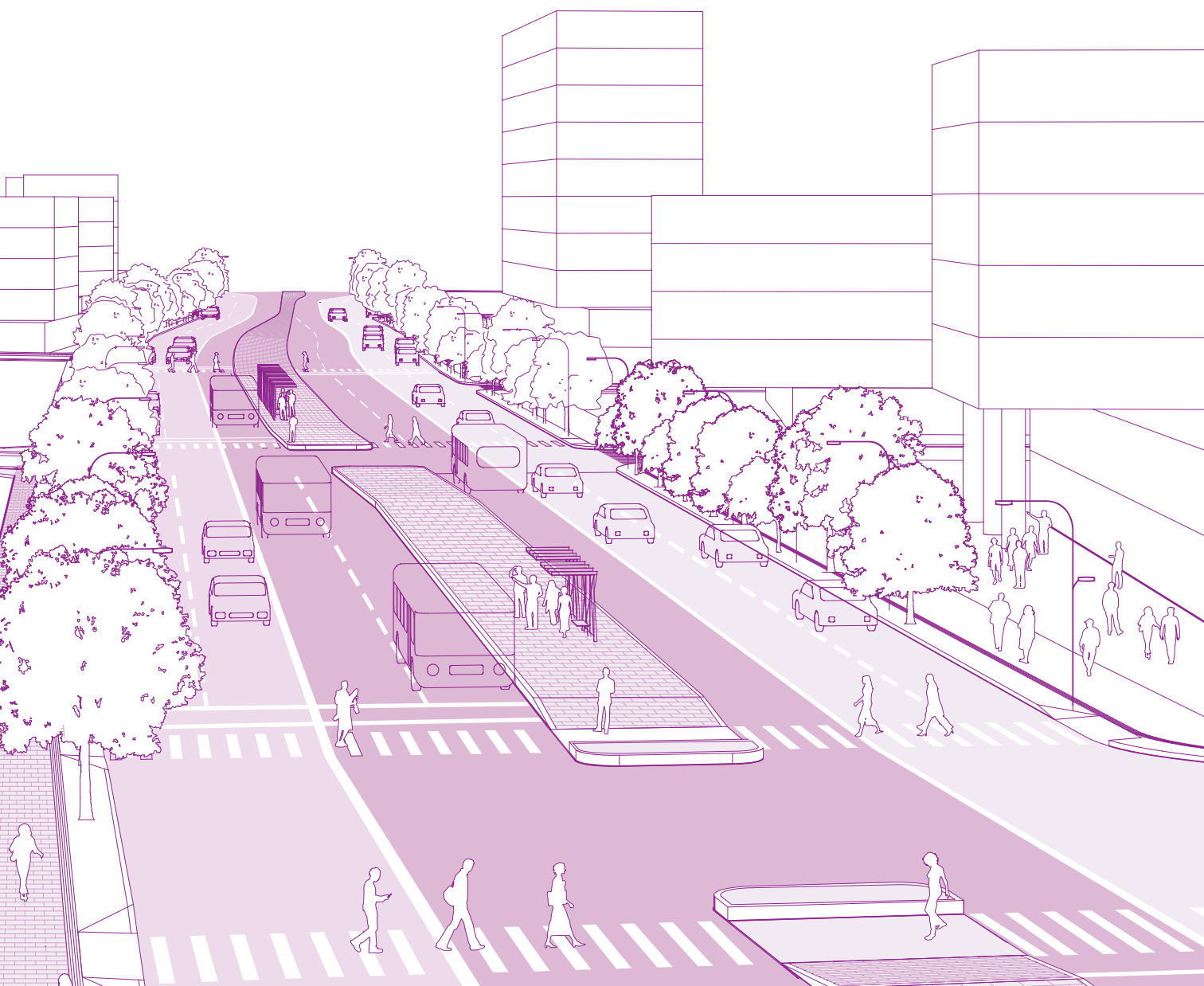


Requalificação urbana

Av. Santo Amaro

Operação Urbana Consorciada Faria Lima



SUMÁRIO

P.05	1 INTRODUÇÃO
P.07	2 O PDE E OS EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA
P.09	3 O PDE E A OUC FARIA LIMA
P.11	4 DESENVOLVIMENTO DE PROJETO
P.29	5 PLANO DE MELHORAMENTOS VIÁRIOS

