

## ALLEGATO D HUB-COMUNE MONTELUPO

### Inquadramento generale

Nell'allegato 4 del PUMS ("interventi nello scenario di progetto- codice 98N050 e 98N043) è prevista la progettazione di un HUB metropolitano presso l'area adiacente alla stazione ferroviaria di Montelupo Fiorentino ed alla zona sud della stazione ferroviaria di Empoli. Le stazioni sono situate sulla linea Firenze – Pisa, una delle linee principali di penetrazione nell'area urbana fiorentina, ha una forte funzione di collegamento e distribuzione di tipo urbano e metropolitano, in quanto collega il bacino del circondario empoiese, oltre a tutta la provincia di Pisa, con Firenze. Nell'area intorno alla stazione vi sono situate diverse aziende manifatturiere e terziarie e sedi universitarie. La stazione di Montelupo è interessata da oltre 81 treni/giorno, è tra le più frequenti della Toscana. Fra Empoli e Firenze ci sono oltre 37'000 passeggeri/giorno. Le stazioni sono servite da alcune linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano. Sono situate parallelamente alla S.G.C. che collega Firenze-Pisa-Livorno.



Figura 1 Inquadramento Urbano Montelupo Fiorentino (Fonte: Google Maps)



- Ampliamento del parcheggio scambiatore lato Nord della stazione;
- Adeguamento multimodale della viabilità di accesso all'area;

