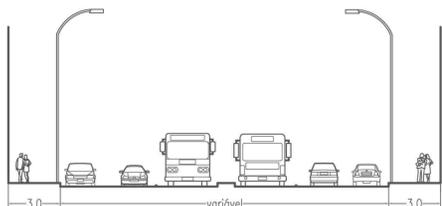


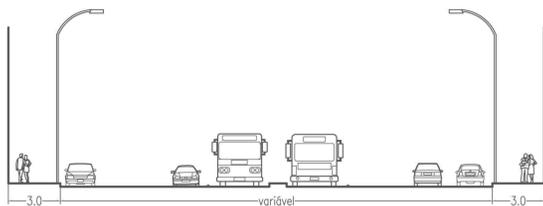
**tipo 1**  
- corredor + até 2 faixas  
- calçada mínima 3m  
**adequável para o pedestre**

ex: av. são miguel, av. celso garcia, av. nove de julho, av. são miguel, av. santo amaro, av. n.s. sabará, av. d. belmira marin,



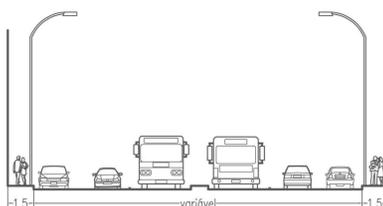
**tipo 2**  
- corredor + até 3 faixas  
- calçada mínima 3m  
**adequável ao pedestre**

ex: av. rio branco, av. paulista



**tipo 3**  
- corredor + número de faixas indiferente  
- calçada inferior a 3m  
**não adequável ao pedestre**

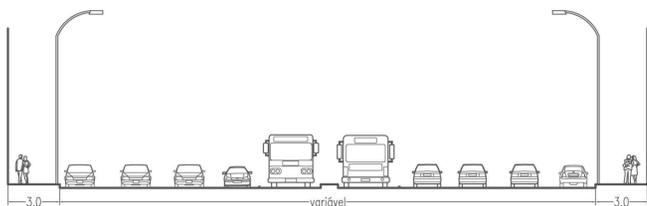
ex: av. santo amaro, av. são gabriel



obs: as avenidas mencionadas nos exemplos se referem sempre a trechos, podendo a mesma ser classificada em vários tipos.

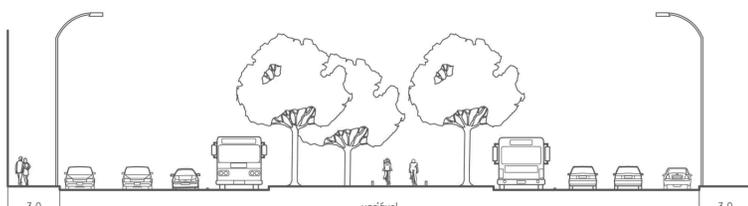
**tipo 4**  
- corredor + mais de 3 faixas  
- calçada inferior a 8m  
- via expressa  
**não adequável ao pedestre**

ex: av. alcântara machado, av. moreira guimarães, av. aricanduva, av. dos bandeirantes, rua melo freire



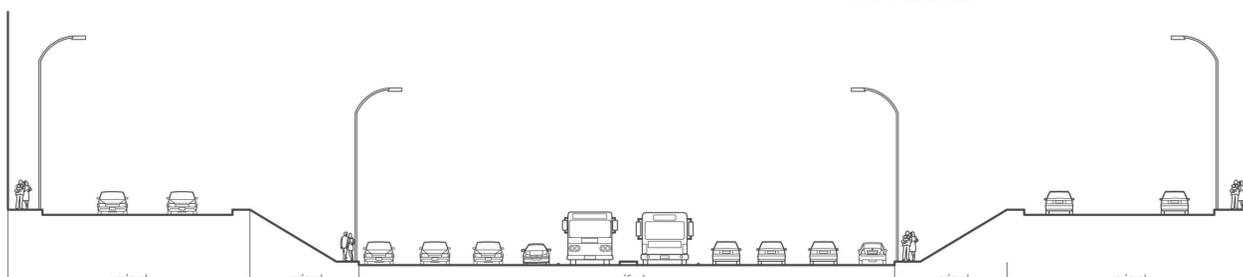
**tipo 5**  
- corredor + até 3 faixas  
- calçada mínima 3m  
- grande canteiro central  
**adequável ao pedestre**

ex: av. gov carvalho pinto, av. brás leme, av. inajar de souza



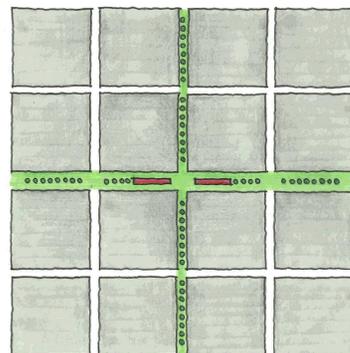
**tipo 6**  
-corredor + quantidade faixas indiferente  
-calçada indiferente  
-via local que pode ser tranformada em via de baixa velocidade  
**adequável ao pedestre**

ex: av. 23 de maio, av. rubem berta



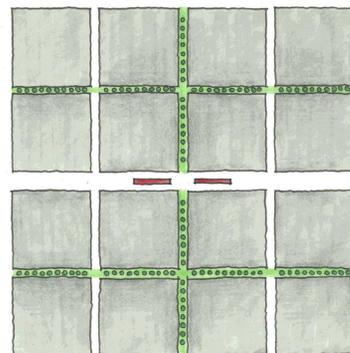
**vias especiais**

A hierarquização do viário e definição de vias com prioridade do pedestre é essencial para estruturação das áreas de influência.