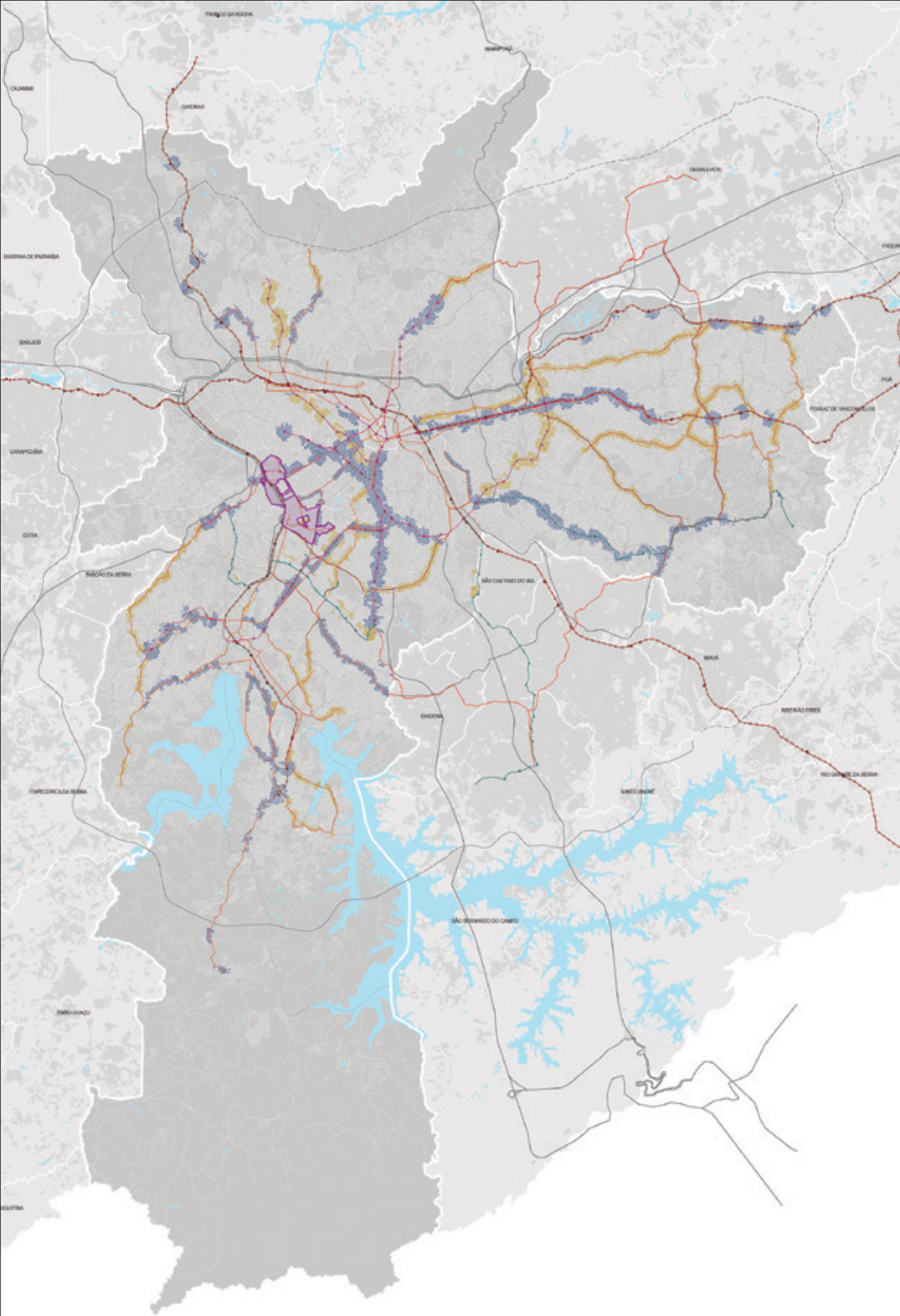


1

INTRODUÇÃO

O projeto de Requalificação da Avenida Santo Amaro abrange um trecho de aproximadamente 2,7km, dos 7,4km totais da Avenida, entre as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek e Av. dos Bandeirantes e foi desenvolvido em parceria entre SP Urbanismo, SP Transportes e SP Obras. As premissas do projeto consideram o importante papel da Avenida Santo Amaro na rede estrutural de transportes da cidade, sendo um eixo fundamental para a mobilidade da zona sul de São Paulo. Também consideram a importância da Avenida para os bairros lindeiros, concentrando áreas de comércio local, supermercados, bancos e outros serviços.

Implantado em 1985, um dos primeiros da cidade de São Paulo, o corredor de ônibus na Avenida Santo Amaro resultou em uma avenida com passeios estreitos, em alguns pontos insuficientes para o fluxo de pedestres existente e em um intenso tráfego de ônibus e consequente poluição sonora e atmosférica que comprometeram a qualidade urbana da avenida. Apesar de atravessar regiões extremamente valorizadas da cidade, a avenida apresenta em seu traçado uma grande quantidade de imóveis deteriorados e sem adesões significativas à Operação Urbana Consorciada Faria Lima de um lado, e sem a transformação e adensamento orientados pelo Plano Diretor Estratégico do outro.



- OUC Faria Lima
- Área de Influência
- Área de Influência (2016)
- Trem: Estação Existente
- Trem: Linha Existente
- Metrô: Estação Existente
- Metrô: Estação Licenciada
- Metrô: Estação Licenciada
- Metrô: Linha Existente
- Metrô: Linha Planejada (2016)
- Monotrilho
- Estação Planejada (2016)
- Monotrilho
- Linha Planejada (2016)
- Corredor de Ônibus Municipal Existente
- Corredor de Ônibus Municipal Planejado (2016)
- Corredor de Ônibus Intermunicipal Existente
- Corredor de Ônibus Intermunicipal Planejado (2016)
- Viário Estrutural de Nível 1
- Rodoanel Planejado
- Área de Proteção e Recuperação de Mananciais
- Limite das Subprefeituras do Município de São Paulo
- Região Metropolitana de São Paulo - RMSP
- Mancha Urbana RMSP
- Município de São Paulo
- Hidrografia

0 1 2,5 5 10 km N
Base cartográfica: RMSP Mapa Digital de São Paulo, 2004. Projeção UTM/23S. Datum horizontal SAD69.
Elaboração: Prefeitura do Município de São Paulo Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA
FARIA LIMA E EIXOS DA
TRANSFORMAÇÃO URBANA
PREVISTOS

