

Regras para quadras e lotes

Os Estoques de Potencial Construtivo Adicional devem ser concentrados nos Corredores e o seu Entorno

A regulamentação de uso e ocupação do solo deverá garantir a concentração de 2/3 da aplicação do potencial construtivo adicional no Entorno dos Corredores Urbanísticos (Eixos de Estruturação da Transformação Urbana), sendo que, em nenhum momento, mais de 1/2 do estoque pode ser aplicado fora dessas áreas, para cada distrito. A definição dos estoques por distrito deverá estar condicionada à existência e à proporção das áreas definidas como Eixos de Estruturação da Transformação Urbana no PDE.

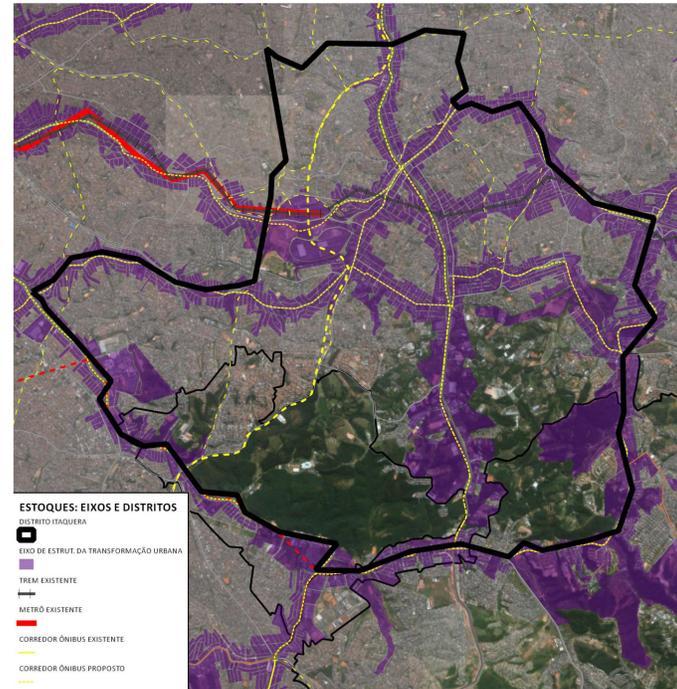


Figura 3 - Concentração dos Estoques de Potencial Construtivo Adicional nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana - exemplo do Distrito de Itaquera

Empreendimentos com características que produzem benefícios urbanísticos devem ser incentivados nos Corredores Urbanísticos e no seu entorno

- Fachadas ativas
- Recuos de alinhamento integrados à calçada
- Espaços de fruição pública
- Eixos de atravessamento de quadra para pedestres
- Galerias comerciais
- Bicicletários e vestiários de uso público

Os incentivos ocorrerão de forma similar ao inciso II do art. 254 do PDE: acréscimo de área no potencial construtivo em contrapartida à implantação de elemento de interesse urbanístico.

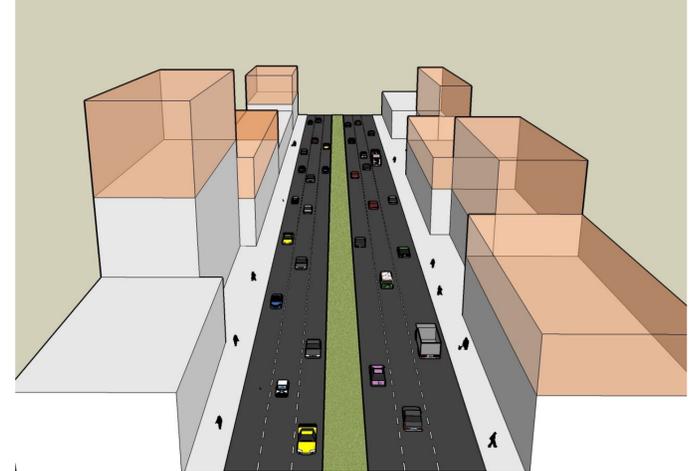


As variações dos Estoques de Potencial Construtivo Adicional no tempo devem ser condicionadas à variação da Partição Modal

A quantidade de pessoas que uma via pode transportar depende da forma como elas são usadas. Quanto maior o uso dos meios coletivos e não motorizados, maior será, de fato, a capacidade de transporte das vias, e maior poderão ser os adensamentos, traduzidos em maiores estoques de potencial adicional construtivo.

