

stazione di INCISA

RUOLO di ACCESSO DELLA FERMATA

ALLA RETE
LOCALE



ESTERNO ALL'AREA
METROPOLITANA



AI POLI DI
ATTRAZIONE



AI DISTRETTI
PRODUTTIVI



AI SISTEMI
AMBIENTALI



TIPO DI FERMATA

Classificazione PUMS

centro di mobilità di
livello metropolitano

1

Classificazione RFI

Silver

AMBITO (PUMS)

VALADARNO
SUPERIORE

RITMI (PSM)

ANDANTE TENUTO ++

LARGO CON MOTO +



CLASSIFICAZIONE HUB

Medio ++

INSERIRE
CLASSIFICAZIONE

Altri parametri



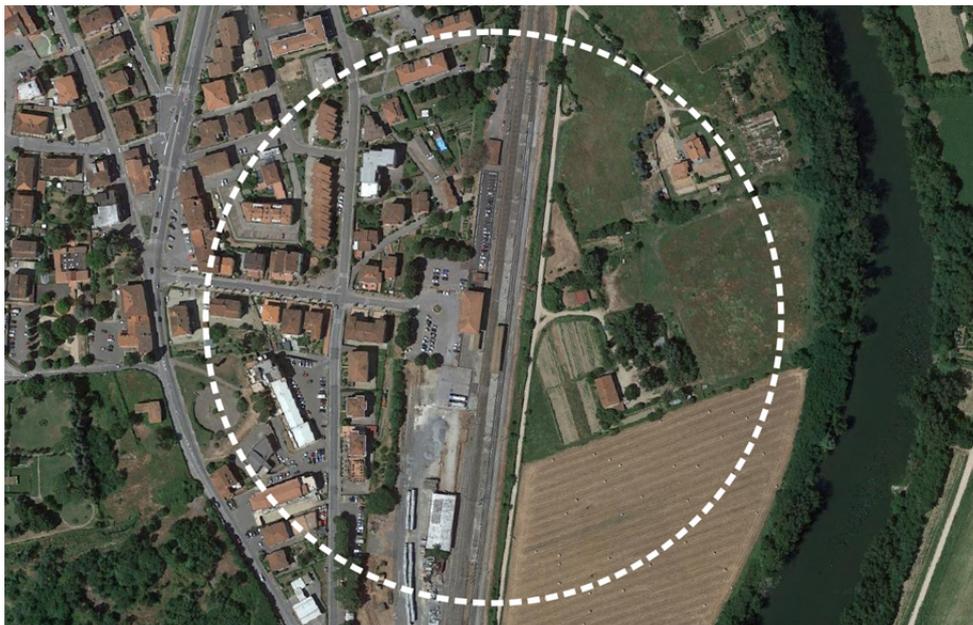
STAZIONE
PASSANTE



STAZIONE NON
PRESENZIATA



ACCESSO A LIVELLO
DEL PIANO DEL FERRO



SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA
e INFOPOINT



SALE DI
ATTESA



BANCHINE
COPERTE



SERVIZI
IGENICI



EDICOLA e
TABACCHI



BAR e
RISTORAZIONE



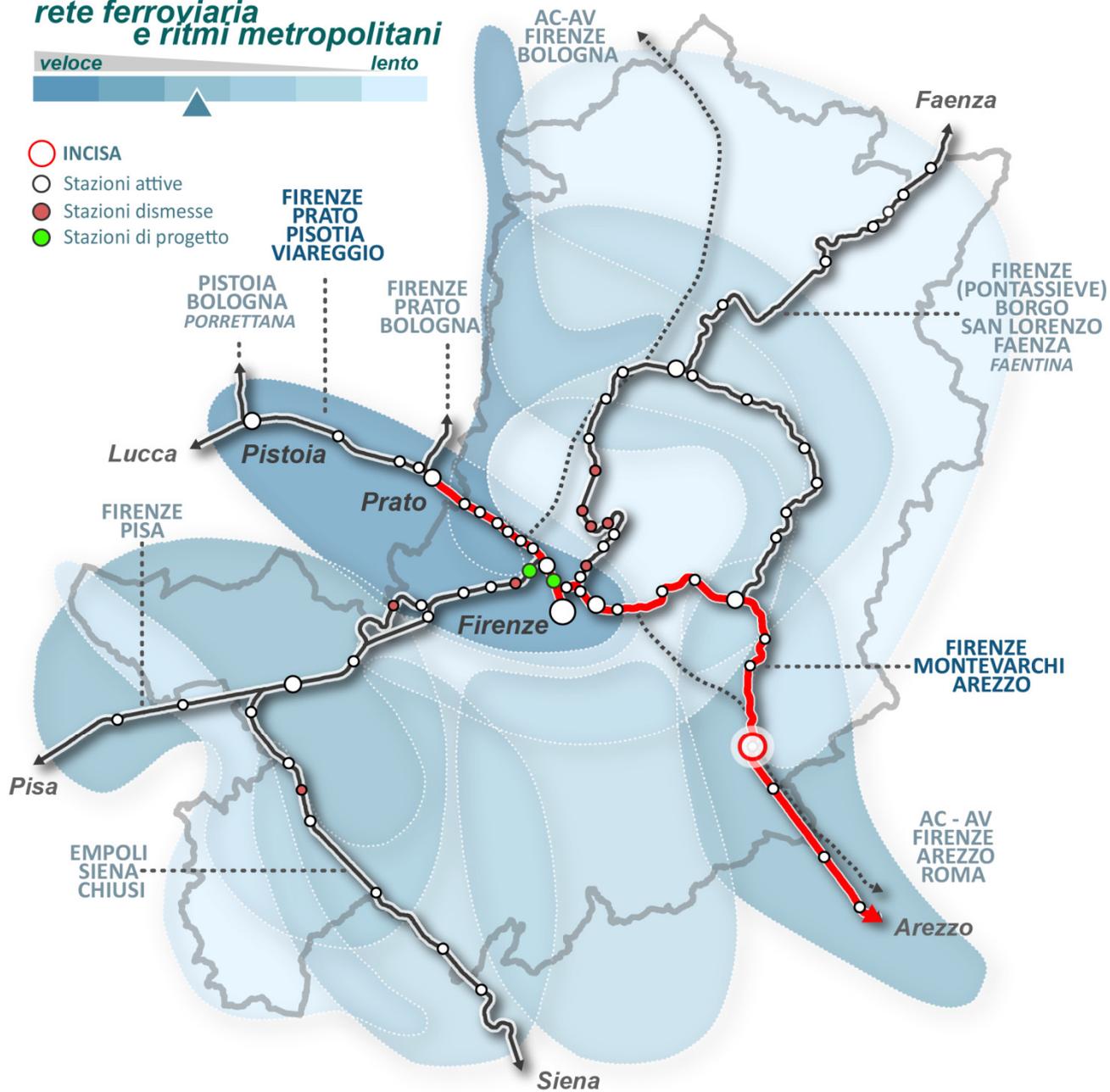
ALTRO

I locali del fabbricato viaggiatori, che mantiene delle caratteristiche architettoniche di pregio, così come i locali per i servizi igienici, non sono utilizzati. In prossimità della stazione non sono presenti esercizi commerciali e/o di vicinato di interesse per i viaggiatori

rete ferroviaria e ritmi metropolitani



- INCISA
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