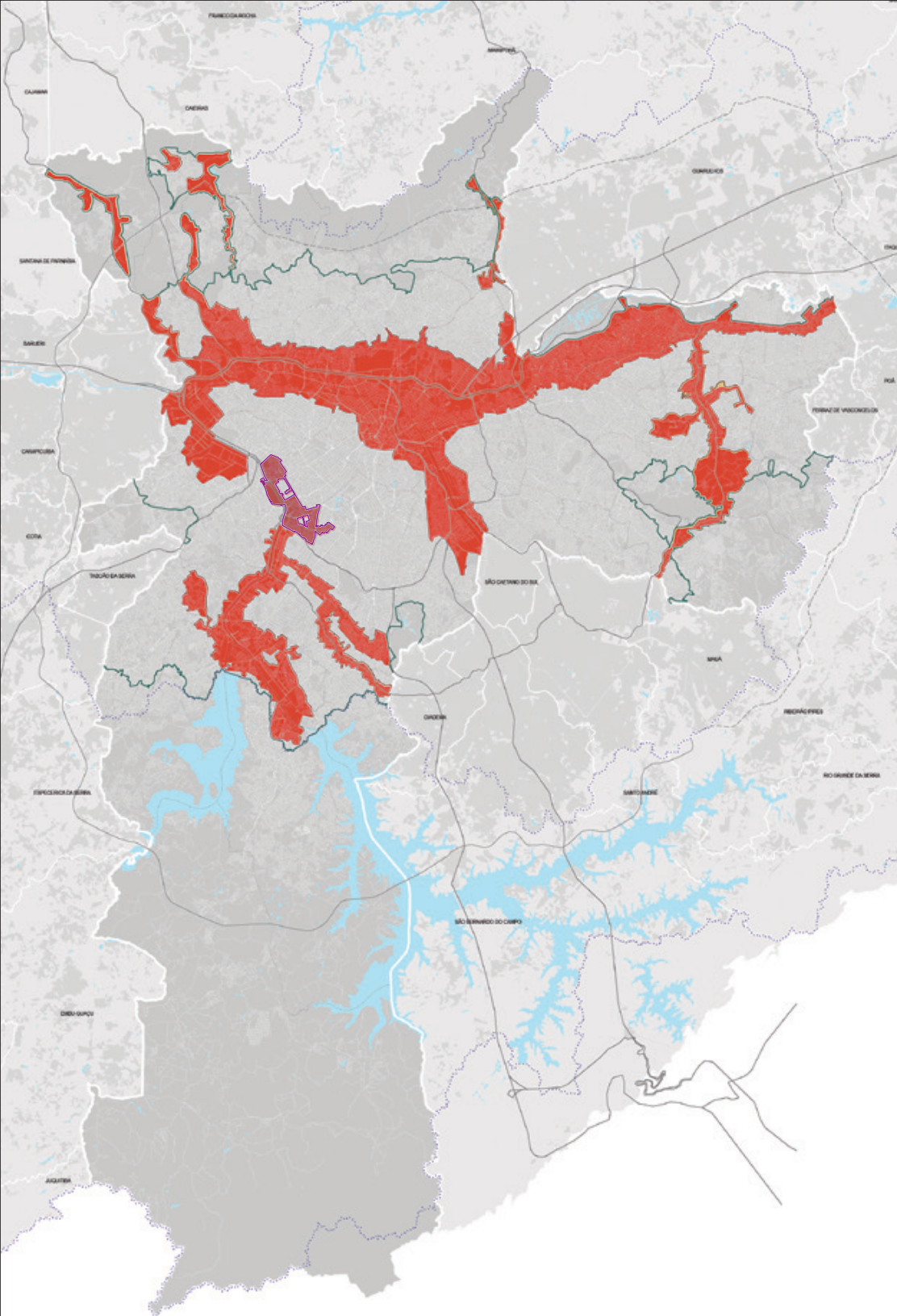
2

O PDE E OS EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

No Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE – Lei 16.050/14), os corredores de ônibus fazem parte dos chamados Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, áreas do território que apresentam características e diretrizes semelhantes e que são prioritárias para o crescimento da cidade. Nestas áreas, serão promovidas mudanças de padrões construtivos e de estruturação urbana, com o objetivo de ampliar o direito da população à cidade e reequilibrar a distribuição entre moradia e emprego, além de reduzir a necessidade de longos deslocamentos diários.

São áreas demarcadas ao longo dos sistemas de transporte coletivo de alta e média capacidade – como metrô, trem e corredores de ônibus – onde se pretende potencializar o aproveitamento do solo urbano, articulando o adensamento populacional e de atividades urbanas à mobilidade e qualificação dos espaços públicos.

Para que estas transformações se viabilizem, o Plano Diretor Estratégico definiu critérios para orientar as transformações desejadas, através de incentivos urbanísticos e fiscais e mecanismos para ativação das áreas de adensamento ao longo do tempo conforme novas linhas de transporte público sejam construídas. Com isso pretende-se qualificar a vida urbana, conciliando o estímulo a usos e atividades que estejam voltadas para rua, como comércio, serviços e equipamentos sociais, potencializando o espaço público como local de encontro e maximizando o uso do tempo e espaço.



- OUC Faria Lima
- Macroárea de Estruturação Metropolitana
- Limite Macrozonas
- Viário Estrutural de Nível 1
- Rodoanel Planejado
- Área de Proteção e Recuperação de Mananciais
- Limite das Subprefeituras do Município de São Paulo
- Região Metropolitana de São Paulo - RMSP
- Mancha Urbana RMSP
- Município de São Paulo
- Hidrografia

0 1 2,5 5 10 km
N
↑

Base cartográfica: PMSP, Mapa Digital de São Paulo, 2004.
Projeção UTM/23S, Datum horizontal SAD69.
Elaboração: Prefeitura do Município de São Paulo,
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA
FARIA LIMA E SETORES DA
MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO
METROPOLITANA

3

O PDE E A OUC FARIA LIMA

A Operação Urbana Consorciada Faria Lima, está contida na Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), definida pelo novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE). A MEM é um território estratégico de transformação, onde podem incidir instrumentos urbanísticos específicos que tenham condições de promover essas transformações.

A primeira Operação Urbana Faria Lima foi aprovada pela Lei 11.732 em 14 de março de 1995, estabelecendo programa de melhoramentos públicos para a área de influência definida em função da interligação da Av. Brigadeiro Faria Lima com a Av. Pedroso de Moraes e com as avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Engº. Luís Carlos Berrini e Cidade Jardim. Compreende um conjunto integrado de ações coordenadas pela Prefeitura, visando à melhoria e valorização ambiental da área contida em seu perímetro, e estabelecendo incentivos, diretrizes, contrapartidas e instrumentos para sua implantação.

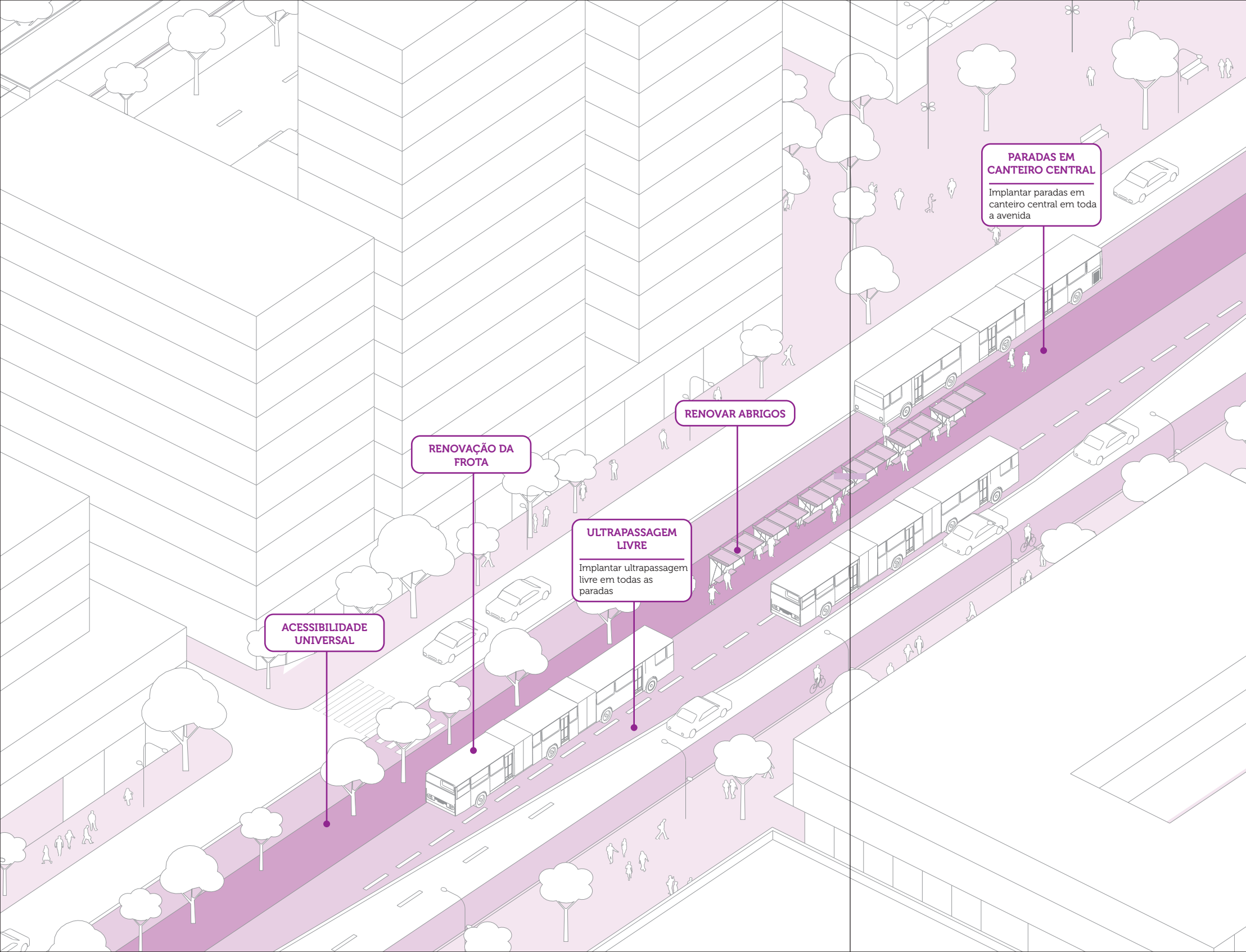
Em 26 de janeiro de 2004 foi aprovada a Operação Urbana Consorciada Faria Lima, através da Lei 13.769/04, que revogou a lei anterior. O principal intuito foi adequar a Operação Urbana existente ao Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257 de 2001), que definiu as Operações Urbanas Consorciadas, como um instrumento de política urbana gerido de forma consorciada entre o Poder Público e a Sociedade Civil, através de um Grupo Gestor, contando com a participação de órgãos municipais e entidades representativas da sociedade civil organizada, responsável pela definição e implantação do Programa de Intervenções, bem como a definição de aplicação dos seus recursos.