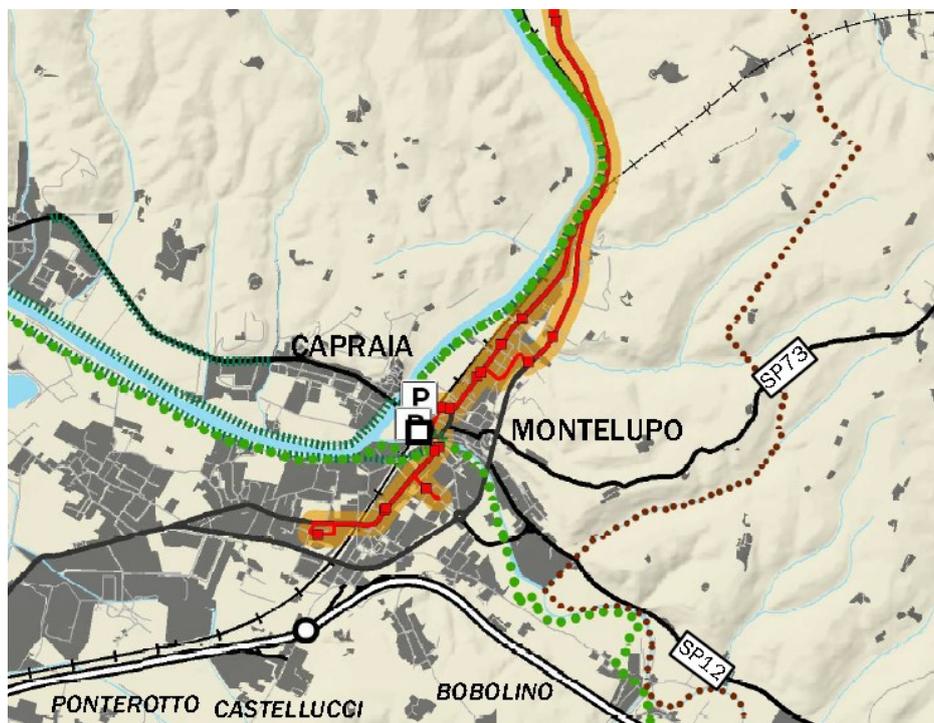
## **Quadro Conoscitivo Urbanistico**

### **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 10 Gennaio 2013.

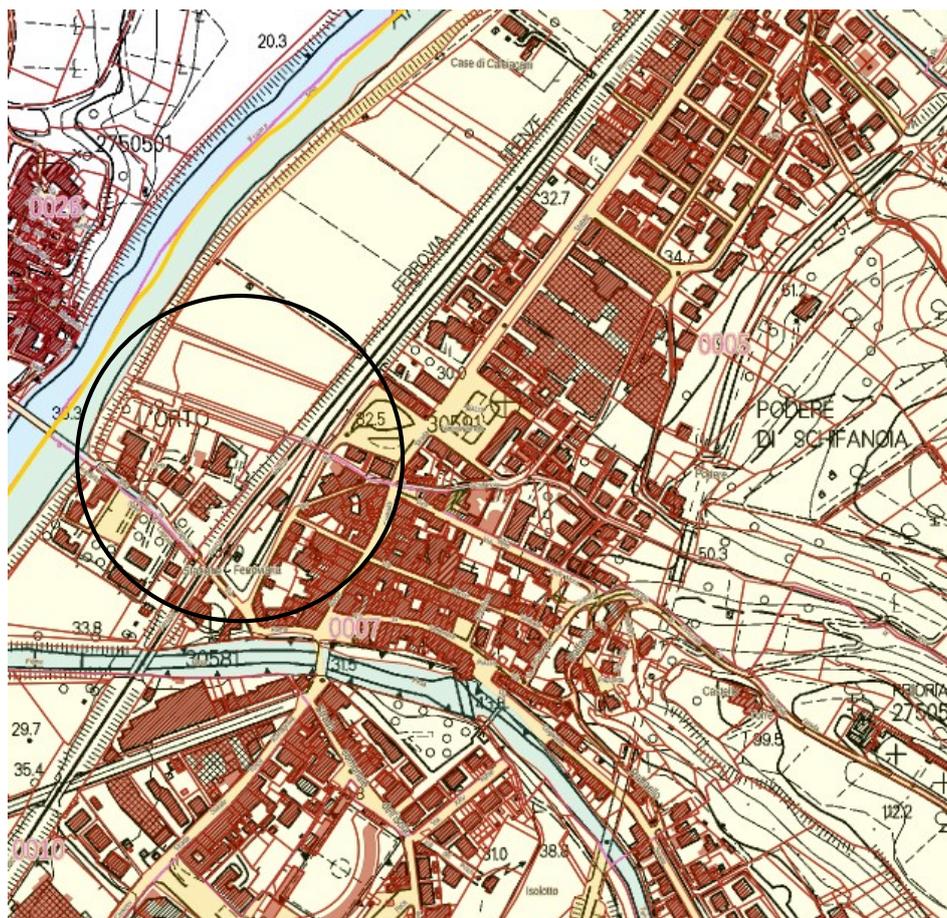
Il materiale è consultabile al seguente link:

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



**Figura 3 Rete della Mobilità Lenta Montelupo (Fonte: PTCP)**





**Figura 6: Inquadramento Foglio Catastale Montelupo**

Di seguito focus sulla proprietà delle particelle catastali attorno all'area:



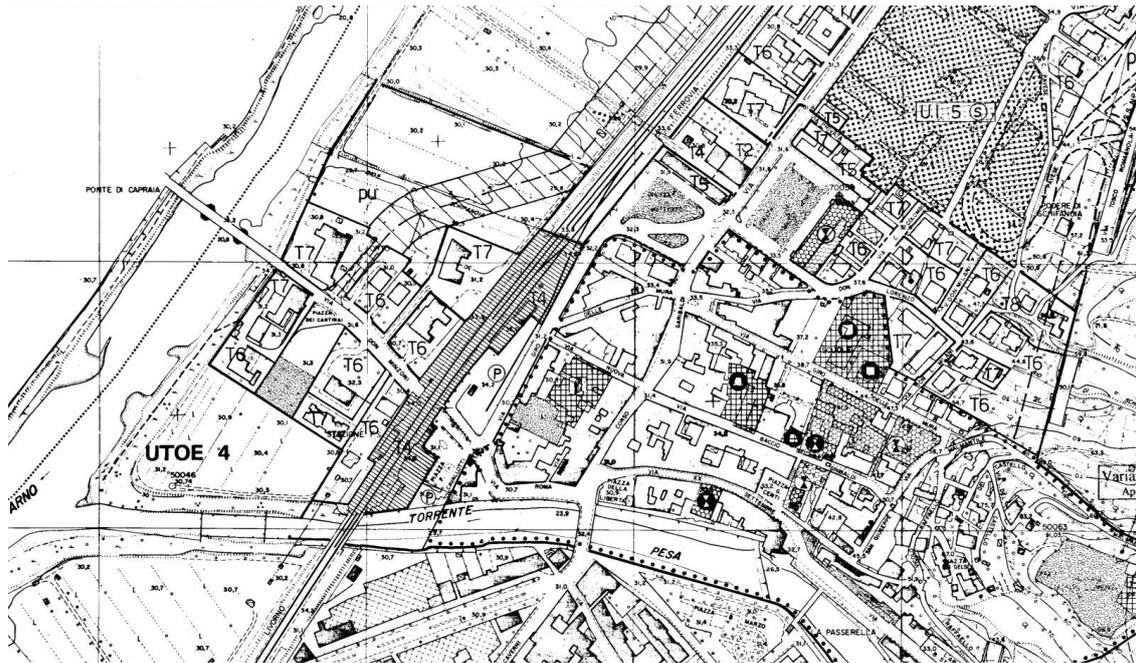


Figura 8: Carta C2 del RU Montelupo

**SISTEMA INSEDIATIVO**

	<b>REGOLE URBANISTICHE DI CONSERVAZIONE E TRASFORMAZIONE DEL PATRIMONIO EDILIZIO</b> art. 5 RU
	T1 ÷ T3            zona A D.L. 1444/68 T4 ÷ T10          zona B D.L. 1444/68
	<b>REGOLE URBANISTICHE DI SATURAZIONE EDILIZIA IN LOTTI SINGOLI</b> zona B D.L. 1444/68            art. 7 RU
	Per l'elenco, parametri e tipologia vedi Allegato C
	<b>REGOLE URBANISTICHE DI UNITA' DI INTERVENTO IN AREE DI COMPLETAMENTO</b> zona B D.L. 1444/68            art. 8 RU
	Per l'elenco, parametri e tipologia vedi artt. 25, 27 e 28 in riferimento alla localizzazione delle UTOE e Allegato C
	<b>REGOLE URBANISTICHE DI UNITA' DI INTERVENTO IN AREE DI SOSTITUZIONE</b> zona B D.L. 1444/68            art. 8 RU
	Per l'elenco, parametri e tipologia vedi artt. 25, 27 e 28 in riferimento alla localizzazione delle UTOE e Allegato C
	<b>REGOLE URBAN. PER LE AREE DI PERTINENZA URBANA</b> zona B D.L. 1444/68            art. 10 RU
	<b>REGOLE URBANISTICHE PER ATTIVITA' PRODUTTIVE ESISTENTI IN TESSUTO URBANO</b>
	<b>PERIMETRO DELLE PARTI DELLA PRECEDENTE STRUMENTAZIONE URBANISTICA FATTE SALVE DAL PRESENTE REGOLAMENTO URBANISTICO</b>
	Vedi elenco nell'allegato B
	<b>PERIMETRO DELLE AREE GIA' ASSOGETTATE A PIANO ATTUATIVO ADOTTATO e/o CONVENZIONATO, CONFERMATE DAL PRESENTE REG. URBANISTICO</b> Vedi elenco nell'art. 41 Norme Transitorie
	<b>REGOLE URBANISTICHE DELL'AREA PRODUTTIVA DI CAMAJONI UTOE 1</b> zona D D.L. 1444/68            comma 2 art. 25 RU
	<b>REGOLE URBANISTICHE DELL'AREA TURISTICO-RICETTIVA DI COMPLETAMENTO UTOE 6</b> zona D D.L. 1444/68            comma 6 art. 25 RU
	<b>REGOLE URBANISTICHE DELL'AREA PRODUTTIVA-COMMERCIALE CASTELLUCCI UTOE 9</b> zona D D.L. 1444/68            comma 9 art. 25 RU
	Articolata nei comparti: D4.1 ; D4.4
	PERIMETRO DEI SINGOLI COMPARTI
	<b>REGOLE URBANISTICHE DELL'AREA RICETTIVA-DIREZIONALE DI SOSTITUZIONE UTOE 9</b> zona D D.L. 1444/68            comma 9 art. 25 RU

Figura 9: Legenda Carta C2 del RU Montelupo

## Regolamento Urbanistico Empoli

Struttura generale del regolamento urbanistico.