DIRETRICI SERVITE

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

TRATTE SERVITE

- | | |
|--|---|
| <p>1 Incisa - (Campo di Marte) - Firenze SMN</p> | <p>2 Incisa - (Campo di Marte - Rifredi) - Prato C.le</p> |
| <p>3 Incisa - (Montevarchi) - Arezzo</p> | |

ANDATA / RITORNO 02/2020 **INCISA** ↔ **FIRENZE SMN** costo € **9,40**

1 | SERVIZI FERROVIARI

LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

Frequentazione stazioni da indagine RT 2018



giorni feriali
media su 5 giorni

688

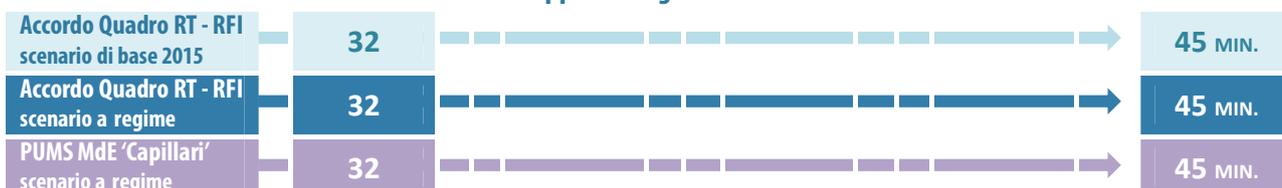
sabato
domenica

356
206

Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari

	← scenario base → AQ a regime → PUMS 'Capillari'	SERVIZIO CAPILLARE	SERVIZIO SEMIVELOCE	SERVIZIO VELOCE	ALTRI SERVIZI "NO STOP"	A. V.
30'	→	1	-----	-----	-----	servizi cadenzati a 30' 32 coppie di treni in 24 ore
60'	→	2	-----	-----	-----	servizi cadenzati a 60' 16 coppie di treni in 24 ore
120'	→	-----	-----	-----	-----	servizi cadenzati a 120' 10 coppie di treni in 24 ore
"spot"	→	-----	-----	-----	-----	servizi freq. a "spot" 6 coppie di treni in 24 ore

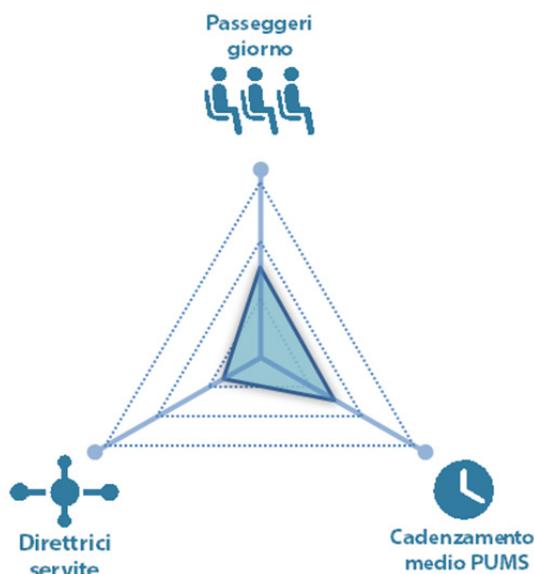
Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno



Note ed osservazioni

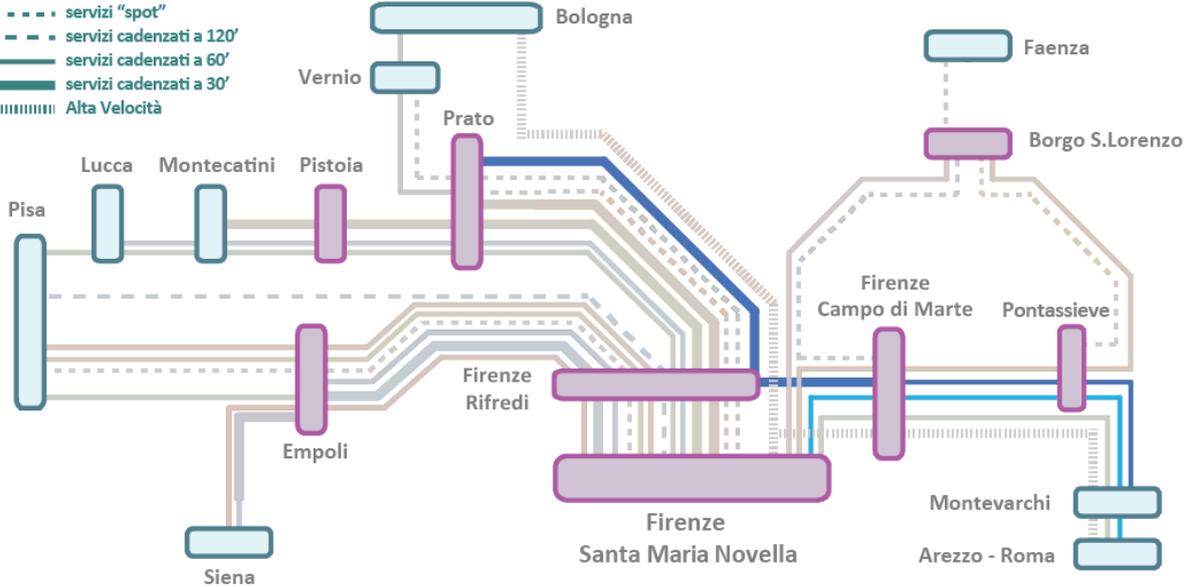
In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" prevede una linea di servizi capillari, con cadenzamento ai 30', sulla relazione Campo di Marte-Montevarchi, in sostituzione alle due linee di servizi capillari con cadenzamento a 60' (Firenze SMN-Arezzo e Campo di Marte-Montevarchi)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

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

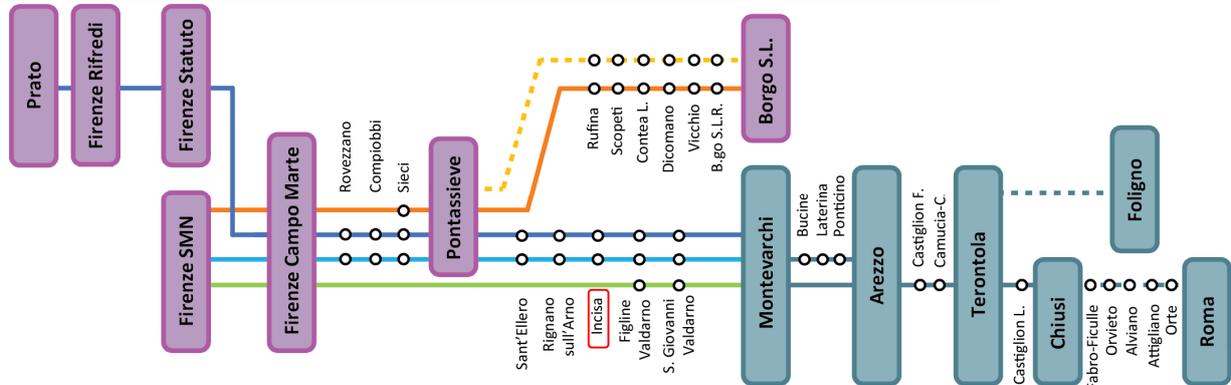


Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)

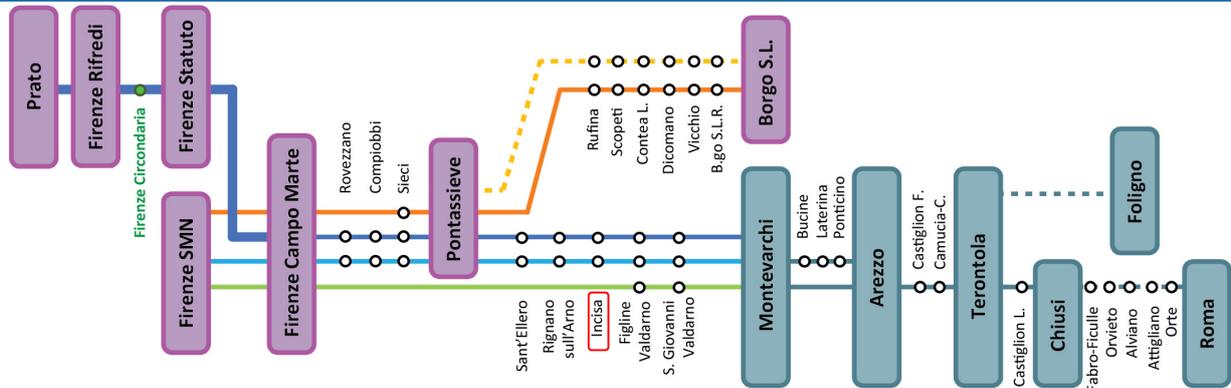
- servizi "spot"
- - - - - servizi cadenzati a 120'
- servizi cadenzati a 60'
- servizi cadenzati a 30'
- ||||| Alta Velocità