Em 31/07/2015 foi aprovado pela Câmara Municipal de São Paulo a Lei 16.242/15, integrando o Plano de Melhoramentos da Avenida Santo Amaro, cujo resultado é o Projeto de Requalificação da Avenida Santo Amaro ao Programa de Investimentos da Operação Urbana Consorciada Faria Lima, tornando possível a obra de requalificação e reforma do trecho através de recursos da venda de Cepacs da operação. Além disso, a Lei 16.242/15 definiu os incentivos e diretrizes urbanísticas para o lado par da avenida, alterando e ampliando o artigo 14 da lei original da operação urbana (13.769/04). No lado ímpar, permanecem as regras e disposições do Plano Diretor.

DESENVOLVIMENTO DE PROJETO

No decorrer de 2014 e 2015 a Prefeitura Municipal de São Paulo desenvolveu o Projeto de Requalificação da Avenida Santo Amaro, apoiado no Plano de Melhoramentos Viários de 2006 e nas diretrizes do Plano Diretor Estratégico. O projeto tem como premissa principal considerar os percursos humanos em todas suas dimensões: a pé, de bicicleta e no transporte coletivo. Engloba as conexões entre os diferentes modais e o atendimento às necessidades de cada meio de locomoção: percursos acessíveis, espaços de estar, lazer, descanso e alimentação ao longo dos percursos sombreados; atendimento aos ciclistas através de cruzamentos seguros, paraciclos, serviços básicos e bicicletários; conforto e segurança no acesso e permanência nas paradas de ônibus e diminuição do tempo de espera. Para atendimento destes objetivos, o projeto prevê, em ambos os lados da avenida, a ampliação de calçadas, nova pavimentação de vias e espaços públicos, melhoria da infraestrutura para transporte coletivo, enterramento de redes, melhoria da drenagem urbana, iluminação, sinalização e semáforos, implantação de mobiliário urbano, comunicação visual, paisagismo e ajardinamento.

- 1 Ampliação de calçadas
- 2 Novo piso
- 3 Pista de ultrapassagem
- 4 Abrigos para ônibus
- 5 Paisagismo e ajardinamento
- 6 Iluminação
- 7 Piso tátil



ESTRATÉGIAS DE PROJETO MOBILIDADE

Qualificação do corredor de ônibus

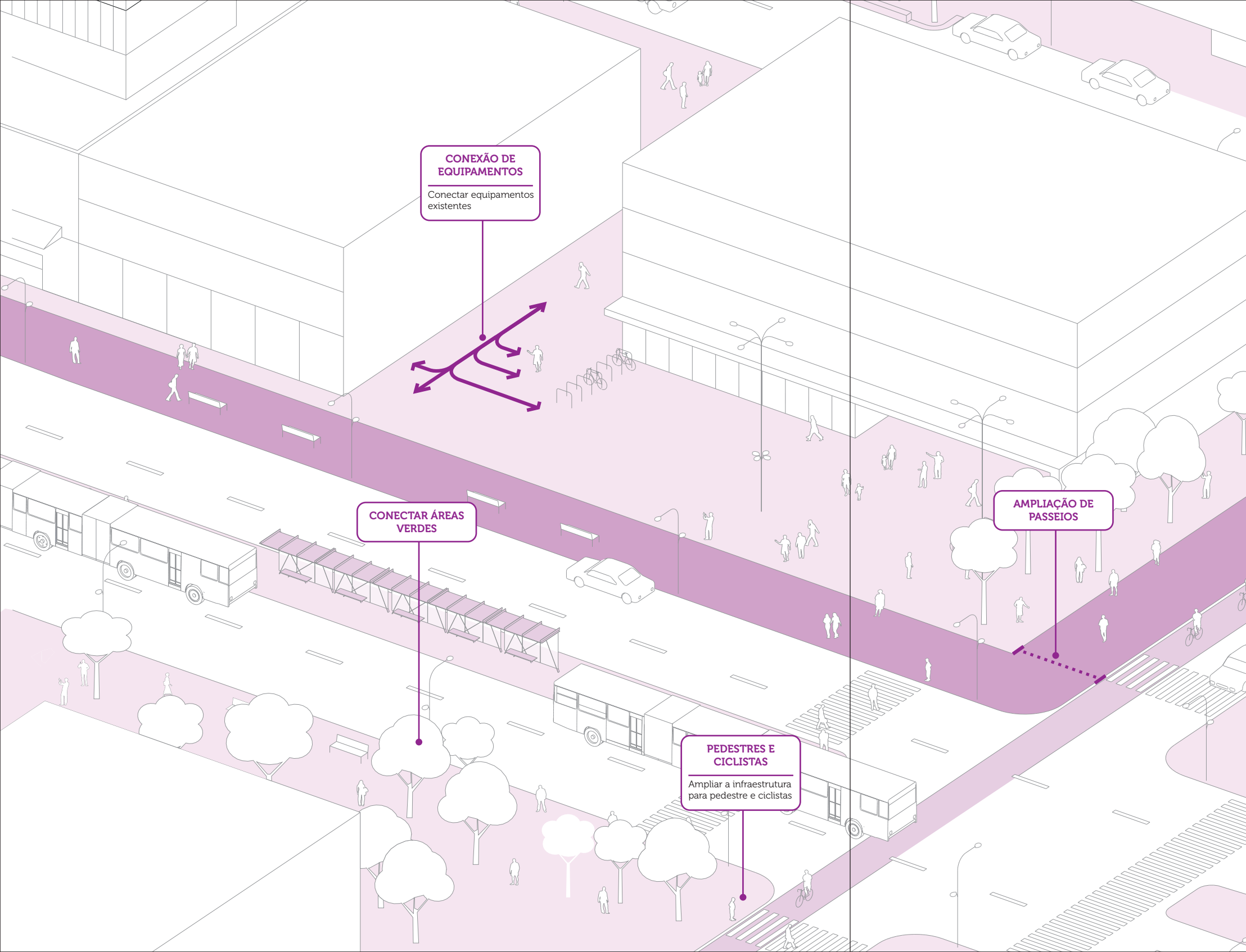
IMPLANTAR PARADAS EM CANTEIRO CENTRAL EM TODA A AVENIDA

