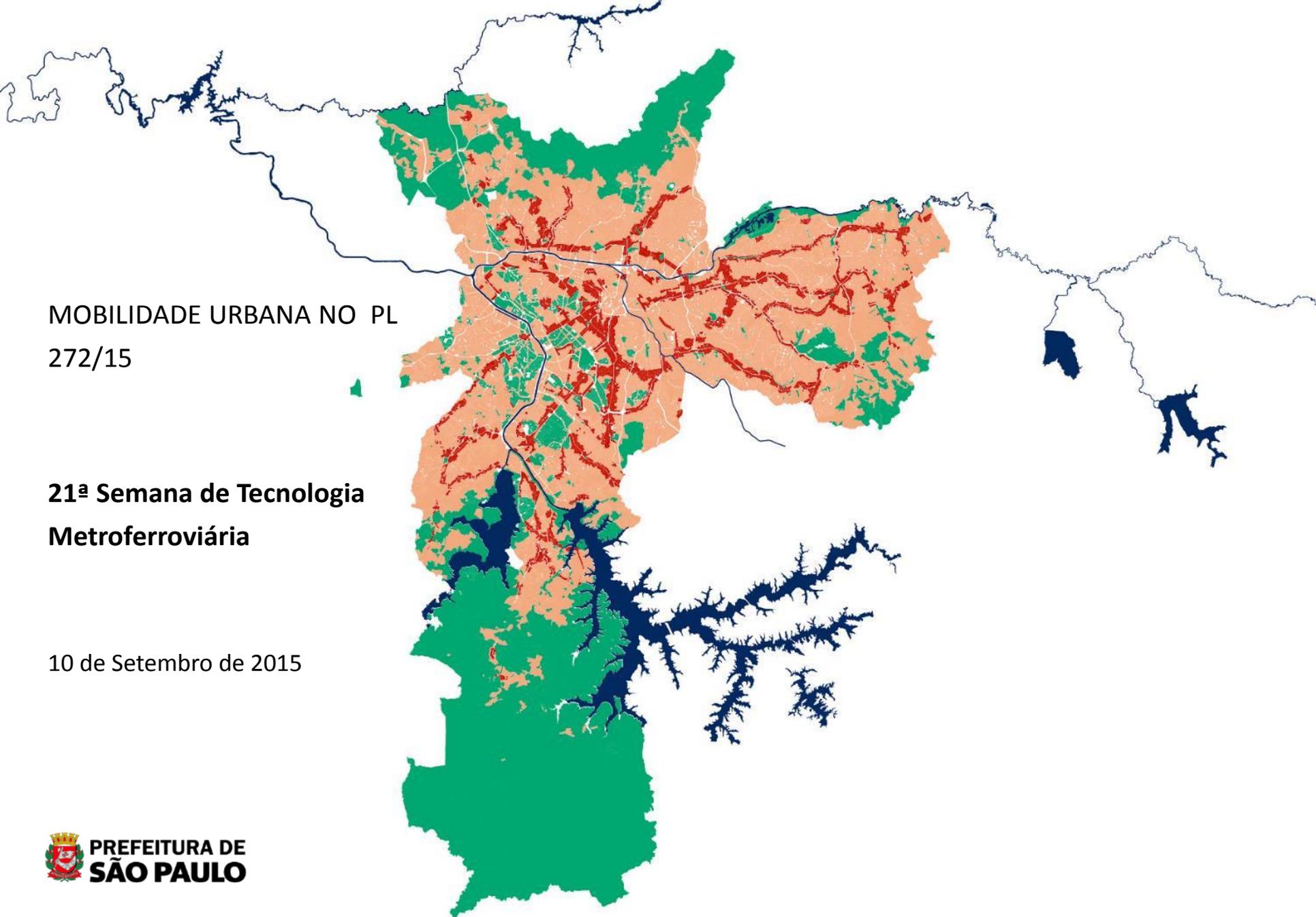


MOBILIDADE URBANA NO PL
272/15

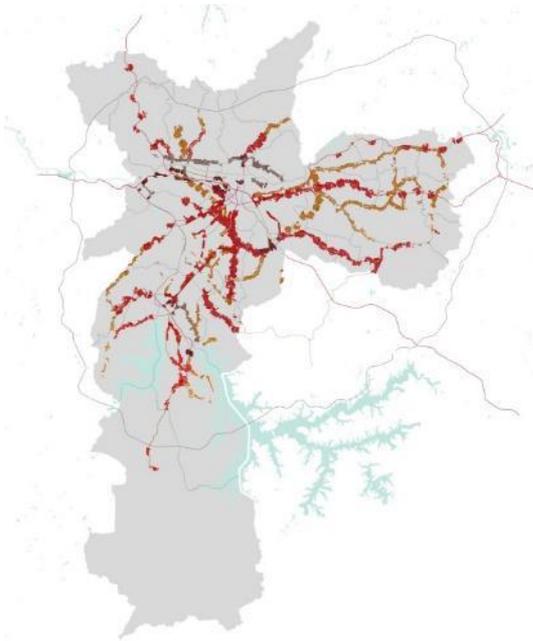
21ª Semana de Tecnologia
Metroferroviária

