



Città di Empoli



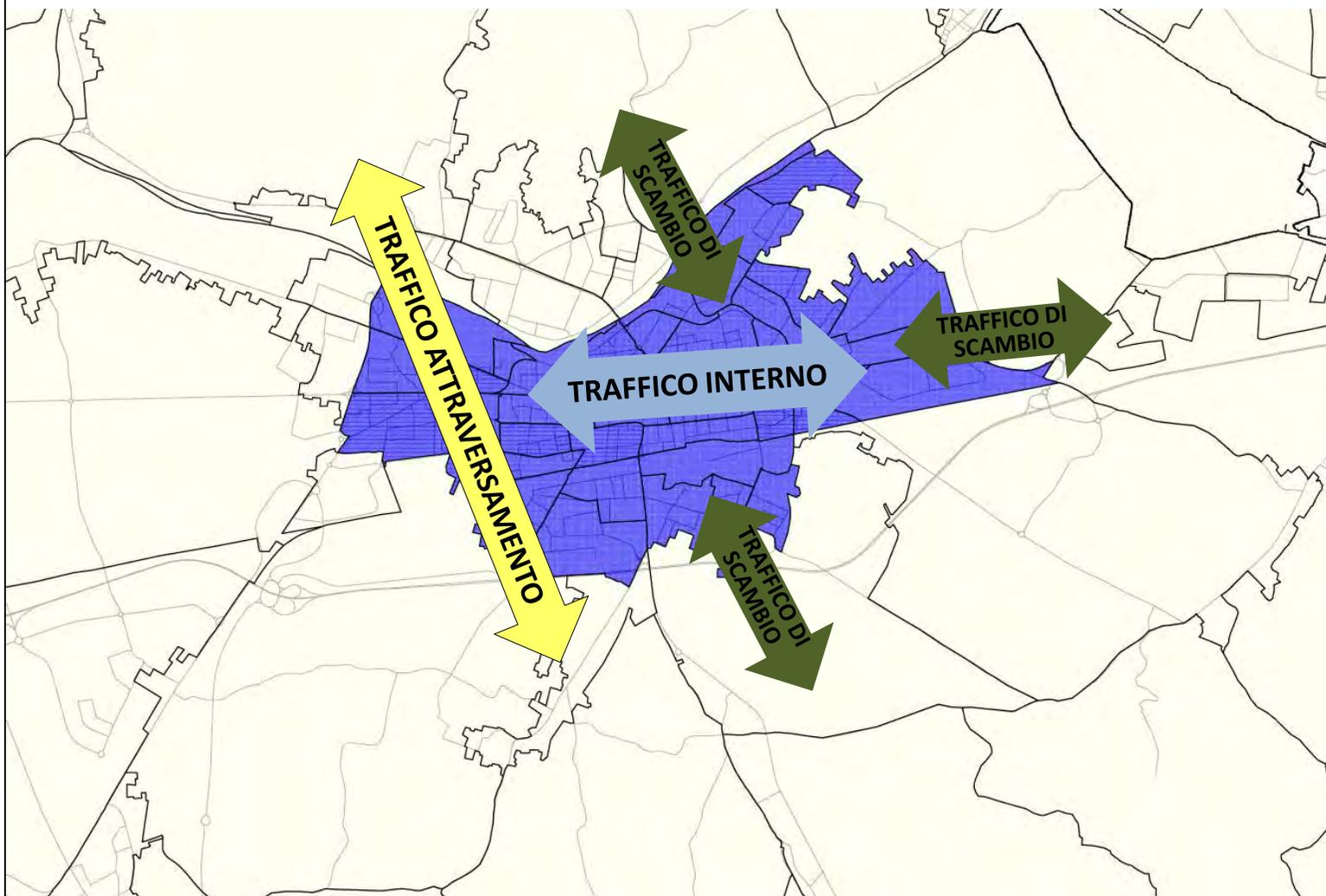
Allegato 3

Valutazione dello scenario di Piano

Giugno 2021

Componenti di traffico: **Ora di punta del mattino (08:00 – 09:00)**

Traffico interno, di scambio e attraversamento dell'area di Empoli (Città Compatta)



 Empoli Città Compatta (zona di riferimento rispetto a cui è stata fatta l'analisi di utilizzo della rete)
 Zone esterne

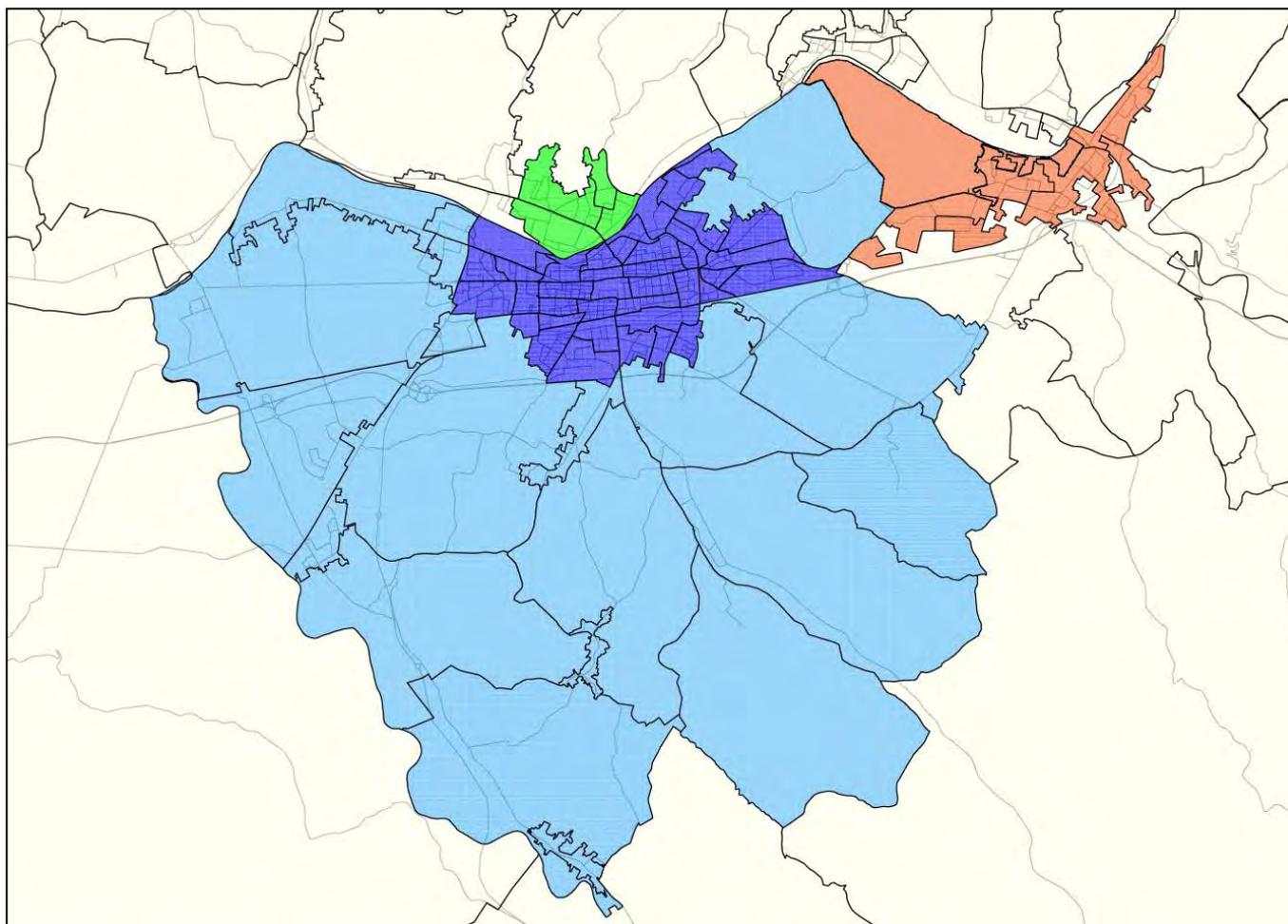
	VEICOLI LEGGERI*	
Traffico Interno	4'067	27%
Traffico di scambio	8'885	58%
<i>di cui: E-I</i>	5'215	34%
<i>di cui: I-E</i>	3'670	24%
Traffico di attraversamento	2'280	15%
TOTALE	15'232	100%

	MEZZI PESANTI*	
Traffico Interno	2	1%
Traffico di scambio	119	45%
<i>di cui: E-I</i>	115	44%
<i>di cui: I-E</i>	4	1%
Traffico di attraversamento	141	54%
TOTALE	262	100%

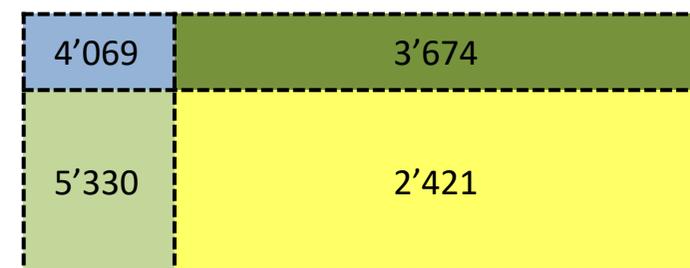
 	VEICOLI TOTALI*	
Traffico Interno	4'069	26%
Traffico di scambio	9'004	58%
<i>di cui: E-I</i>	5'330	34%
<i>di cui: I-E</i>	3'674	24%
Traffico di attraversamento	2'421	16%
TOTALE	15'494	100%

*Valori al netto del traffico di attraversamento che transita lungo la FI-PI-LI

Traffico interno, di scambio e attraversamento dell'area di continuità urbana comunale



- Empoli (Città Compatta) (zona di riferimento per la caratterizzazione)
- Empoli Periferia
- Sovigliana
- Montelupo Fiorentino
- Zone esterne



VEICOLI TOTALI*	Empoli Città Compatta	Empoli periferia	Montelupo	Sovigliana	Esterno
Empoli (Città Compatta)	100%	39%	38%	13%	9%
Empoli periferia	33%	10%	13%	2%	4%
Montelupo	7%	1%	1%	0%	3%
Sovigliana	7%	6%	6%	2%	0%
Esterno	53%	15%	26%	1%	9%

- 100% del Traffico Interno alle zone di caratterizzazione
- 100% del Traffico di scambio (I-E)
- 100% del Traffico di scambio (E-I)
- 100% del Traffico di attraversamento

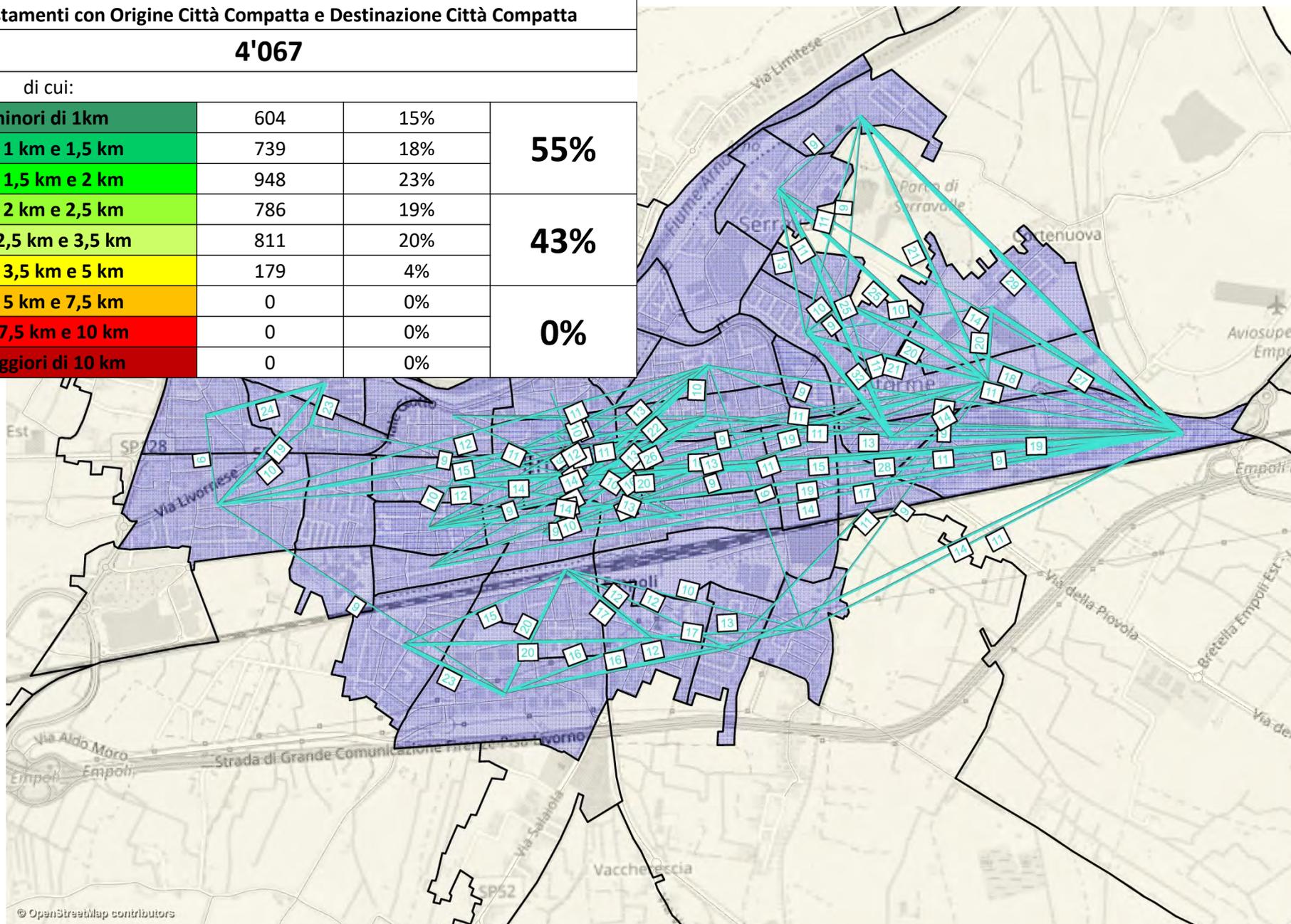
***Valori al netto del traffico di attraversamento che transita lungo la FI-PI-LI**

Classificazione delle lunghezze degli spostamenti effettuati in auto nell'ora di punta del mattino

Traffico Interno Empoli (Città Compatta)		
Spostamenti con Origine Città Compatta e Destinazione Città Compatta		
4'067		

di cui:

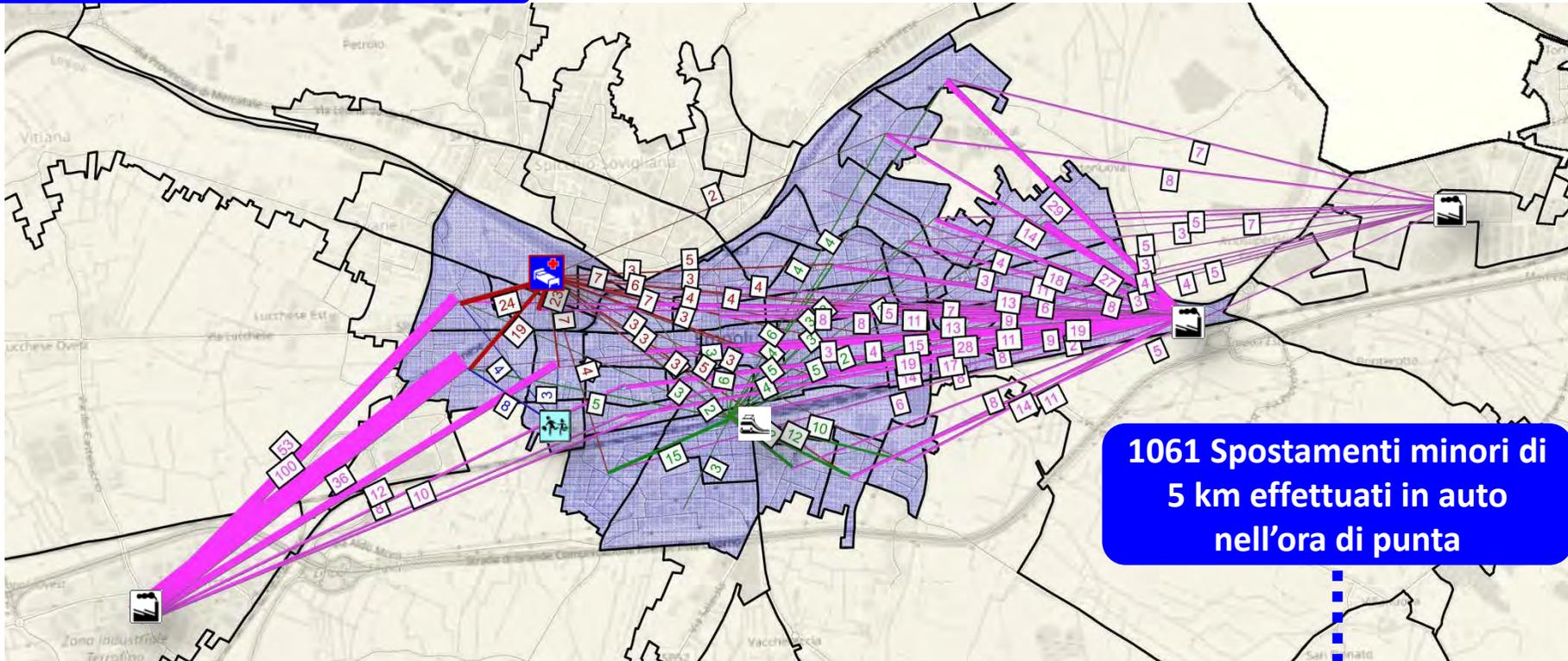
minori di 1km	604	15%	55%
tra 1 km e 1,5 km	739	18%	
tra 1,5 km e 2 km	948	23%	
tra 2 km e 2,5 km	786	19%	43%
tra 2,5 km e 3,5 km	811	20%	
tra 3,5 km e 5 km	179	4%	0%
tra 5 km e 7,5 km	0	0%	
tra 7,5 km e 10 km	0	0%	
maggiori di 10 km	0	0%	



© OpenStreetMap contributors

Classificazione delle lunghezze degli spostamenti effettuati in auto nell'ora di punta del mattino

ORIGINE: CITTÀ COMPATTA di EMPOLI



1061 Spostamenti minori di 5 km effettuati in auto nell'ora di punta

Spostamenti con Origine **Città Compatta** e Destinazione **Ospedale**
169

Spostamenti con Origine **Città Compatta** e Destinazione **Polo Scolastico R.Sanzio**
36

Spostamenti con Origine **Città Compatta** e Destinazione **Stazione Ferroviaria**
160

Spostamenti con Origine **Città Compatta** e Destinazione **Zona Industriale Empoli-Montelupo**
643

Spostamenti con Origine **Città Compatta** e Destinazione **Zona Industriale Terrafino**
492

di cui:

minori di 1km	48	29%	58%
tra 1 km e 1,5 km	40	24%	
tra 1,5 km e 2 km	9	6%	42%
tra 2 km e 2,5 km	25	15%	
tra 2,5 km e 3,5 km	32	19%	0%
tra 3,5 km e 5 km	15	9%	
tra 5 km e 7,5 km	0	0%	0%
tra 7,5 km e 10 km	0	0%	
maggiori di 10 km	0	0%	

di cui:

minori di 1km	7	19%	76%
tra 1 km e 1,5 km	14	39%	
tra 1,5 km e 2 km	7	19%	24%
tra 2 km e 2,5 km	5	15%	
tra 2,5 km e 3,5 km	3	8%	0%
tra 3,5 km e 5 km	0	1%	
tra 5 km e 7,5 km	0	0%	0%
tra 7,5 km e 10 km	0	0%	
maggiori di 10 km	0	0%	

di cui:

minori di 1km	28	17%	71%
tra 1 km e 1,5 km	40	25%	
tra 1,5 km e 2 km	46	29%	29%
tra 2 km e 2,5 km	19	12%	
tra 2,5 km e 3,5 km	23	15%	0%
tra 3,5 km e 5 km	4	3%	
tra 5 km e 7,5 km	0	0%	0%
tra 7,5 km e 10 km	0	0%	
maggiori di 10 km	0	0%	

di cui:

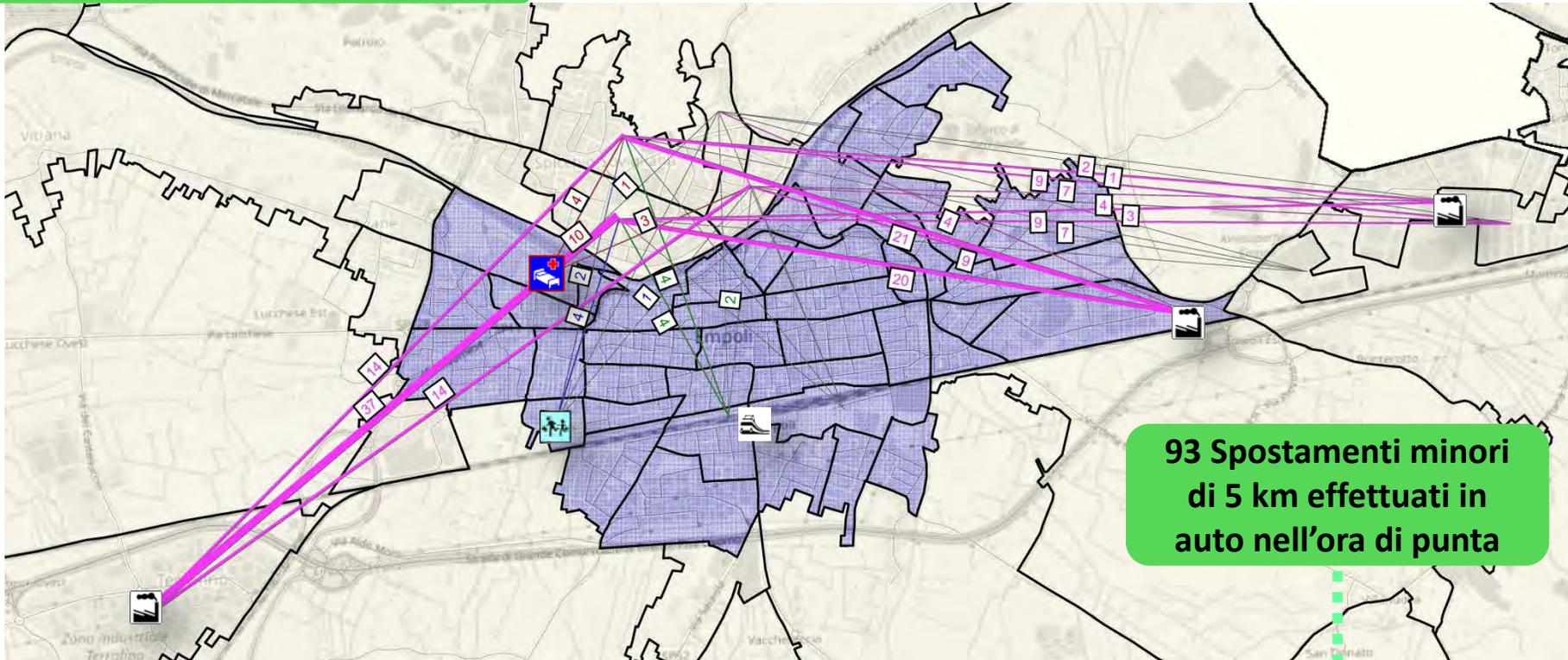
minori di 1km	19	3%	18%	74%
tra 1 km e 1,5 km	19	3%		
tra 1,5 km e 2 km	80	12%	56%	26%
tra 2 km e 2,5 km	65	10%		
tra 2,5 km e 3,5 km	183	28%	26%	26%
tra 3,5 km e 5 km	112	17%		
tra 5 km e 7,5 km	138	21%	4%	26%
tra 7,5 km e 10 km	0	0%		
maggiori di 10 km	27	4%		

di cui:

minori di 1km	0	0%	0%	45%
tra 1 km e 1,5 km	0	0%		
tra 1,5 km e 2 km	0	0%	45%	26%
tra 2 km e 2,5 km	0	0%		
tra 2,5 km e 3,5 km	0	0%	45%	26%
tra 3,5 km e 5 km	220	45%		
tra 5 km e 7,5 km	202	41%	3%	26%
tra 7,5 km e 10 km	54	11%		
maggiori di 10 km	17	3%		

Classificazione delle lunghezze degli spostamenti effettuati in auto nell'ora di punta del mattino

ORIGINE: SOVIGLIANA

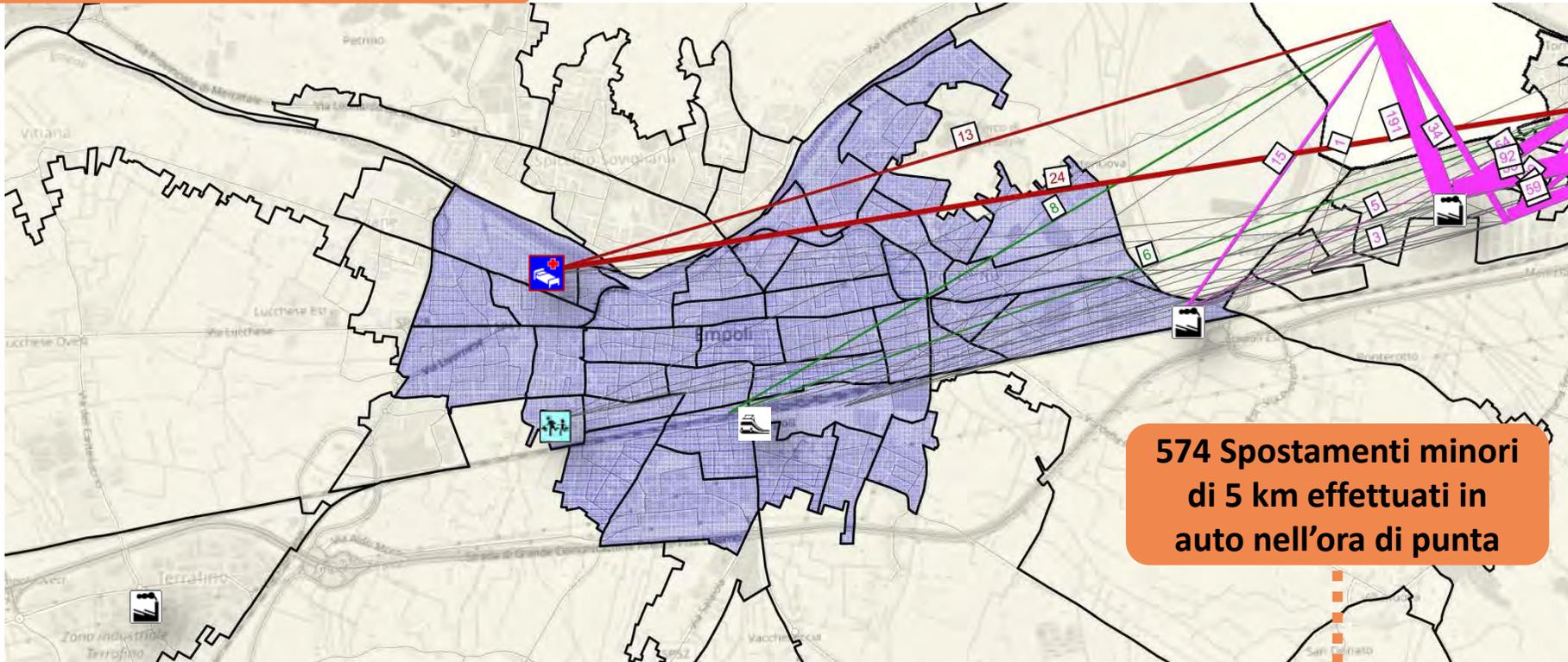


93 Spostamenti minori di 5 km effettuati in auto nell'ora di punta

Spostamenti con Origine Sovigliana e Destinazione Ospedale	Spostamenti con Origine Sovigliana e Destinazione Polo Scolastico R.Sanzio	Spostamenti con Origine Sovigliana e Destinazione Stazione Ferroviaria	Spostamenti con Origine Sovigliana e Destinazione Zona Industriale Empoli-Montelupo	Spostamenti con Origine Sovigliana e Destinazione Zona Industriale Terrafino
19	9	12	96	69
di cui:	di cui:	di cui:	di cui:	di cui:
minori di 1km	minori di 1km	minori di 1km	minori di 1km	minori di 1km
tra 1 km e 1,5 km	tra 1 km e 1,5 km	tra 1 km e 1,5 km	tra 1 km e 1,5 km	tra 1 km e 1,5 km
tra 1,5 km e 2 km	tra 1,5 km e 2 km	tra 1,5 km e 2 km	tra 1,5 km e 2 km	tra 1,5 km e 2 km
tra 2 km e 2,5 km	tra 2 km e 2,5 km	tra 2 km e 2,5 km	tra 2 km e 2,5 km	tra 2 km e 2,5 km
tra 2,5 km e 3,5 km	tra 2,5 km e 3,5 km	tra 2,5 km e 3,5 km	tra 2,5 km e 3,5 km	tra 2,5 km e 3,5 km
tra 3,5 km e 5 km	tra 3,5 km e 5 km	tra 3,5 km e 5 km	tra 3,5 km e 5 km	tra 3,5 km e 5 km
tra 5 km e 7,5 km	tra 5 km e 7,5 km	tra 5 km e 7,5 km	tra 5 km e 7,5 km	tra 5 km e 7,5 km
tra 7,5 km e 10 km	tra 7,5 km e 10 km	tra 7,5 km e 10 km	tra 7,5 km e 10 km	tra 7,5 km e 10 km
maggiori di 10 km	maggiori di 10 km	maggiori di 10 km	maggiori di 10 km	maggiori di 10 km