IMPLANTAR NOVAS TECNOLOGIAS PARA REDUÇÃO DA POLUIÇÃO SONORA E ATMOSFÉRICA

IMPLANTAR ULTRAPASSAGEM LIVRE EM TODAS AS PARADAS

RENOVAR ABRIGOS

IMPLANTAR ACESSIBILIDADE UNIVERSAL



ESTRATÉGIAS DE PROJETO AMBIENTE URBANO

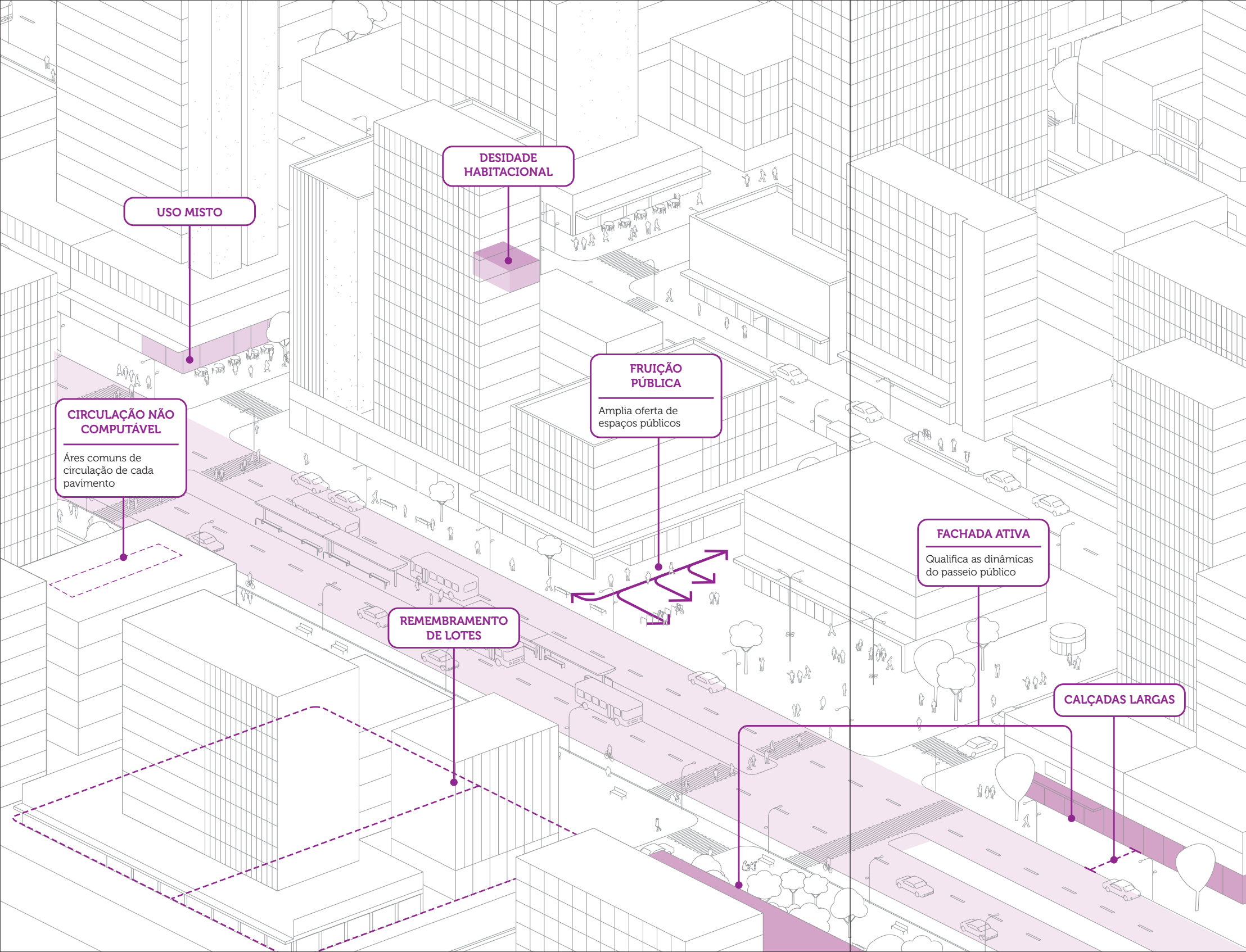
Qualificação da vida urbana

AMPLIAR AS CALÇADAS

AMPLIAR E CONECTAR AS ÁREAS VERDES

AMPLIAR A INFRAESTRUTURA PARA PEDESTRE
E CICLISTAS

CONECTAR EQUIPAMENTOS EXISTENTES



ESTRATÉGIAS DE PROJETO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Incentivo à construção de novos empreendimentos e melhorias urbanas

UTILIZAR A FRUIÇÃO PÚBLICA

PROMOVER FACHADAS ATIVAS

INCENTIVAR O USO MISTO

INCENTIVAR O REMEMBRAMENTO DE LOTES



CALÇADAS E CICLOVIAS

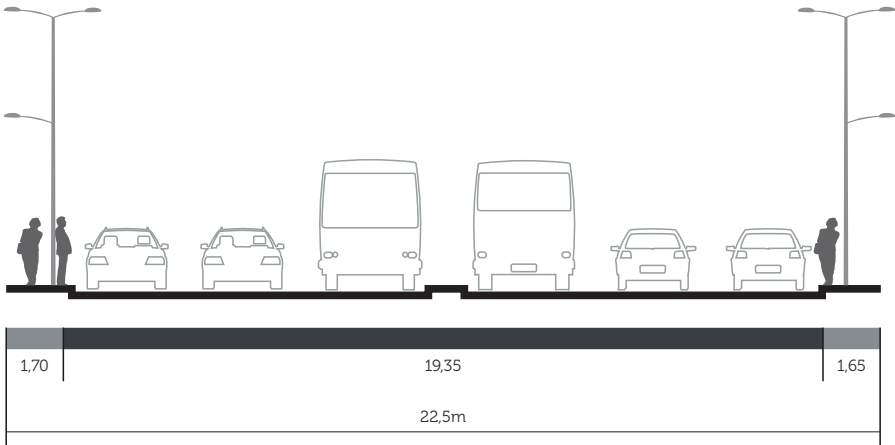
Os passeios tem largura variando entre 2,50 e 5,00m. As calçadas foram organizadas em fluxos e setores bem definidos. Serão dois setores, uma faixa de serviço de 1,20m e uma faixa livre de circulação com no mínimo 1,20m. Na faixa de serviço estarão localizadas as árvores, as rampas de acesso dos veículos aos lotes, as tampas de inspeção de redes, postes de iluminação, sinalização, elementos verticais diversos (tais como caixas de telefonia), papelarias e paraciclos. Também neste alinhamento estarão as rampas para acessibilidade nas travessias.