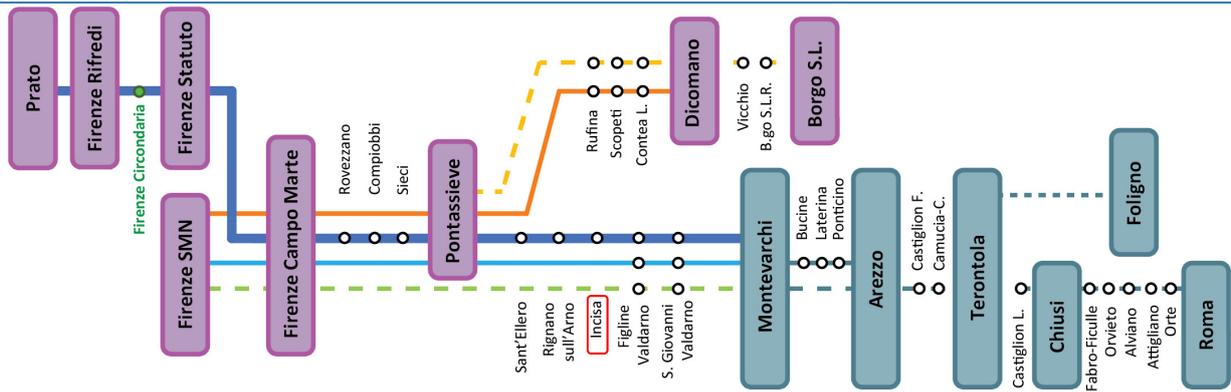
DIRETTRICI FIRENZE AREZZO (VALDARNO SUPERIORE) E FAENTINA (VAL DI SIEVE) Scenario di base 2015



Scenario Accordo Quadro 2016 RT-RFI (a regime)



Scenario PUMS MdE "Capillari" 2019 (a regime - subordinato agli interventi infrastrutturali considerati nel PUMS)



2 | INTERMODALITA'

TRASPORTO PUBBLICO con CADENAMENTO a FREQUENZA



TRASPORTO PUBBLICO con CADENAMENTO a ORARIO



FERMATA

distante circa **2** minuti a piedi



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

TPL - PROVVISORIO

ATTESA EVENTUALI DATI (in corso con ATAF) PER CLASSIFICAZIONE IN BASE AL CADENZAMENTO A FREQUENZA (URBANO) ED A ORARIO (EXTRAURBANO)

ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 20 %

11 % pass.saliti

n° di stalli

75



soglia al 10 %

1 % pass.saliti

n° di stalli

7



soglia al 10 %

1,5 % pass.saliti

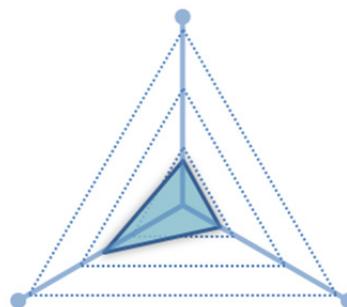
n° posti

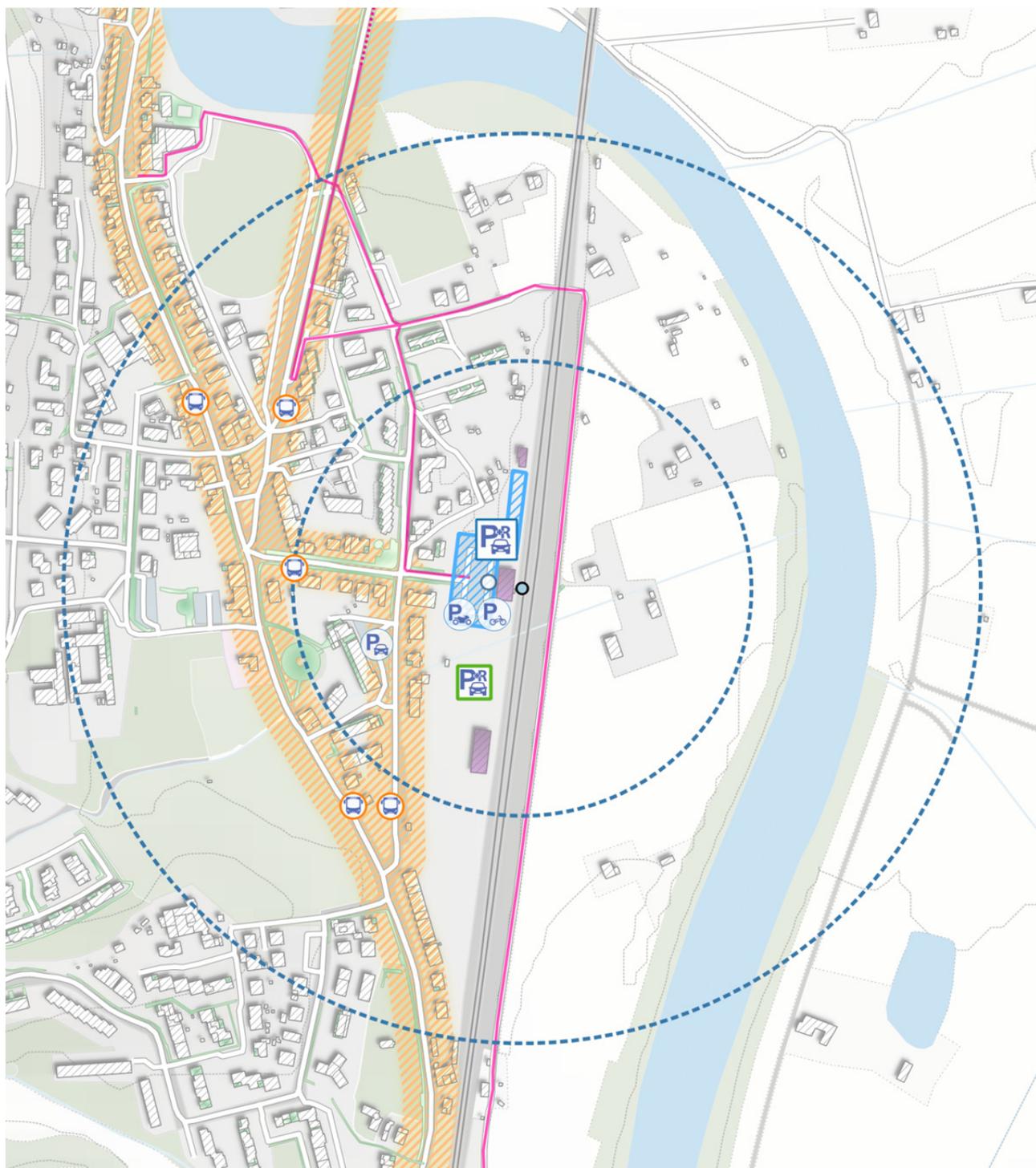
10

altro tipo di area di sosta



Trasporto Pubblico





 Buffer 200 e 400 mt

LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO
 Linee TPL urbano/extraurbano
 Linee tramvia esistenti
 Linee tramvia di progetto
 Linee tramvia in proposta