10 de Setembro de 2015



TRATAMENTO ESTRATÉGICO DO TERRITÓRIO

TRANSFORMAÇÃO

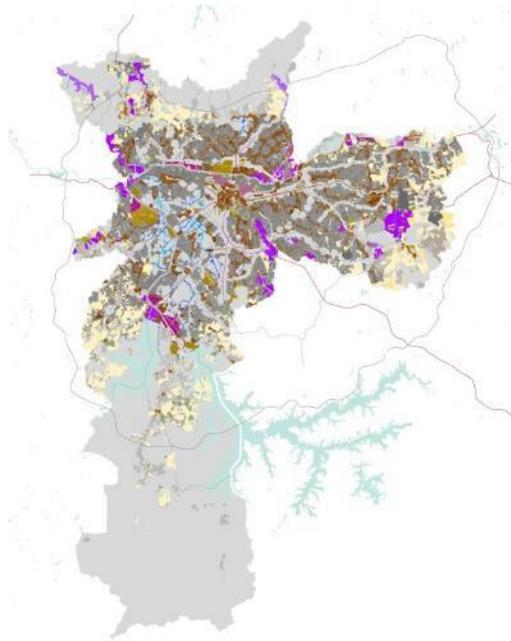


ZEU | ZEUP | ZEM | ZEMP

DENSIDADES ALTAS

USOS DIVERSIFICADOS

QUALIFICAÇÃO

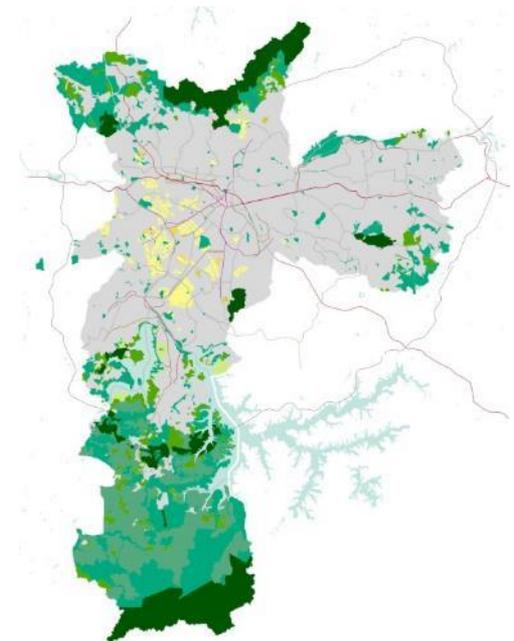


ZOE | ZPI | ZDE | ZEIS | ZM | ZCOR | ZC

DENSIDADES MÉDIAS

USOS CONTROLADOS

PRESERVAÇÃO



ZEPEC | ZEP | ZEPAM | ZPDS | ZER | ZPR

DENSIDADES BAIXAS

USOS RESTRITOS

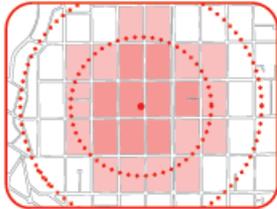
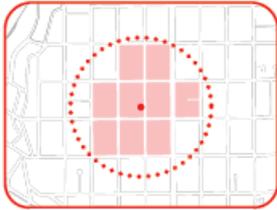
EIXO DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

estratégia de ordenamento territorial pautada pela urbanização compacta

CONCEITO

ENTENDA A DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DOS EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

Toda quadra dentro da primeira faixa ou circunferência

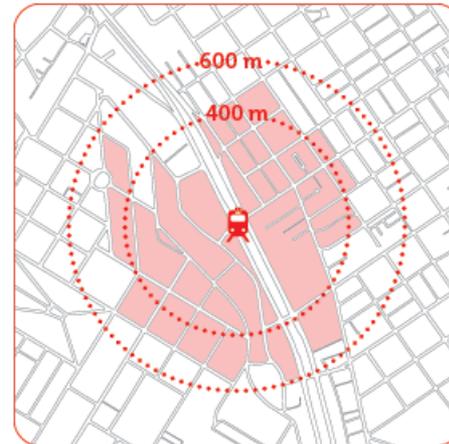


Toda quadra cortada pela primeira faixa ou circunferência e dentro da segunda faixa ou circunferência

AS ÁREAS DE INFLUÊNCIA SÃO DETERMINADAS DE ACORDO COM O MEIO DE TRANSPORTE



Trem · Metrô · Monotrilho · Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) · Veículos Leves sobre Pneus (VLP) em vias elevadas



 = Acessos às estações



Corredor de ônibus municipal e intermunicipal · Veículos Leves sobre Pneus (VLP) em vias não elevadas



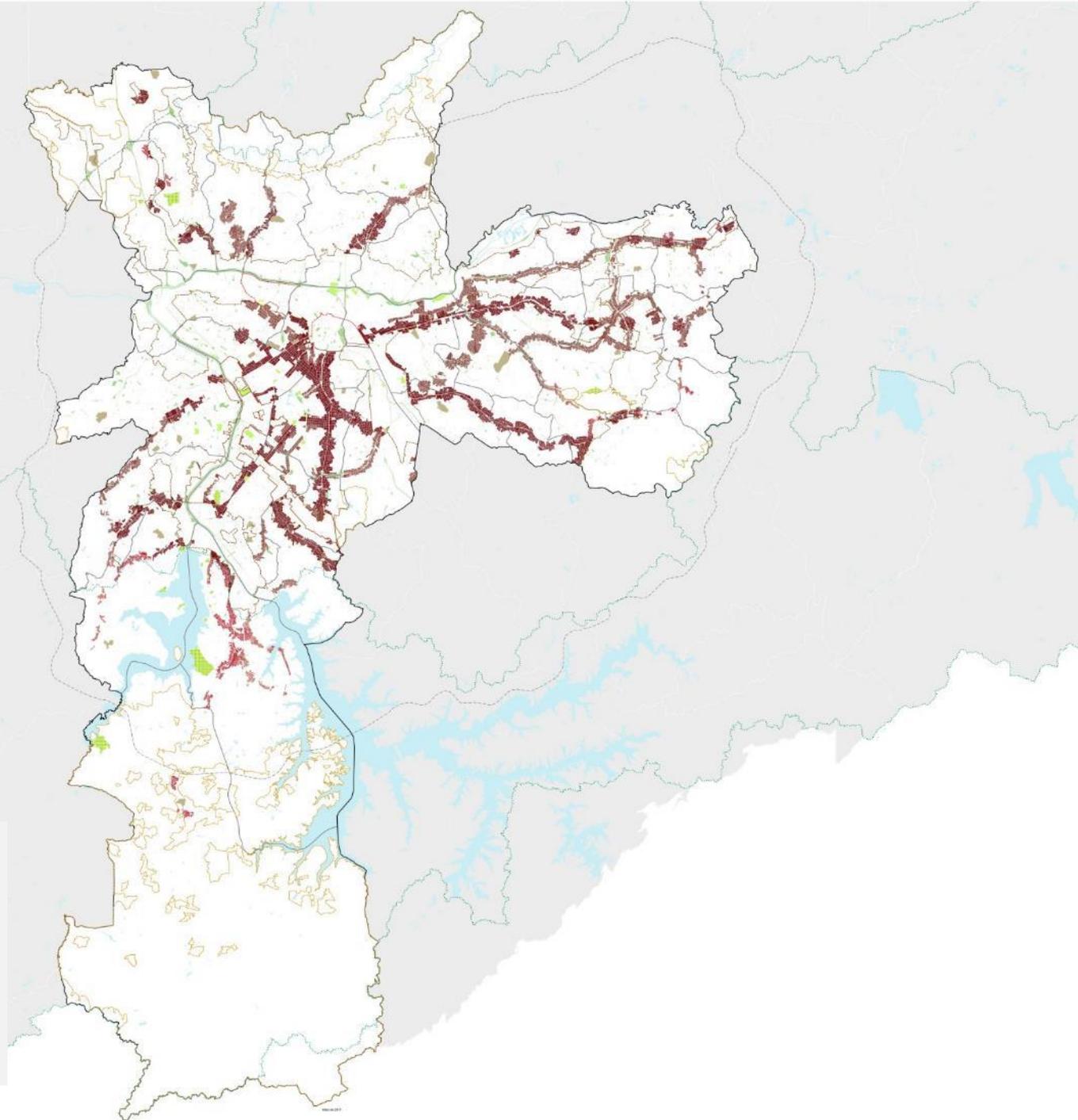
---  = Eixo da via

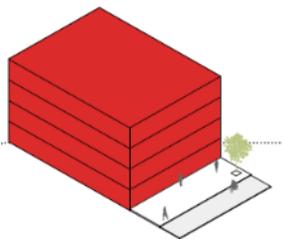
ZONAS EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