Classificazione delle lunghezze degli spostamenti effettuati in auto nell'ora di punta del mattino

ORIGINE: MONTELUPO FIORENTINO



574 Spostamenti minori di 5 km effettuati in auto nell'ora di punta

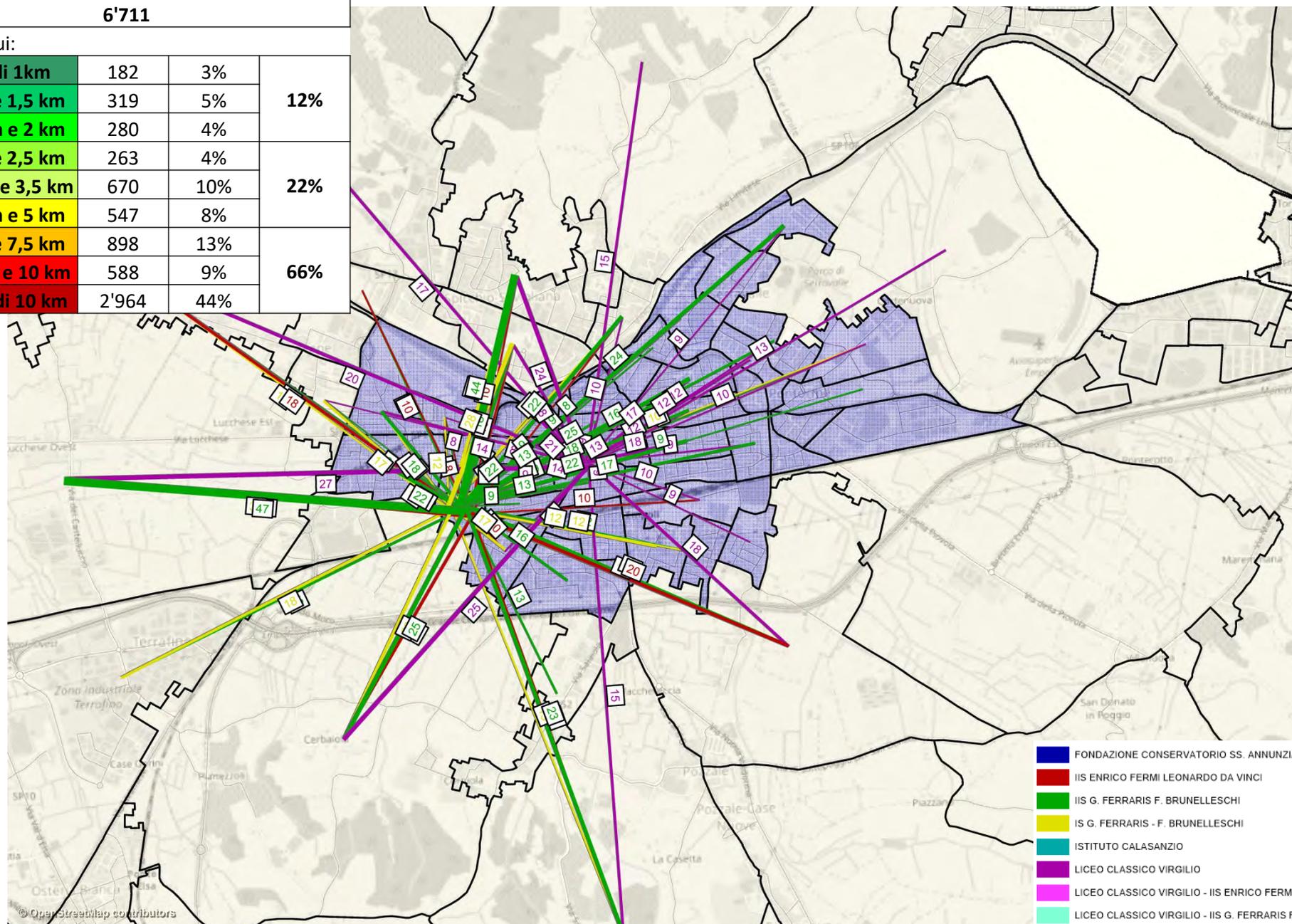
Spostamenti con Origine Montelupo e Destinazione Ospedale				Spostamenti con Origine Montelupo e Destinazione Polo Scolastico R.Sanzio				Spostamenti con Origine Montelupo e Destinazione Stazione Ferroviaria				Spostamenti con Origine Montelupo e Destinazione Zona Industriale Empoli-Montelupo				Spostamenti con Origine Montelupo e Destinazione Zona Industriale Terrafino			
52				3				22				582				45			
di cui:				di cui:				di cui:				di cui:				di cui:			
minori di 1km	0	0%	0%	minori di 1km	0	0%	0%	minori di 1km	0	0%	0%	minori di 1km	0	0%	99%	minori di 1km	0	0%	0%
tra 1 km e 1,5 km	0	0%		tra 1 km e 1,5 km	0	0%		tra 1 km e 1,5 km	0	0%		tra 1 km e 1,5 km	191	33%		tra 1 km e 1,5 km	0	0%	
tra 1,5 km e 2 km	0	0%		tra 1,5 km e 2 km	0	0%		tra 1,5 km e 2 km	0	0%		tra 1,5 km e 2 km	141	24%		tra 1,5 km e 2 km	0	0%	
tra 2 km e 2,5 km	0	0%		tra 2 km e 2,5 km	0	0%		tra 2 km e 2,5 km	0	0%		tra 2 km e 2,5 km	93	16%		tra 2 km e 2,5 km	0	0%	
tra 2,5 km e 3,5 km	0	0%		tra 2,5 km e 3,5 km	0	0%		tra 2,5 km e 3,5 km	0	0%		tra 2,5 km e 3,5 km	134	23%		tra 2,5 km e 3,5 km	0	0%	
tra 3,5 km e 5 km	0	0%	tra 3,5 km e 5 km	0	0%	tra 3,5 km e 5 km	0	0%	tra 3,5 km e 5 km	15	3%	tra 3,5 km e 5 km	0	0%					
tra 5 km e 7,5 km	13	24%	100%	tra 5 km e 7,5 km	1	46%	100%	tra 5 km e 7,5 km	17	77%	100%	tra 5 km e 7,5 km	8	1%	1%	tra 5 km e 7,5 km	0	0%	100%
tra 7,5 km e 10 km	26	49%		tra 7,5 km e 10 km	1	37%		tra 7,5 km e 10 km	1	3%		tra 7,5 km e 10 km	0	0%		tra 7,5 km e 10 km	0	0%	
maggiori di 10 km	14	27%		maggiori di 10 km	0	18%		maggiori di 10 km	5	21%		maggiori di 10 km	0	0%		maggiori di 10 km	45	100%	

Analisi pendolarismo scolastico su dati Città Metropolitana di Firenze

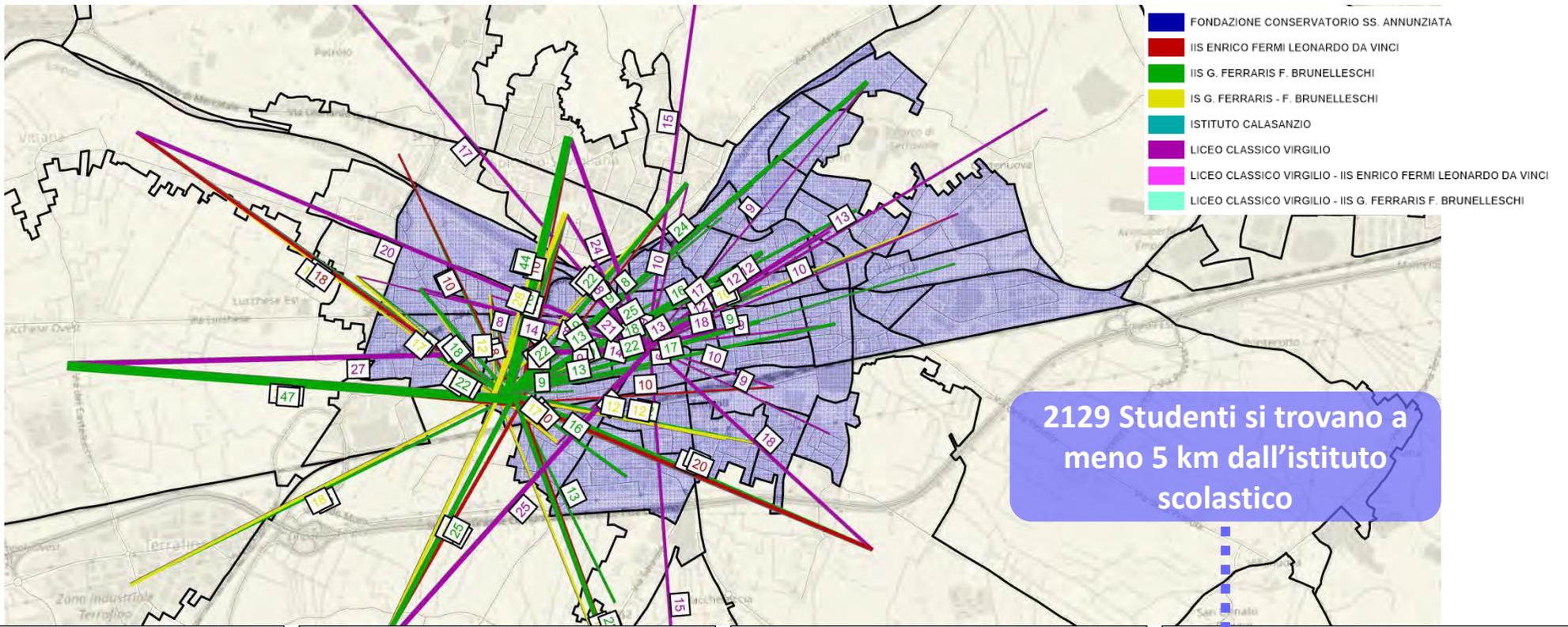
Studenti Istituti di Empoli		
6'711		

di cui:

minori di 1km	182	3%	12%
tra 1 km e 1,5 km	319	5%	
tra 1,5 km e 2 km	280	4%	22%
tra 2 km e 2,5 km	263	4%	
tra 2,5 km e 3,5 km	670	10%	
tra 3,5 km e 5 km	547	8%	66%
tra 5 km e 7,5 km	898	13%	
tra 7,5 km e 10 km	588	9%	
maggiori di 10 km	2'964	44%	



Analisi pendolarismo scolastico su dati Città Metropolitana di Firenze



- FONDAZIONE CONSERVATORIO SS. ANNUNZIATA
- IIS ENRICO FERMI LEONARDO DA VINCI
- IIS G. FERRARIS F. BRUNELLESCHI
- IS G. FERRARIS - F. BRUNELLESCHI
- ISTITUTO CALASANZIO
- LICEO CLASSICO VIRGILIO
- LICEO CLASSICO VIRGILIO - IIS ENRICO FERMI LEONARDO DA VINCI
- LICEO CLASSICO VIRGILIO - IIS G. FERRARIS F. BRUNELLESCHI

Studenti con Origine Empoli Città Compatta
1'229

Studenti con Origine Comune di Empoli fuori dalla Città Compatta
1'105

Studenti con Origine Sovigliana
262

Studenti con Origine Montelupo
412

di cui:			
minori di 1km	182	15%	59%
tra 1 km e 1,5 km	314	26%	
tra 1,5 km e 2 km	229	19%	
tra 2 km e 2,5 km	192	16%	41%
tra 2,5 km e 3,5 km	230	19%	
tra 3,5 km e 5 km	83	7%	
tra 5 km e 7,5 km	0	0%	0%
tra 7,5 km e 10 km	0	0%	
maggiori di 10 km	0	0%	

di cui:			
minori di 1km	0	0%	1%
tra 1 km e 1,5 km	0	0%	
tra 1,5 km e 2 km	14	1%	
tra 2 km e 2,5 km	33	3%	57%
tra 2,5 km e 3,5 km	256	23%	
tra 3,5 km e 5 km	337	30%	
tra 5 km e 7,5 km	368	33%	42%
tra 7,5 km e 10 km	98	9%	
maggiori di 10 km	0	0%	

di cui:			
minori di 1km	0	0%	1%
tra 1 km e 1,5 km	0	0%	
tra 1,5 km e 2 km	14	1%	
tra 2 km e 2,5 km	33	3%	57%
tra 2,5 km e 3,5 km	256	23%	
tra 3,5 km e 5 km	337	30%	
tra 5 km e 7,5 km	368	33%	42%
tra 7,5 km e 10 km	98	9%	
maggiori di 10 km	0	0%	

di cui:			
minori di 1km	0	0%	1%
tra 1 km e 1,5 km	0	0%	
tra 1,5 km e 2 km	14	1%	
tra 2 km e 2,5 km	33	3%	57%
tra 2,5 km e 3,5 km	256	23%	
tra 3,5 km e 5 km	337	30%	
tra 5 km e 7,5 km	368	33%	42%
tra 7,5 km e 10 km	98	9%	
maggiori di 10 km	0	0%	

Stima della domanda potenziale in diversione da auto privata a bicicletta

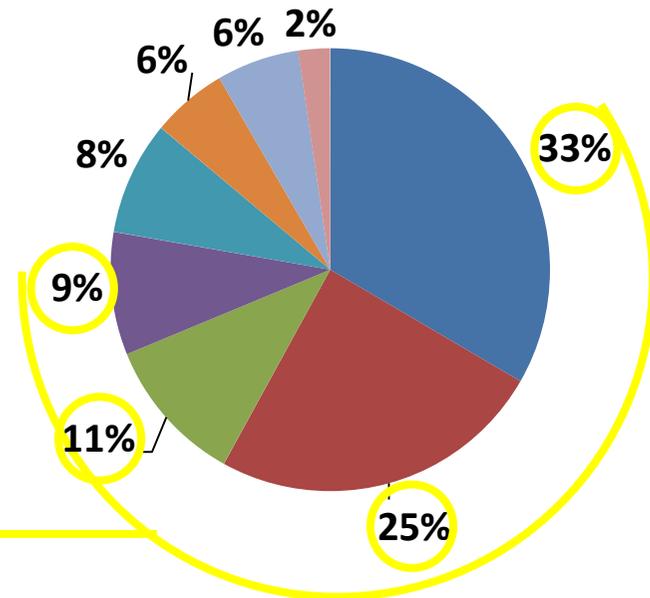
Quali dei seguenti interventi ti spingerebbero ad utilizzare o utilizzare più spesso la bicicletta? [Risp. Multipla]*

Traffico Interno Empoli (Città Compatta)		
Spostamenti con Origine Città Compatta e Destinazione Città Compatta		
4'067		

di cui:			
minori di 1km	604	15%	55%
tra 1 km e 1,5 km	739	18%	
tra 1,5 km e 2 km	948	23%	
tra 2 km e 2,5 km	786	19%	43%
tra 2,5 km e 3,5 km	811	20%	
tra 3,5 km e 5 km	179	4%	0%
tra 5 km e 7,5 km	0	0%	
tra 7,5 km e 10 km	0	0%	
maggiori di 10 km	0	0%	

2291
spostamenti auto < 2 km

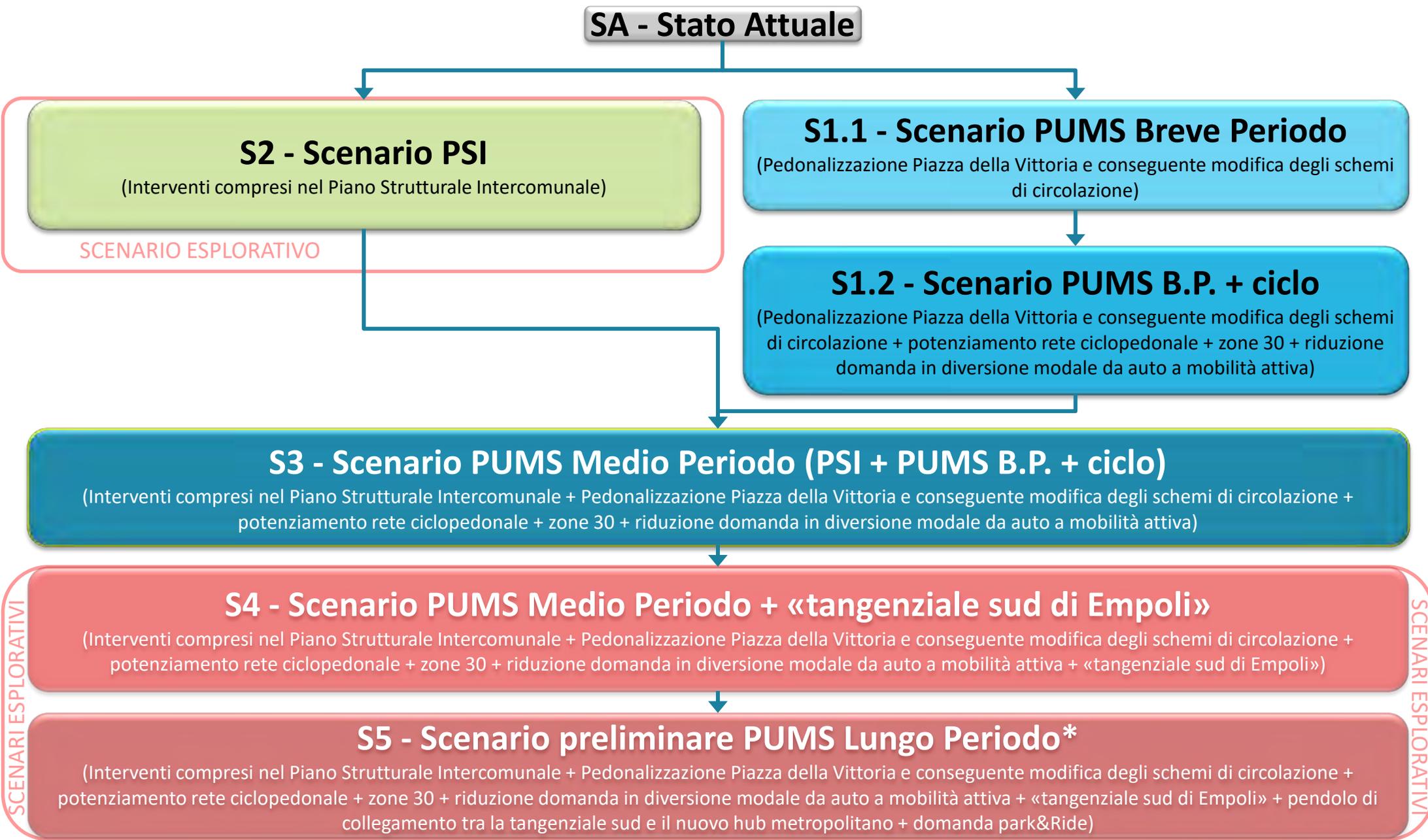
Il **58%** degli utenti è disponibile alla diversione modale auto-bici in caso di potenziamento/messa in sicurezza della rete ciclabile



- Realizzazione di piste ciclabili o percorsi protetti
- Miglioramento della sicurezza, segnaletica e illuminazione sui percorsi ciclabili esistenti
- Installazione di più rastrelliere per il parcheggio delle bici
- Realizzazione di parcheggi coperti e protetti presso stazioni ferroviarie e fermate bus
- Attivazione di un servizio di bike sharing
- Incentivi economici del datore di lavoro
- Non la userei in nessun caso
- Altro

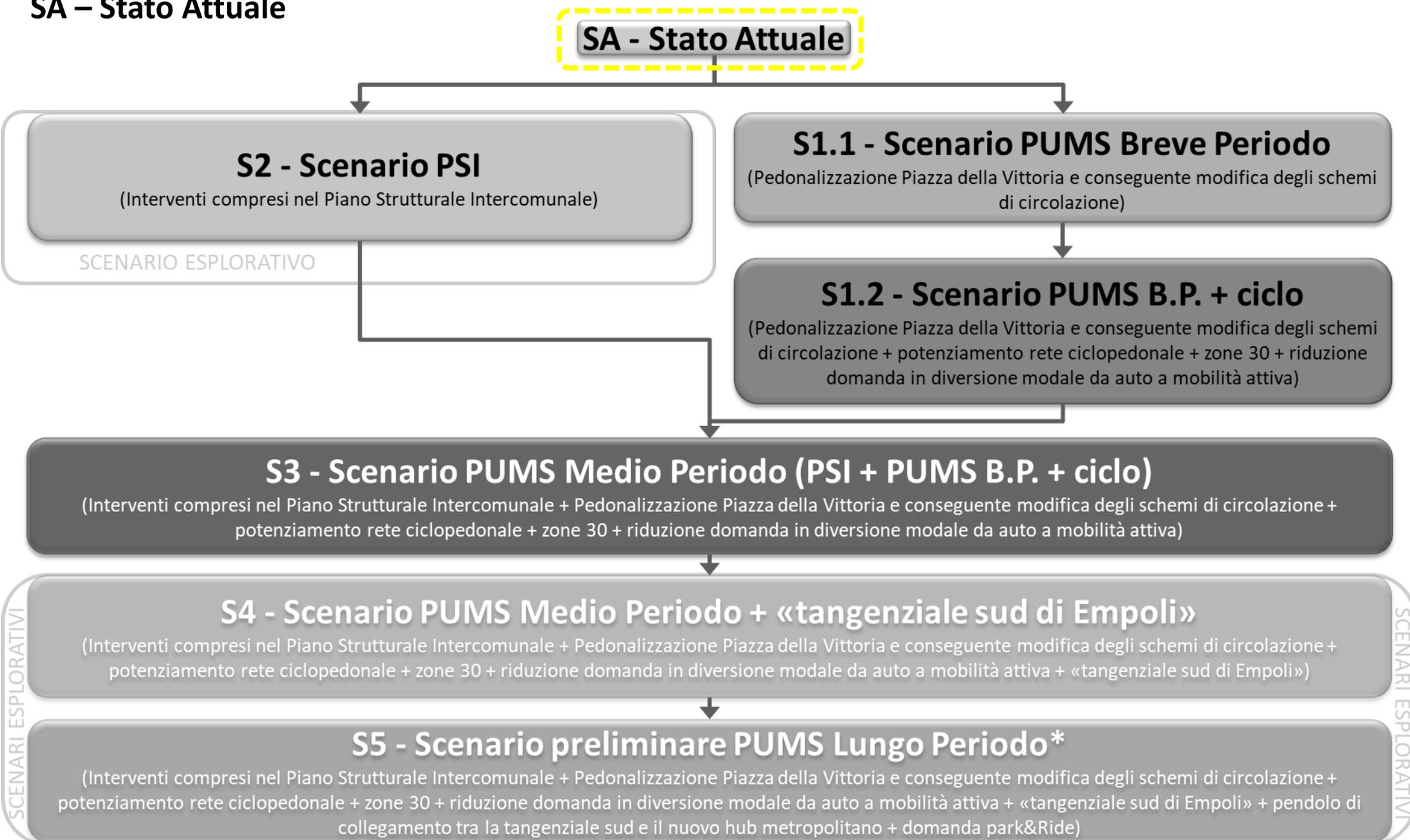
*Questionario Online sulla Mobilità (Febbraio 2021):
Analisi su **1077** intervistati, **residenti nel Comune di Empoli**, che hanno dichiarato di effettuare almeno uno spostamento in Auto o Moto

Riepilogo degli scenari considerati



* Lo scenario S5 è definito «Preliminare PUMS Lungo Periodo», in quanto costituirà l’assetto di riferimento da valutare nell’ambito del POC congiuntamente alle previsioni di trasformazione urbanistica

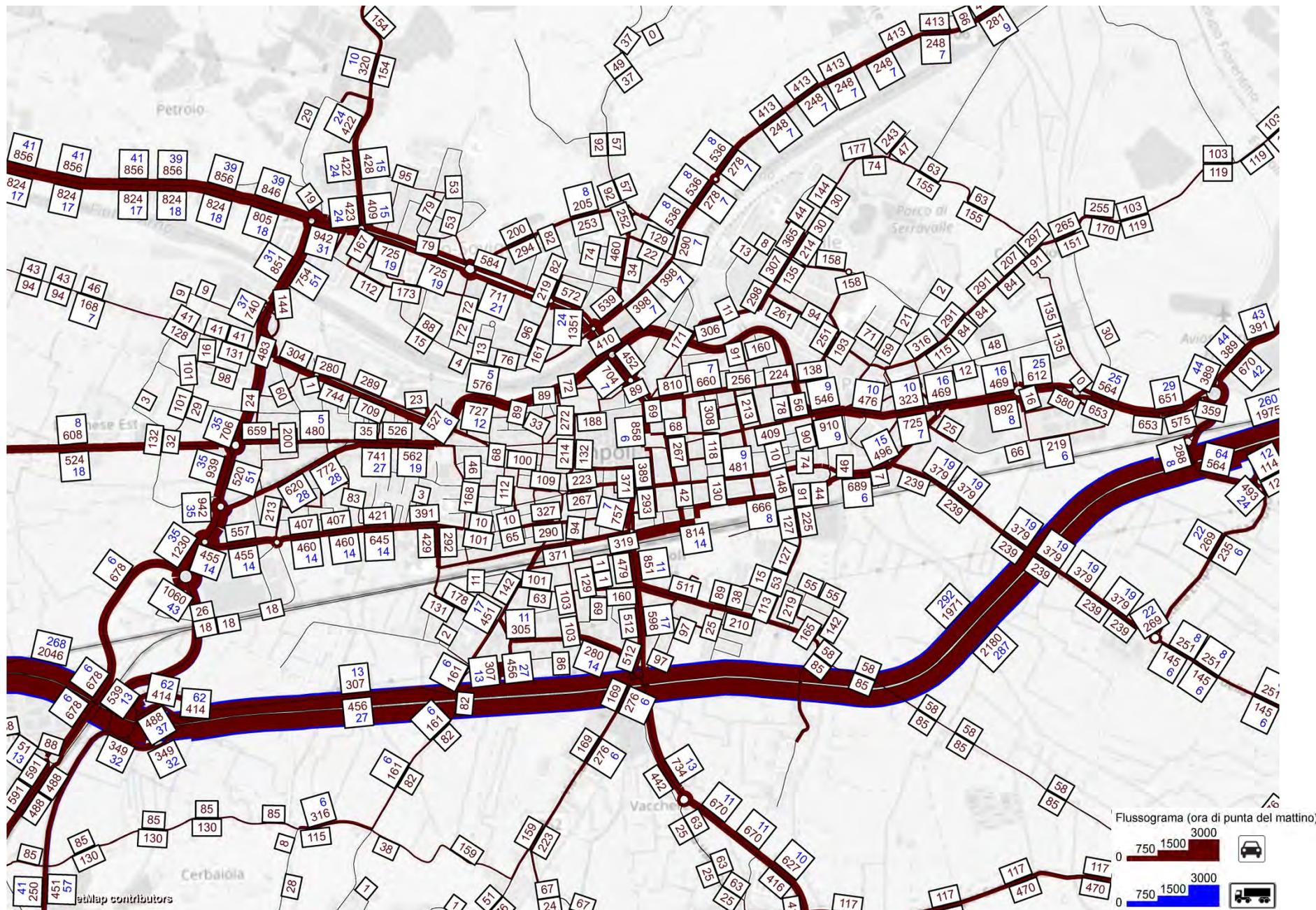
SA – Stato Attuale



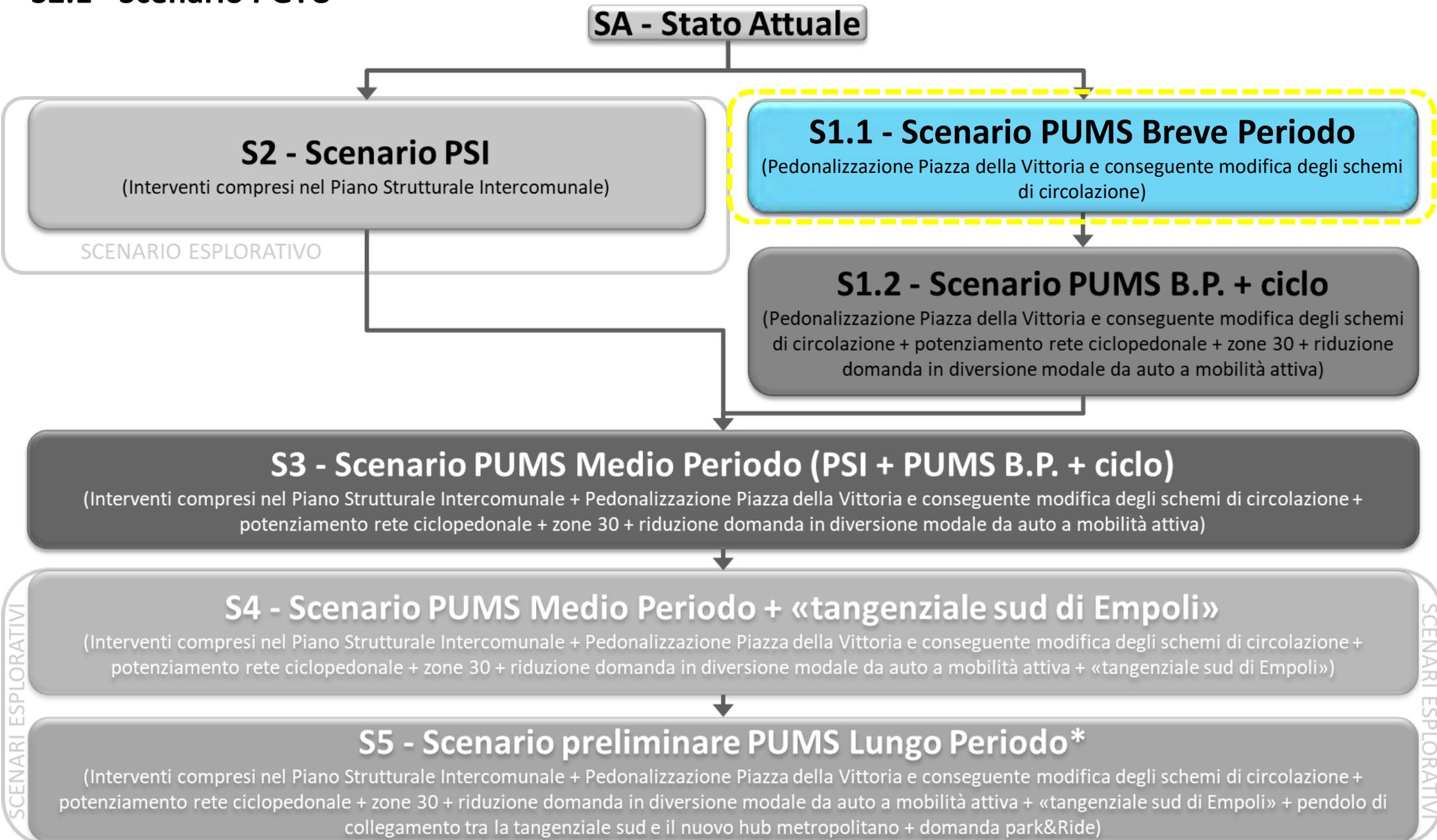
* Lo scenario S5 è definito «Preliminare PUMS Lungo Periodo», in quanto costituirà l’assetto di riferimento da valutare nell’ambito del POC congiuntamente alle previsioni di trasformazione urbanistica