A rede cicloviária se desenvolverá pelas vias coletoras e locais dos bairros, com três travessias ao longo deste trecho da Avenida Santo Amaro. A implantação da malha cicloviária permite a interligação de equipamentos, espaços públicos, parques, escolas, áreas residenciais e de serviços.

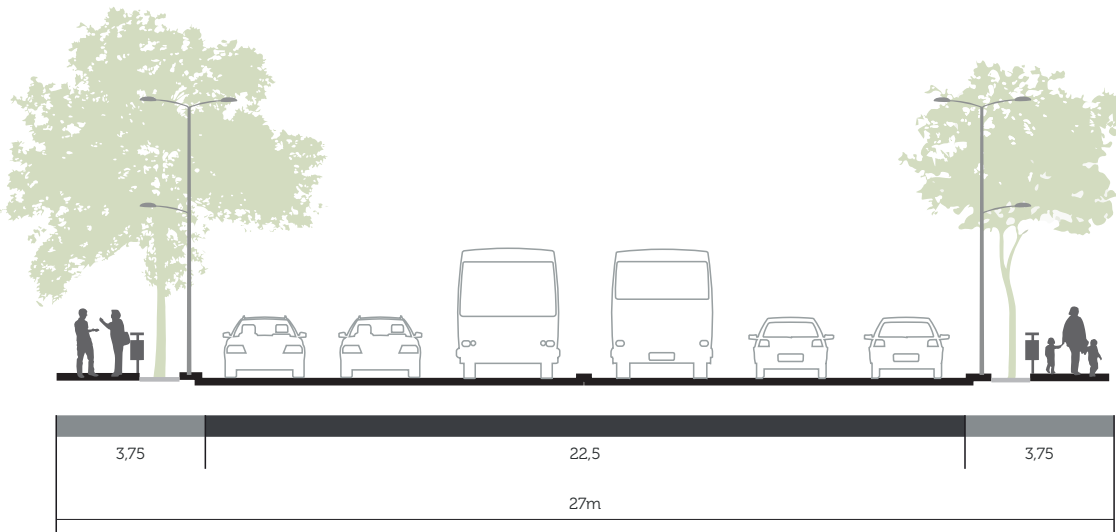
CORREDOR DE ÔNIBUS

Ao longo dos 2,7 km deste trecho, o projeto se estrutura em 3 faixas por sentido (uma para tráfego exclusivo de ônibus com 3,5 m de largura e duas para tráfego geral com 3 m de largura cada). Em todas as paradas haverá ultrapassagem livre e um canteiro central único com largura de 5,00m.

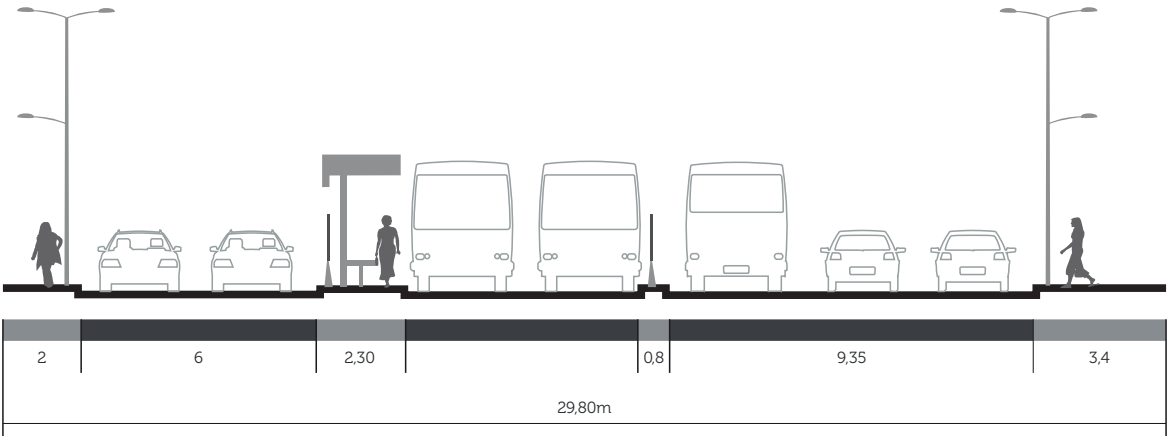
Situação atual
Largura da avenida = 22,50m



Situação proposta
Largura da avenida = 27m



Situação atual
Largura da avenida = 29,80m



Situação proposta
Largura da avenida = 36m
Aumento do passeio, canteiro central com parada de ônibus