 ZEU-u
 ZEU-a

↑ 0 2 5 10 km

Fonte: Projeto de Lei da Revisão da LPUOS, 2015
Base Cartográfica: MDC/SMDU
Elaboração: SMDU, 2015



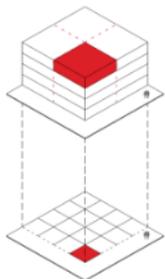


COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO

Manutenção das definições do PDE

ZEU: $CA_{max}=4,0$

ZEU_{up}: $CA_{max}=2,0$

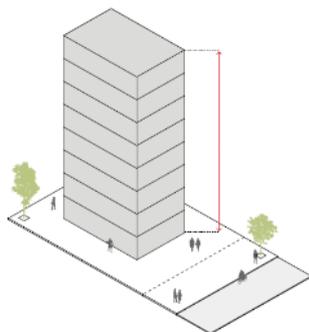


COTA PARTE

Manutenção das definições do PDE

ZEU: Cota parte=20

ZEU_{up}: Cota parte=40

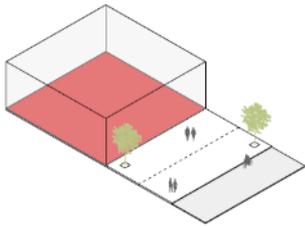


GABARITO

Manutenção das definições do PDE

ZEU: Sem limite

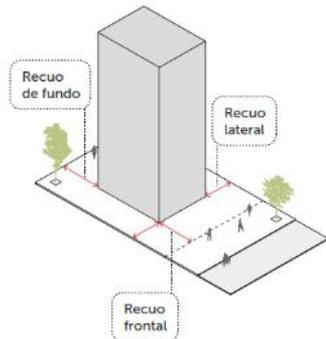
ZEU_{up}: 28m



TAXA DE OCUPAÇÃO

ZEU e ZEUp: 0,85 (lotes até 500m²) e 0,7 (lotes maiores que 500m²)

ZEUa e ZEUpa: 0,7 (lotes até 500m²) e 0,5 (lotes maiores que 500m²)

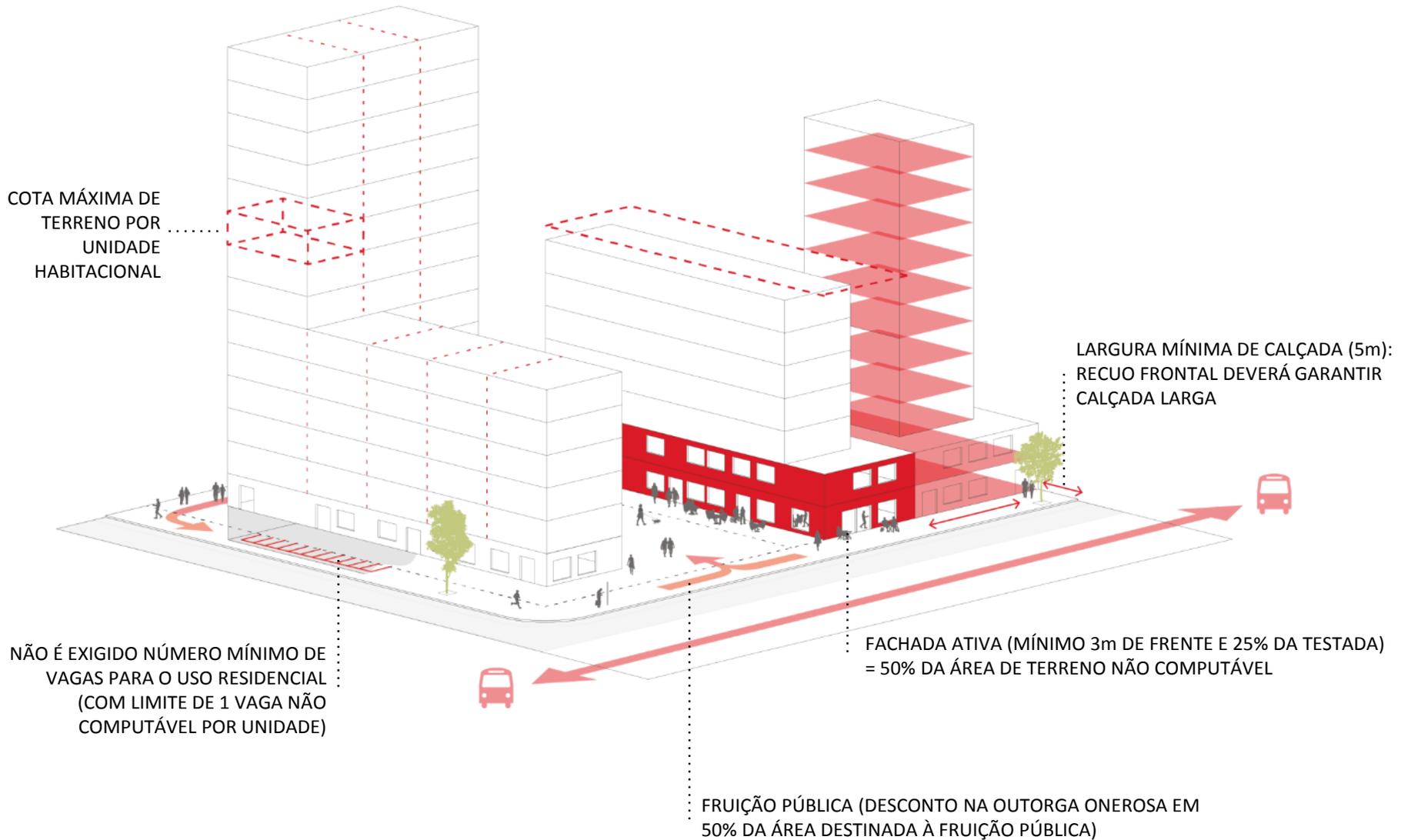


RECUOS

Frontal: 5m (dispensado se calçada tiver 5m de largura)