SA - Stato Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)



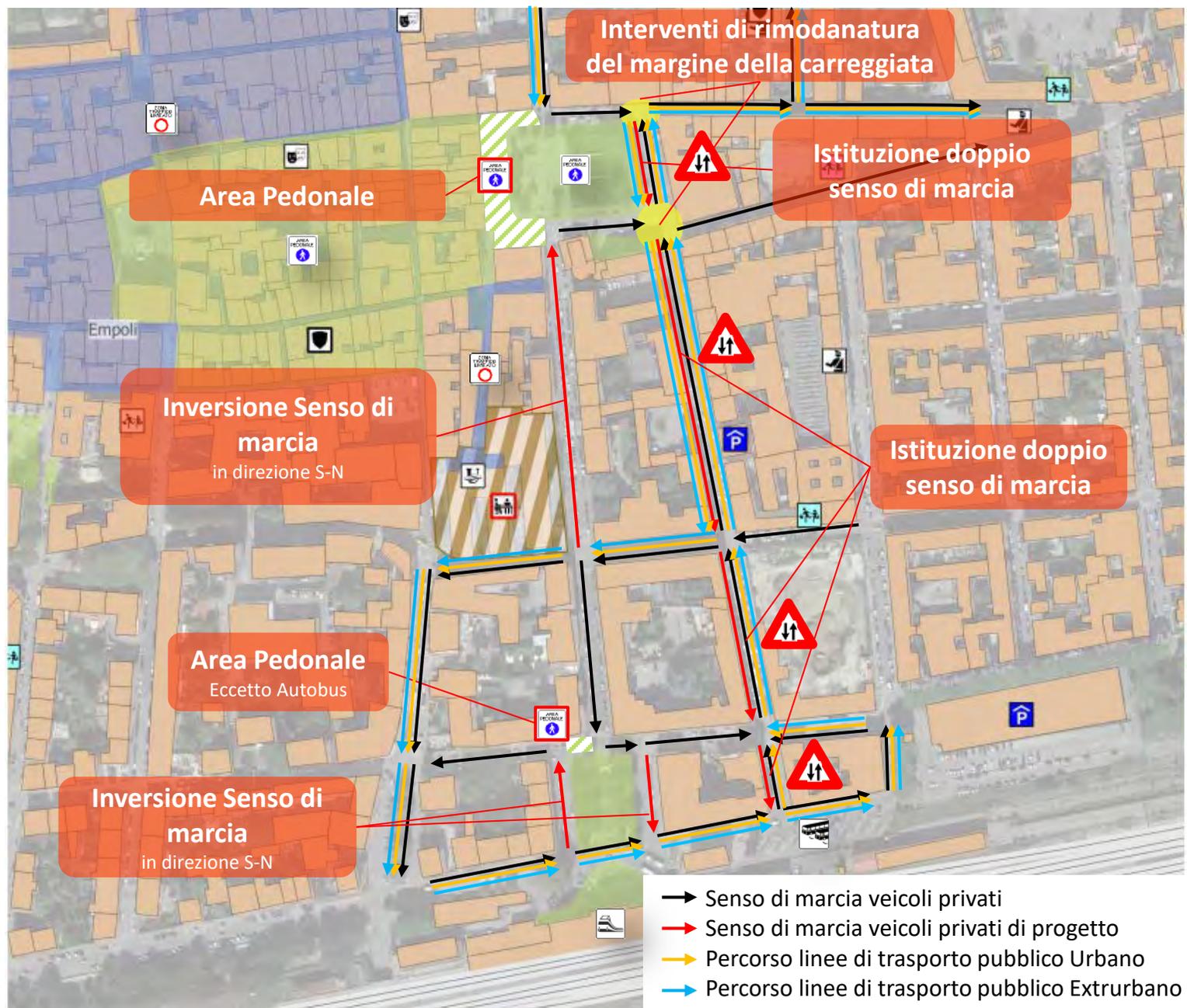
S2.1 - Scenario PGTU



* Lo scenario S5 è definito «Preliminare PUMS Lungo Periodo», in quanto costituirà l’assetto di riferimento da valutare nell’ambito del POC congiuntamente alle previsioni di trasformazione urbanistica

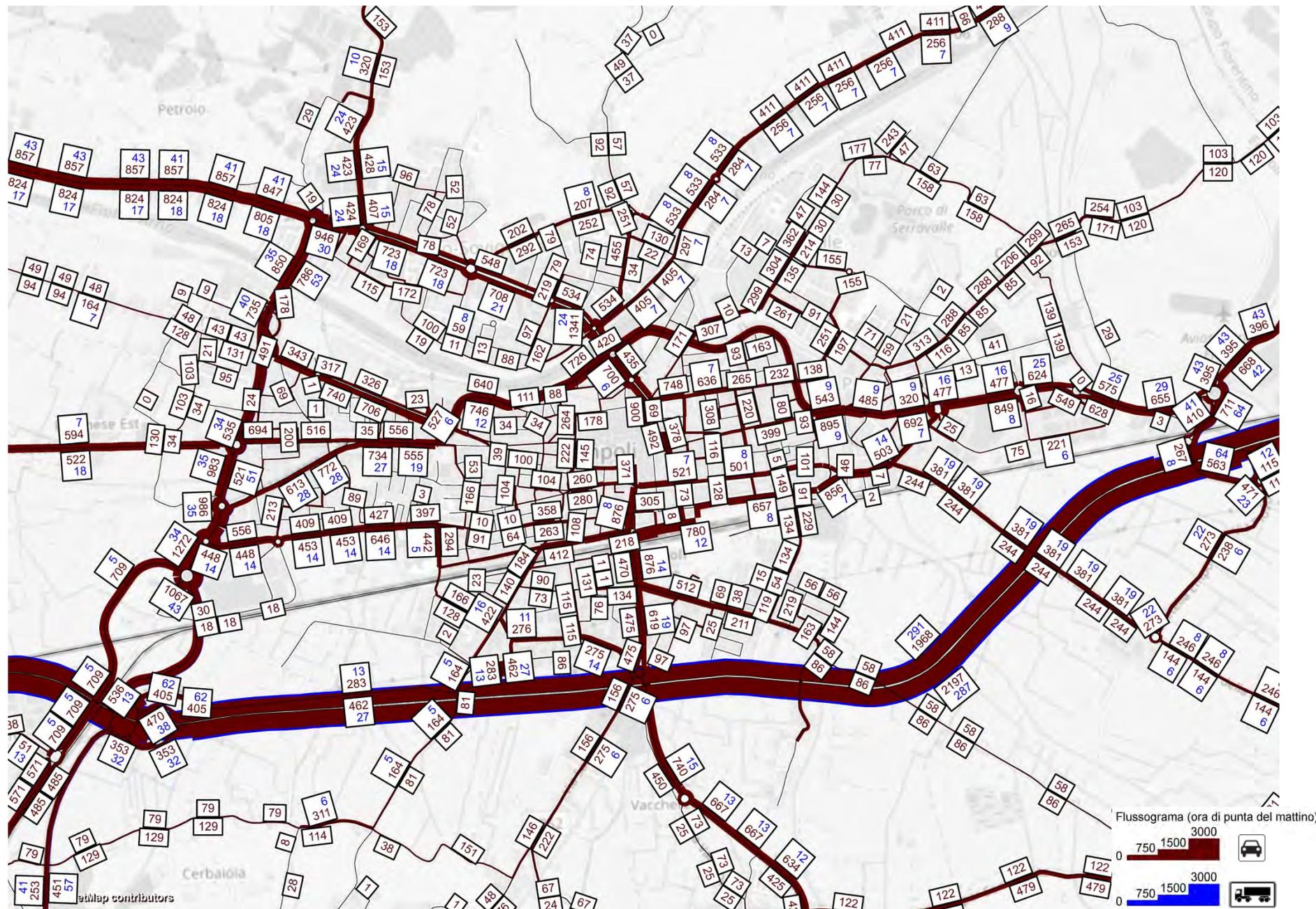
S1.1 - Scenario PUMS Breve Periodo

Schemi di circolazione



S1.1 - Scenario PUMS Breve Periodo

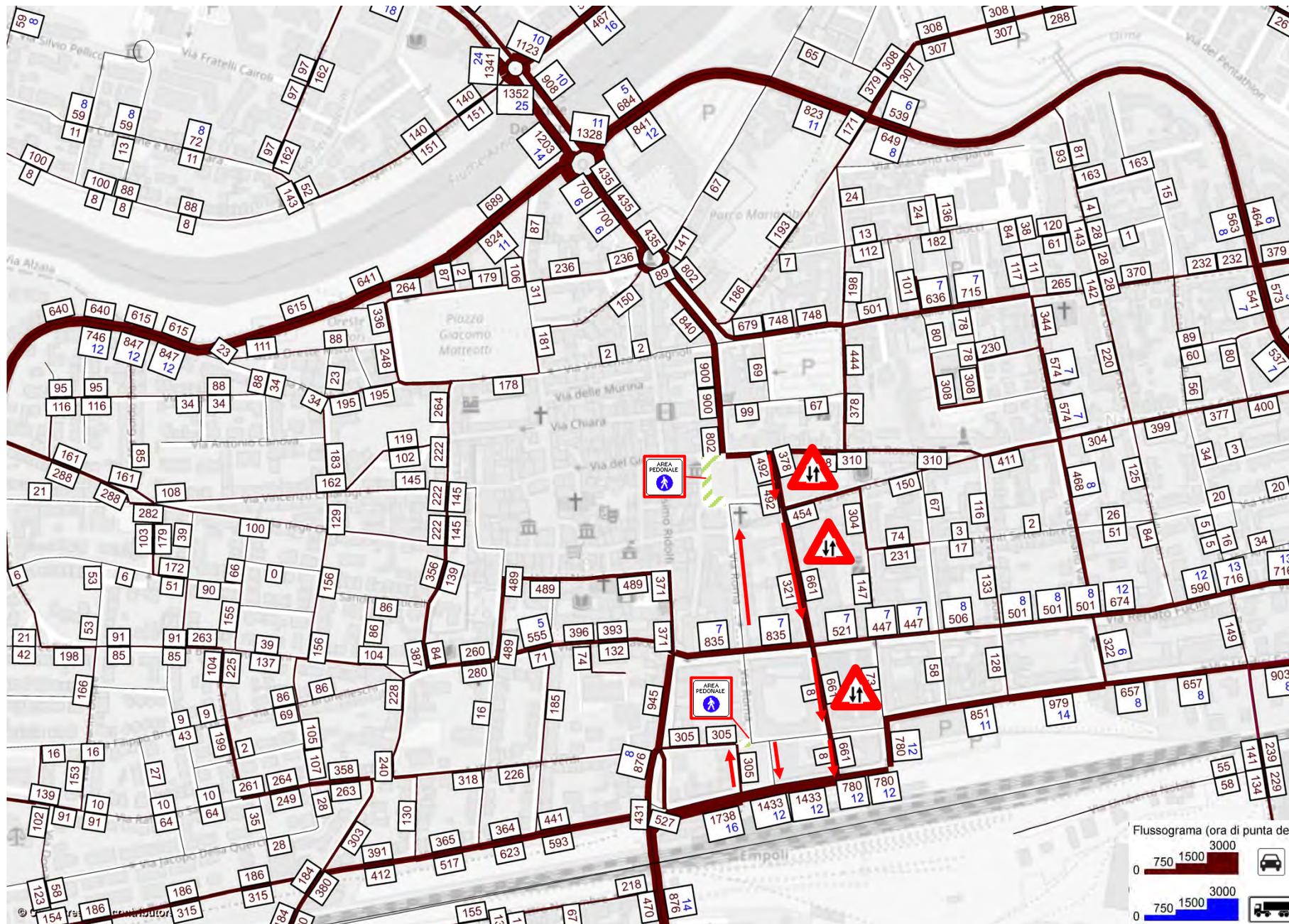
Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)



S1.1 - Scenario PUMS Breve Periodo

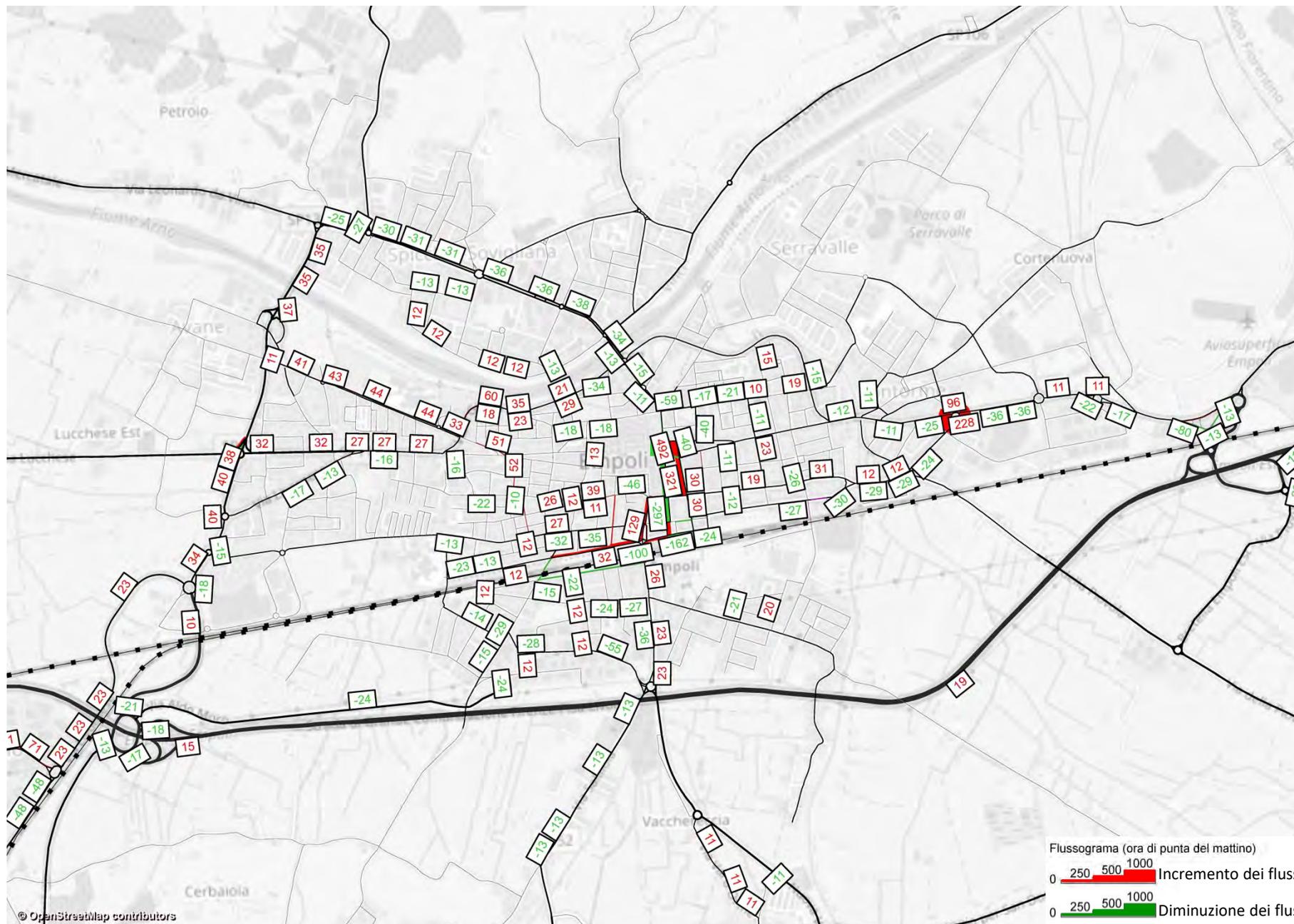
Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM



RETE DIFFERENZA S1.1 - Scenario PUMS Breve Periodo VS Stato Attuale

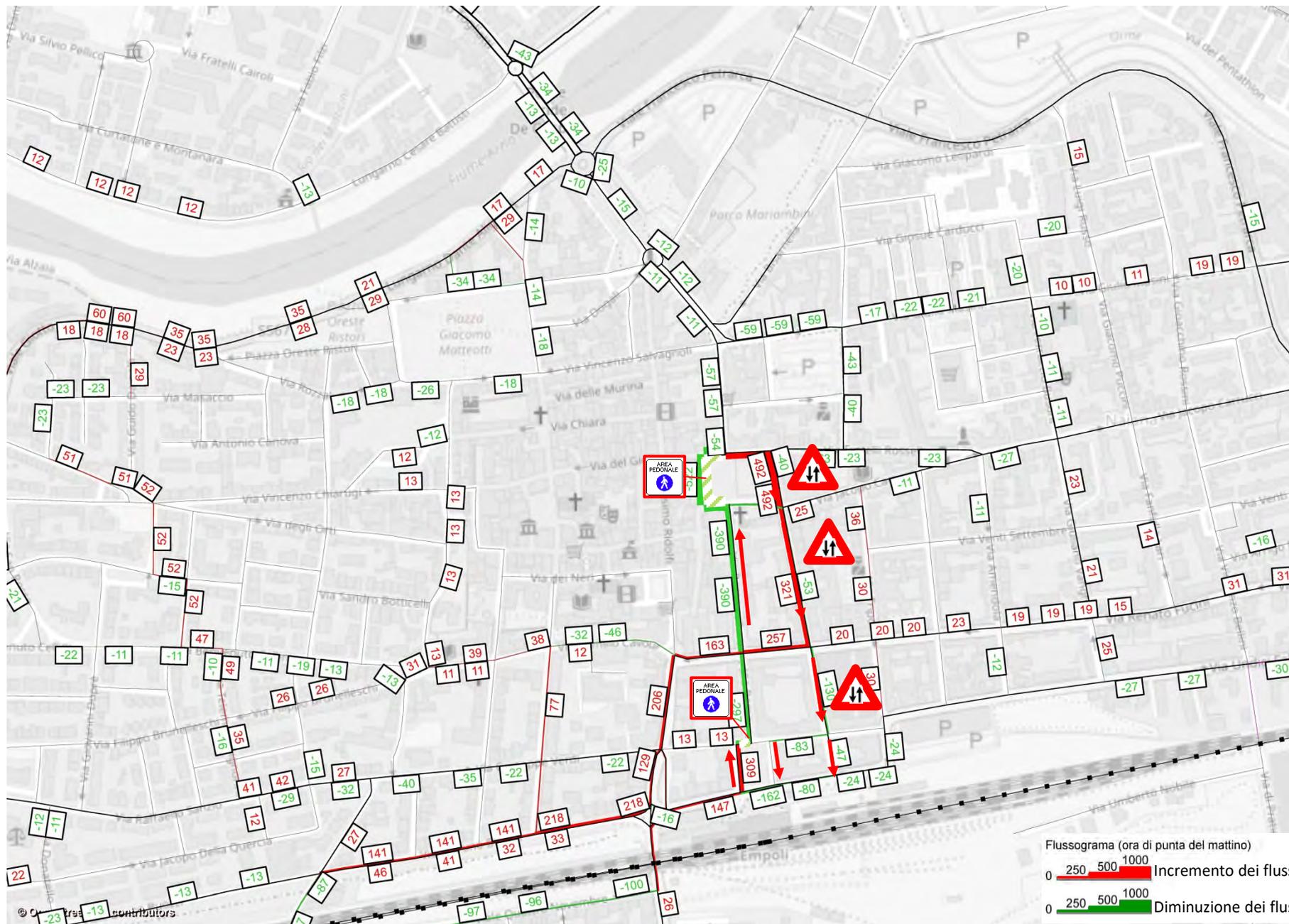
Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)



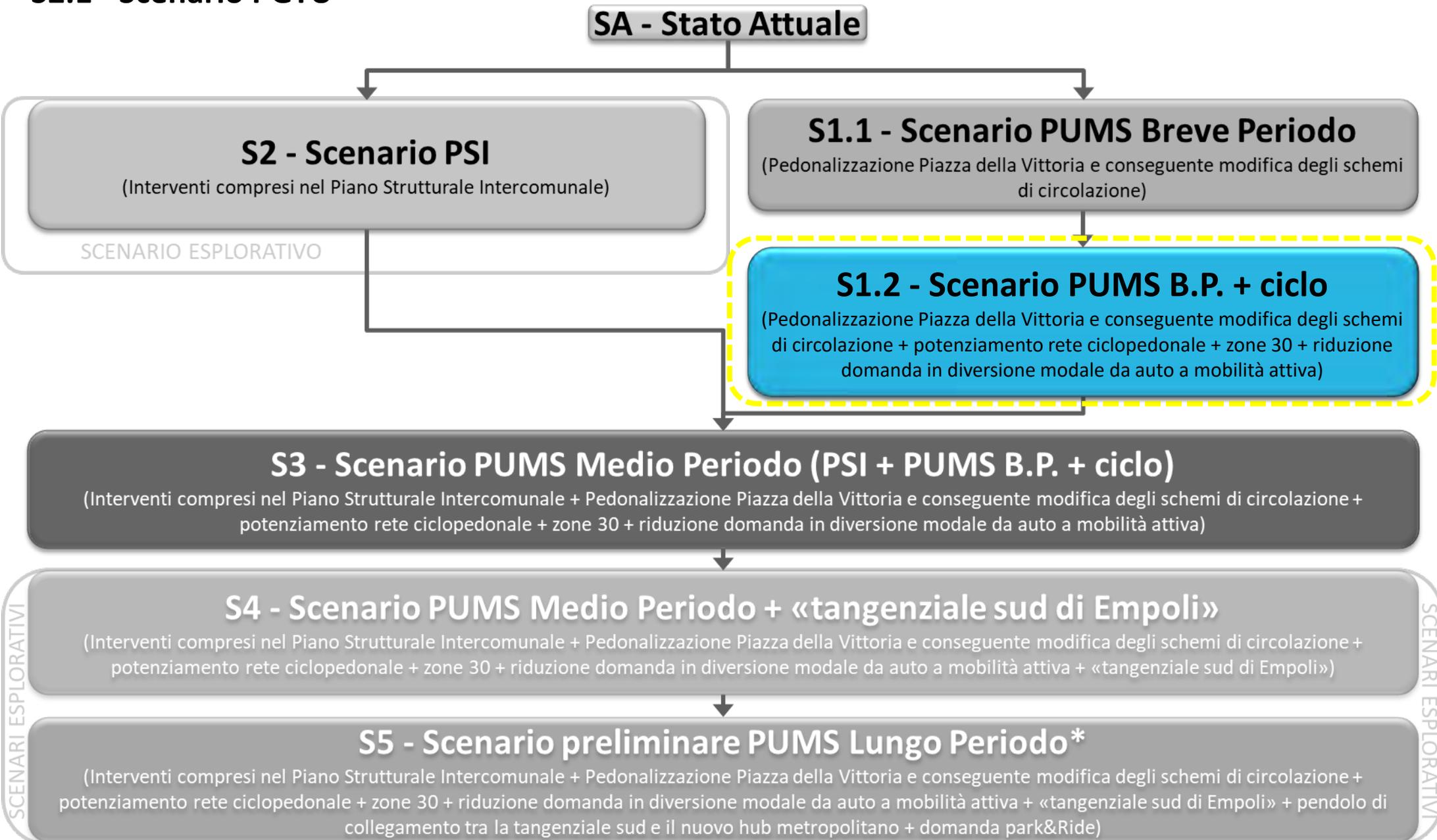
RETE DIFFERENZA S1.1 - Scenario PUMS Breve Periodo VS Stato Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM



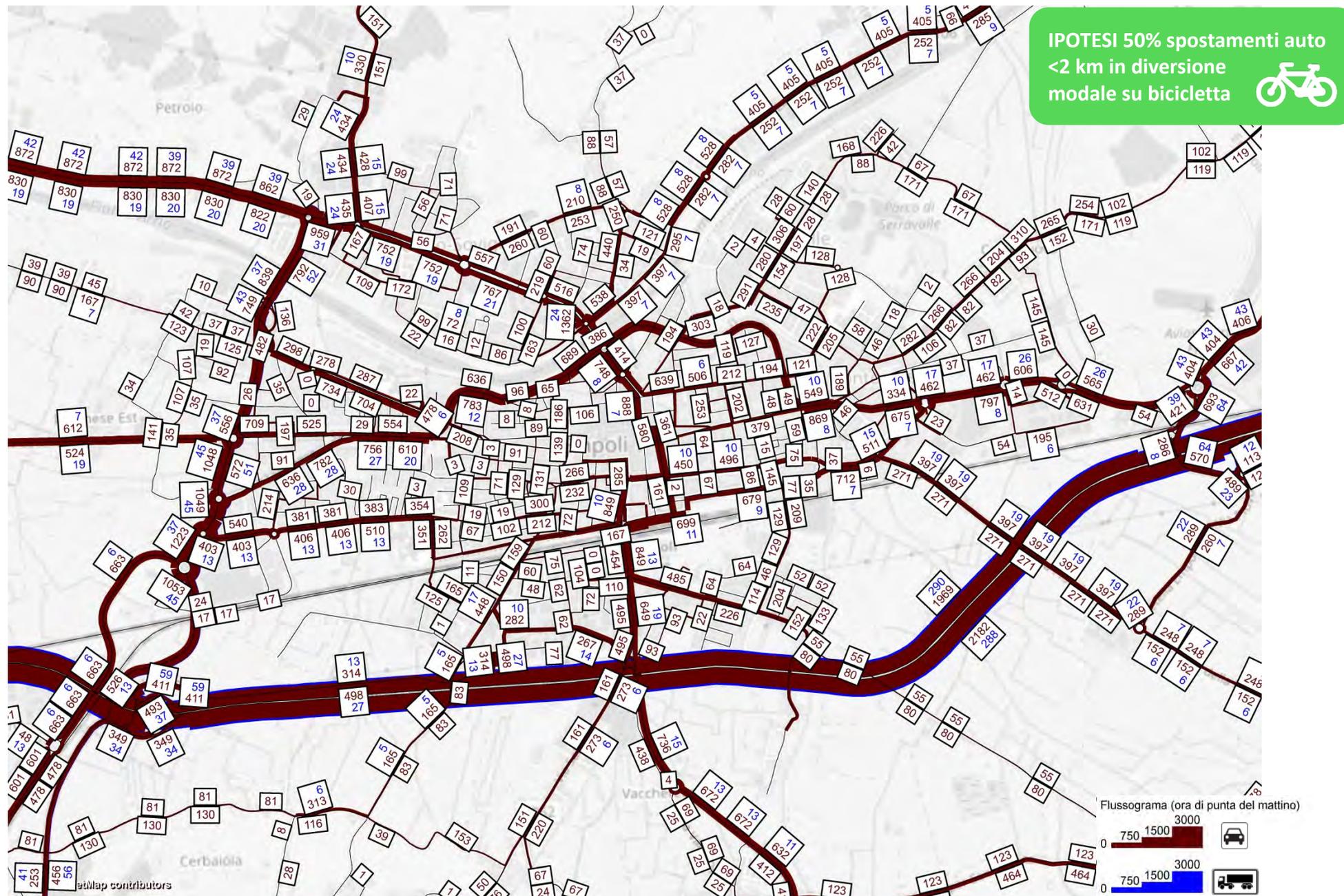
S2.1 - Scenario PGTU



* Lo scenario S5 è definito «Preliminare PUMS Lungo Periodo», in quanto costituirà l’assetto di riferimento da valutare nell’ambito del POC congiuntamente alle previsioni di trasformazione urbanistica

S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

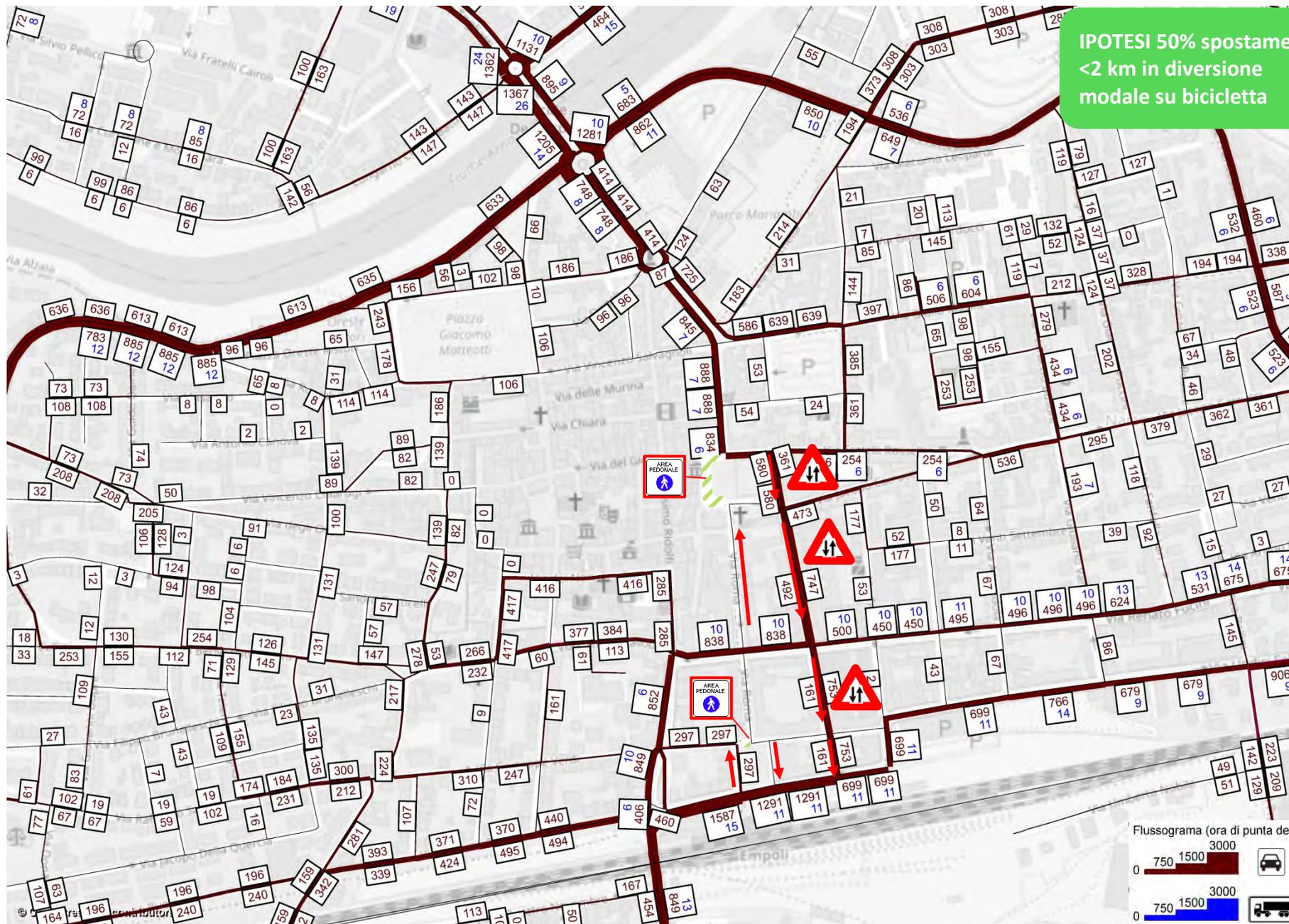


S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

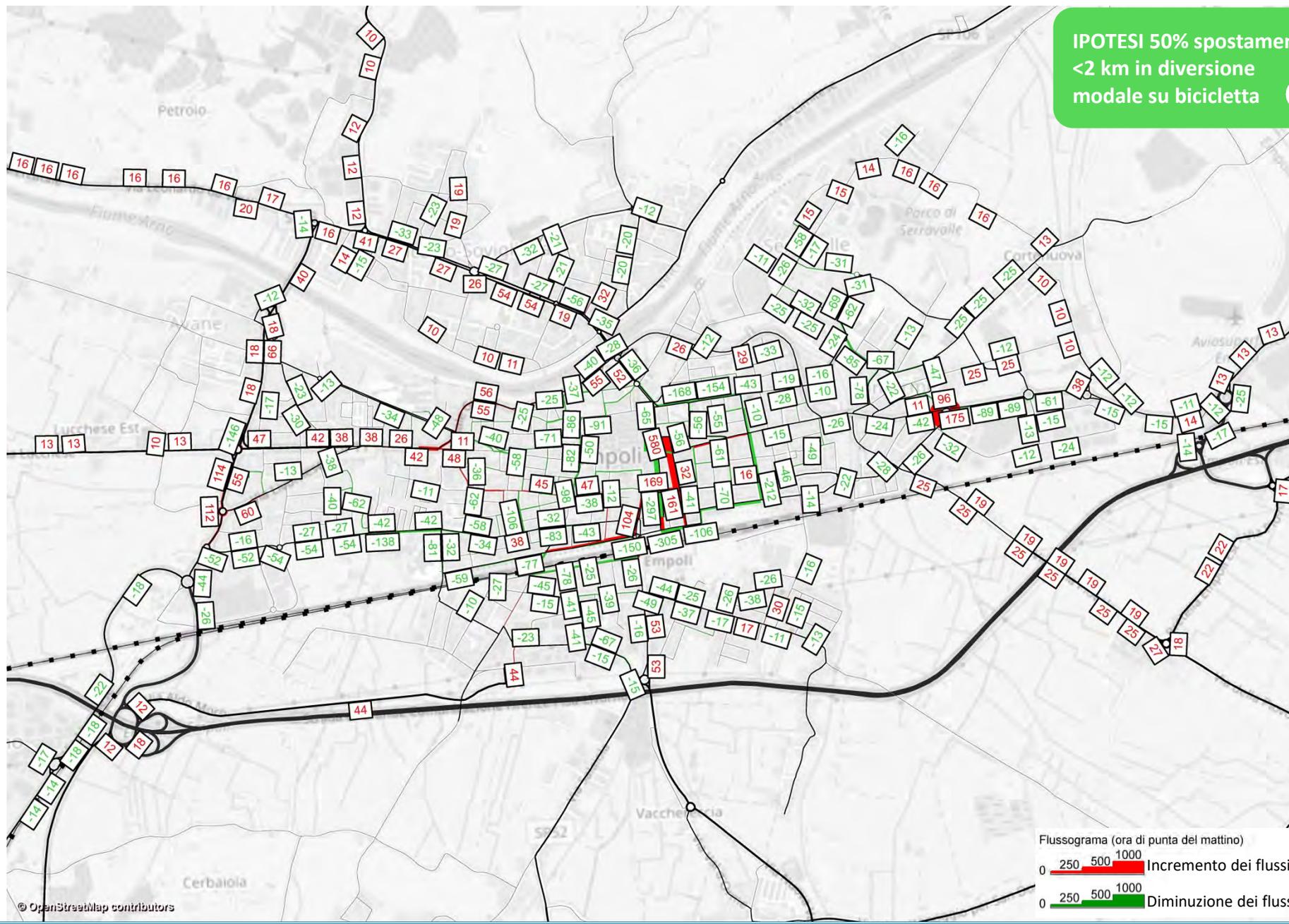
IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



RETE DIFFERENZA S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo VS Stato Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

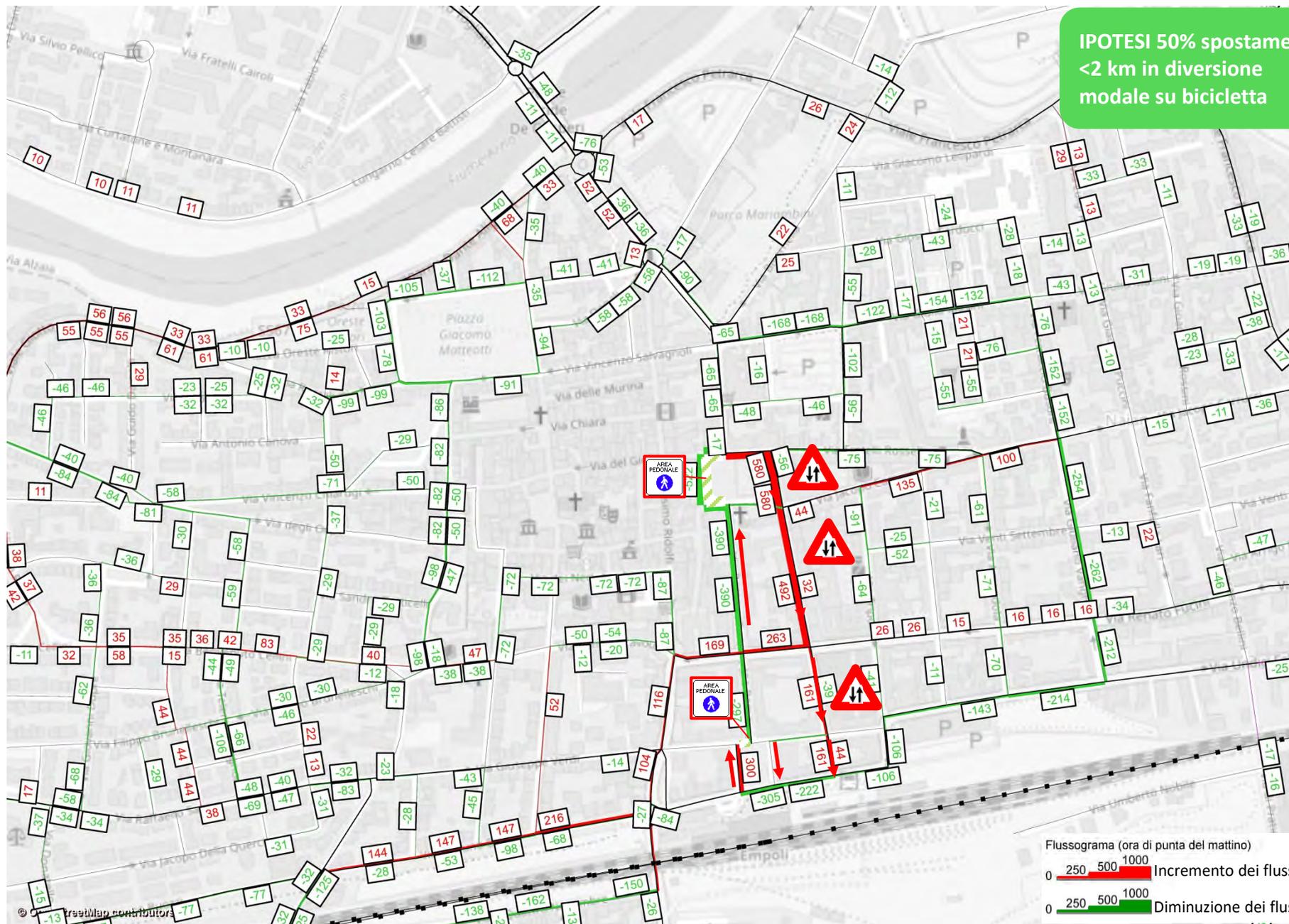


RETE DIFFERENZA S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo VS Stato Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



Flussogramma (ora di punta del mattino)
 0 250 500 1000 Incremento dei flussi
 0 250 500 1000 Diminuzione dei flussi

S2 - Scenario PSI

SA - Stato Attuale

S2 - Scenario PSI

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale)

SCENARIO ESPLORATIVO

S1.1 - Scenario PUMS Breve Periodo

(Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione)

S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo

(Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva)

S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo)

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva)

S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tangenziale sud di Empoli»

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva + «tangenziale sud di Empoli»)

S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo*

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva + «tangenziale sud di Empoli» + pendolo di collegamento tra la tangenziale sud e il nuovo hub metropolitano + domanda park&Ride)

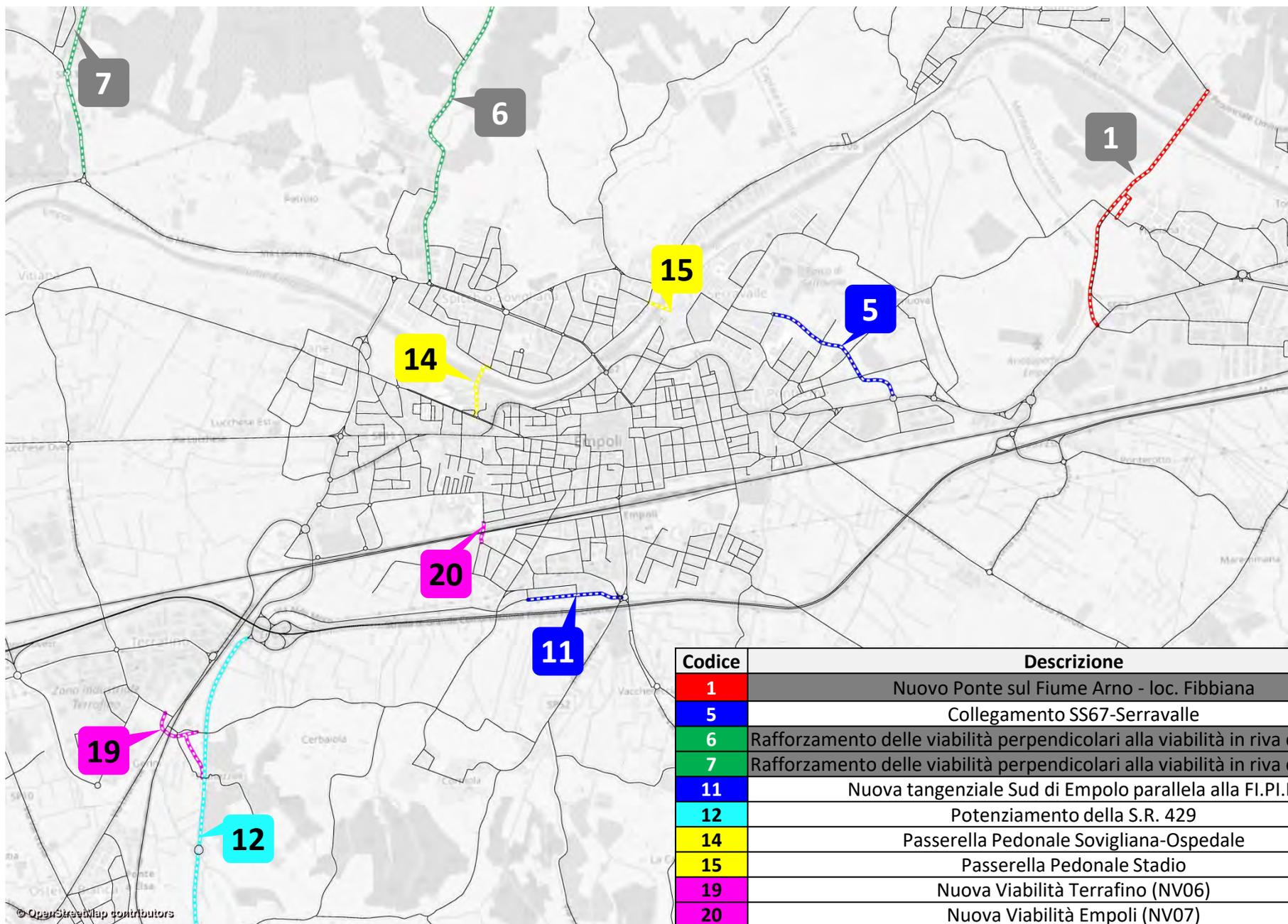
SCENARI ESPLORATIVI

SCENARI ESPLORATIVI

* Lo scenario S5 è definito «Preliminare PUMS Lungo Periodo», in quanto costituirà l'assetto di riferimento da valutare nell'ambito del POC congiuntamente alle previsioni di trasformazione urbanistica

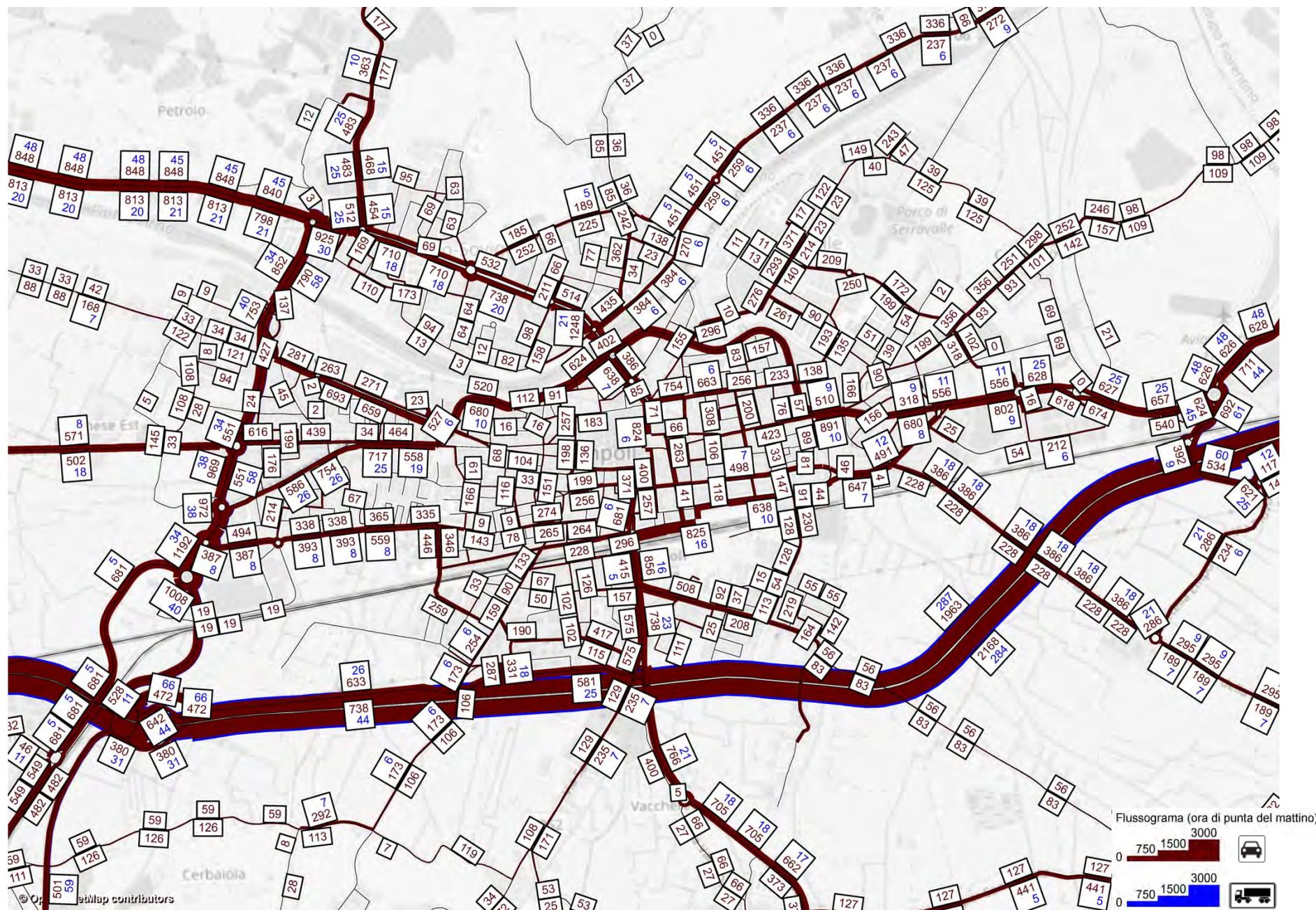
Infrastrutture Programmate dal PSI

Quadro sinottico degli interventi infrastrutturali: Zoom Empoli



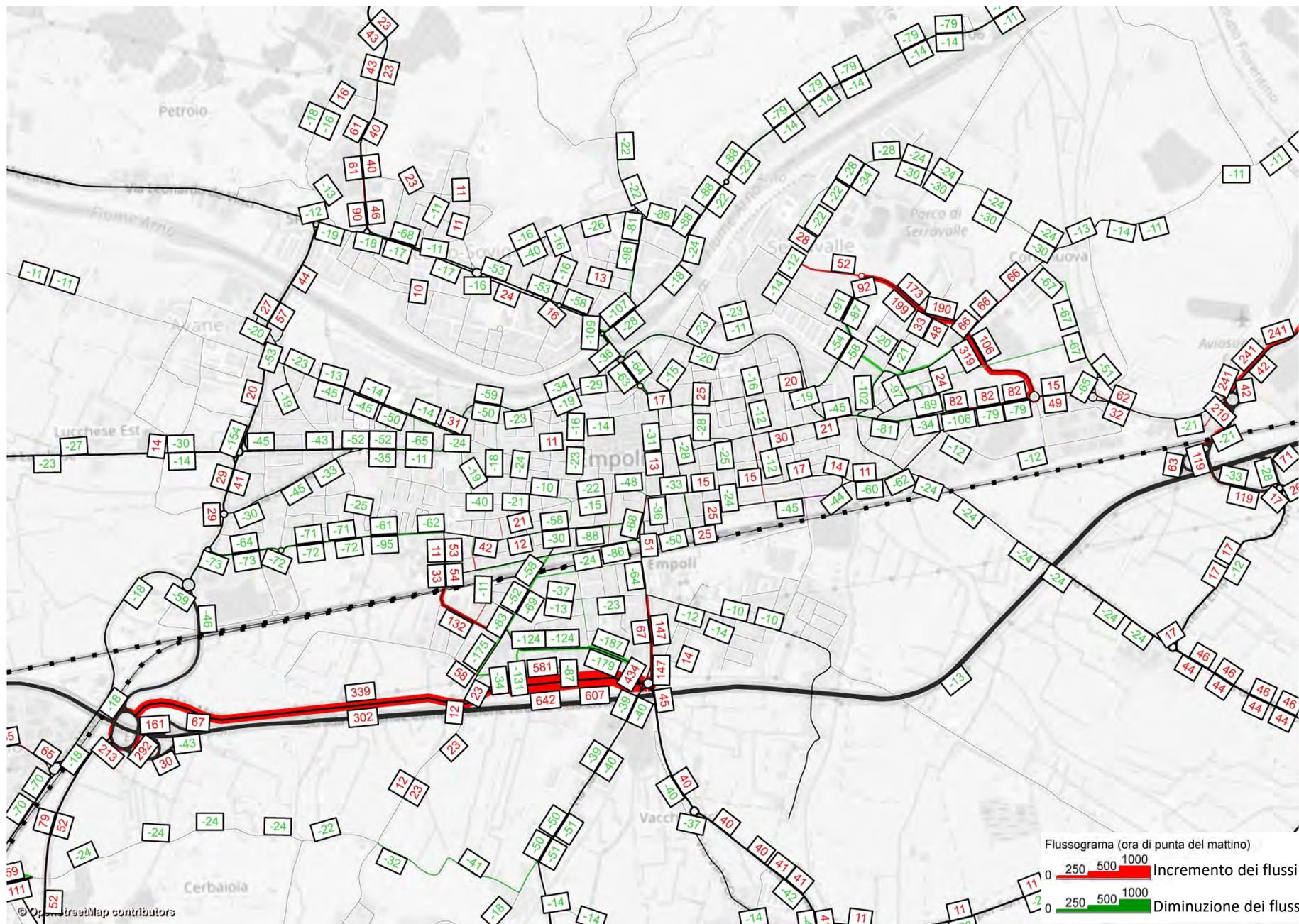
S2 - Scenario PSI

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)



RETE DIFFERENZA S2 - Scenario PSI VS Stato Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)



S3 - Scenario PSI PGTU + Ciclo

SA - Stato Attuale

S2 - Scenario PSI

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale)

SCENARIO ESPLORATIVO

S1.1 - Scenario PUMS Breve Periodo

(Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione)

S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo

(Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva)

S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo)

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva)

S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tangenziale sud di Empoli»

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva + «tangenziale sud di Empoli»)