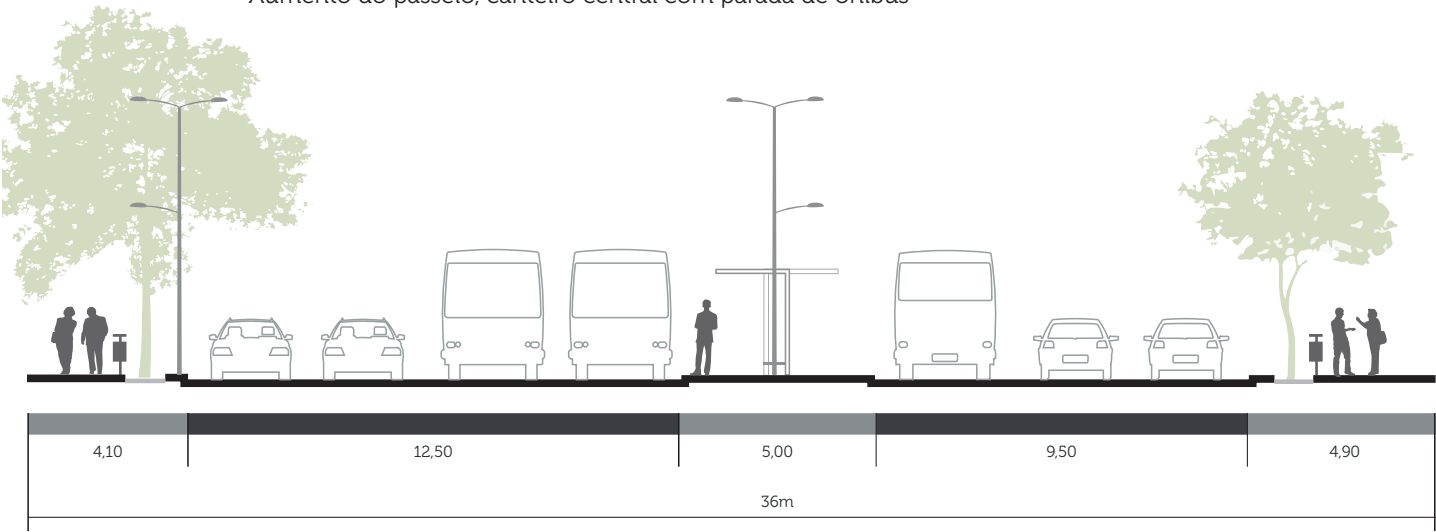
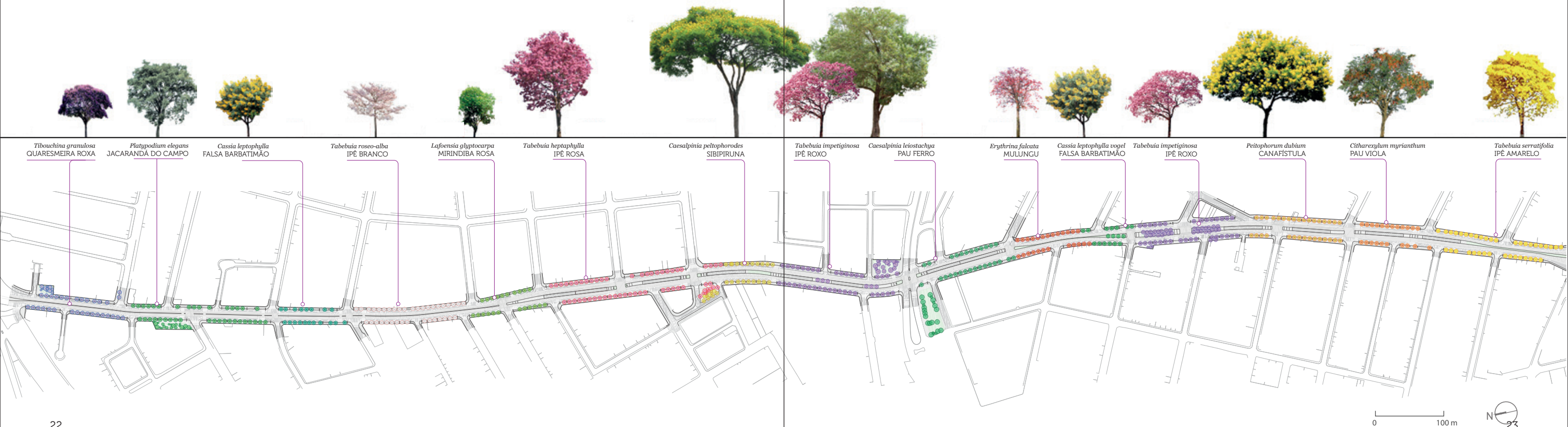




Imagem da nova arborização da Avenida



ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO

A arborização foi pensada como um corredor arbóreo de cada lado da avenida, complementando os corredores arbóreos existentes, incentivando a continuidade dos mesmos pelas áreas mais áridas da região, reforçando a conectividade entre os diversos espaços verdes e permitindo a circulação e expansão da avifauna.

São propostas árvores de grande e médio porte ao longo da Avenida, nas praças e ainda no canteiro central, desde que não provoque interferência com as paradas de ônibus, iluminação e sinalização. A escolha das espécies foi feita de forma a permitir floração o ano todo, de diversas cores. Além das árvores, nos canteiros centrais em áreas sem passagem de pedestres, serão também plantadas espécies arbustivas.



NOVOS USOS E ATIVIDADES

As diretrizes urbanísticas, previstas em ambos os lados da avenida, seja pelo Plano Diretor Estratégico, seja pela Operação Urbana Faria Lima, incentivam a destinação de áreas para fruição pública, a implantação de usos não residenciais no térreo e o uso misto nos edifícios, resultando em lotes mais permeáveis, fachadas mais ativas e maior circulação de pessoas nas áreas franqueado ao público, com passagens entre ruas e criação de galerias. Áreas remanescentes de desapropriações serão transformadas em pequenas praças públicas.



Cruzamento
Rua Afonso Brás



Praça Rua Egito



Praças ao longo da Avenida

PLANO DE MELHORAMENTOS VIÁRIOS

Em 2006 foi aprovado o Plano de Melhoramentos Viários da Avenida Santo Amaro (Lei 14.193/06), que definiu os novos alinhamentos para o trecho entre as Avenidas Juscelino Kubitschek e dos Bandeirantes, com largura variável de 25,00m (vinte e cinco metros) a 36,00m (trinta e seis metros), com o intuito de renovar o corredor de ônibus.

Com o Plano Diretor Estratégico e a definição dos Eixos de Transformação Urbana, surge a necessidade de qualificar o sistema de transporte com o adensamento populacional, permitindo não só a renovação da infraestrutura, mas principalmente, a relação entre este importante eixo de transporte com bairros e espaços públicos do entorno.

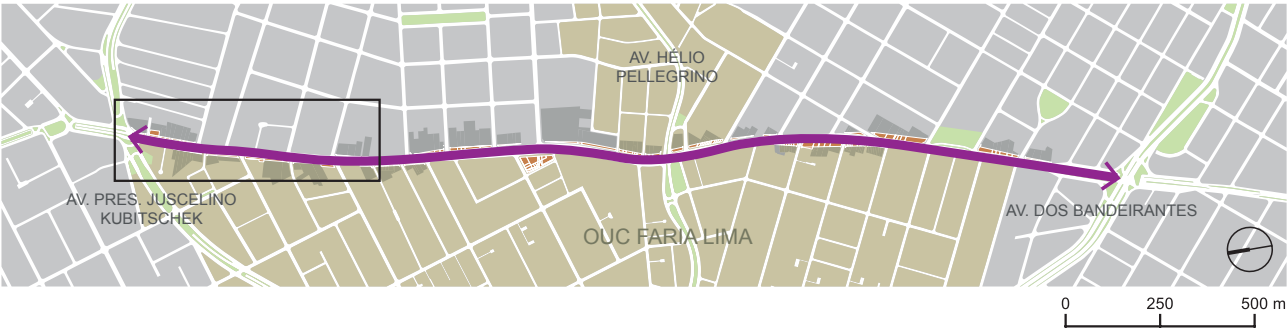
Os mapas a seguir identificam os lotes que serão atingidos pelo novo melhoramento viário. A figura à esquerda no topo da página localiza o trecho da Avenida que será ampliado abaixo. O mapa ampliado indica o novo alinhamento viário (Lei nº14.193/2006), os lotes atingidos que fazem parte da OUC Faria Lima e os lotes atingidos que estão vinculados à intervenção integrada ao escopo da operação urbana, mesmo estando fora de seu perímetro, de acordo com a Lei 16.242/15, conforme identificado nas legendas dos mapas.