Laterais e de fundo: isento até altura máxima de 10m

PARÂMETROS QUALITATIVOS

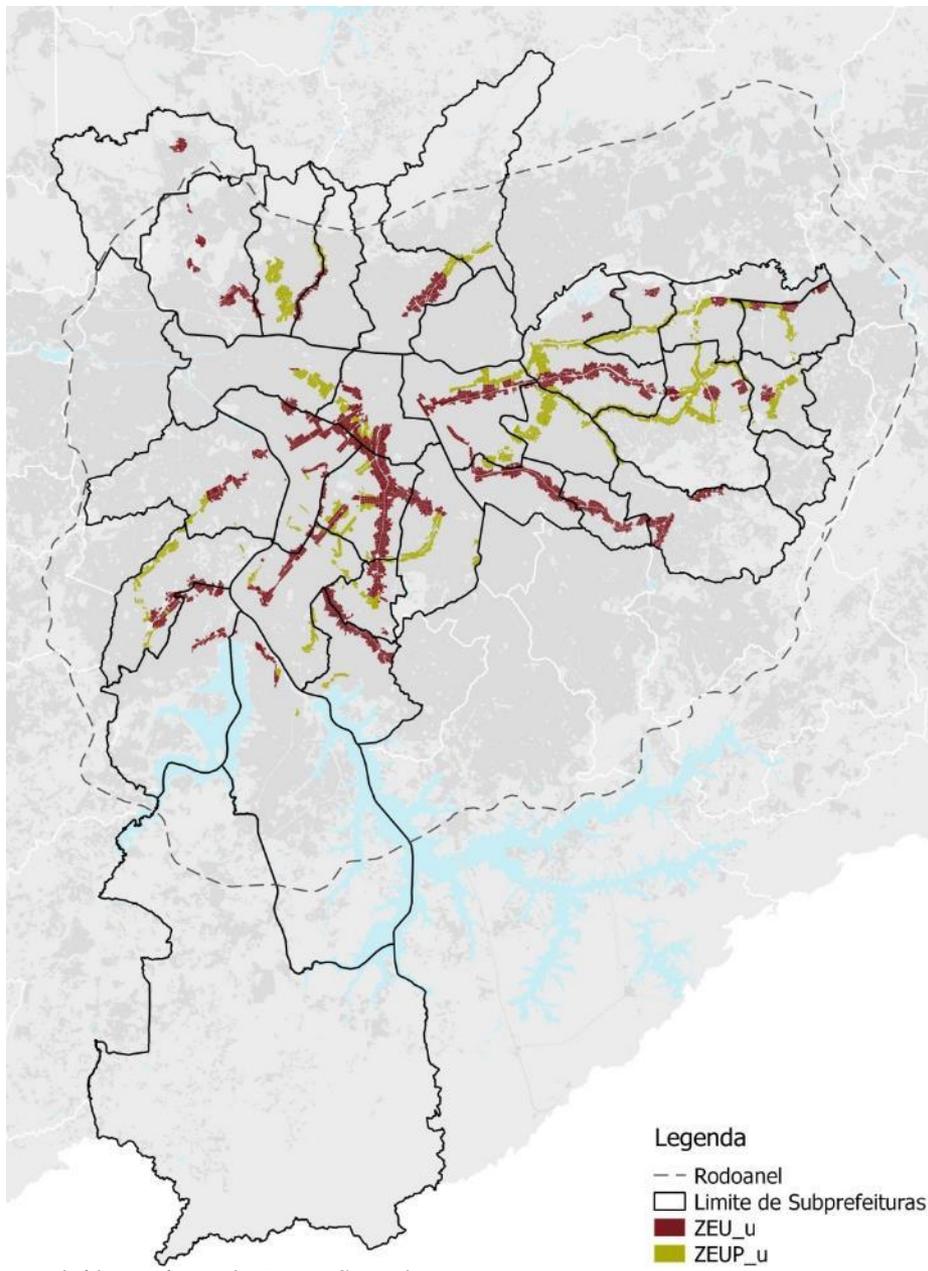
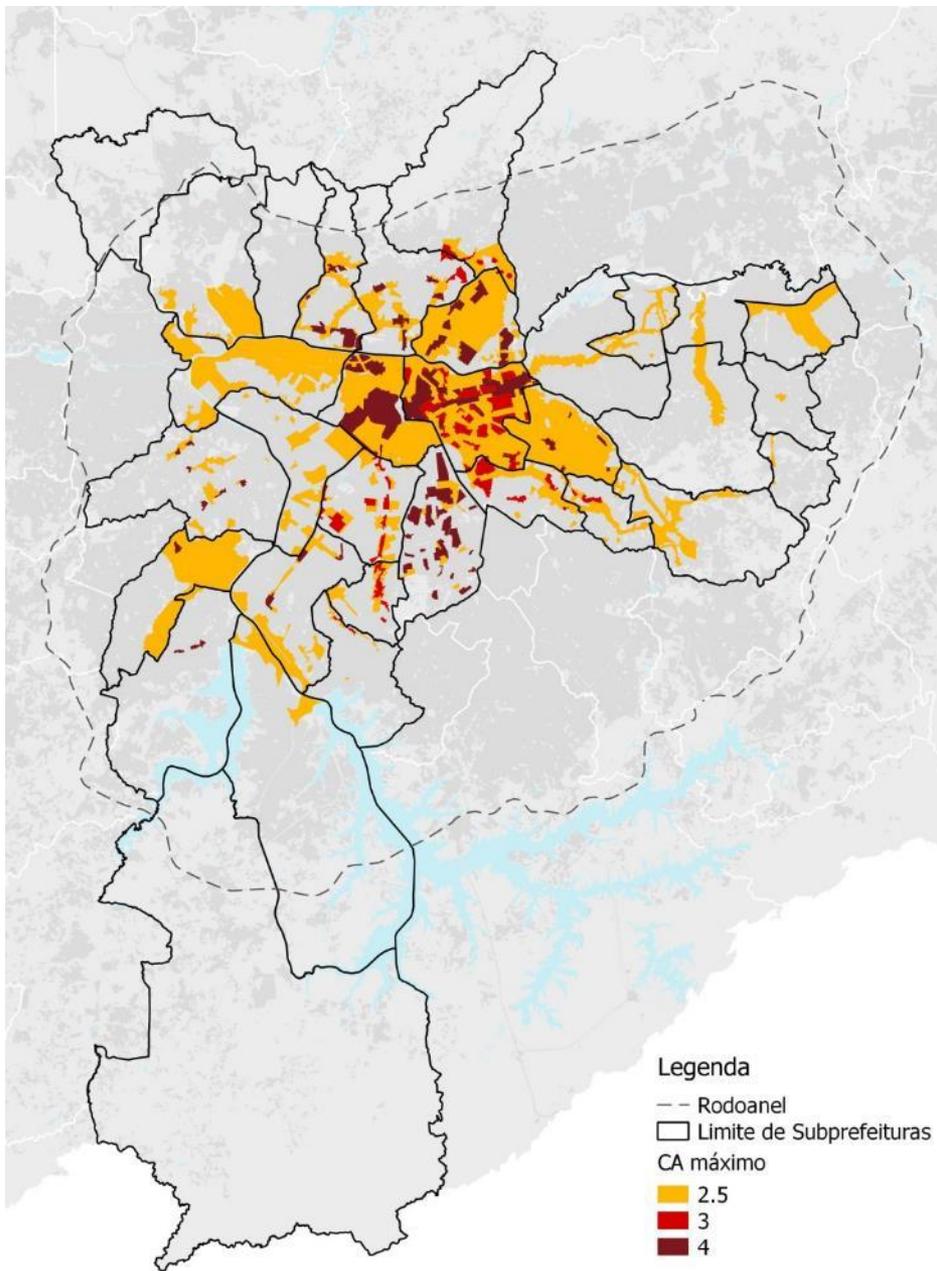