S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo*

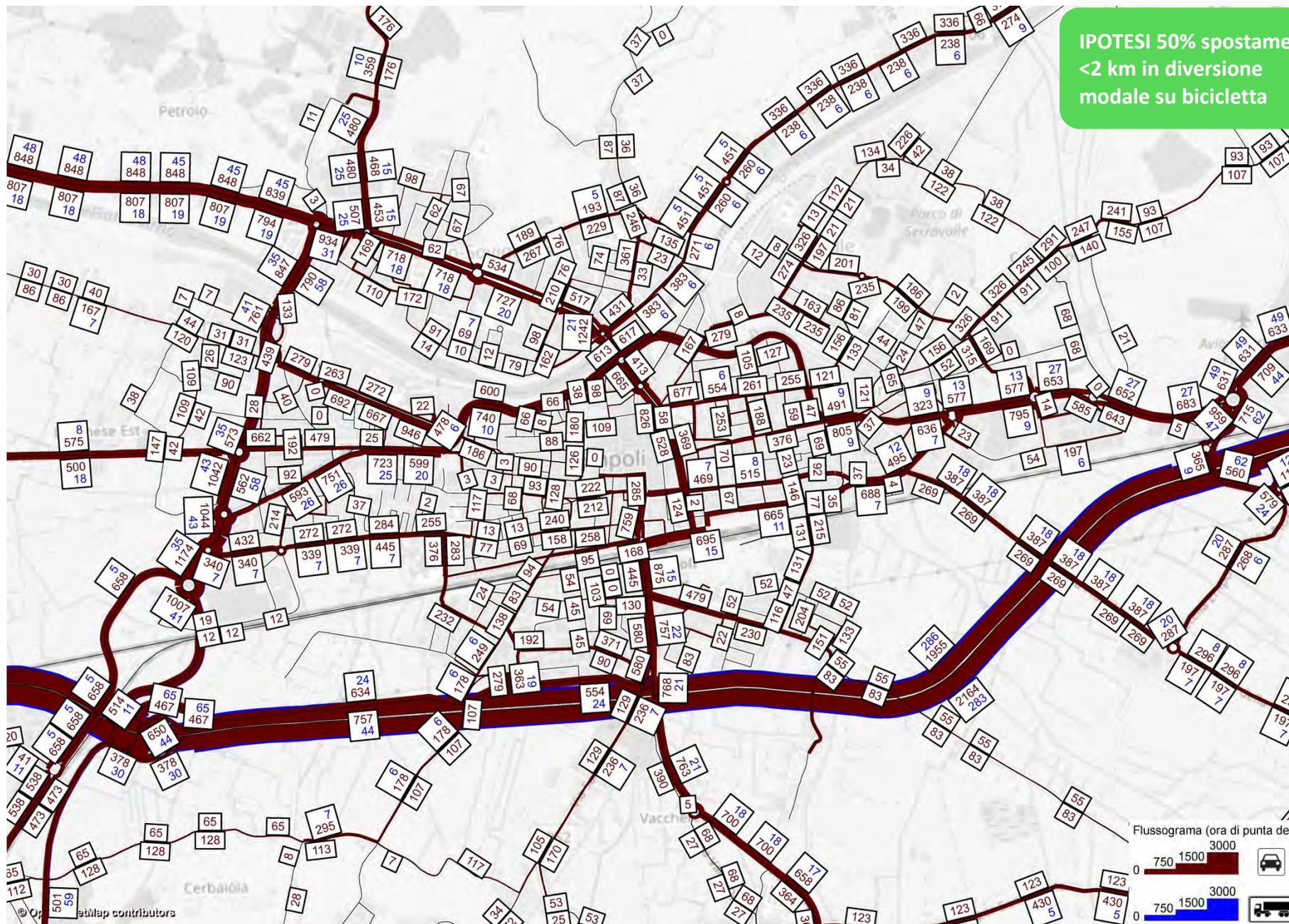
(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva + «tangenziale sud di Empoli» + pendolo di collegamento tra la tangenziale sud e il nuovo hub metropolitano + domanda park&Ride)

* Lo scenario S5 è definito «Preliminare PUMS Lungo Periodo», in quanto costituirà l'assetto di riferimento da valutare nell'ambito del POC congiuntamente alle previsioni di trasformazione urbanistica

S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo)

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

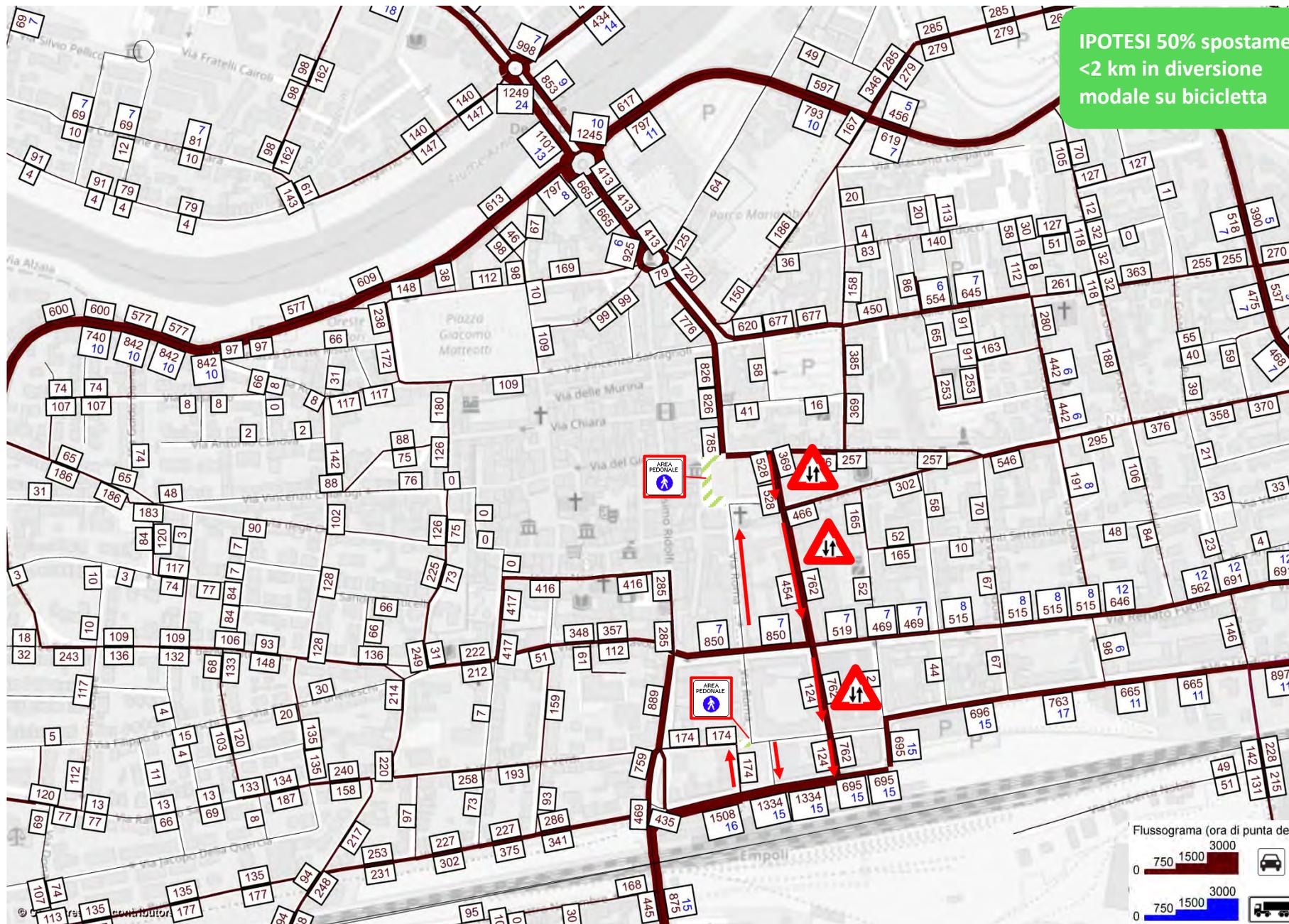


S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo)

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

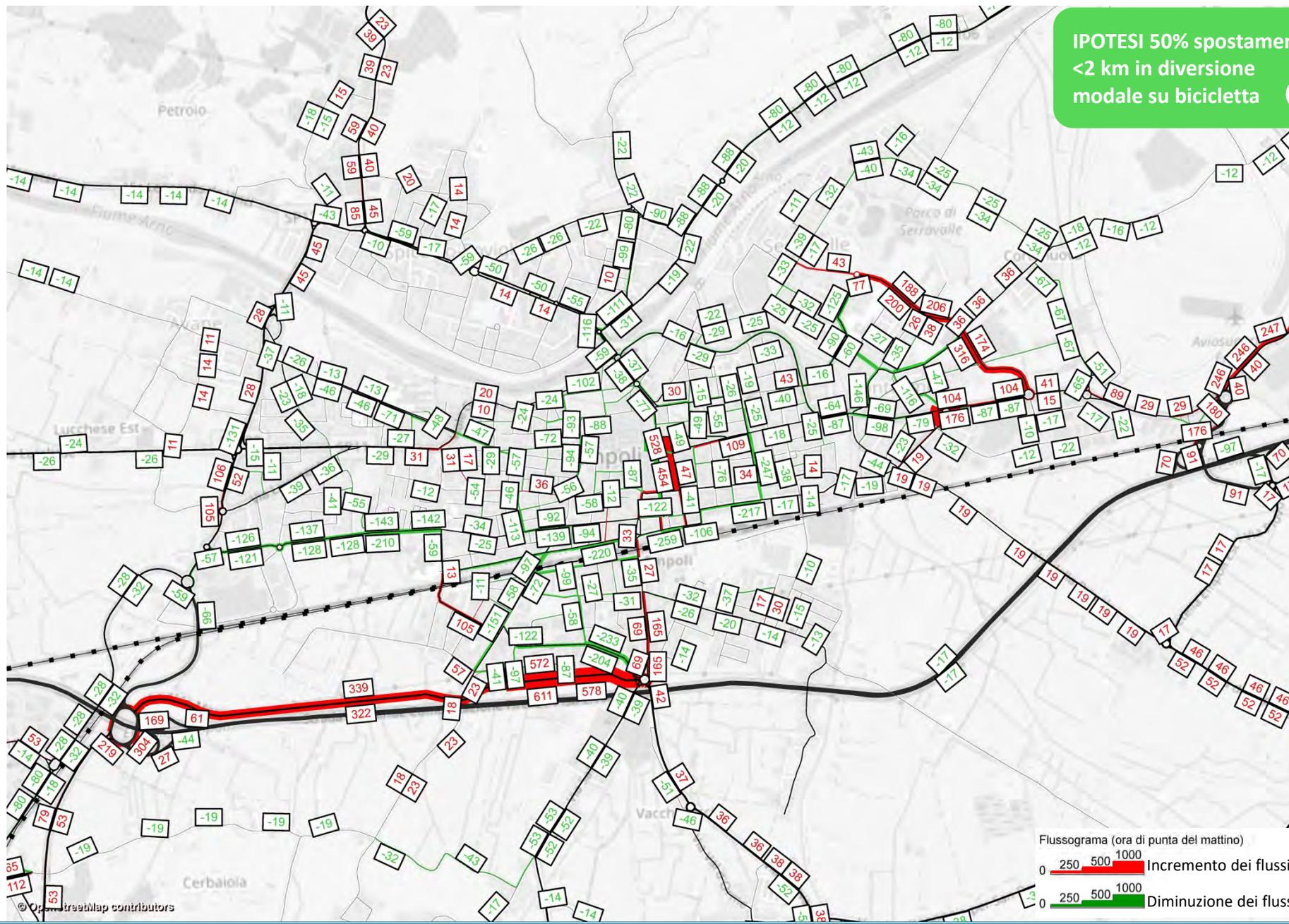
IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



RETE DIFFERENZA S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo) VS Stato Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

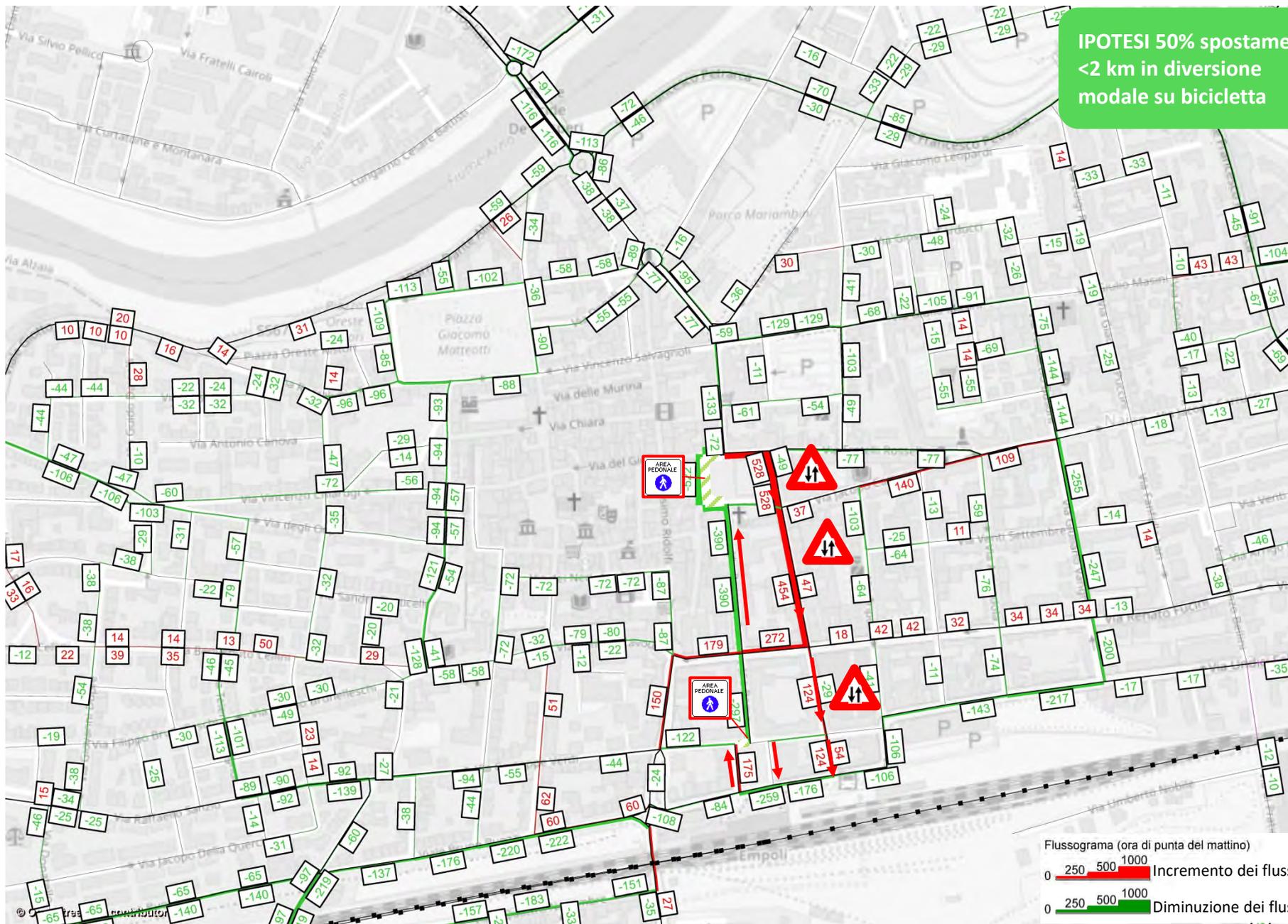


RETE DIFFERENZA S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo) VS Stato Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

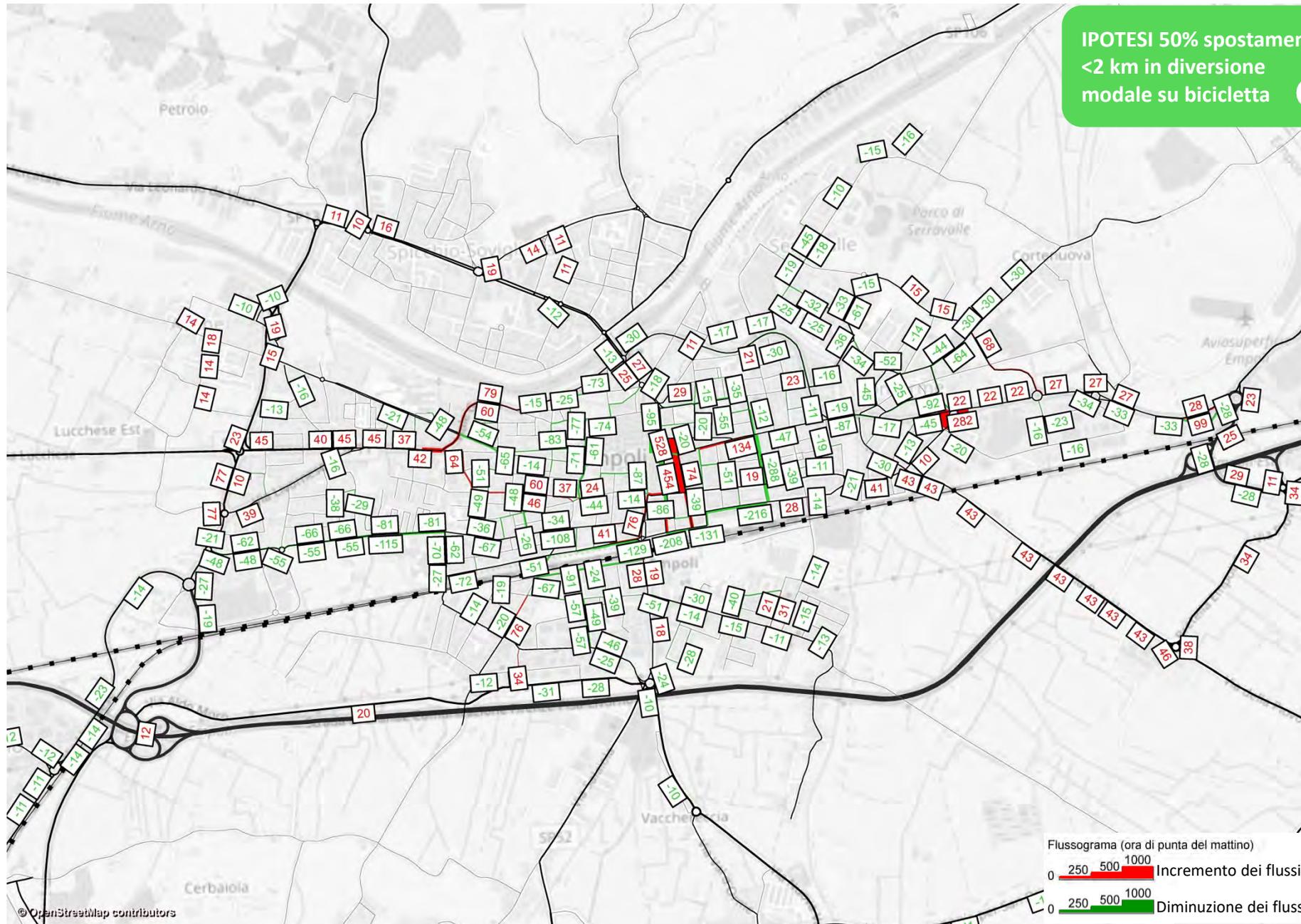
IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



RETE DIFFERENZA S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo) VS S2 - Scenario PSI

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

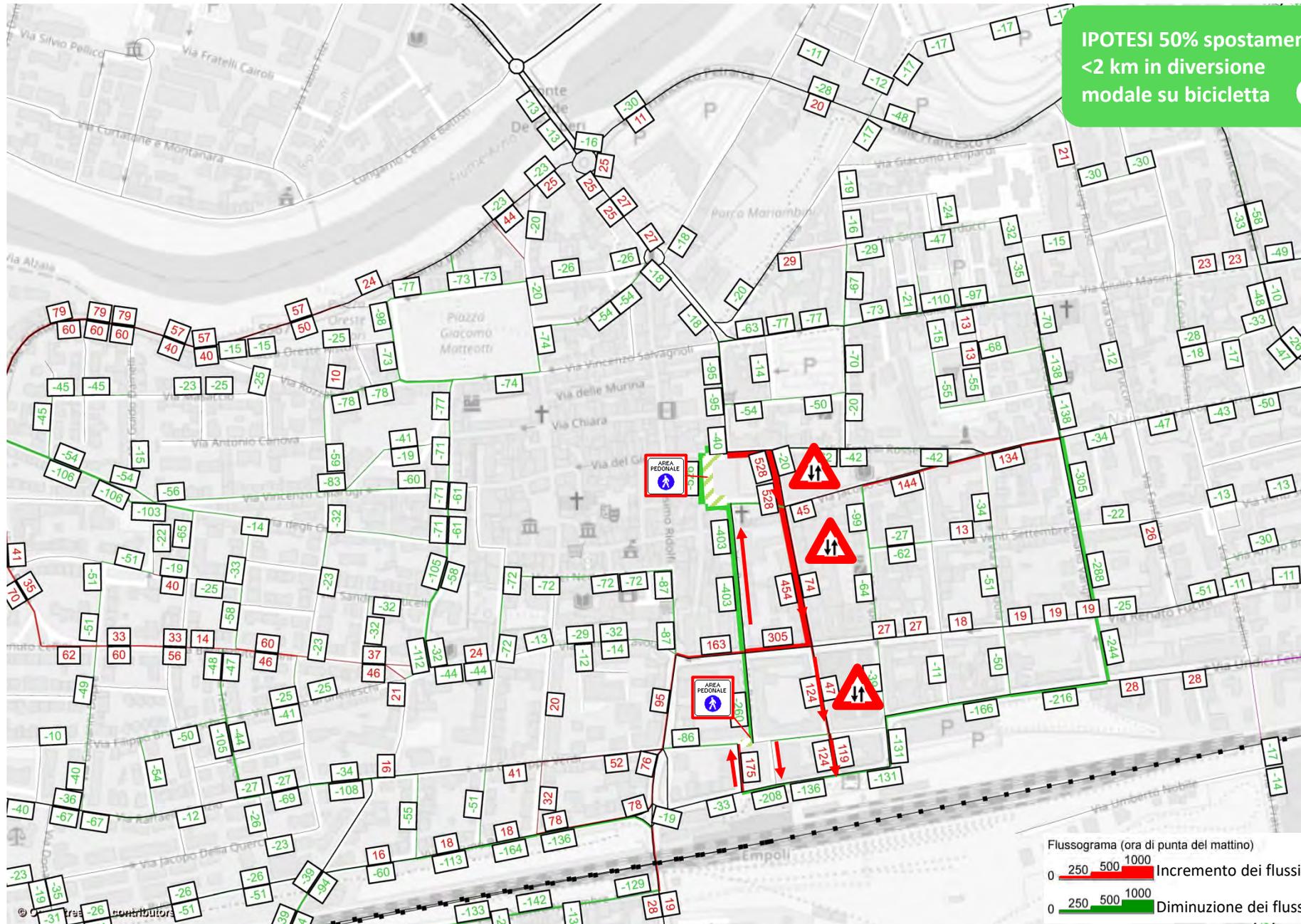


RETE DIFFERENZA S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo) VS S2 - Scenario PSI

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

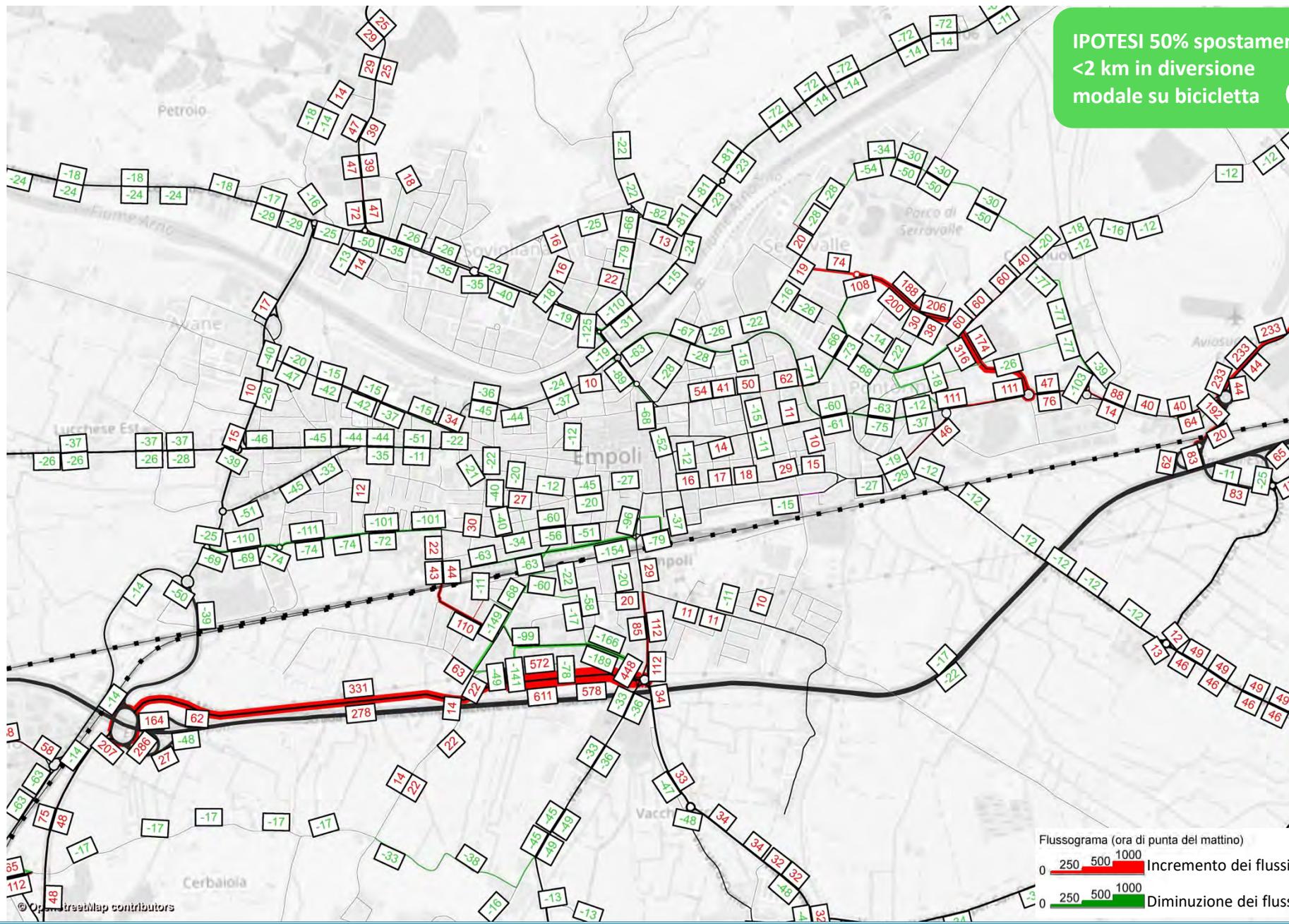
IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



RETE DIFFERENZA S3 - Scenario PUMS M.P. (PSI + PUMS B.P. + ciclo) VS S1.2 – S. PUMS B.P. + ciclo

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

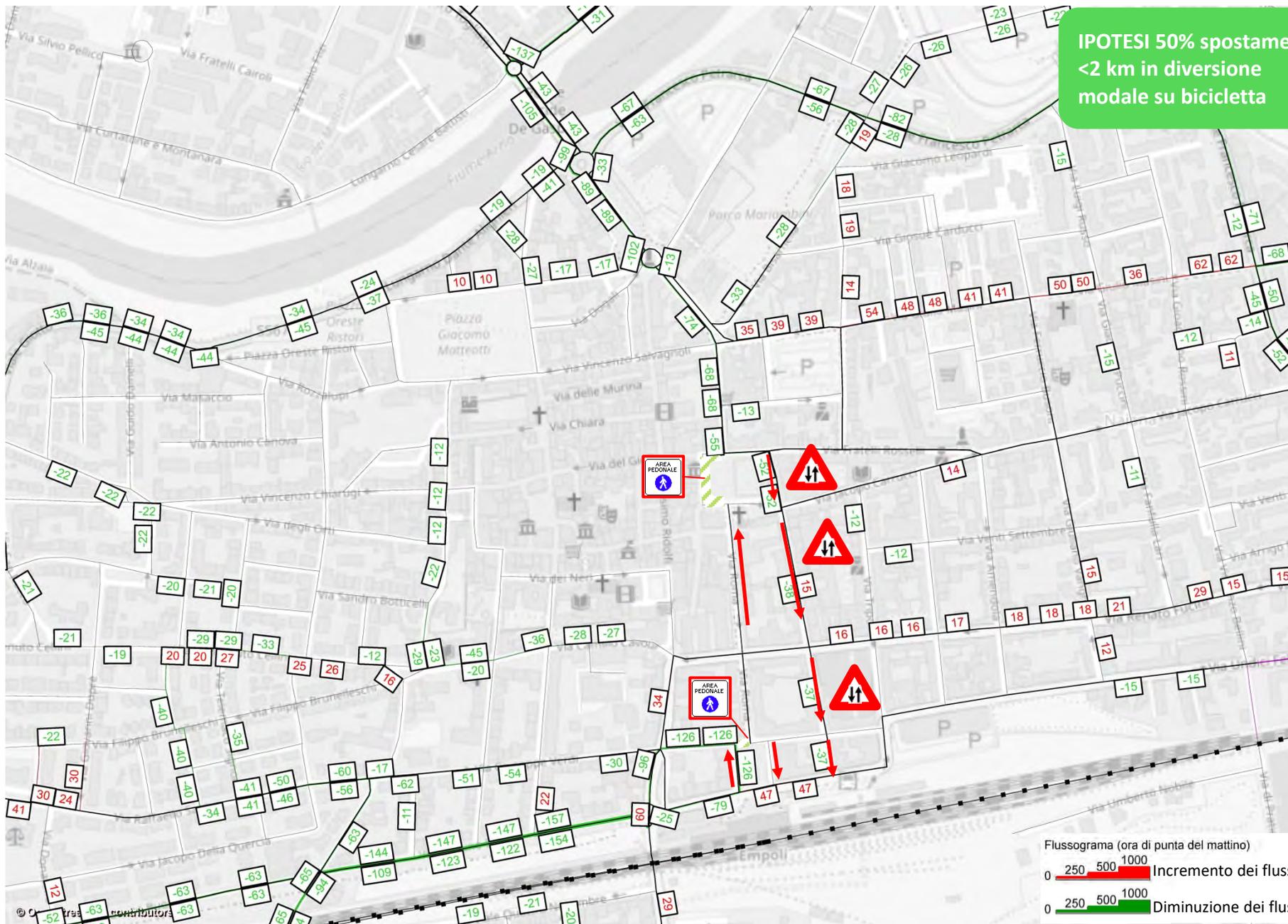


RETE DIFFERENZA S3 - Scenario PUMS M.P. (PSI + PUMS B.P. + ciclo) VS S1.2 – S. PUMS B.P. + ciclo