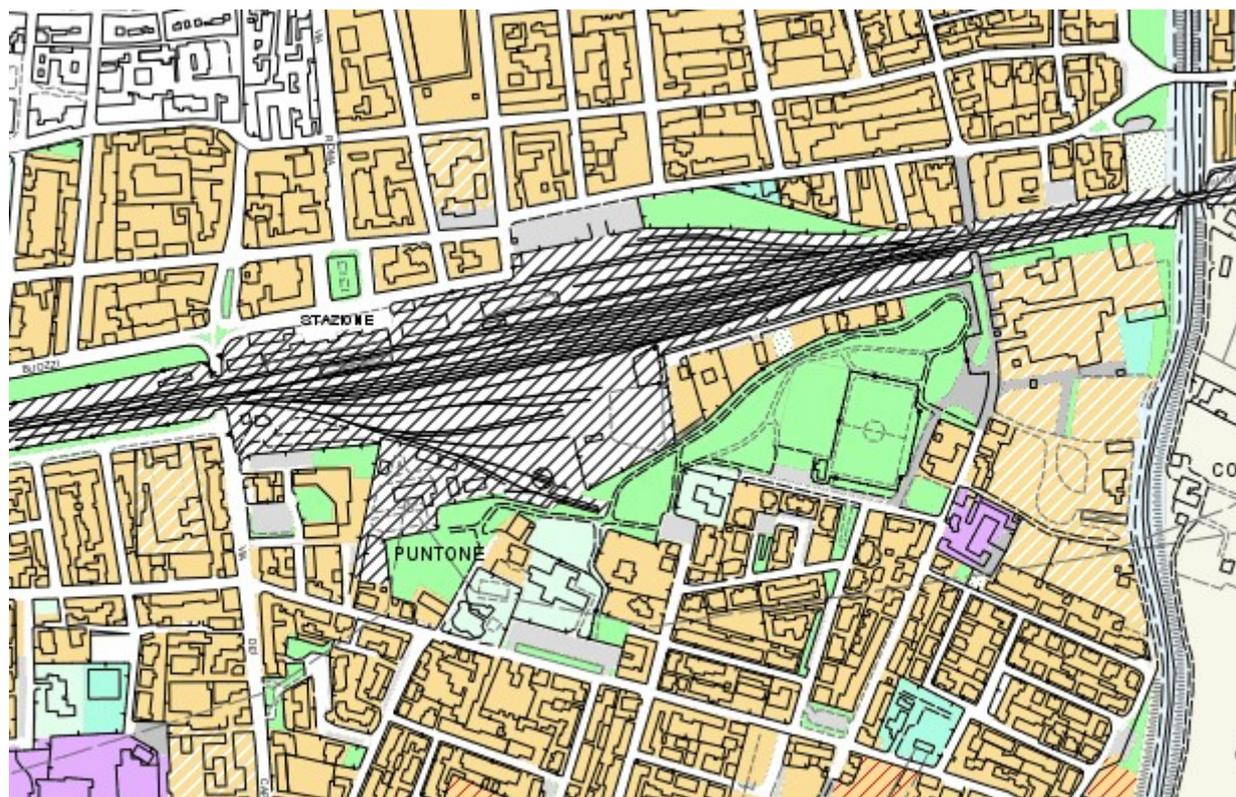


Figura 11: Uso del Suolo e Modalità d'intervento R.U.

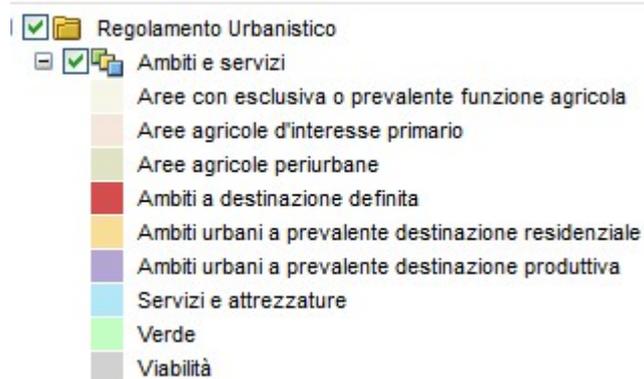


Figura 12: Legenda Uso del Suolo e Modalità d'intervento R.U.