ABRANGÊNCIA TERRITORIAL DOS MAIORES

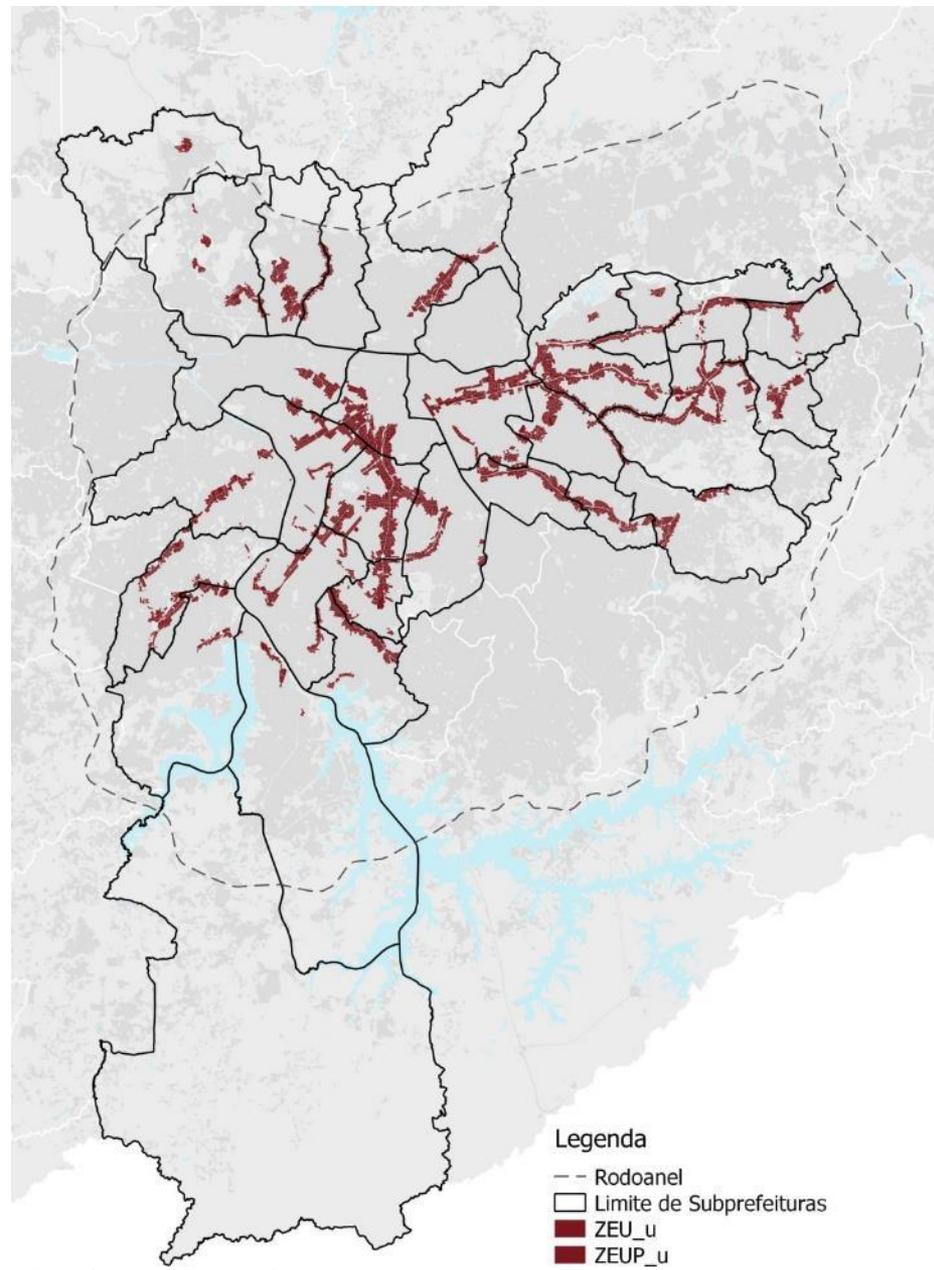
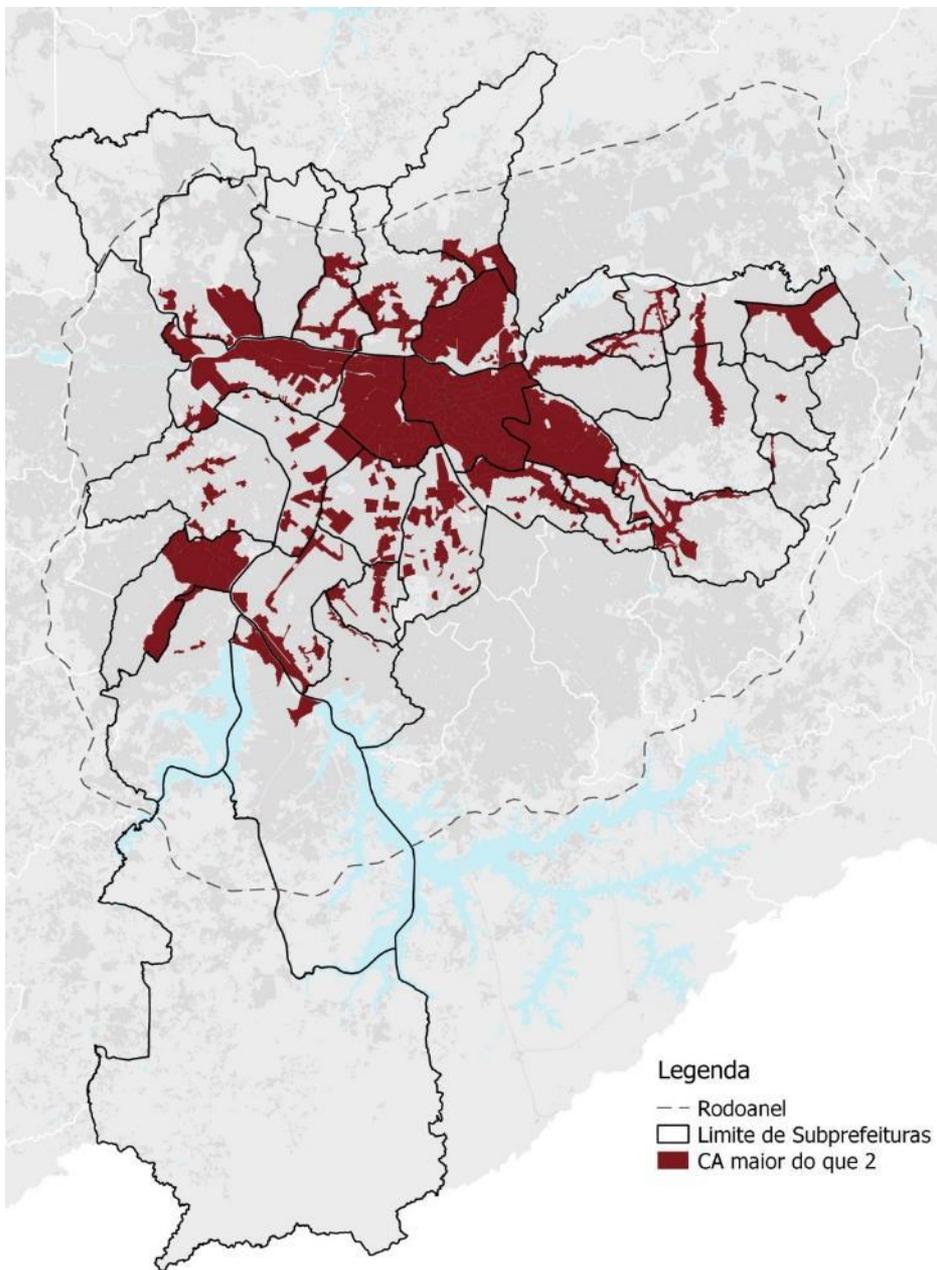
COEFICIENTES DE APROVEITAMENTO E PERSPECTIVAS