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



S4 - Scenario PSI + PGTU + Ciclo + «tangenziale sud di Empoli»

SA - Stato Attuale

S2 - Scenario PSI

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale)

SCENARIO ESPLORATIVO

S1.1 - Scenario PUMS Breve Periodo

(Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione)

S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo

(Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva)

S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo)

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva)

S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tangenziale sud di Empoli»

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva + «tangenziale sud di Empoli»)

S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo*

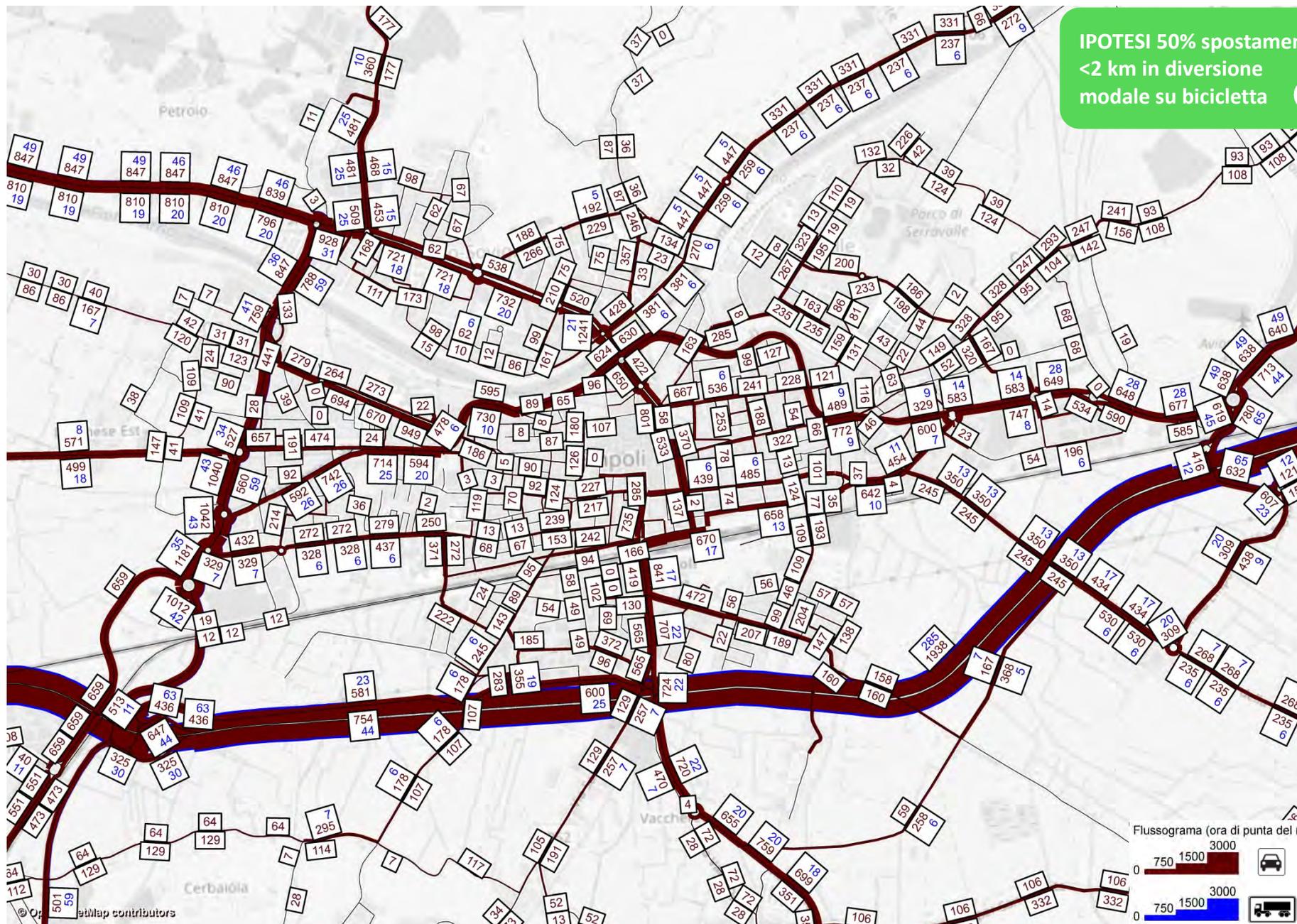
(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva + «tangenziale sud di Empoli» + pendolo di collegamento tra la tangenziale sud e il nuovo hub metropolitano + domanda park&Ride)

* Lo scenario S5 è definito «Preliminare PUMS Lungo Periodo», in quanto costituirà l'assetto di riferimento da valutare nell'ambito del POC congiuntamente alle previsioni di trasformazione urbanistica

S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tangenziale sud di Empoli»

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

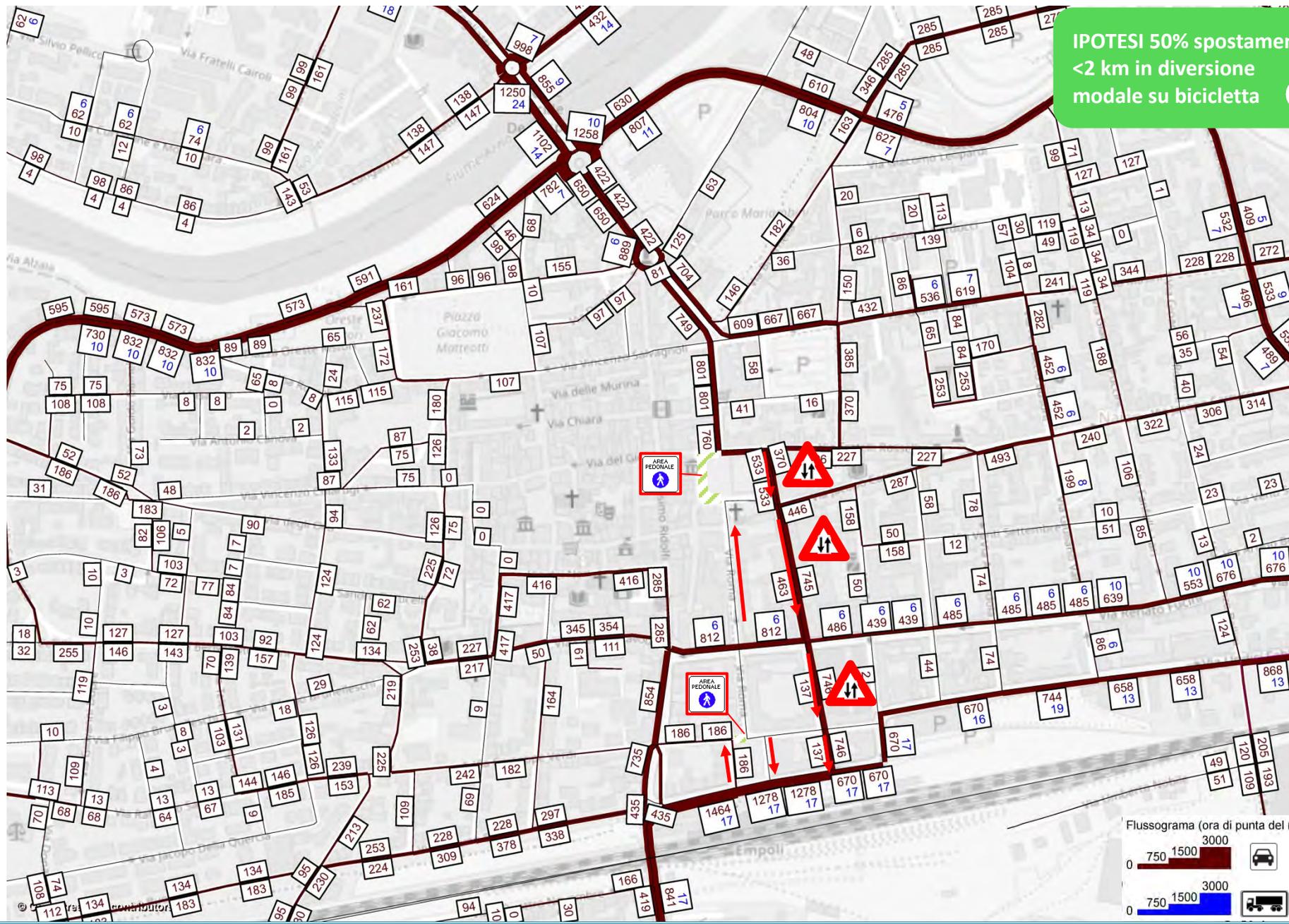


S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tangenziale sud di Empoli»

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

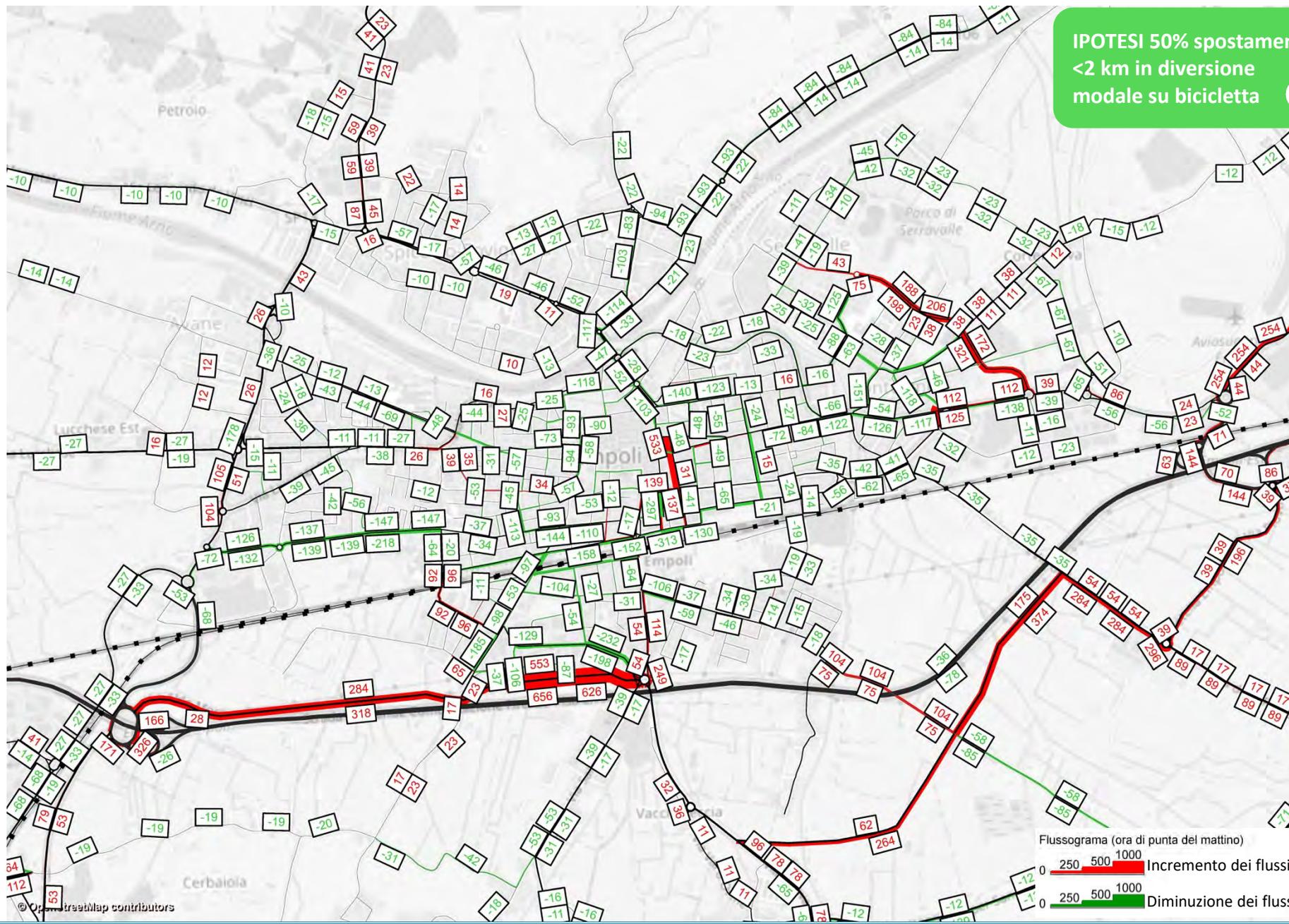
IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



RETE DIFFERENZA S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tangenziale sud di Empoli» VS S. Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

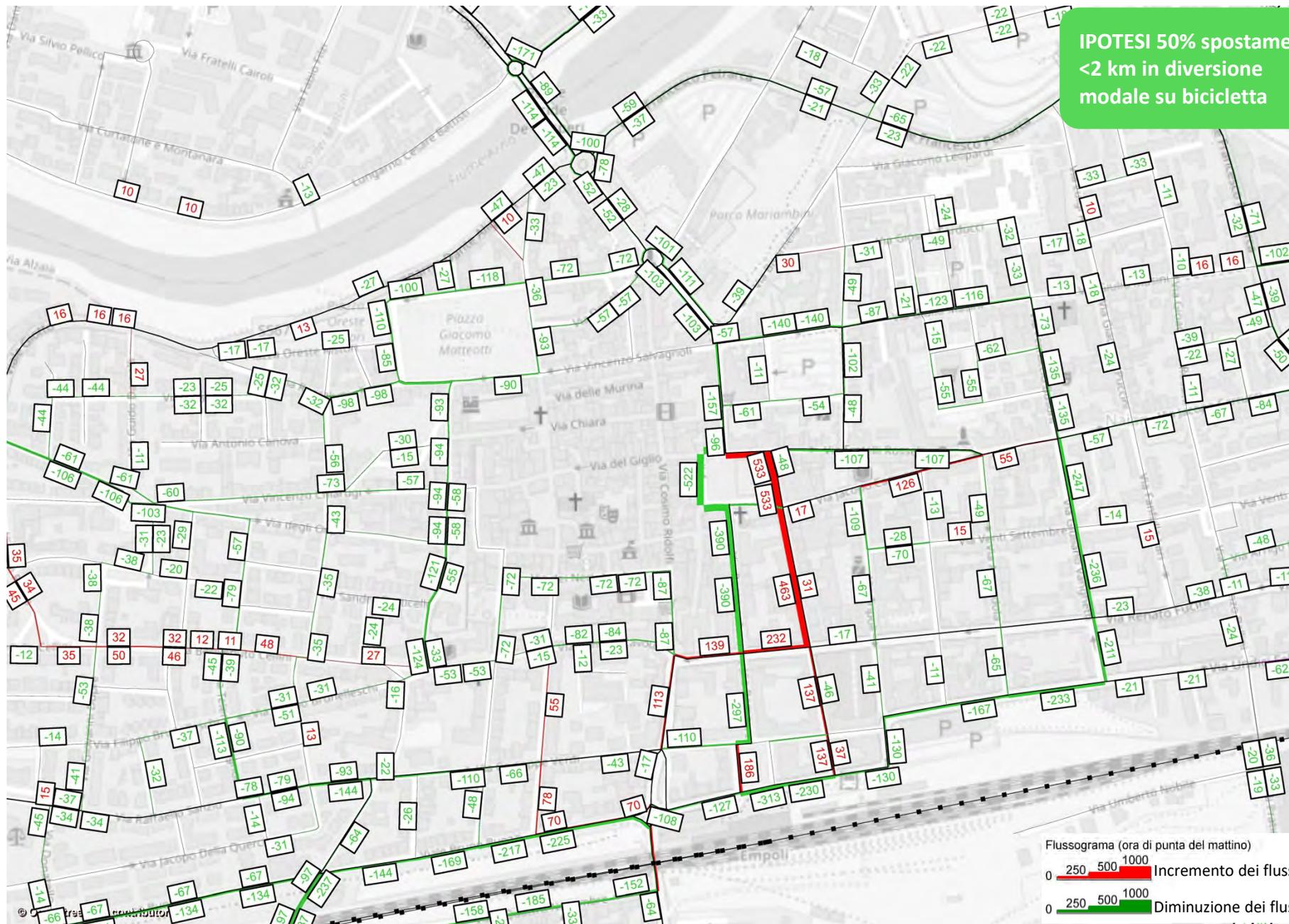


RETE DIFFERENZA S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tangenziale sud di Empoli» VS S. Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

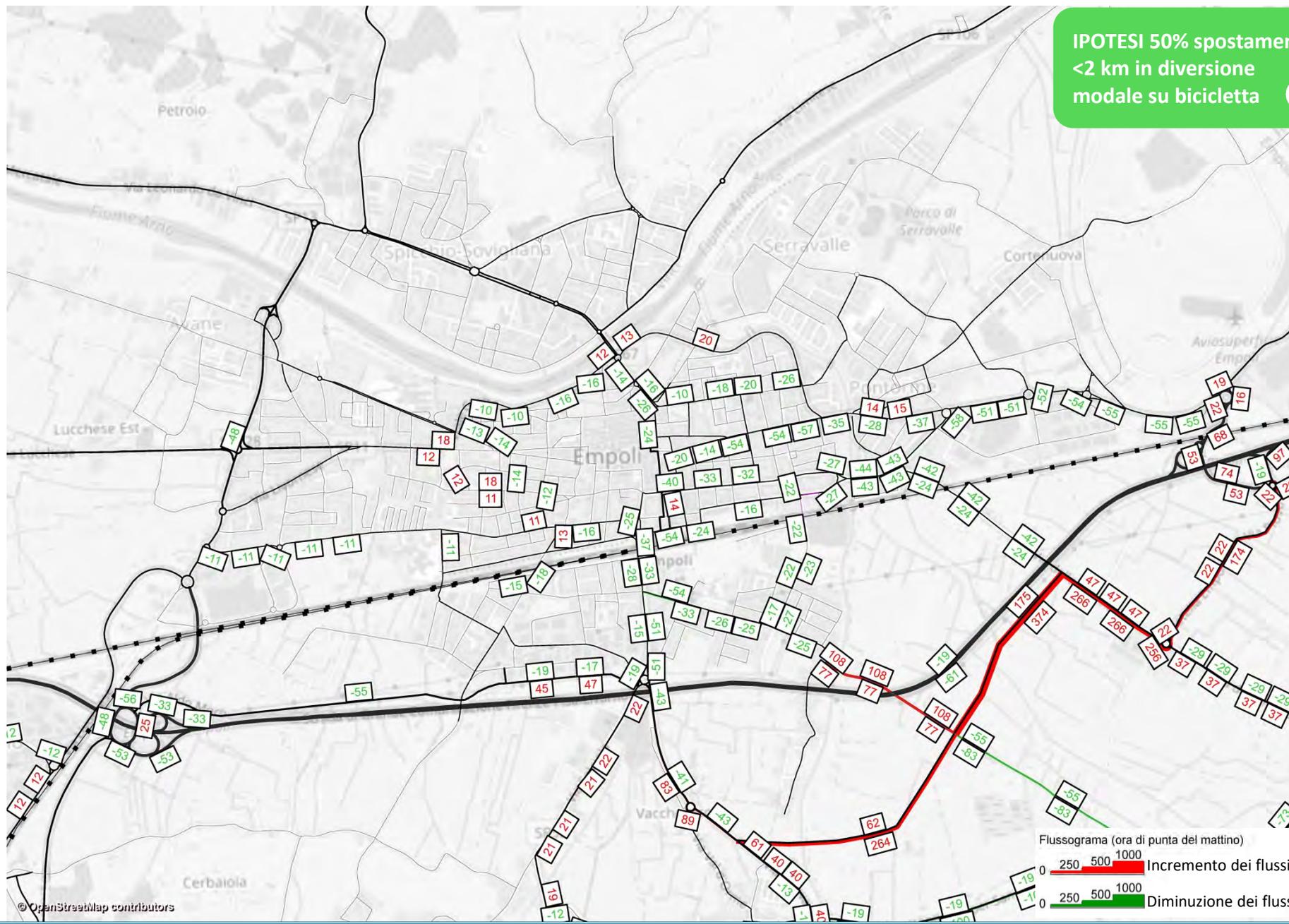
IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



RETE DIFFERENZA S4 PUMS M.P. + «tang. sud di Empoli» VS S3 PUMS M.P. (PSI + PUMS B.P. + ciclo)

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

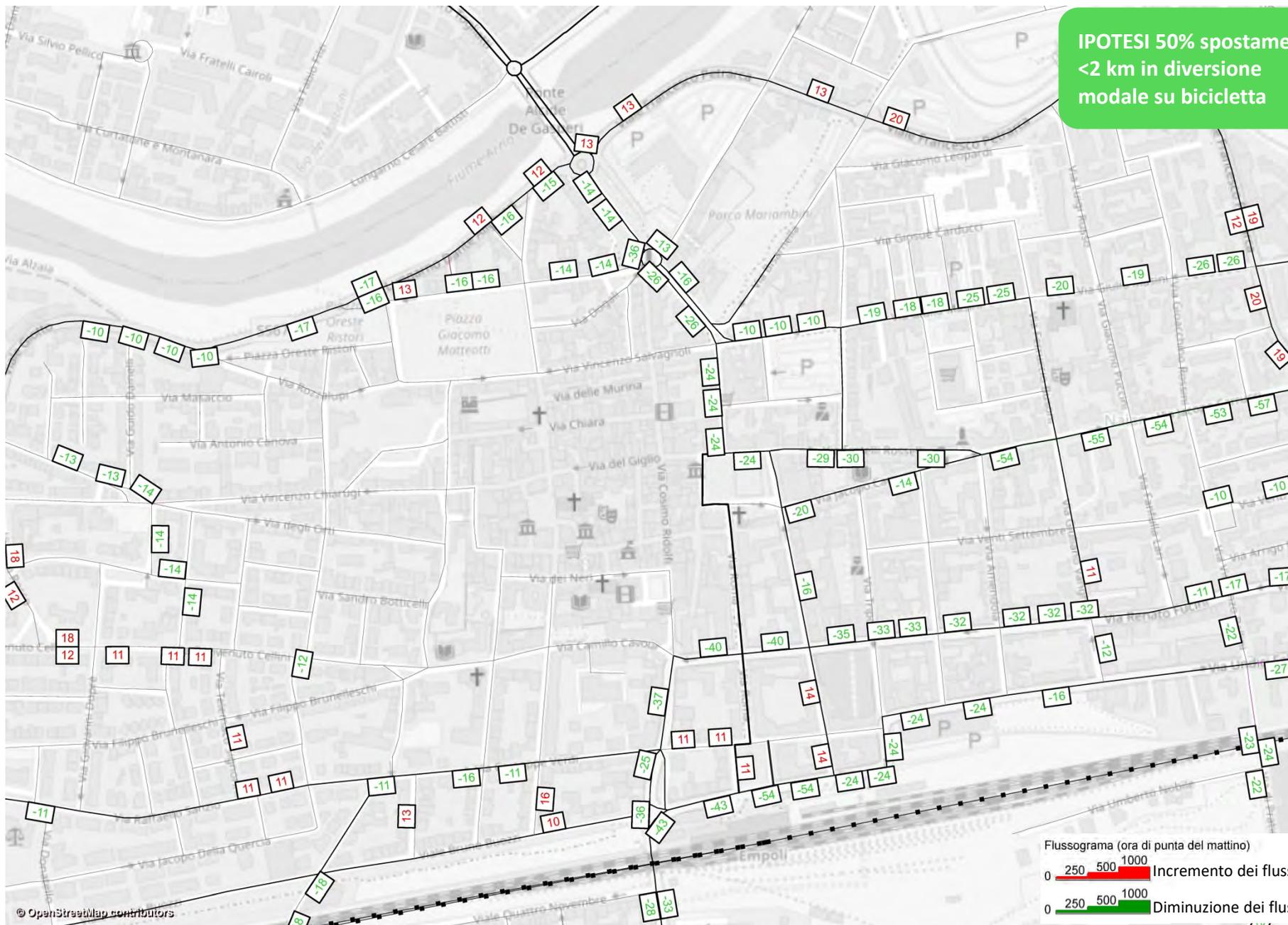


RETE DIFFERENZA S4 PUMS M.P. + «tang. sud di Empoli» VS S3 PUMS M.P. (PSI + PUMS B.P. + ciclo)

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo*

SA - Stato Attuale

S2 - Scenario PSI

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale)

SCENARIO ESPLORATIVO

S1.1 - Scenario PUMS Breve Periodo

(Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione)

S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo

(Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva)

S3 - Scenario PUMS Medio Periodo (PSI + PUMS B.P. + ciclo)

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva)

S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tangenziale sud di Empoli»

(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva + «tangenziale sud di Empoli»)

S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo*

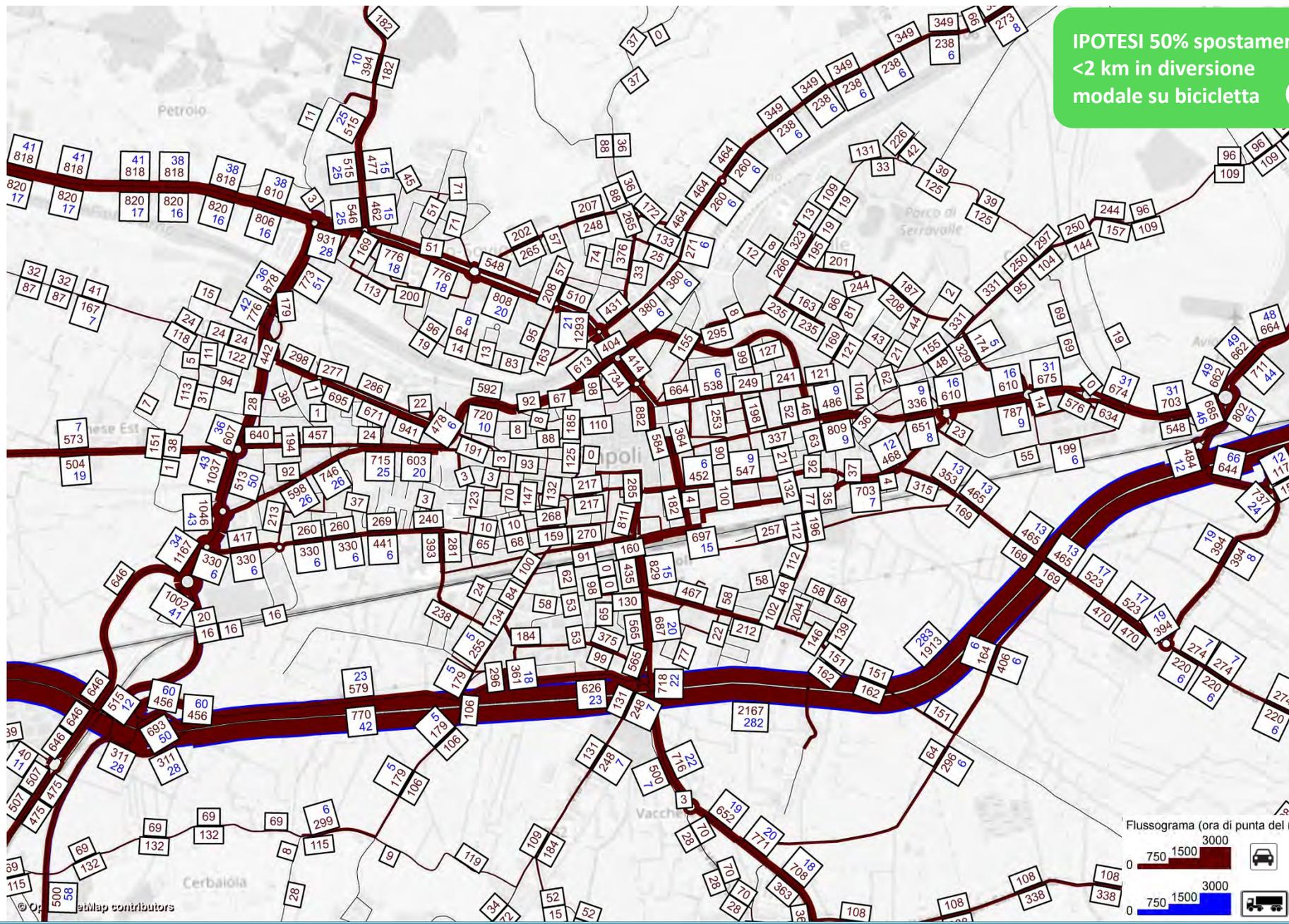
(Interventi compresi nel Piano Strutturale Intercomunale + Pedonalizzazione Piazza della Vittoria e conseguente modifica degli schemi di circolazione + potenziamento rete ciclopedonale + zone 30 + riduzione domanda in diversione modale da auto a mobilità attiva + «tangenziale sud di Empoli» + pendolo di collegamento tra la tangenziale sud e il nuovo hub metropolitano + domanda park&Ride)

