

01	REVISÃO GERAL	07.07.05	ARQ. CLAUDIA		
REV.	MODIFICAÇÃO	DATA	PROJETISTA	DESENHISTA	APROVO



Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária

ESCALA S/ESCALA	DATA DEZ 2001	DESENHISTA	SÍTIO <b>GERAL</b>			
ÁREA DO SÍTIO						
<b>GERAL</b>						
ESPECIALIDADE/SUBESPECIALIDADE						
<b>ARQUITETURA / URBANISMO</b>						
AUTOR DO PROJETO		CREA	UF			
ARQ. EDUARDO FACCIN		193.396/D	SP			
TIPO/ESPECIFICAÇÃO DO DOCUMENTO						
<b>MEMORIAL DE CRITÉRIOS E CONDICIONANTES</b>						
COORDENADOR		RUBRICA	TIPO DE OBRA	CLASSE DO PROJETO		
<b>JOÃO EDUARDO ARAÚJO</b>						
GERENTE		RUBRICA	SUBSTITUI A	SUBSTITUÍDA POR		
<b>FRANCISCO ERIVAN DE ALBUQUERQUE</b>						
RUBRICA DO AUTOR		REG. DE ARQUIVO	CODIFICAÇÃO			
			<b>GE.01/202.75/00889/01</b>			

## **SUMÁRIO**

1-OBJETIVO

2-CONDIÇÕES GERAIS

3-CONDIÇÕES ESPECÍFICAS

4-NORMAS E PRÁTICAS COMPLEMENTARES

## 1. OBJETIVO

Este memorial visa definir os critérios e condicionantes mínimos necessários à elaboração de projetos de **Urbanismo** para as obras da INFRAERO.

## 2. CONDIÇÕES GERAIS

- Elaborar o projeto de Sistema Viário em concordância com os projetos de arquitetura, paisagismo, terraplenagem, pavimentação, comunicação visual, águas pluviais e demais redes de infra-estrutura de maneira a harmonizá-los entre si.
- Conhecer os tipos de veículos que circularão na área, bem como o volume esperado deste tráfego e a quantidade de veículos a estacionar.
- Verificar as normas e exigências locais quanto ao traçado da via de acesso.
- Determinar o alinhamento horizontal das vias, a partir das diretrizes gerais do traçado do sistema viário, locação definitiva das edificações, raios de giro dos veículos, locação dos acessos de veículos às edificações, redes de infra-estrutura e outros, providenciando o cálculo analítico dos elementos significativos do sistema viário, a fim de possibilitar sua locação no terreno.

## 3. CONDIÇÕES ESPECÍFICAS

### 3.1 Lado Terra

- Adequar o Sistema Viário já implantado e integrá-lo ao proposto como um sistema único, mantendo um nível de serviço adequado, nas sucessivas fases de implantação.
- Para o dimensionamento das vias analisar a capacidade do sistema de acesso no modo rodoviário, verificando o desempenho operacional atual e as necessidades para o horizonte de projeto.
- Fluxos a serem garantidos:
  - Acesso direto ao estacionamento de veículos/ edifício garagem, sem passar pela via do meio fio.
  - Acesso direto do meio-fio de embarque ao estacionamento de veículos/edifício garagem.
  - Acesso do estacionamento de veículos/edifício garagem ao meio fio de desembarque.

- Saída do estacionamento de veículos/edifício garagem direto para a cidade, sem passar pela via do meio-fio.
- Saída dos meios-fios direto para a cidade.
- Prever acesso de veículos pesados para manutenção, abastecimento e carga, inteiramente independente das vias do meio fio principal embarque e desembarque.
- As vias principais dos meios-fios (embarque/desembarque), deverão ter o seu tráfego totalmente independente e preservado de fluxos indesejáveis e desnecessários.
- Os meios fios de embarque e desembarque poderão ser em um nível ou em níveis separados, de acordo com o porte do Terminal. A via de embarque terá três faixas de circulação e a de desembarque também três faixas.
- No dimensionamento do meio fio deverá ser considerada a implantação de vagas pré-definidas para serviços de transportes-táxis, ônibus, hotéis, carro de aluguel, etc. Garantir pé direito mínimo de 4,5 m quando este estiver localizado sob marquise.
- O projeto deverá contemplar área para ponto de ônibus urbano e executivo.
- O projeto deverá prever faixas de aceleração e desaceleração nos locais em que a necessária mudança de velocidade possa causar interferências com o trânsito.
- Observar as larguras de faixas de rolamento e os raios de giro mínimos recomendados para o veículo crítico de projeto a ser definido.
- A distância máxima entre o estacionamento de veículos e os balcões de check-in deverá ser de 300m (IATA).
- Prever áreas de estacionamento remoto para ônibus de turismo e táxis, incluindo área de apoio para os motoristas.
- Prever área de estacionamento independente para veículos de funcionários próximo ao TPS.
- Utilizar a configuração de vagas a 90° nos estacionamentos de veículos de passeio que permite um maior rendimento numérico de vagas, sempre que o espaço disponível permitir.
- O projeto de urbanização deverá priorizar o fluxo de pedestre em relação ao de veículos, utilizando para tanto todos os recursos disponíveis construtivos, de acabamento, de sinalização, paisagístico, etc., de maneira a garantir uma perfeita hierarquia.
- Prever em todo o percurso de pedestre entre estacionamento, pontos de ônibus, ponto de táxis e o TPS garantia, irrestrita de acessibilidade para os Deficientes Físicos.