Assim, primeira diretriz preconizada pelo artigo 191 do PDE (priorizar o transporte público coletivo e os modos não motorizados em relação aos meios individuais motorizados) deixa de ser apenas uma diretriz para o sistema de mobilidade, integrando-se aos aspectos de uso e ocupação do solo.

Mais usuários de transporte individual, menor capacidade de adensamento



Mais usuários de transporte coletivo, maior capacidade de adensamento

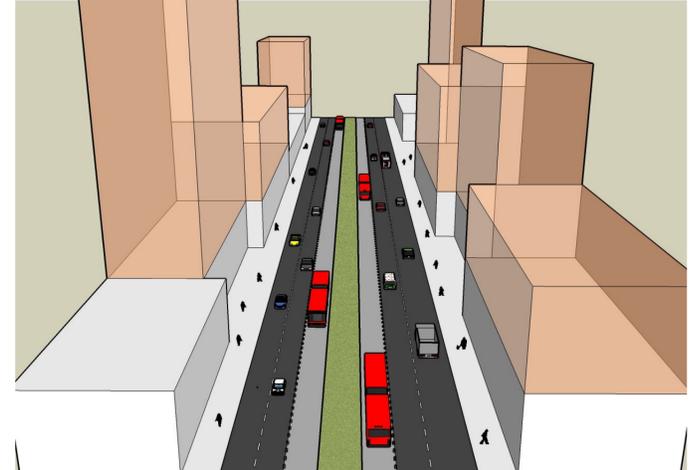


Figura 4 - Estoques de potencial construtivo adicional condicionados à partição modal de fato praticada



Pedestres

As calçadas e as demais infraestruturas para pedestres – faixas de travessia, rebaixos de meio-fio, passarelas e sinalização para pedestres – devem formar uma trama capilarizada e integrada, reduzindo e facilitando os percursos. Os projetos devem considerar os dois lados da via distintamente, e as travessias e transposições de modo especial. Viadutos e complexos viários deverão ser adaptados para facilitar trajetos e reduzir distâncias, com implantação de escadas de acesso a calçadas de viadutos, criação de calçadas em viadutos desprovidos desse mínimo e outras ações como manutenção de todas as calçadas diante de imóveis públicos municipais e o calçamento de caminhos tradicionais marcados no chão.

Nos corredores e no seu entorno, serão exigidas calçadas mais largas, conforme quadro ao lado. A faixa livre para pedestres, com largura mínima de 1,5 m no restante da cidade, deve ter ao menos 2 m nos Corredores.

Quadro 1 - Larguras mínimas para calçadas nos Corredores e no Entorno

Calçadas Características	N1	N2	N3	Coletoras	Locais
Passeio lateral Mínimo (cada lado da via) – nos corredores *	6 m	6 m	5 m	4 m	-
Passeio lateral Mínimo (cada lado da via) – no entorno dos corredores *	5 m	5 m	4 m	4 m	3 m
Passeio lateral Mínimo (cada lado da via) – restante da cidade	4 m	4 m	3,5 m	3 m	2,5 m