* Lo scenario S5 è definito «Preliminare PUMS Lungo Periodo», in quanto costituirà l'assetto di riferimento da valutare nell'ambito del POC congiuntamente alle previsioni di trasformazione urbanistica

S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

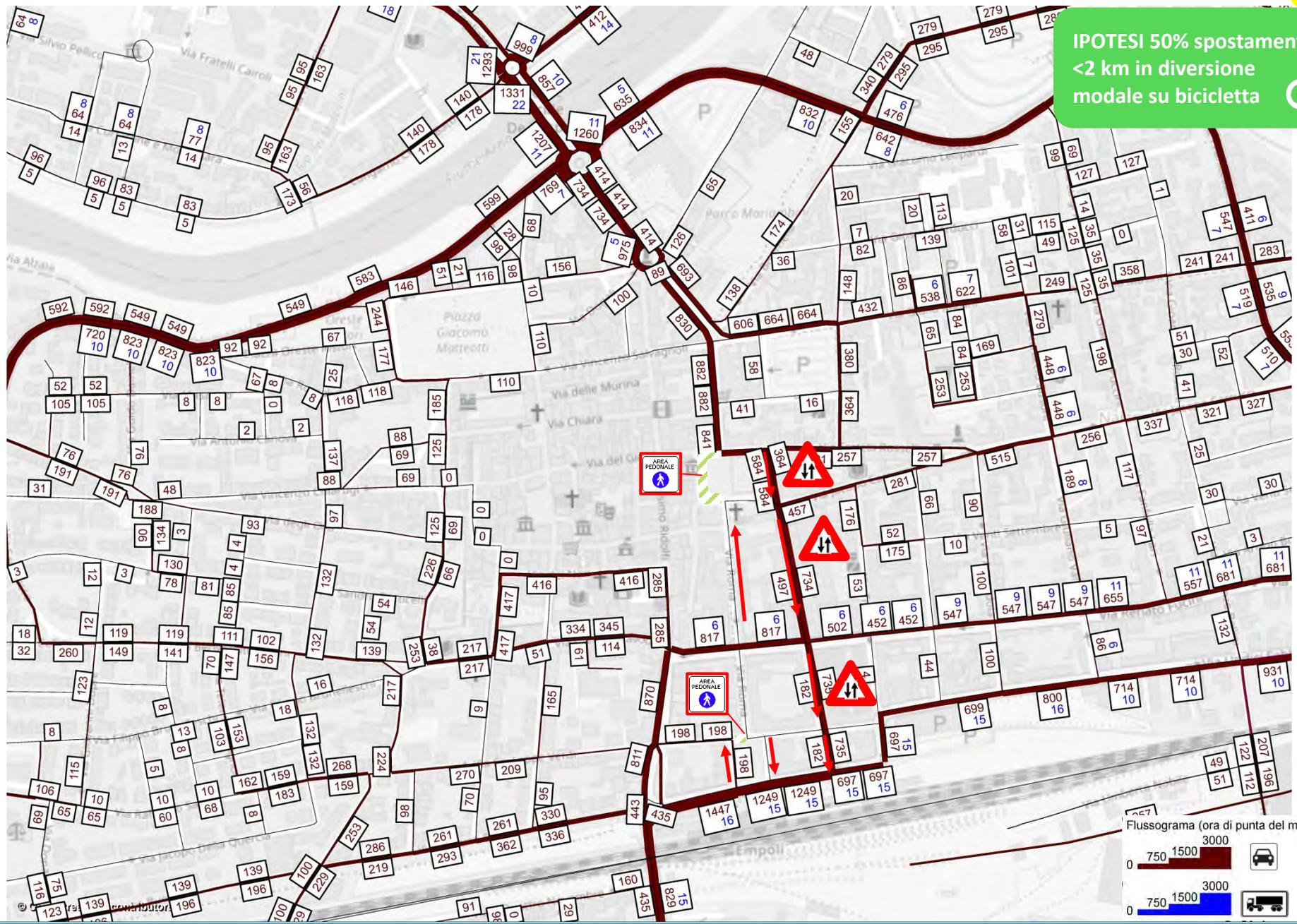


S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

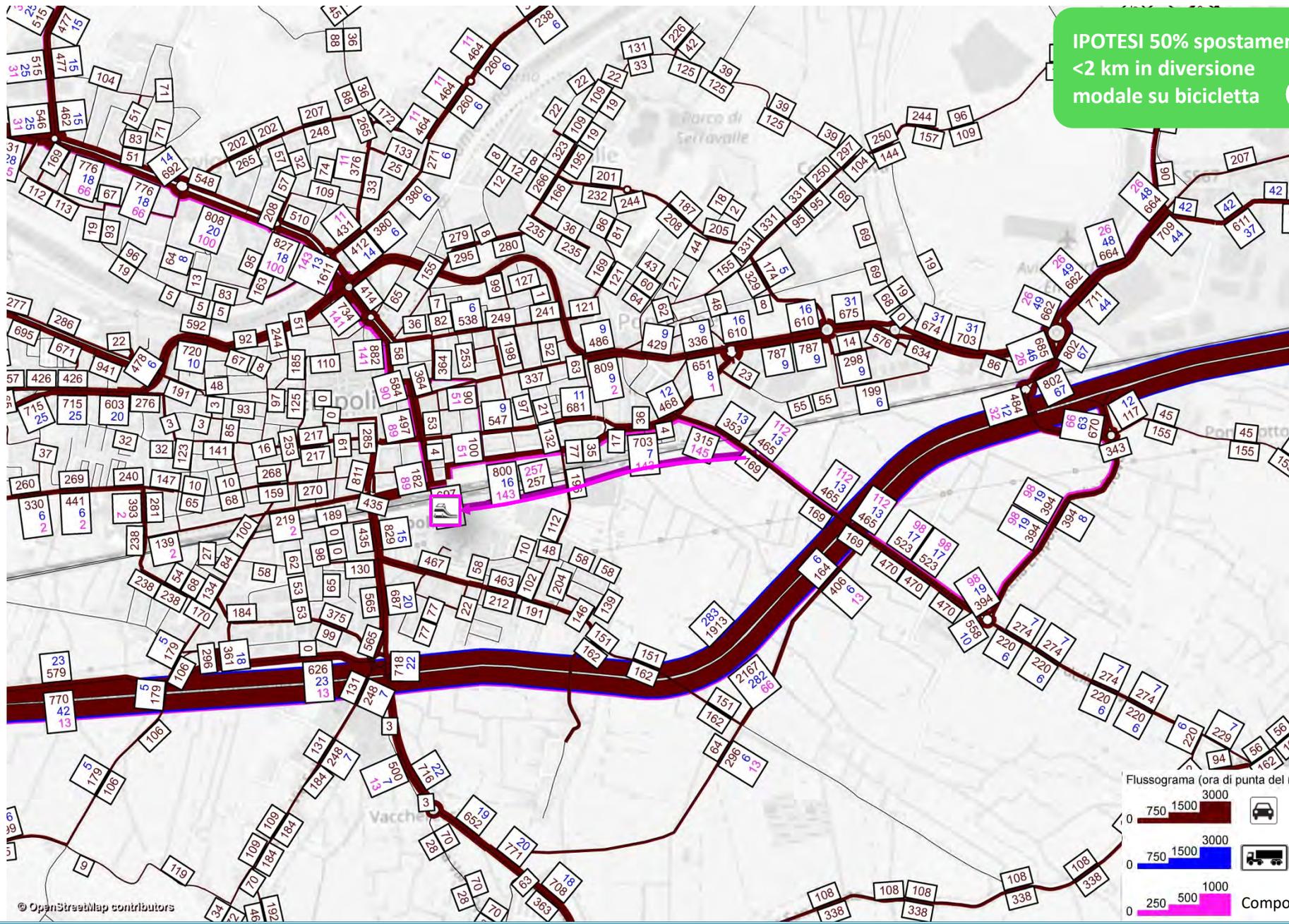


S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo – Utilizzo antenna 2° fronte di Stazione

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



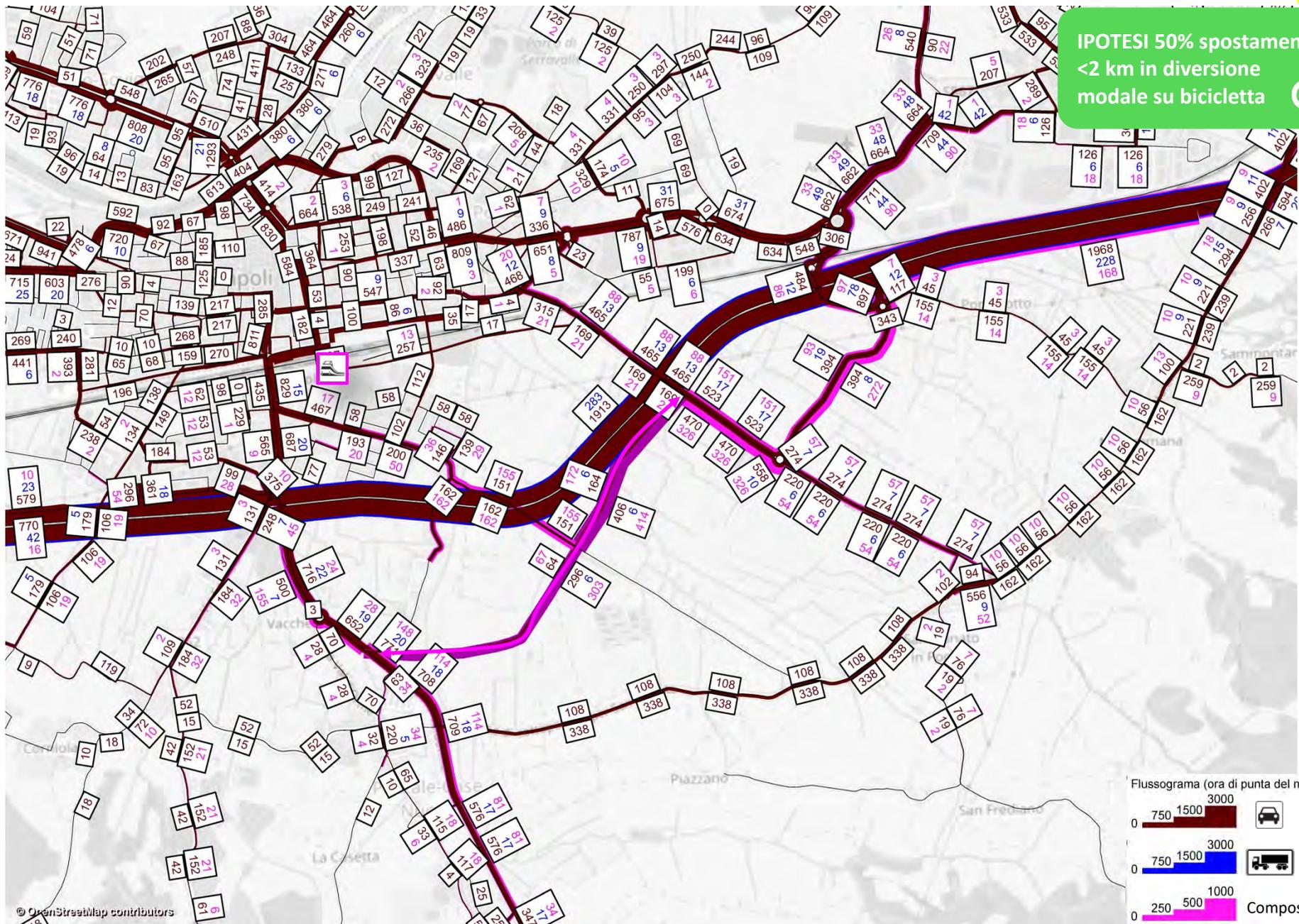
© OpenStreetMap contributors

S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo – Utilizzo «tangenziale sud di Empoli»

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

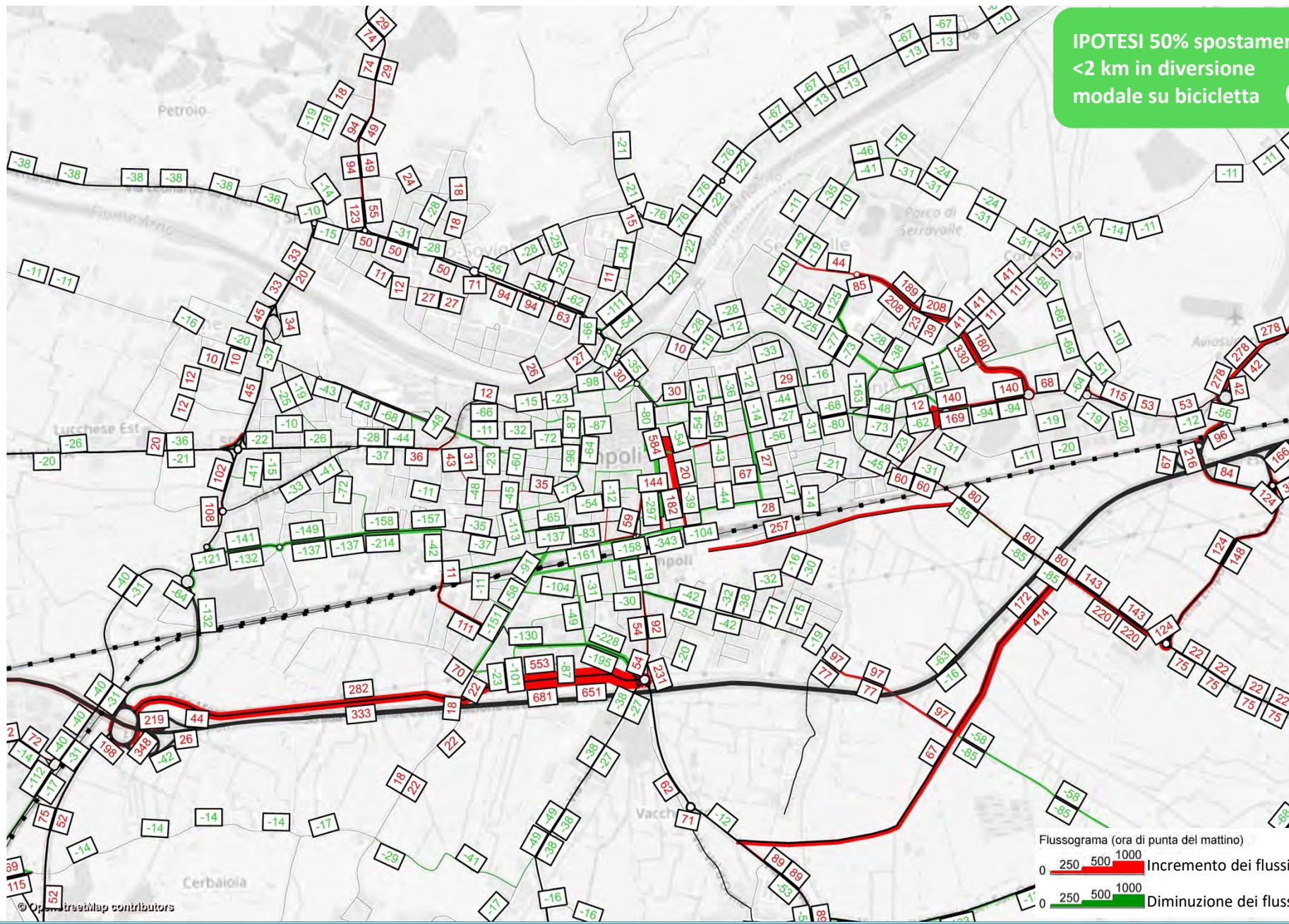


© OpenStreetMap contributors

RETE DIFFERENZA S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo VS Stato Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

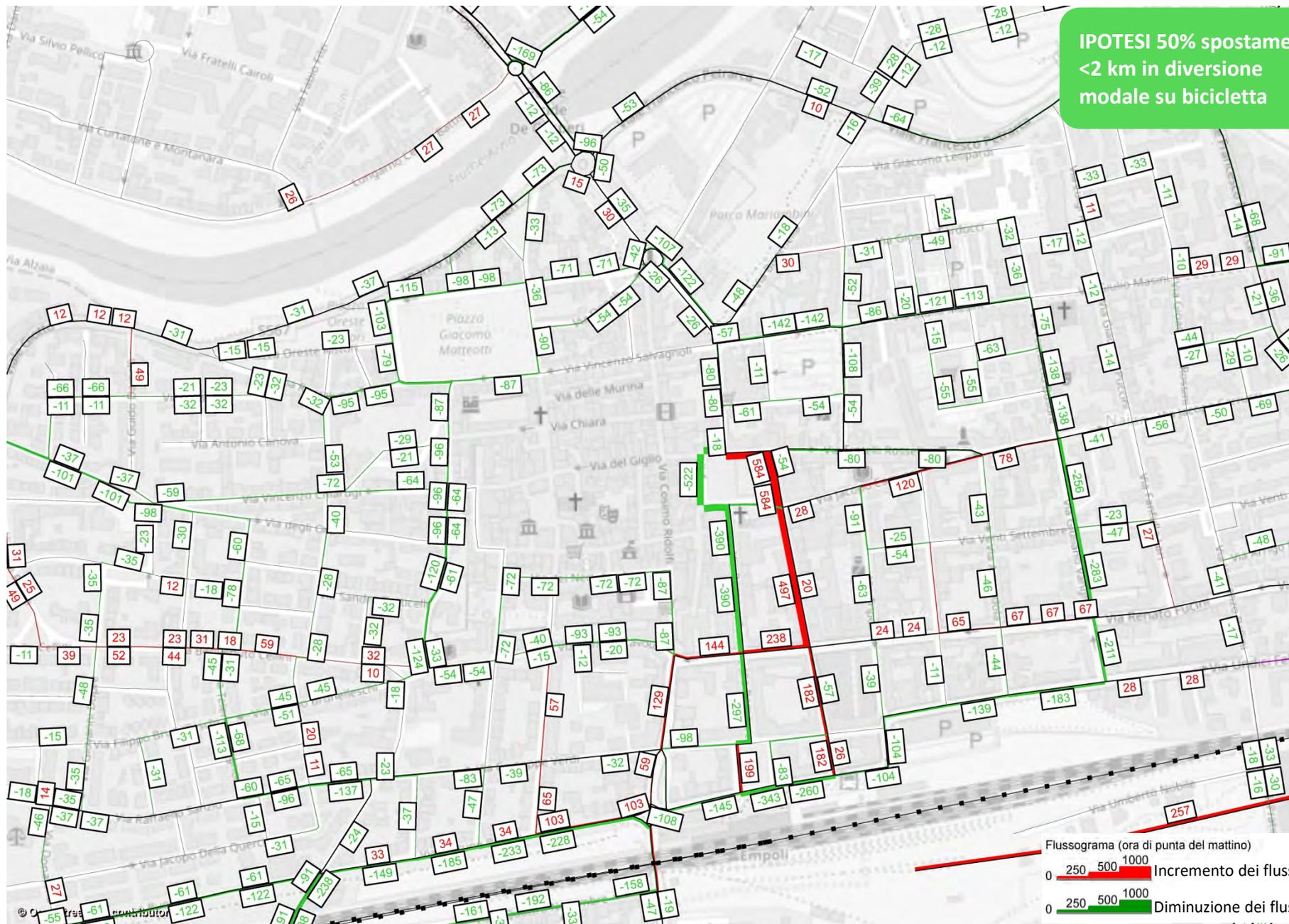


RETE DIFFERENZA S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo VS Stato Attuale

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

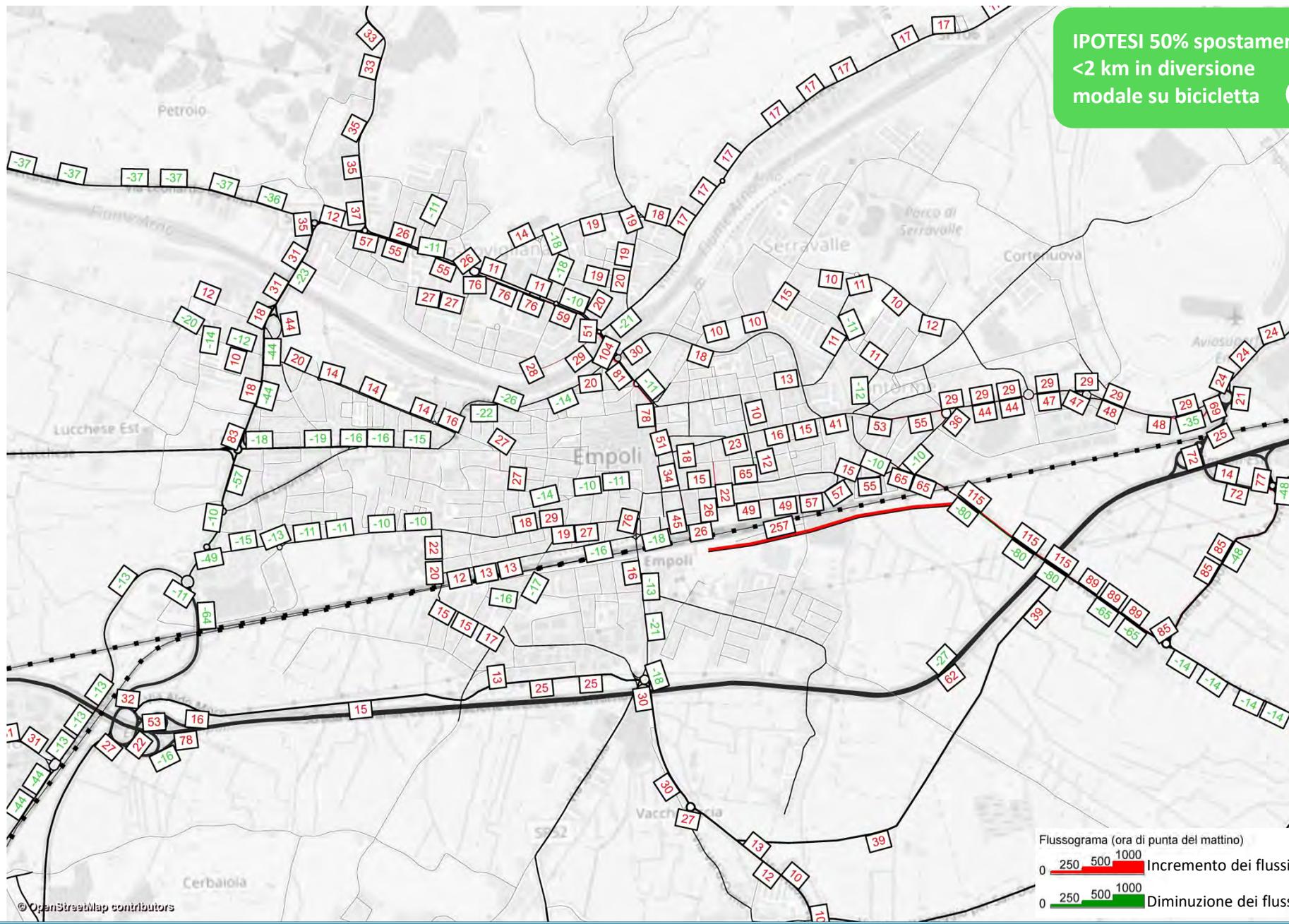


Flussogramma (ora di punta del mattino)
 0 250 500 1000 Incremento dei flussi
 0 250 500 1000 Diminuzione dei flussi

RETE DIFFERENZA S5 - Scenario preliminare PUMS L.P. VS S4 VS S.PUMS M.P. +«tang. sud di Empoli»

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta

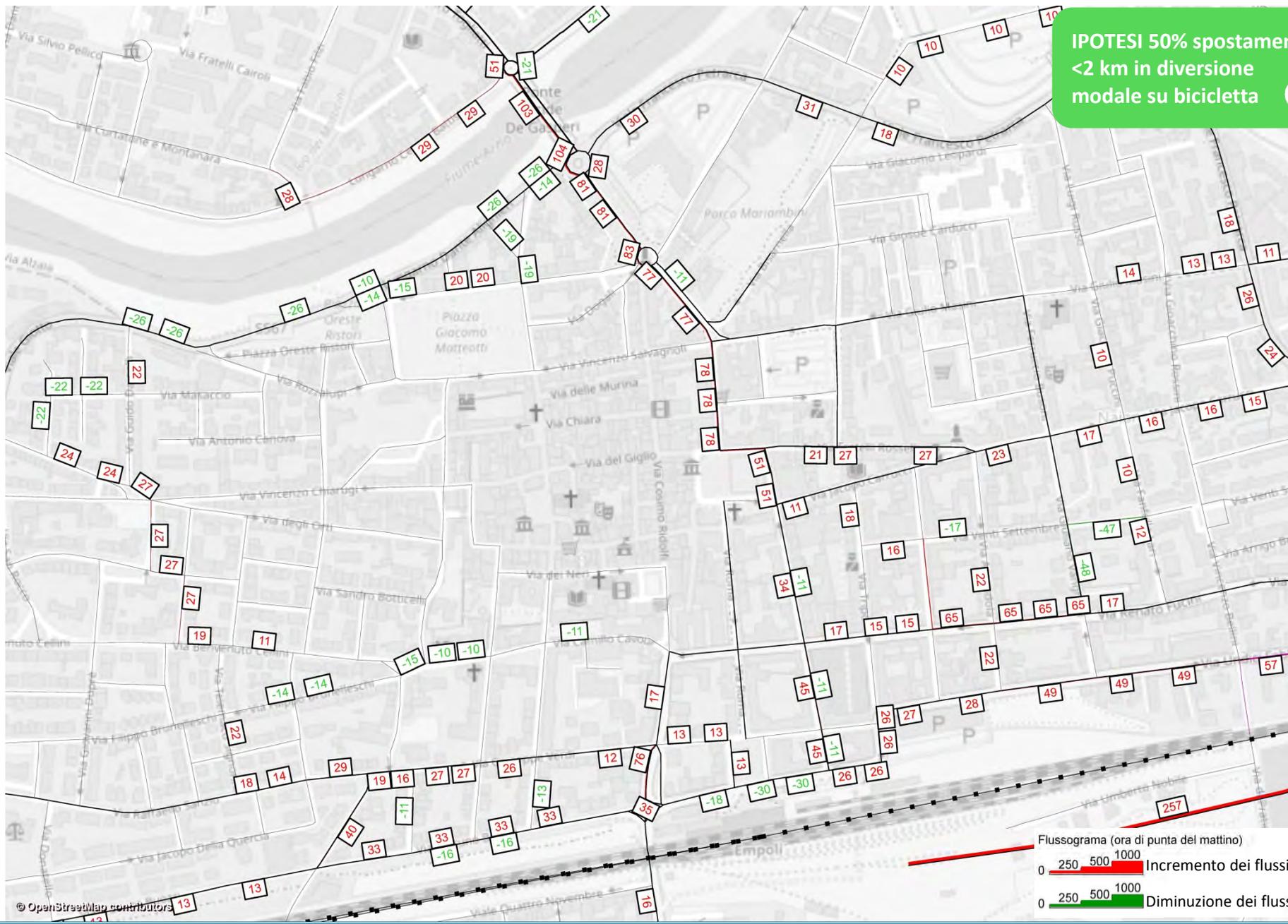


RETE DIFFERENZA S5 - Scenario preliminare PUMS L.P. VS S4 VS S.PUMS M.P. +«tang. sud di Empoli»

Flussogramma traffico privato ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