DE TRANSFORMAÇÃO

INCIDÊNCIA DE COEFICIENTES DE APROVEITAMENTO MÁXIMOS > 2: COMPARAÇÃO COM LEI VIGENTE



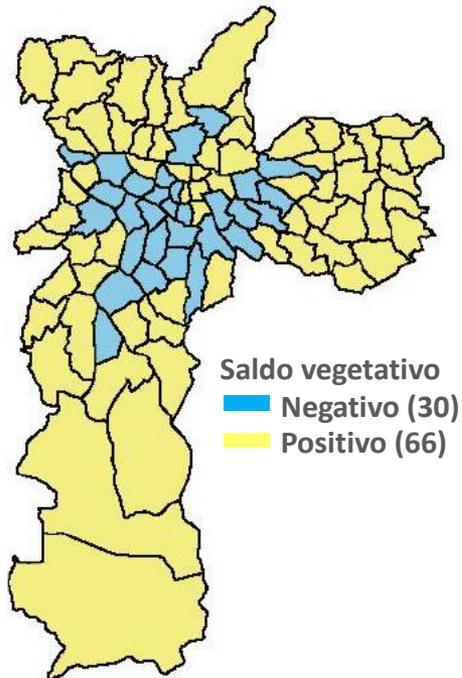
INCIDÊNCIA DE COEFICIENTES DE APROVEITAMENTO MÁXIMOS > 2: COMPARAÇÃO COM LEI VIGENTE



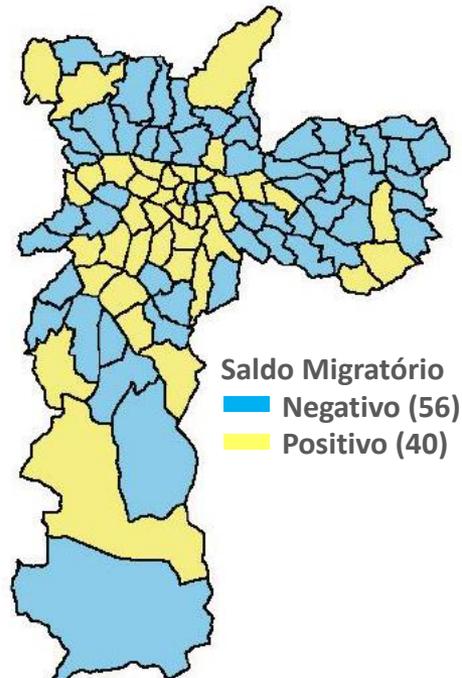
PERSPECTIVA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL

SALDOS VEGETATIVO E MIGRATÓRIO E CRESCIMENTO ANUAL MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 2025-2030

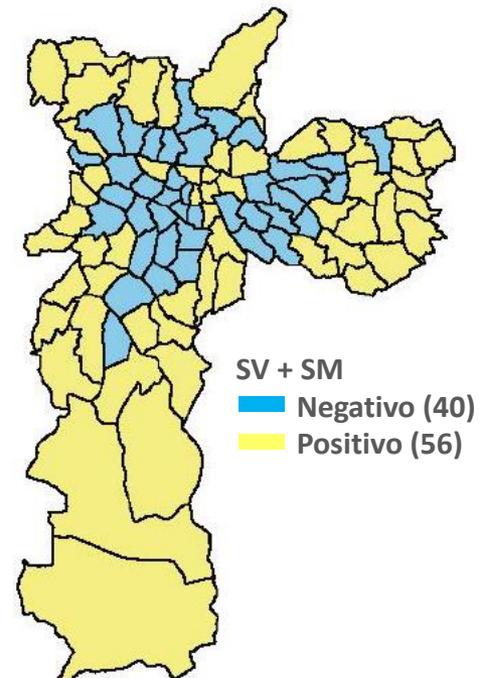
Saldo vegetativo



Saldo migratório



Saldo vegetativo +
Saldo migratório



Fonte: Fundação SEADE

**Centro expandido (mais saturado...)
porém, com perda de população**

1. Estudos realizados em SMDU mostram que no máximo 30% da totalidade de terrenos em zonas com maiores coeficientes de aproveitamento são considerados como áreas mais prováveis de transformação.
2. Ou seja, dos 8 milhões de m² de ZEU e ZEUP, apenas 3,2 milhões estão sujeitas à transformação.
3. Se considerarmos o percentual de renovação de terrenos durante o período de vigência das operações urbanas, este percentual diminui para 15% de renovação na OU Faria Lima e 12% na OU Águas Espraiadas.

MEDIDAS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO VOLTADAS À MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL



ALARGAMENTO DE CALÇADA

- obrigatório para lotes localizados no agrupamento de zonas orientadas para transformação
- obrigatório para lotes maiores que 2.500m² na Zona de Centralidade
- Incentivos para outros casos



EXIGÊNCIA DE NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS DE BICICLETA

- determinação não vinculada à percentagem de vagas de automóveis
- determinação vinculada às unidades habitacionais ou à metragem construída