**perpendicular**

Como os corredores são também eixos de grande circulação de automóveis, as vias perpendiculares a estes são também uma importante conexão viária. Sendo assim, a definição das vias perpendiculares especiais (prioridade do pedestre) é de vital importância para garantir o acesso adequado às paradas.

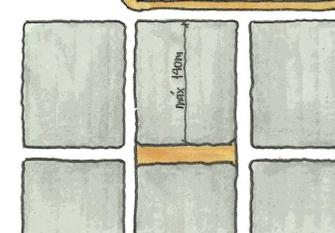
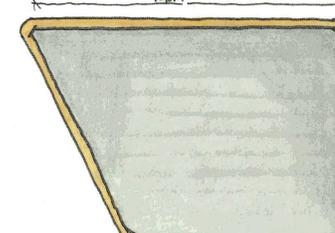
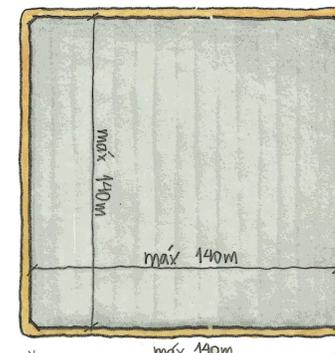


**paralela**

No caso do corredor ser classificado como não adequável para circulação de pedestres o fluxo de pedestres foi conduzido para a primeira via paralela ao eixo, sendo esta também transformada em via de baixa velocidade e com preferência para os pedestres e ciclistas.

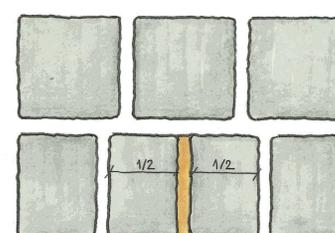
**divisão de quarteirões**

Os quarteirões com alguma face maior que 140m foram divididos com a seguinte hierarquia:



**1. viário existente**

Na existência de uma via que este esteja interrompendo esta deverá ser continuada.



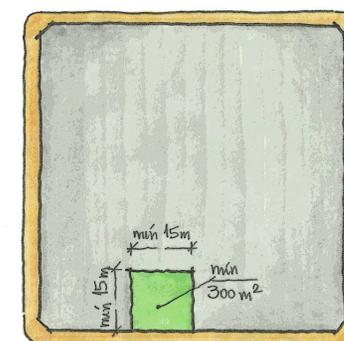
**2. partes iguais**

O quarteirão será partido em partes iguais.

A nova via/ fruição pode ser viabilizada pelo empreendedor no caso de grandes empreendimentos. Sem lote máximo pois as interfaces com o espaço pública estão tratadas.

**novas áreas verdes**

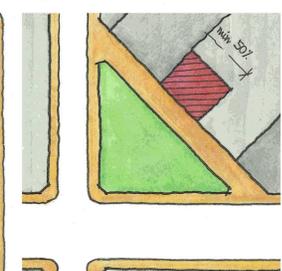
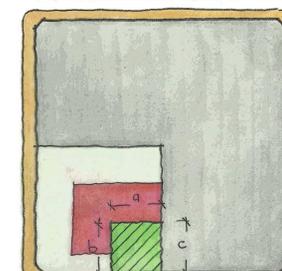
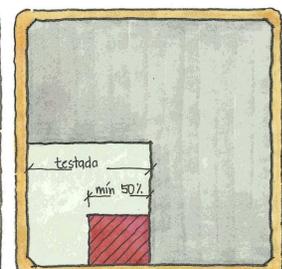
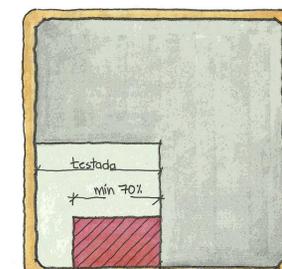
Criadas pelo empreendedor nos corredores classificados como adequados para os pedestres e nas vias especiais (paralela e perpendicular). Permitida no máximo 1 por quarteirão, com exceção nos quarteirões que fazem frente com eixo adequado e via especial ou duas vias especiais, onde poderão existir 2 áreas verdes.



Devem possuir geometria regular, área mínima de 300m<sup>2</sup> e lado mínimo de 15m. O benefício é adicionar 1,2 da área verde ao potencial construtivo básico do imóvel.

**fachada ativa**

Além da fachada ativa incentivada em toda a área de influência, nos eixos de circulação de pedestres, ruas especiais e áreas verdes a fachada ativa passa a ser obrigatória, com índices que variam de 50 a 70%.



**interface com espaço público**

Em toda a área de influência a construção de muros foi proibida.

No caso de estacionamento no sobressolo, que são interessantes em

áreas de várzea pelo elevado nível do lençol freático, estes devem ter um recuo mínimo de 10m e neste espaço deve existir uma construção com outro uso, sendo permitido um acesso (sem a construção fazendo a interface com o espaço público) de no máximo 7m.