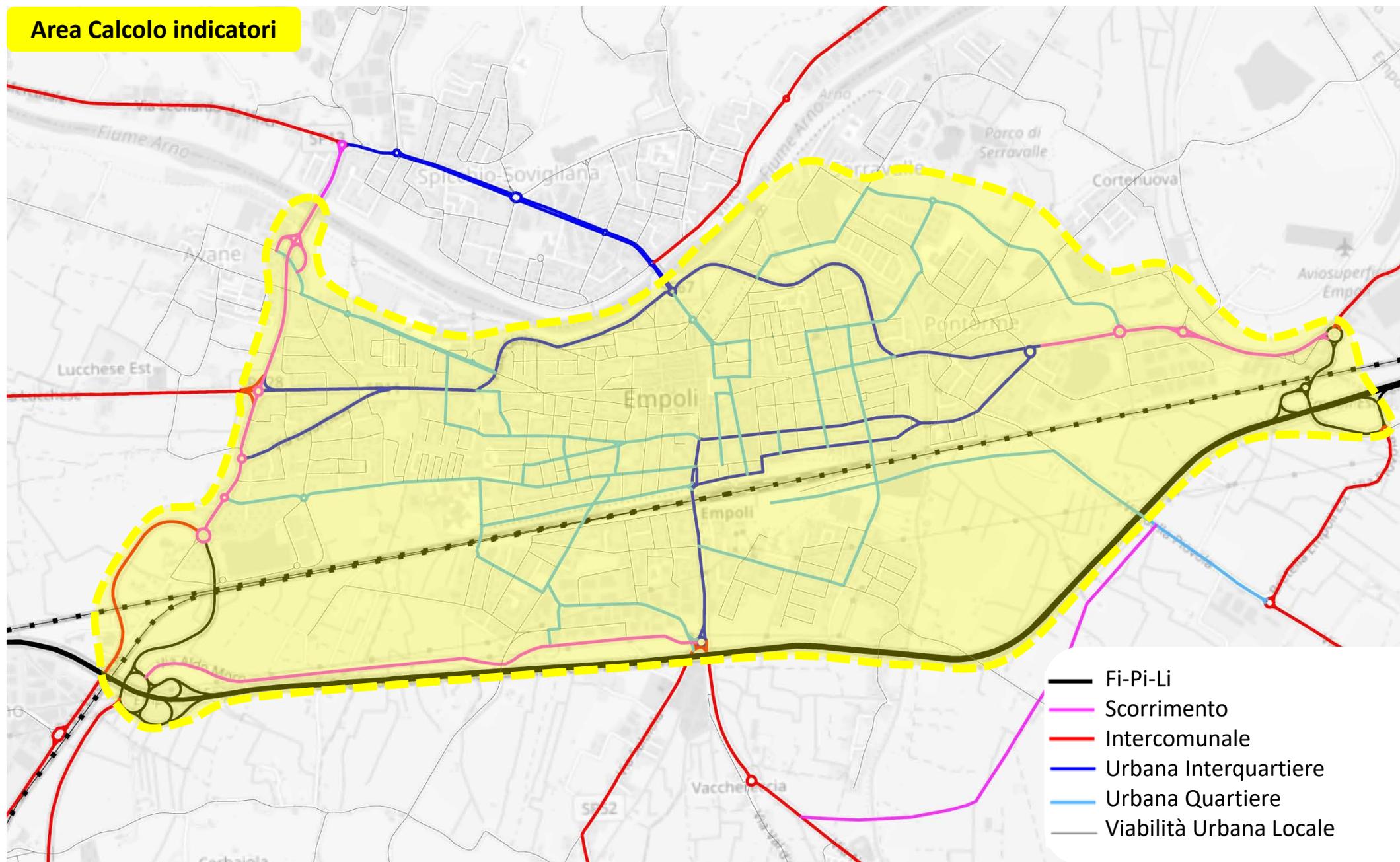
ZOOM

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



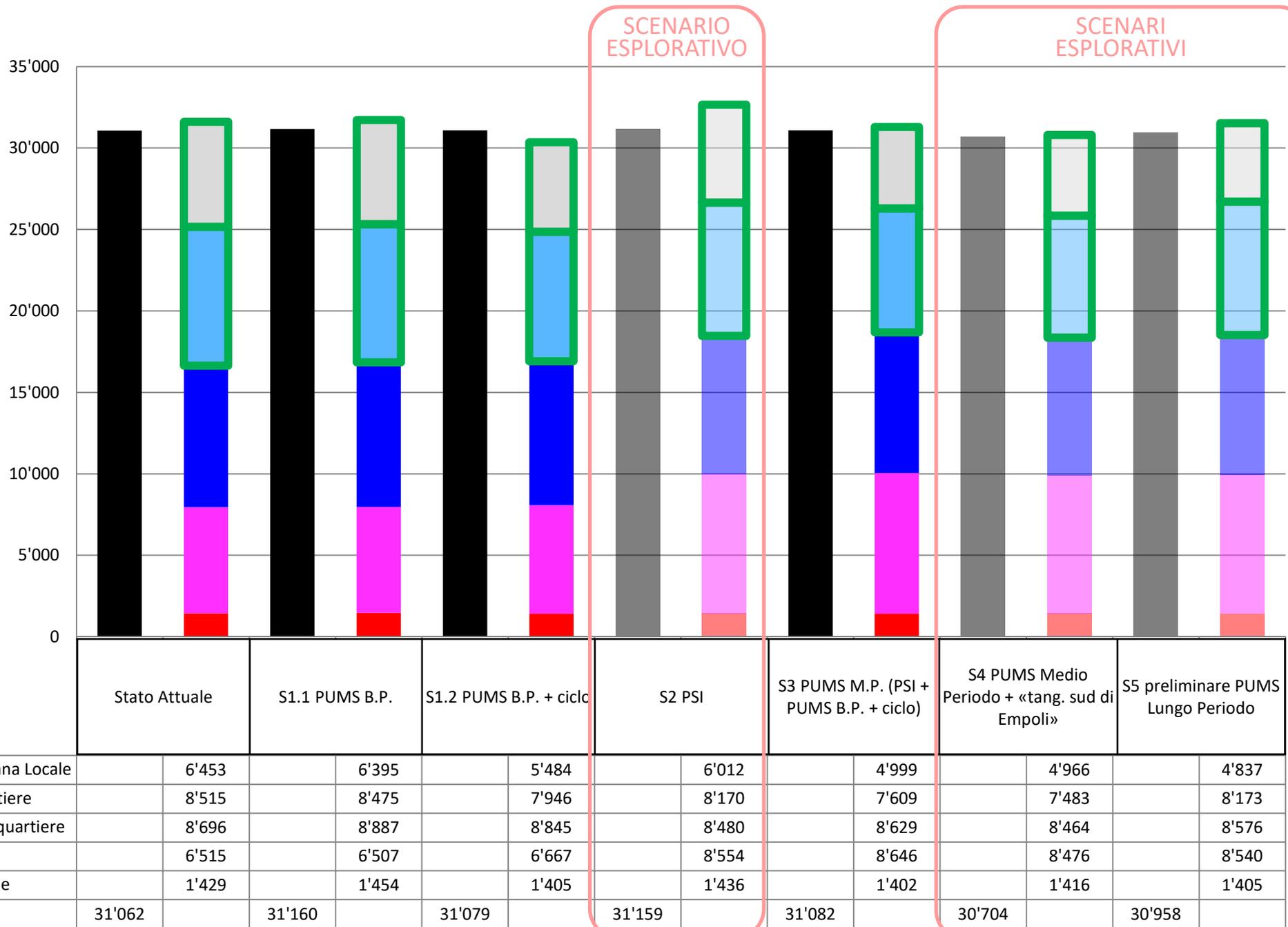
Indicatori di sintesi Città Compatta

Area Calcolo indicatori

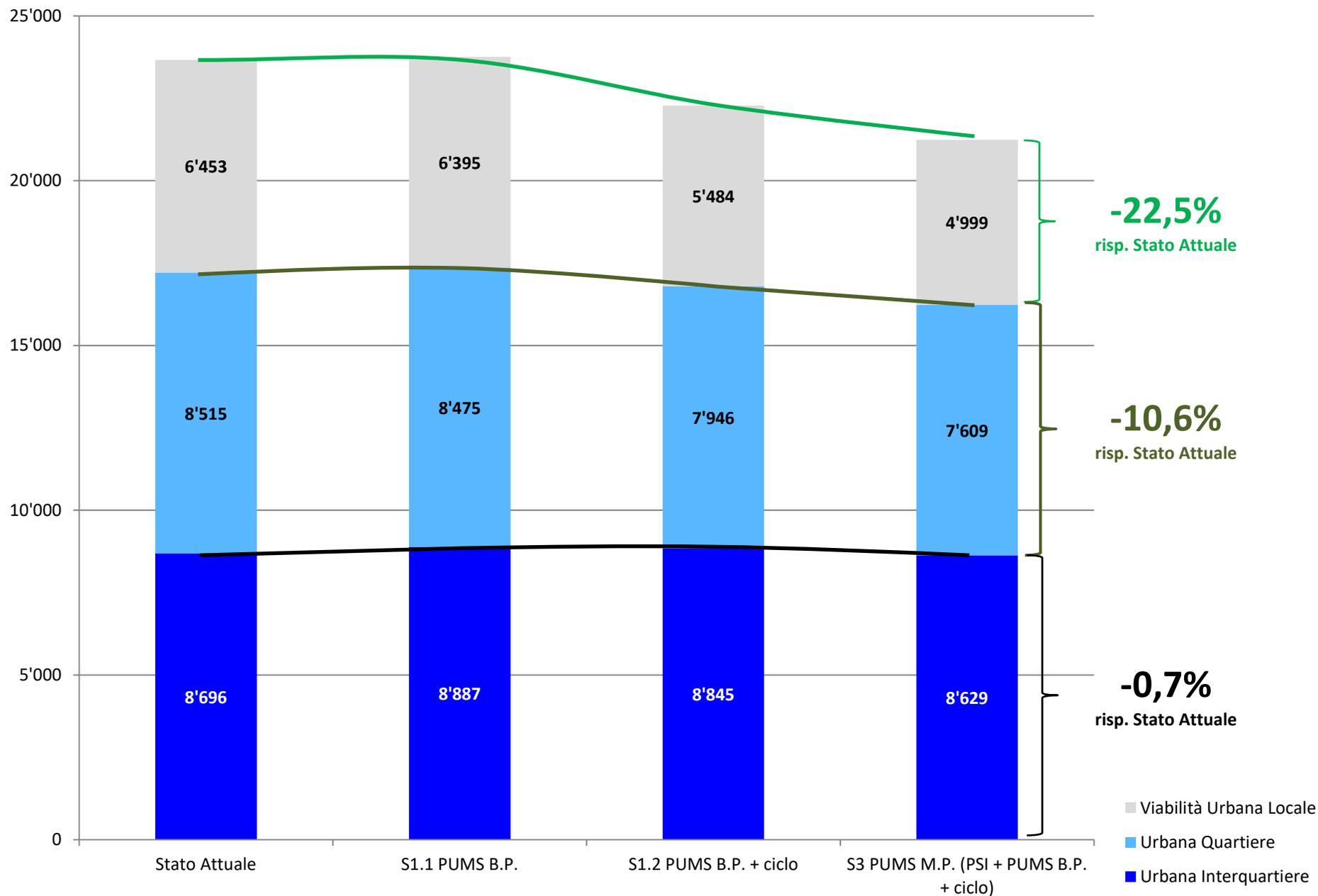


- Fi-Pi-Li
- Scorrimento
- Intercomunale
- Urbana Interquartiere
- Urbana Quartiere
- Viabilità Urbana Locale

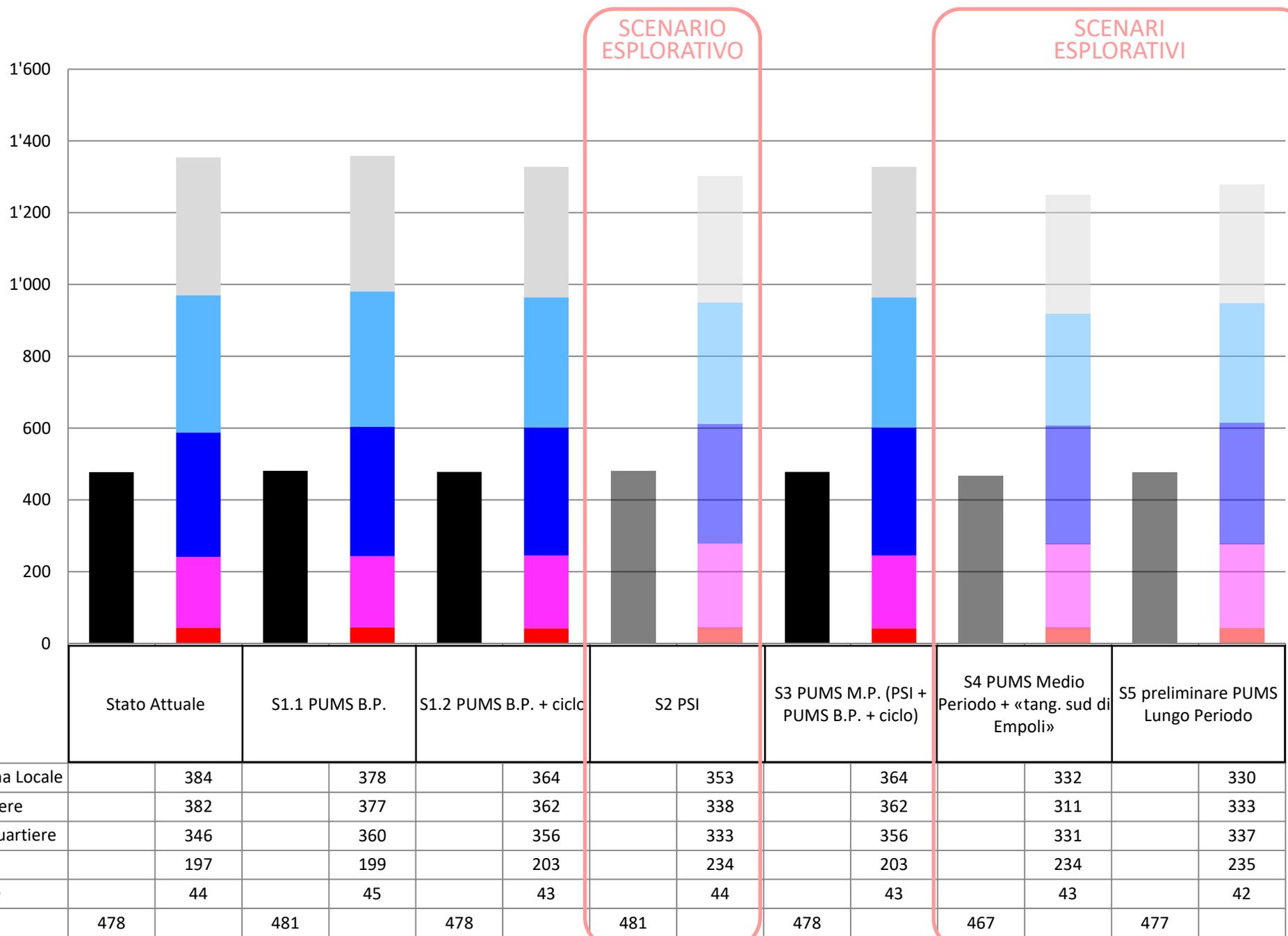
Indicatori di sintesi - Percorrenze sulla rete [veic*km]



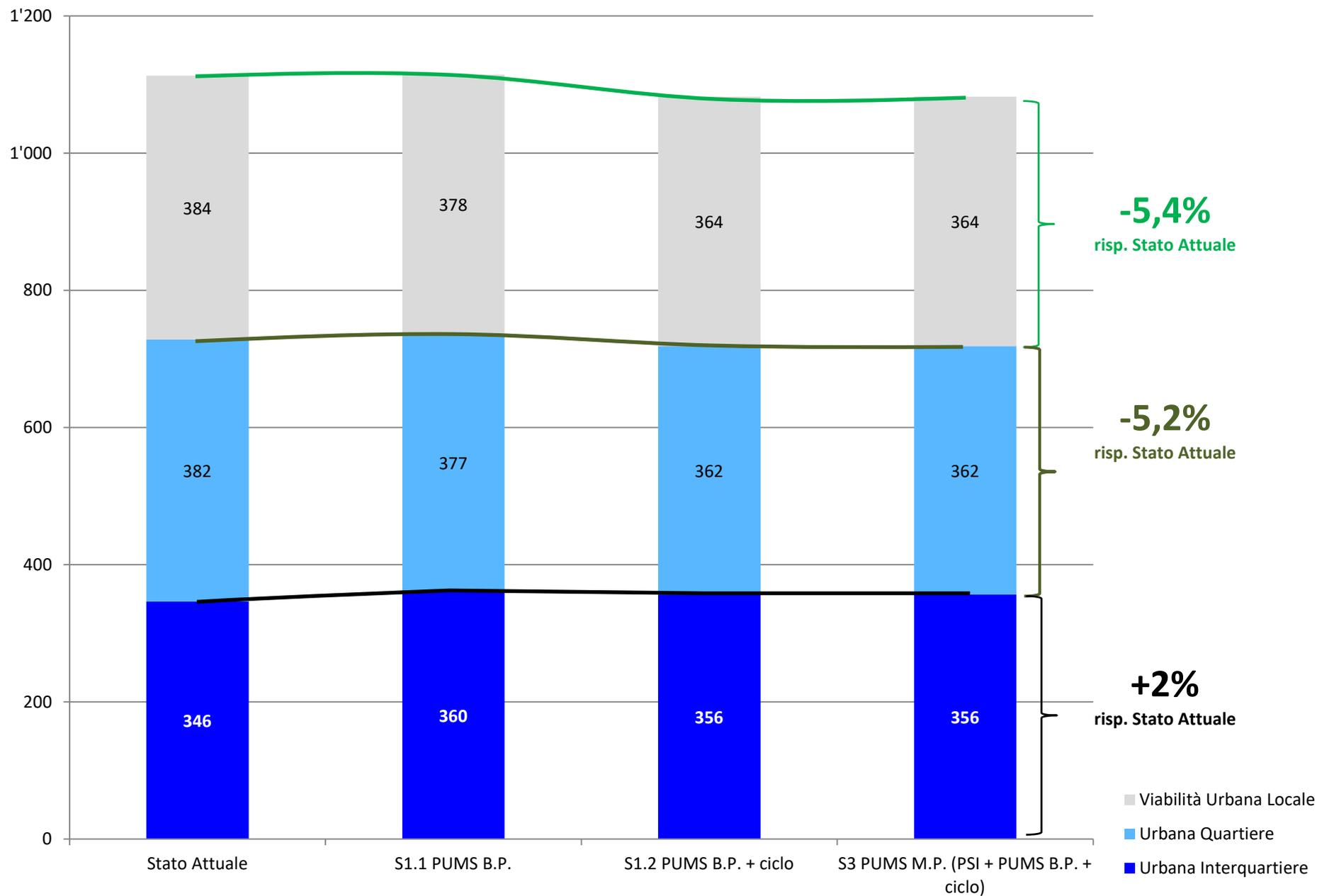
Indicatori di sintesi - Percorrenze sulla rete [veic*km]



Indicatori di sintesi - Tempo Speso sulla rete [veic*km]



Indicatori di sintesi - Tempo Speso sulla rete [veic*km]



Indicatori di sintesi

	Assetto della rete (km)						
	Stato Attuale	S1.1 - Scenario PUMS B.P.	S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo	S2 - Scenario PSI	S3 - Scenario PUMS M.P. (PSI + PUMS B.P. + ciclo)	S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tang. sud di Empoli»	S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo
Fi-Pi-Li	17,266	17,266	17,266	17,266	17,266	17,266	17,266
Intercomunale	2,709	2,709	2,709	2,709	2,709	2,709	2,709
Scorrimento	10,368	10,368	10,368	11,668	11,668	11,668	11,668
Urbana Interquartiere	13,555	13,398	13,398	13,555	13,398	13,398	13,398
Urbana Quartiere	27,889	28,108	28,108*	29,219	29,437*	29,437*	32,687*
Viabilità Urbana Locale	76,128	76,192	76,192**	76,128	76,192**	76,192**	75,478**
Totale	147,915	148,041	148,041	150,545	150,670	150,670	153,206

* Di cui circa 3,7 km (13%) sono zone 30 di progetto

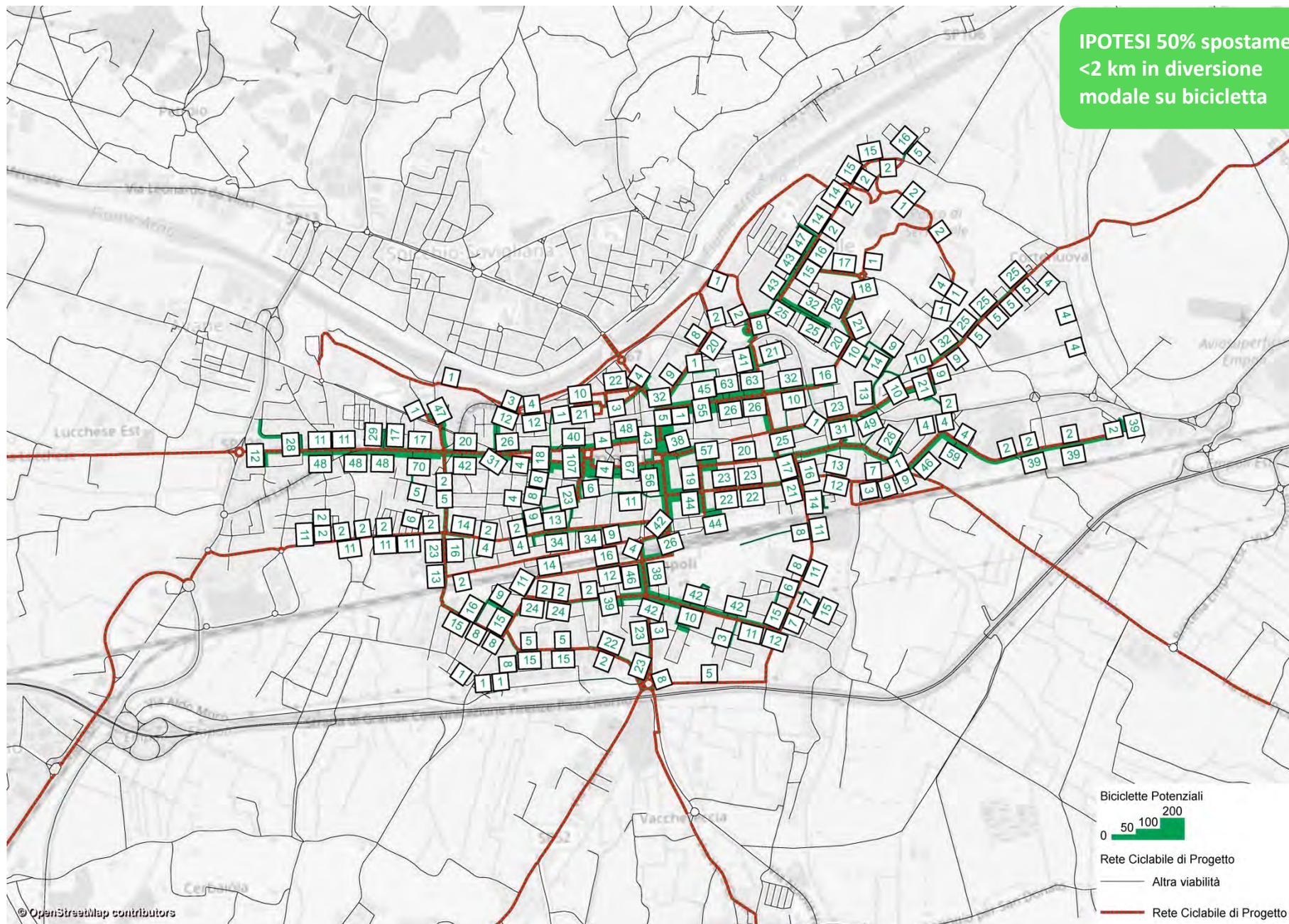
**Di cui circa 55 km (72%) sono zone 30 di progetto

	Percorrenze sulla rete per km						
	Stato Attuale	S1.1 - Scenario PUMS B.P.	S1.2 - Scenario PUMS B.P. + ciclo	S2 - Scenario PSI	S3 - Scenario PUMS M.P. (PSI + PUMS B.P. + ciclo)	S4 - Scenario PUMS Medio Periodo + «tang. sud di Empoli»	S5 - Scenario preliminare PUMS Lungo Periodo
Fi-Pi-Li	1'799	1'805	1'800	1'805	1'800	1'778	1'793
Intercomunale	527	537	519	530	518	523	519
Scorrimento	628	628	643	733	741	726	732
Urbana Interquartiere	642	663	660	626	644	632	640
Urbana Quartiere	305	302	283	280	258	254	250
Viabilità Urbana Locale	85	84	72	79	66	65	64
Totale	3'986	4'018	3'977	4'052	4'027	3'979	3'998

Individuazione tratte prioritarie rete ciclopedonale di progetto

Potenziati spostamenti in diversione modale da auto a bicicletta - ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



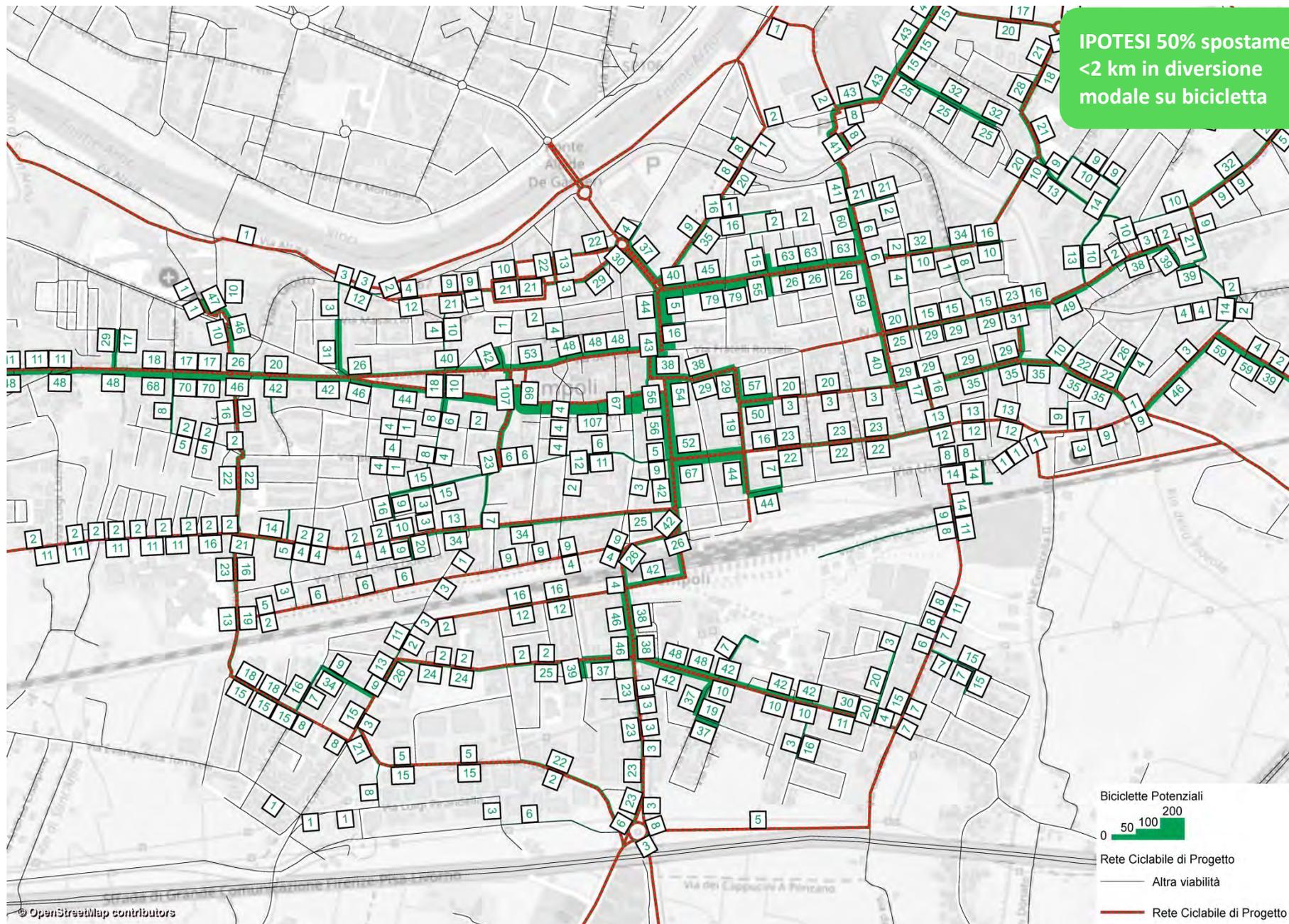
© OpenStreetMap contributors

Individuazione tratte prioritarie rete ciclopedonale di progetto

Potenziati spostamenti in diversione modale da auto a bicicletta - ora di punta del mattino (08.00 – 09.00)

ZOOM

IPOTESI 50% spostamenti auto <2 km in diversione modale su bicicletta



© OpenStreetMap contributors