EXIGÊNCIA DE VESTIÁRIO PARA USUÁRIOS DE BICICLETA

- destinada principalmente aos usos não residenciais , nR2 e nR3



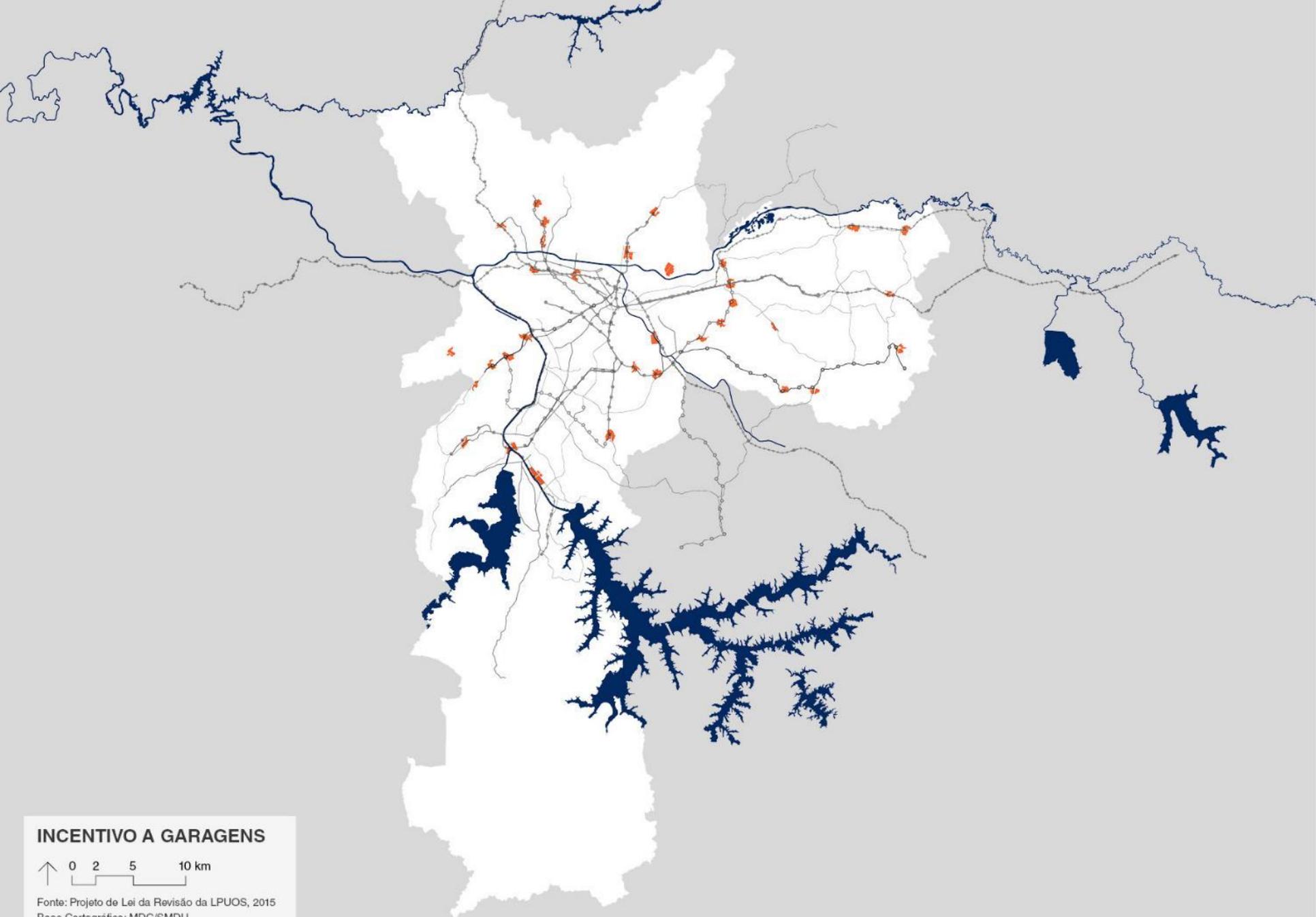
REDUÇÃO NA EXIGÊNCIA DE VAGAS DE AUTOMÓVEIS

- não serão exigidas vagas de automóvel para usos residenciais
- não serão exigidas vagas de automóveis para usos não residenciais em lotes pequenos



EDIFÍCIO GARAGEM INCENTIVADO

- definição de áreas no entorno de estações de integração e/ou nas extremidades das linhas