TRASPORTO COLLETTIVO

 Fermate Tramvia esistenti
 Fermate Tramvia di progetto
 Fermate TPL
 Servizio Taxi

TRASPORTO PRIVATO

 Park and Ride parcheggio scambiatore
 Posti moto e scooter stalli dedicati
 Rastrelliere biciclette aree dedicate e attrezzate
 Rete ciclabile esistente / di progetto

 Parcheggio standard urbano
 Parcheggio coperto a pagamento
 Parcheggio a pagamento
 Parcheggio orario

NOTE: Rispetto ai 688 passeggeri saliti, il Park and Ride (ampliato nel 2018 con 27 posti in più) ubicato nel piazzale antistante alla stazione e con accesso diretto ai binari, offre una dotazione di posteggi sufficiente ma non del tutto adeguata (circa l'11 % dei passeggeri saliti). Adiacente al parcheggio di stazione è presente un parcheggio per gli autobus di linea ed un'area ferroviaria per il deposito merci dove si prevede in parte un nuovo parcheggio (PTCP).

3 | ACCESSIBILITA'

ACCESSIBILITA' AI BINARI - BARRIERE ARCHITETTONICHE

<input type="checkbox"/>	SERVIZIO ASSISTENZA PRM	<input checked="" type="checkbox"/>	PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI	<input type="checkbox"/>	PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI
<input checked="" type="checkbox"/>	PERCORSO SENZA BARRIERE (IN PIANO, RAMPA O ASCENSORE)	<input type="checkbox"/>	MARCIAPIEDE RIALZATO PER ENTRARE E USCIRE DAI TRENI	<input checked="" type="checkbox"/>	SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO VISIVI

ISOCRONE



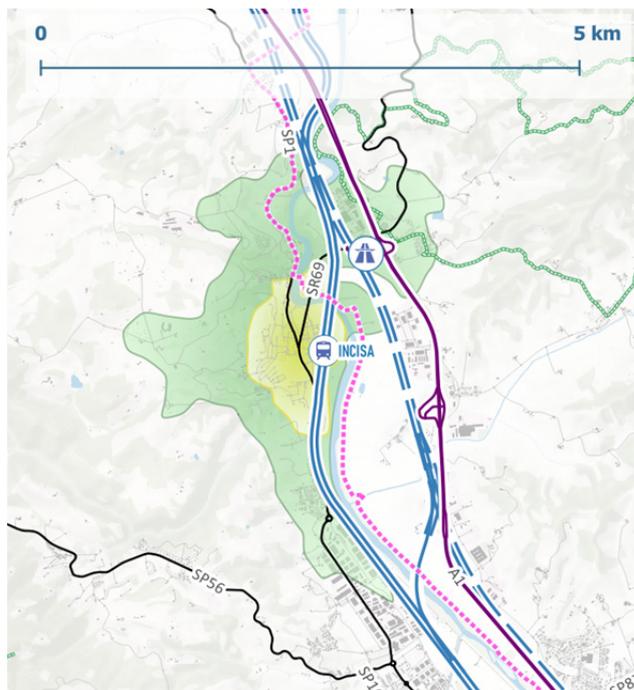
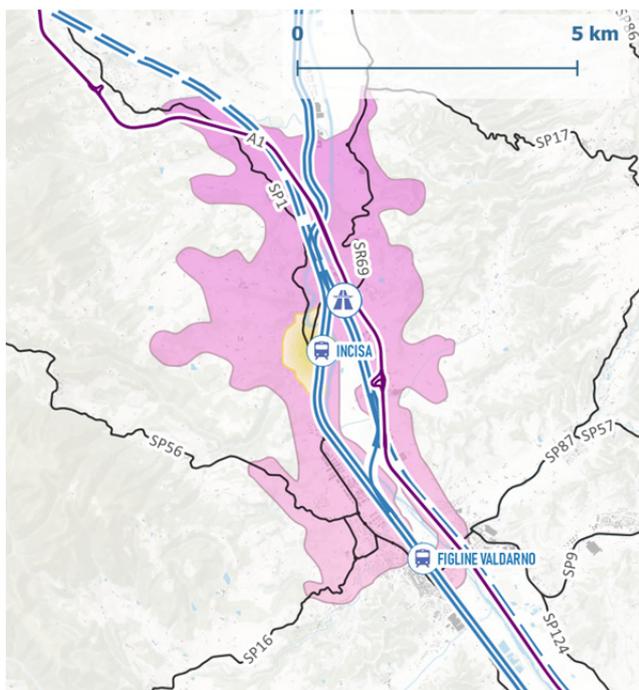
12 min velocità media



12 min 12 km/h



12 min 5 km/h



Casello A1 (E35)