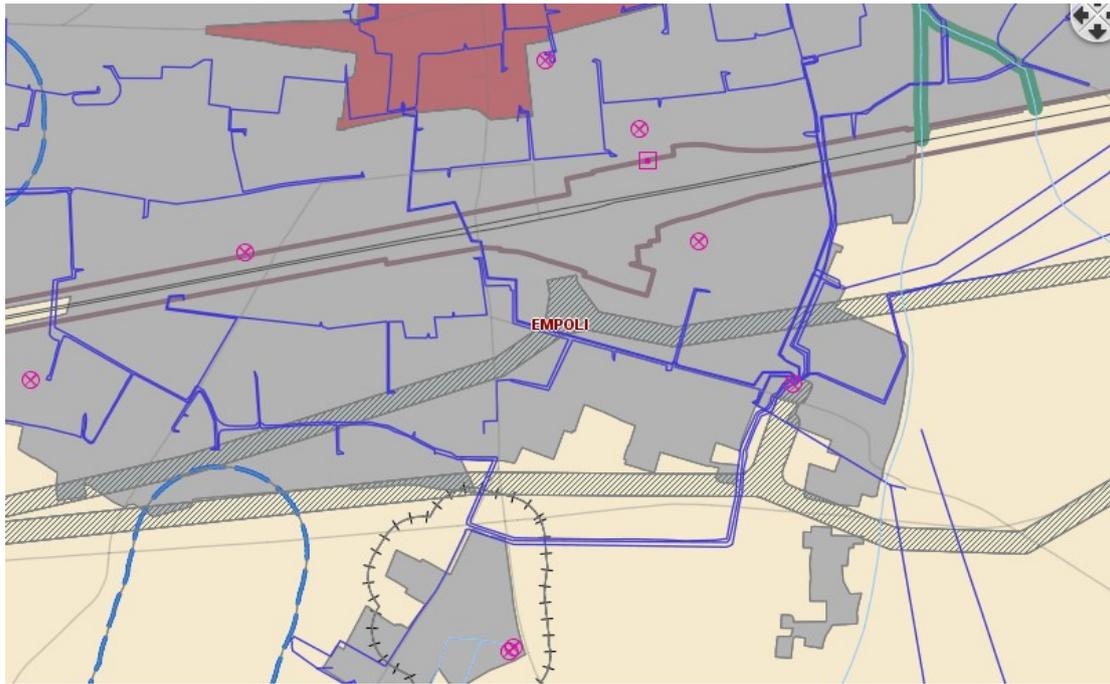


Figura 13: Salvaguardie ed Ambiti di rispetto da RU

- Aree e fasce di rispetto
  - antenne SBR/WIFV/TLC/TV Impianti RadioBase, radiotelevisivi e di telecomunicazione
    - antenne SBR/WIFV/TLC/TV Impianti RadioBase, radiotelevisivi e di telecomunicazione esistenti
    - impianti RadioBase di previsione
  - linee elettriche a media tensione
  - zona di rispetto relativa a pozzi e sorgenti di approvvigionamento idropotabile
  - fasce di rispetto cautelative per metanodotti ed oleodotti
    - ambito di rispetto di metanodotti/oleodotti per nuclei abitati
    - ambito di rispetto di metanodotti/oleodotti per impianti di prima specie
    - ambito di rispetto di metanodotti/oleodotti per impianti di seconda specie
    - ambito di rispetto di metanodotti/oleodotti per impianti di prima e seconda specie
  - fascia di rispetto cautelativa per elettrodotti ad alta tensione
  - fascia di rispetto alle attrezzature cimiteriali
  - centri storici
  - fascia di rispetto alla linea ferroviaria
  - centri abitati

Figura 14: Legenda Salvaguardie ed Ambiti di rispetto da RU

## **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'intermodalità.

### **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  $\geq 1,20$  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  $\geq 2,20$  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 antiscivolo 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'installazione 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.