INCENTIVO A GARAGENS

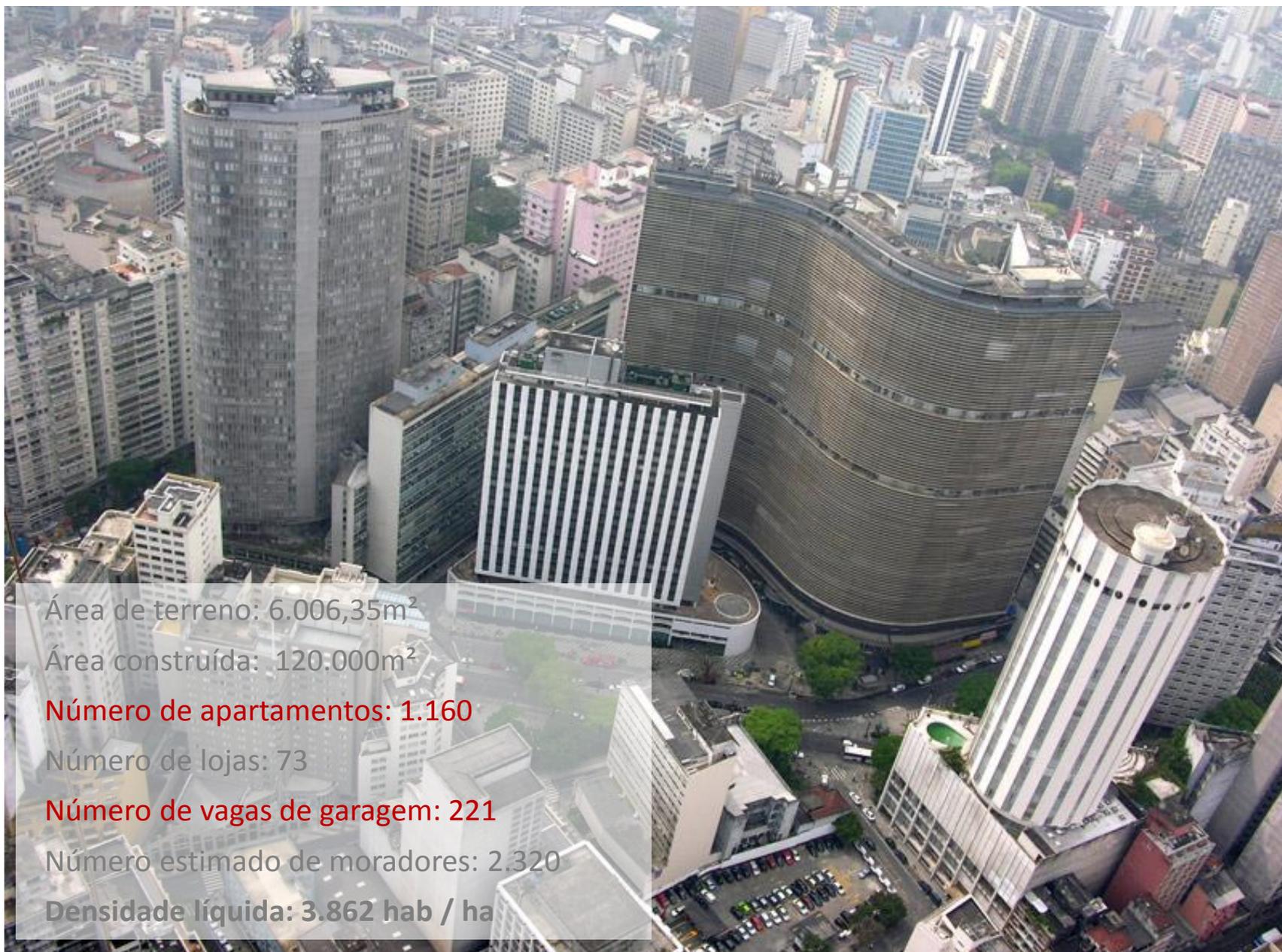


Fonte: Projeto de Lei da Revisão da LPUOS, 2015

Base Cartográfica: MDC/SMDU

Elaboração: SMDU, 2015

IMPLICAÇÕES DA MATRIZ DE REGULAÇÃO DO USO DO SOLO NA MOBILIDADE URBANA



Área de terreno: 6.006,35m²

Área construída: 120.000m²

Número de apartamentos: 1.160

Número de lojas: 73

Número de vagas de garagem: 221

Número estimado de moradores: 2.320

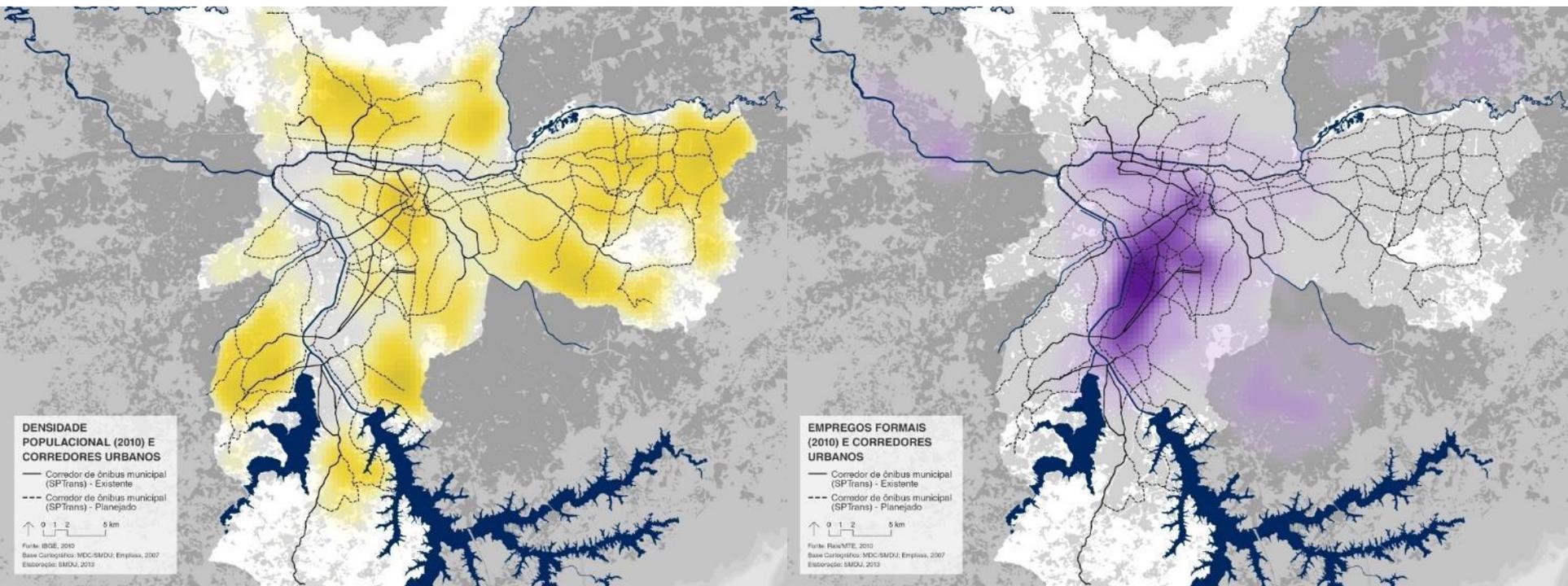
Densidade líquida: 3.862 hab / ha

- O edifício Copan tem 221 vagas de garagem (+- 5.525m² de área construída, se considerarmos 25m² por vaga)
- Se fosse obedecer a regra atual do zoneamento (exigência e número mínimo de vagas de garagem), seria necessário no mínimo 1 vaga por apartamento até 200m², resultando em 1.160 vagas (+- 29.000m² de área construída, se considerarmos 25m² por vaga).
- Tendo em vista que provavelmente o empreendimento se enquadraria em Pólo Gerador de Tráfego, o número de vagas pode aumentar significativamente.

CONTRIBUIÇÃO COM A DESCENTRALIZAÇÃO DO EMPREGO

maior permissão e facilitação da instalação de usos não residenciais
nas regiões periféricas

CONCENTRAÇÃO DE EMPREGO: SOBRECARGA NAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO



Densidades populacionais e de emprego por habitante

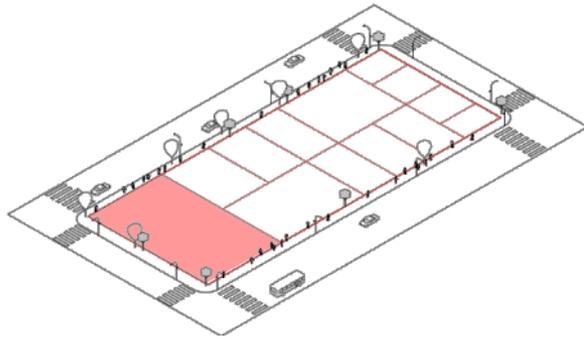
Fonte: SMDU/DEINFO

LOTE MÁXIMO

mecanismo de controle e adequação da inserção urbana de novos empreendimentos

PARÂMETROS E CONDICIONANTES PARA LOTES GRANDES

LOTE MÉDIO

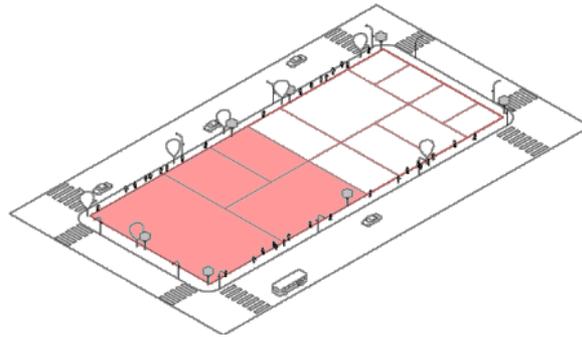


MENORES que 5.000m²

incentivos

- fruição pública

LOTE GRANDE

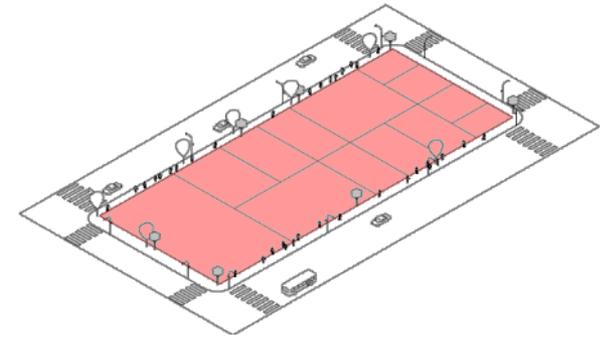


de 10.000m² a 15.000m²

condicionantes

- fruição pública
- fachada ativa
- limite fechamento por muros

LOTE MÁXIMO



MAIORES que 15.000m²

loteamento

- abertura de viário
- doação de área verde
- doação de área institucional
- destinação de área sem afetação conforme carências regionais