Casello autostradale Incisa – Reggello distante circa 6 minuti



ACCESSO ALLA RETE ESCURSIONISTICA

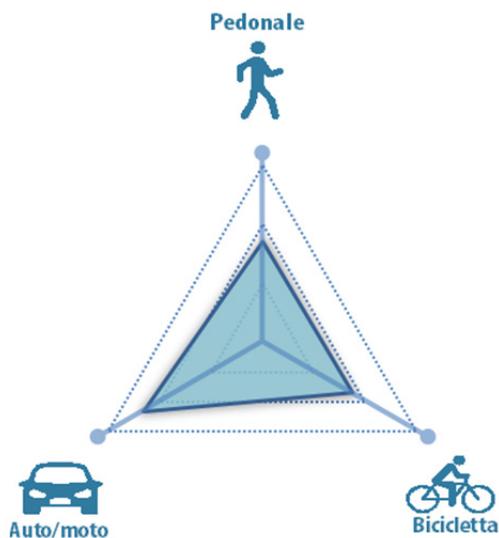


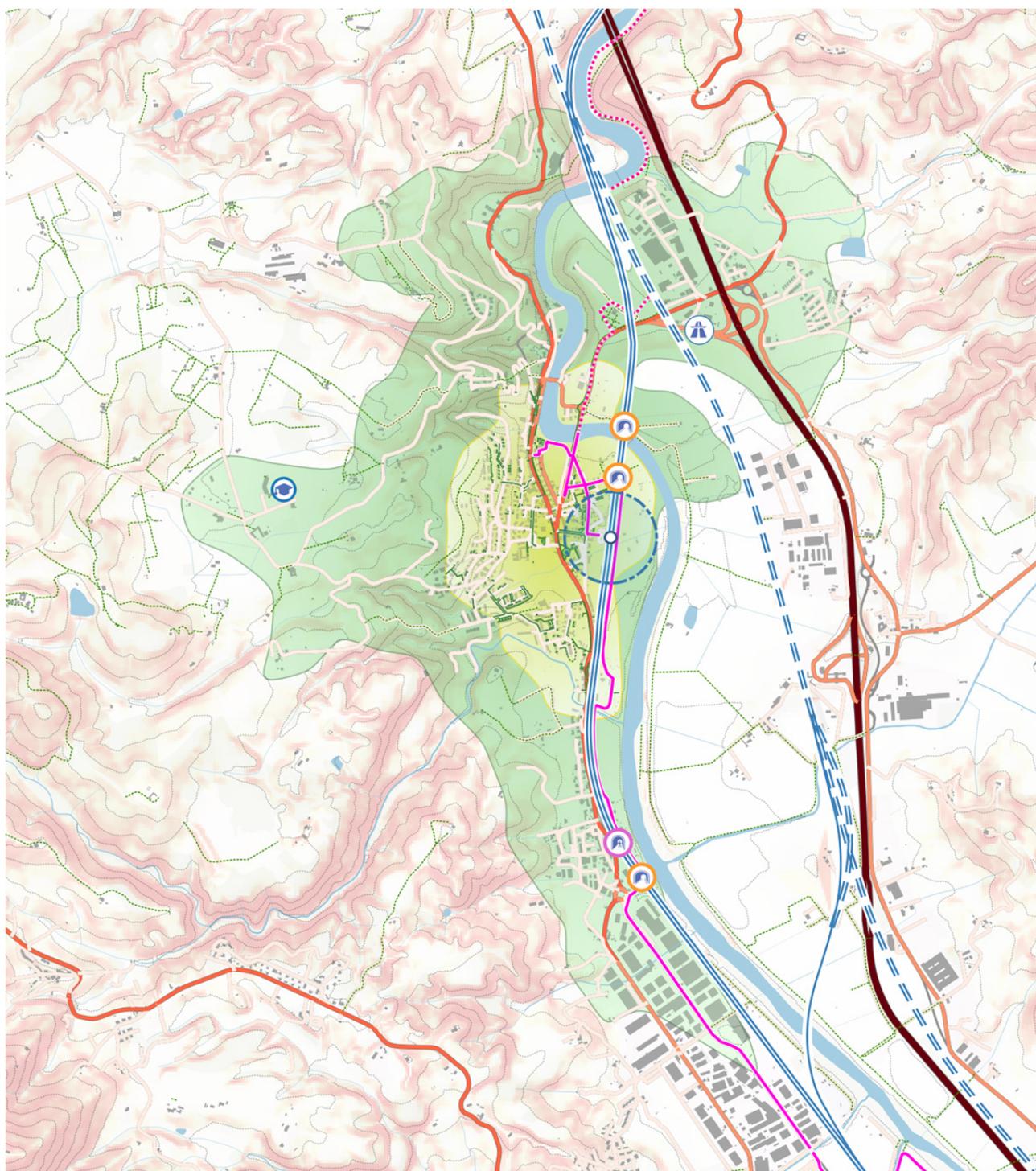
ACCESSO ALLA RETE DELLE CICLOVIE



ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO

 12 min a piedi	 SUPERFICI PEDONALI 18%	 PENDENZA MEDIA 4,9%	 STRADE V.med. <= 30 81%	 TOTALE - IDONEI buffer 400mt 1 1
 12 min in bici	 RETE CICLABILE 18%	 PENDENZA MEDIA 5,6%	 STRADE V.med. <= 30 80%	 TOTALE - IDONEI buffer 400mt 1 1
 12 min in auto	 NODI AUTOSTRADALI 1	 STRADE PRINCIPALI 6	 S. PRINCIPALI V.med. >= 60 84%	 TRAFFICO LIMITATO NO