- Prever nos estacionamentos de veículos de passeio o número mínimo de vagas para deficientes físicos em consonância às normas vigentes.
- O número de vagas do estacionamento de veículo deverá ser proporcional ao número de passageiros na hora pico e ser mantido o mínimo de 27 m<sup>2</sup> por vaga.
- O número de guaritas de entrada e saída do estacionamento deverá ser proporcional ao movimento verificado no Aeroporto. Geralmente a necessidade de guaritas para saídas tendem a ser maiores que a de entrada, um bom nível de serviço deverá ser garantido de tal maneira que o escoamento dos carros através das guaritas não provoque a formação de grandes filas.
- Os estudos de demanda e capacidade serão desenvolvidos em conjunto - Infraero/Projetista.
- O lançamento de traçado do projeto deverá basear-se nos elementos topográficos e no cadastramento, objeto de levantamento de campo que deverá ser realizado em toda a área de interferência.
- O projeto geométrico deverá constar de planta baixa contendo os acessos, estacionamentos e edificações com todas as cotas. Deverão constar também os perfis longitudinais e transversais na proporção real, com cotas de nível do piso acabado dos pavimentos e passeios em relação às edificações.
- O projeto deverá conter a representação gráfica e especificação completa dos materiais de revestimento (marca, cor, referência, dimensões), determinando o modo de assentamento e acabamento.
- Apresentar paginação dos revestimentos de piso quando houver necessidade.
- Apresentar detalhamento de todos os elementos construtivos propostos (rampas, escadas, bancos, etc.).

### 3.2 Lado Ar

- Adequar a via de serviço já implantada e integrá-la à proposta como um sistema único, mantendo um nível de serviço adequado, nas sucessivas fases de implantação.
- A via de serviço deverá ter, no mínimo, 7,00 m de largura, dependendo do porte do aeroporto.
- Garantir uma altura mínima livre de 4,60 m na parte fixa da ponte de embarque e/ou da marquise, em cima da via de serviço.
- Os ônibus do desembarque remoto, quando cheios de passageiros, não devem fazer manobras para atracar no Terminal de Passageiros. Eles devem preferencialmente parar paralelo ao meio-fio ou então com inclinação máxima de 45° graus em relação a este, evitando-se assim o inconveniente de sujeitar os passageiros que estejam de pé aos perigos e desconforto das possíveis manobras.

- Prever área de estacionamento para ambulância, próxima à área de emergência médica.
- Prever área de estacionamento para 2 viaturas operacionais próxima ao controle de acesso ao pátio.
- Prever área de equipamento de rampa.

### 3.3 Geral

- As faixas de circulação de veículos deverão apresentar dimensões mínimas, para cada sentido de tráfego, de:
  - 2,75 m de largura e 2,30 m de altura livre de passagem quando destinadas à circulação de automóveis e utilitários;
  - 3,50 m de largura e 3,50 m de altura livre de passagem quando destinada à circulação de caminhões e ônibus.
- As rampas para veículos, quando houver, deverão apresentar:
  - Recuo de 4,00 m do alinhamento dos logradouros, para seu início;
  - Declividade máxima de 20 %, quando destinada à circulação de automóveis e utilitários;
  - Declividade máxima de 12%, quando destinada à circulação de caminhões e ônibus.

## 4. PRÁTICAS E NORMAS COMPLEMENTARES

- Airport Development Reference Manual', da 'International Air Transport Association' (IATA);
- Práticas SEAP – itens 4.05 e 4.06;
- Manual de Planejamento de Aeroportos da OACI (código: 9184);
- Normas do DENATRAN.