'accesso al box, dare una risposta ad i requisiti di qualità richiesti dai ciclisti, rafforzamento dell'interscambio modale e dell'intermobilità.

Dettagli Ciclostazione

Zona antistante l'ingresso**:** la zona antistante l'ingresso deve prevedere superfici piane adeguate per salire e scendere dalla bicicletta in modo sicuro e al riparo dalla pioggia e dalle intemperie. Occorre quindi dimensionare lo spazio di attesa/coda per 2-5 biciclette prevedendo una superficie tra i 4 e i 15 mq. L'area deve essere adeguatamente illuminata, soprattutto se collocata sotto il livello stradale.

Porta d'ingresso**:** nelle stazioni piccole (<150 posti) la larghezza della porta deve essere ≥ 1 ,20 m. L'ingresso e l'uscita possono avvenire attraverso una porta a battente o un tornello, l'apertura del sistema di chiusura può essere sia automatico sia manuale. In tutti i casi l'altezza della porta deve essere ≥2.20 m, se è a battente l'apertura deve essere pensata per non intralciare il flusso. Le porte trasparenti offrono una visione d'insieme, aumentando così la sicurezza e facilitando il deflusso del traffico. Da entrambi i lati dell'ingresso deve essere prevista un'adeguata illuminazione.

Zona di distribuzione**:** lo spazio di circa 10-20 mq deve essere libero per la circolazione di 2-5 biciclette, non devono esserci pilastri di sostegno nello spazio di circolazione, la pavimentazione deve essere antisdrucciolevole e deve essere presente una buona illuminazione. Le indicazioni devono essere poste a parete e a terra. Le scritte e le indicazioni verso rampe, piani, corridoi, posteggi per cicli, uscita ed eventuali servizi devono essere chiare ed evidenti.

Ufficio**:** per le ciclostazioni non presidiate si consiglia l'istallazione di un totem informativo.

Area di posteggio**:** all'interno della ciclostazione il parcheggio dei cicli può essere lasciato libero o essere disposto l'uso di sistemi di ancoraggio del mezzo; quest'ultimo è ovviamente consigliato per garantire una maggiore sicurezza contro i furti e un maggior ordine dei cicli.

Corridoio centrale, circolazione**:** Sono da prediligere spazi rettangolari non troppo lunghi e stretti e comunque il più regolari possibile (no labirinti), anche qui se possibile evitare la presenza di pilastri. Gli spazi di manovra e i corridoi di circolazione devono in linea generale prevedere l'ingombro di due biciclette spinte a mano.

Tipo di posteggio	Larghezza corridoio	Lunghezza Corridoio	Altezza
1 livello	1.3 – 2 m	< 2 m	2 m
1 livello	1.3 – 2 m	> 2 m	2.20 m
2 livello	3 m	> 2 m	2.50 m

Dimensionamento della superficie di parcheggio**:** l'esperienza insegna che quanto più sono vicine le biciclette fra loro, tanto meno i posteggi vengono utilizzati. Gli spazi devono essere progettati in modo da incoraggiarne l'uso e facilitare le manovre, al fine di non danneggiare i cavi delle marce, dei freni e dei fanali, i dischi dei freni, il cambio posteriore. Una disposizione a regola d'arte si riflette positivamente sulla sicurezza del traffico e, in generale, dà un'impressione di ordine.