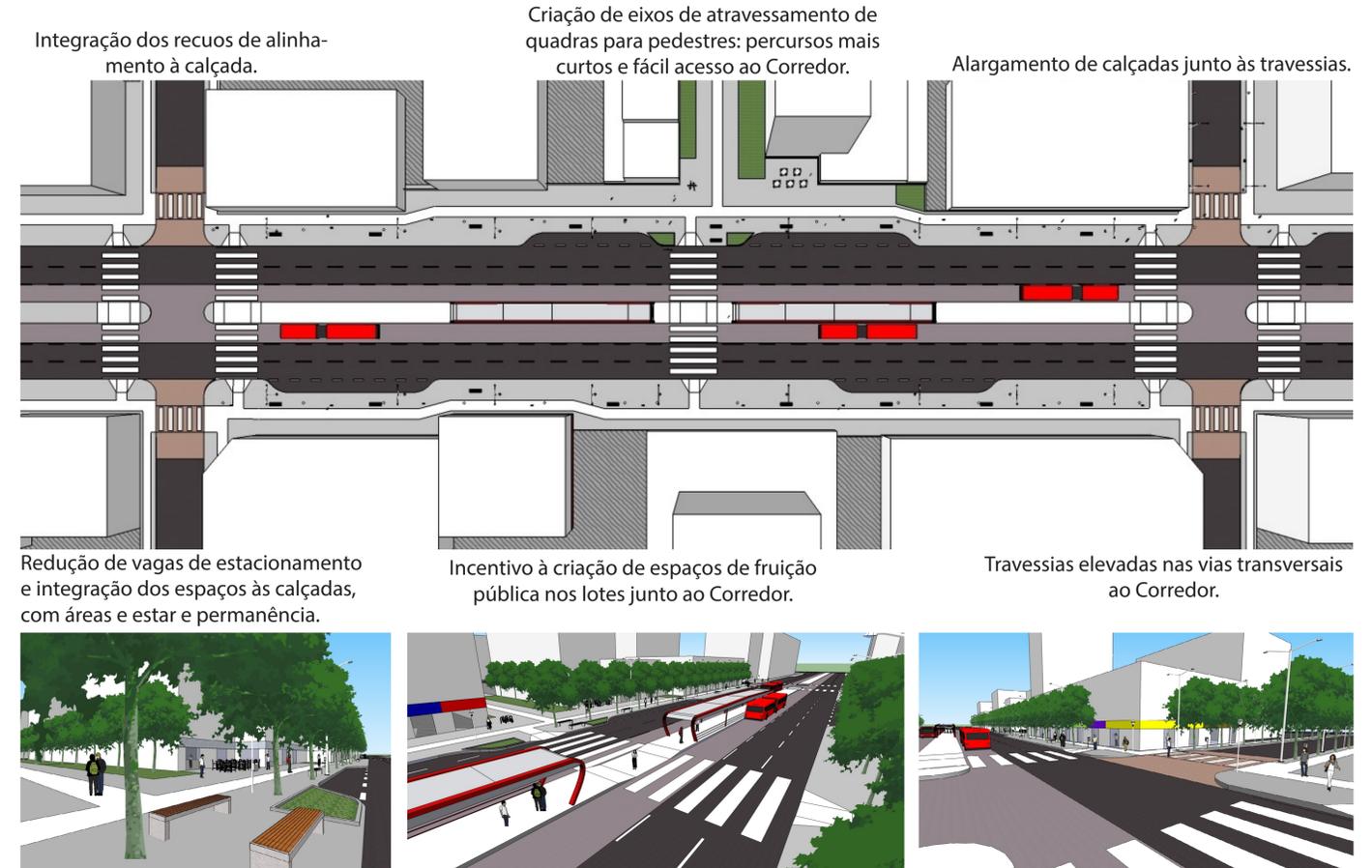


Figura 5 - Espaços para circulação e permanência de pedestres

Travessias e transposições para pedestres

O melhor caminhamento para os pedestres é no nível do chão. As travessias e transposições de obstáculos devem considerar esse fato, sem esquecer as condições de segurança. Todas as travessias devem ocorrer obrigatoriamente em nível nas vias locais e coletoras. Nas vias estruturais N2 e N3 devem ocorrer em nível quando houver condições de segurança para tal. Nas vias N1 as travessias devem ocorrer em desnível.

O deslocamento vertical das passarelas é o maior problema para os pedestres. Para atenuar esse problema nas travessias em desnível nos Corredores Urbanísticos, todos os acessos às passarelas devem ser equipados com elevadores. Além disso, deve-se permitir e incentivar a conexão direta de passarelas à edificação de uso misto ou não residencial, de forma que os equipamentos de circulação vertical do empreendimento possam ser utilizados pelos pedestres em circulação.

A distância máxima entre as travessias será regulamentada: 150m nos Corredores Urbanísticos e 250m no entorno. Nas demais áreas da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, para a transposição de grandes obstáculos como linhas férreas e os rios Pinheiros e Tietê, deverão ser implantadas novas infraestruturas que garantam a distância de 500m entre as transposições.

Quadro 2 - Parâmetros para passarelas

Passarelas	Tipo de travessia nas vias:	Largura mínima para passarelas:
Distância máxima entre duas travessias:	N1: preferencialmente em desnível.	Sem faixas exclusivas para bicicleta: 4 m
No corredor: 150 m	N2 e N3: preferencialmente em nível	Com faixas exclusivas para bicicleta: 6 m
No entorno: 250 m	Coletoras e locais: em nível obrigatoriamente	
No restante da cidade: 500m		