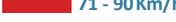
 **Isocrona 12 min pedonale ciclabile**

 **Buffer 400 mt**

 **Rete ciclabile esistente**
 **Percorsi ciclabili di progetto**

 **Strade e superfici pedonali**
 **Zone a Traffico Limitato**

Velocità media traffico veicolare

 5 - 30 Km/h
 31 - 50 Km/h
 51 - 70 Km/h
 71 - 90 Km/h
 91 - 120 Km/h

ATTRAVERSAMENTI FERROVIA

 **Passaggio pedociclabile**

 **Strade minori**

 **Passaggio pedonale**

 **Solo carreggiata**

 **Attraversamento in stazione/fermata**

 **Sottopasso pedonale/ciclabile**

 **Sottopasso carrabile**

 **Passerella pedonale/ciclabile**

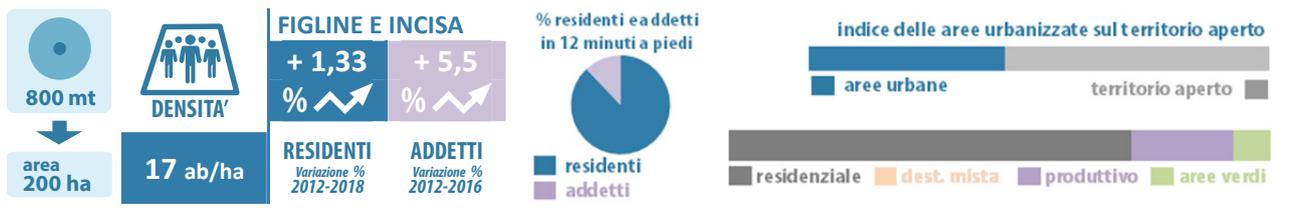
 **Sovrapasso carrabile**

 **Passaggio al livello**

NOTE: L'accessibilità ciclabile, nonostante l'isocrona copra un'area con pendenze medie, può avere impulso positivo dalla rete ciclabile esistente (e di progetto) ed in relazione allo sviluppo del tracciato della Ciclopista dell'Arno. La stazione di Incisa ha inoltre un buon livello di accessibilità carrabile dato dalla vicinanza al casello dell' A1 (Incisa – Reggello) e dalle strade principali (per lo più extraurbane, con velocità media per gran parte dei tracciati >di 60 Km/h).

4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Figline e Incisa, Reggello

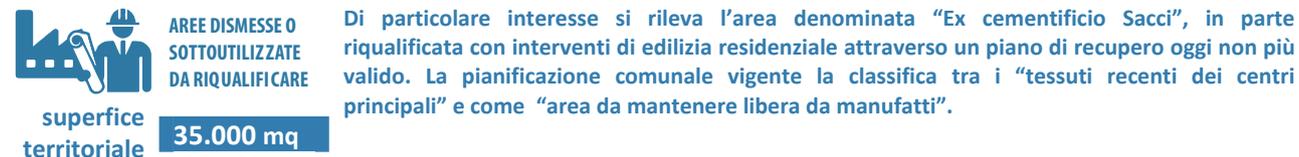


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

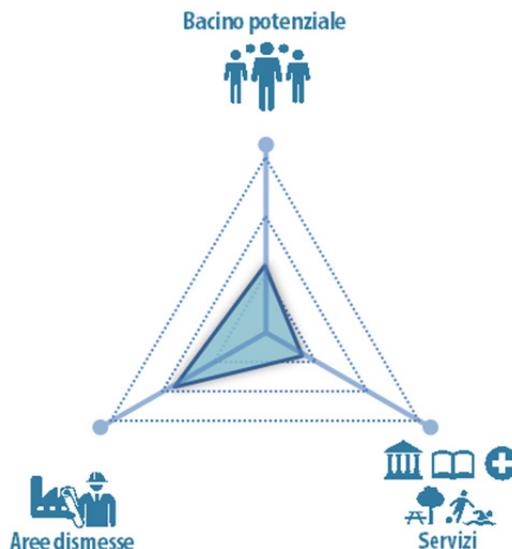
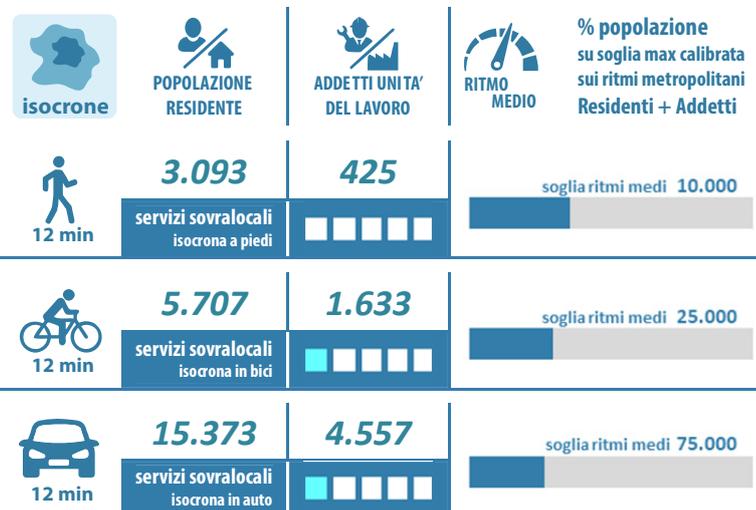