TRECHO 1

Av. Santo Amaro, altura dos números 203 ao 775

LOCALIZAÇÃO



- Legenda:
- Trecho JK-Bandeirantes
 - Quadras viárias
 - Quadras viárias - OUC Faria Lima
 - Alinhamento viário (Lei nº14.193/2006)
 - DUP (Lei nº56.061/2015)
 - Lotes vinculados à intervenção com previsão de desapropriação
 - Lotes vinculados à intervenção com possibilidade de revisão de infraestruturas
 - Lotes vinculados à intervenção dentro da OUC
 - Desenho da nova avenida

000 Setor 000 Quadra 0000 Lote

LOTES ATINGIDOS



Av. Santo Amaro, altura dos números 800 ao 1.525

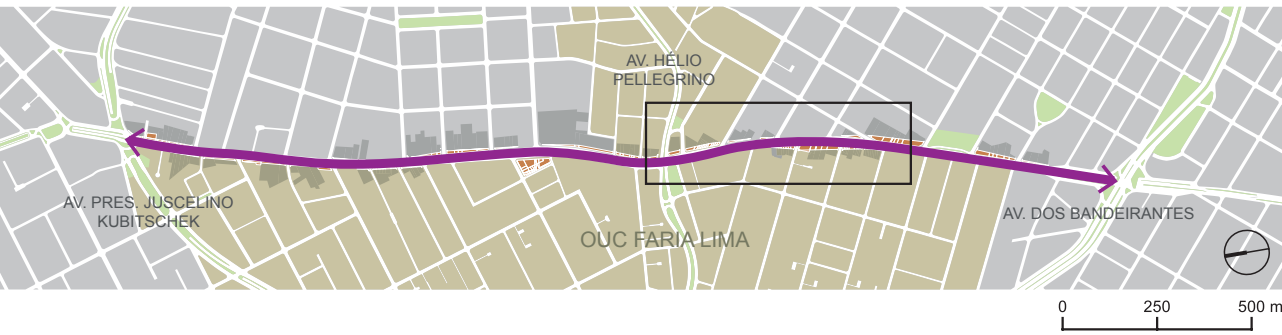
The map shows the study area (OUC Faria Lima) in São Paulo, Brazil. The area is bounded by Av. Helio Pellegrino to the north, Av. Pres. Juscelino Kubitschek to the west, and Av. Dos Bandeirantes to the east. A scale bar indicates distances up to 500 meters.

- Trecho JK-Bandeirantes
- Quadras viárias
- Quadras viárias - OUC Faria Lima
- Alinhamento viário (Lei nº14.193/2006)
- DUP (Lei nº56.061/2015)
- Lotes vinculados à intervenção com previsão de desapropriação
- Lotes vinculados à intervenção com possibilidade de revisão de infraestruturas
- Lotes vinculados à intervenção dentro da OUC
- Desenho da nova avenida

TRECHO 3

Av. Santo Amaro, altura dos números 1.525 ao 2.195

LOCALIZAÇÃO



- Legenda:
- Trecho JK-Bandeirantes
 - Quadras viárias
 - Quadras viárias - OUC Faria Lima
 - Alinhamento viário (Lei nº14.193/2006)
 - DUP (Lei nº56.061/2015)
 - Lotes vinculados à intervenção com previsão de desapropriação
 - Lotes vinculados à intervenção com possibilidade de revisão de infraestruturas
 - Lotes vinculados à intervenção dentro da OUC
 - Desenho da nova avenida

000 Setor 000 Quadra 0000 Lote

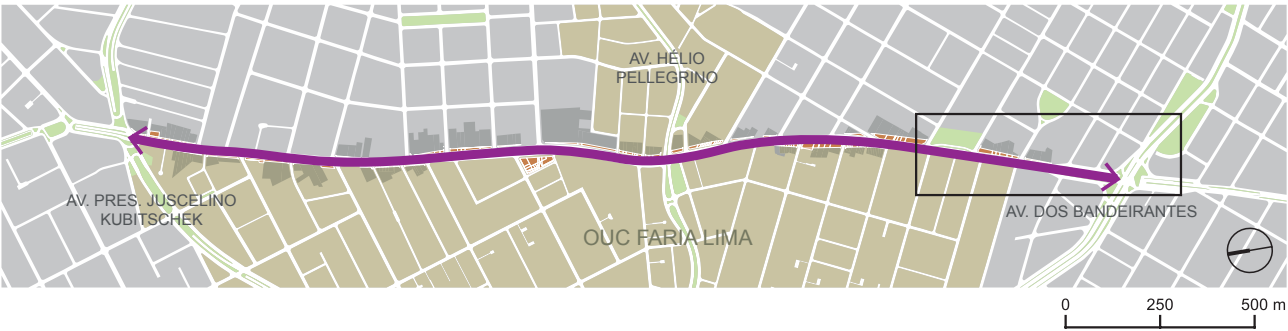
LOTES ATINGIDOS



TRECHO 4

Av. Santo Amaro, altura dos números 2.195 ao 2.707

LOCALIZAÇÃO



- Legenda:
- Trecho JK-Bandeirantes
 - Quadras viárias
 - Quadras viárias - OUC Faria Lima
 - Alinhamento viário (Lei nº14.193/2006)
 - DUP (Lei nº56.061/2015)
 - Lotes vinculados à intervenção com previsão de desapropriação
 - Lotes vinculados à intervenção com possibilidade de revisão de infraestruturas
 - Lotes vinculados à intervenção dentro da OUC
 - Desenho da nova avenida

000 Setor 000 Quadra 0000 Lote

LOTES ATINGIDOS



Prefeitura da Cidade de São Paulo

Desenvolvimento
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
São Paulo Obras
São Paulo Urbanismo

Prefeitura de São Paulo
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

São Paulo Urbanismo
Rua São Bento, 405 - 16º andar - 01008 905
São Paulo - SP - Brasil

gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br
smdu.prefeitura.sp.gov.br
spurbanismo.sp.gov.br



DESENVOLVIMENTO
URBANO



TRANSPORTES



INFRAESTRUTURA
URBANA E OBRAS





<http://gestaourbana.Prefeitura.sp.gov.br>