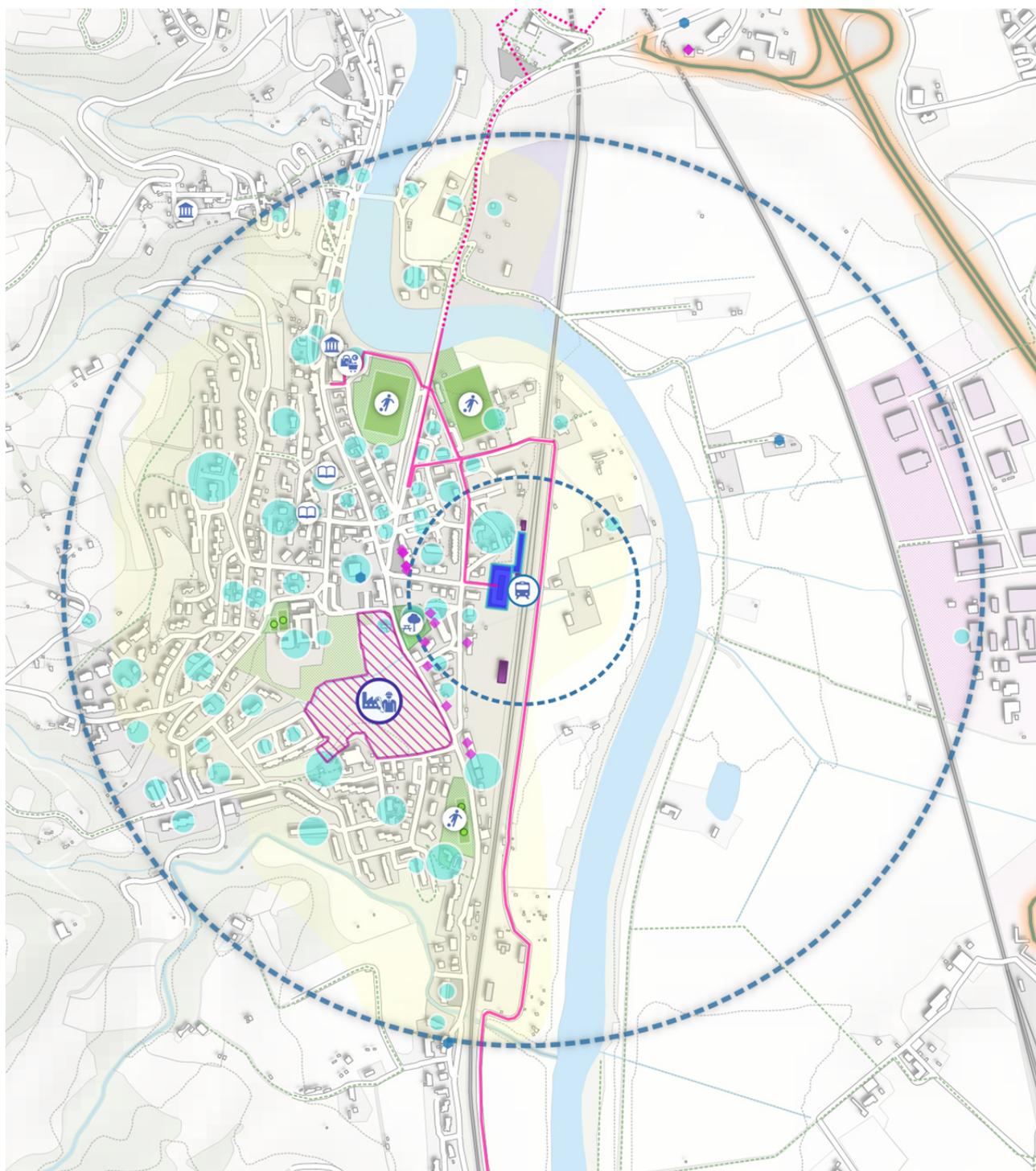
Nel raggio di 800 mt non sono presenti servizi di interesse sovralocale. Gli esercizi di vicinato più vicini sono distanti circa 2/3 minuti a piedi.

PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone





NOTE: La ferrovia rappresenta il margine con il territorio rurale, e questo deve rappresentare un'occasione per ridefinire l'intero margine urbano dell'abitato. L'area antistante alla stazione è povera di relazioni con l'intorno urbano e dispone di ampie aree sottoutilizzate (in parte ad uso ferroviario). Una ulteriore potenzialità può derivare dalla presenza, a circa 5 minuti a piedi, dell'area dismessa (per la maggior parte a verde) dell' "Ex cementificio Sacci".

1

Fronte binari della stazione di Incisa. Il fabbricato viaggiatori non è più presidiato e i gran parte inutilizzato. E presente una piccola sala di attesa.



2

Locale adibito ai servizi igienici non più usufruibile.



3

Area di accesso ai binari, con zona riservata alla sosta dei motocicli. La biglietteria automatica è posizionata sotto una pensilina coperta all'ingresso dei binari.





Fronte dei binari sul territorio aperto. L'accesso ai binari è consentito esclusivamente dal lato della stazione.



Area destinata al Park and Ride di recente realizzazione da cui si accede dal piazzale antistante la stazione, anch'esso destinato alla sosta delle auto. In totale, l'offerta è di circa 75 posti auto.



Piazzale della stazione, in parte utilizzato per la viabilità ed in parte per la sosta delle auto. Complessivamente, lo stato in cui si trova l'area antistante la stazione offre un buon potenziale per la rigenerazione urbana.

7

Area destinata al posteggio delle biciclette e dalla quale si accede direttamente ai binari.



8

In generale, lo sviluppo urbano limitrofo alla stazione non ha mantenuto nessun grado di relazione urbanistica con l'area ed il fabbricato viaggiatori della stazione, rendendo lo spazio complessivamente rarefatto e marginale.



9

Area di pertinenza ferroviaria ad uso deposito materiali RFI. L'area risulta in parte sottoutilizzata e si estende per una fascia lungo la ferrovia e fino alla stazione di circa 350 metri.



L'area ospitava il cementificio Sacci, che negli anni '50 si estendeva a sud di un piccolo gruppo di poco più di venti case filostrada lungo l'attuale via Roma e viale XX Settembre. Alla fine degli anni '80, con l'avanzare dell'espansione urbana di Incisa, lo stabilimento si ritrova inglobato all'interno delle nuove aree residenziali e cessa la sua attività. In seguito assume funzione di magazzino ma tra il 1999 ed il 2000 vengono demoliti gran parte degli edifici e l'area, di proprietà privata, è rimasta in abbandono sino 2014, anno in cui sono state effettuati interventi di manutenzione del verde.



Indirizzi e prescrizioni della Pianificazione Comunale