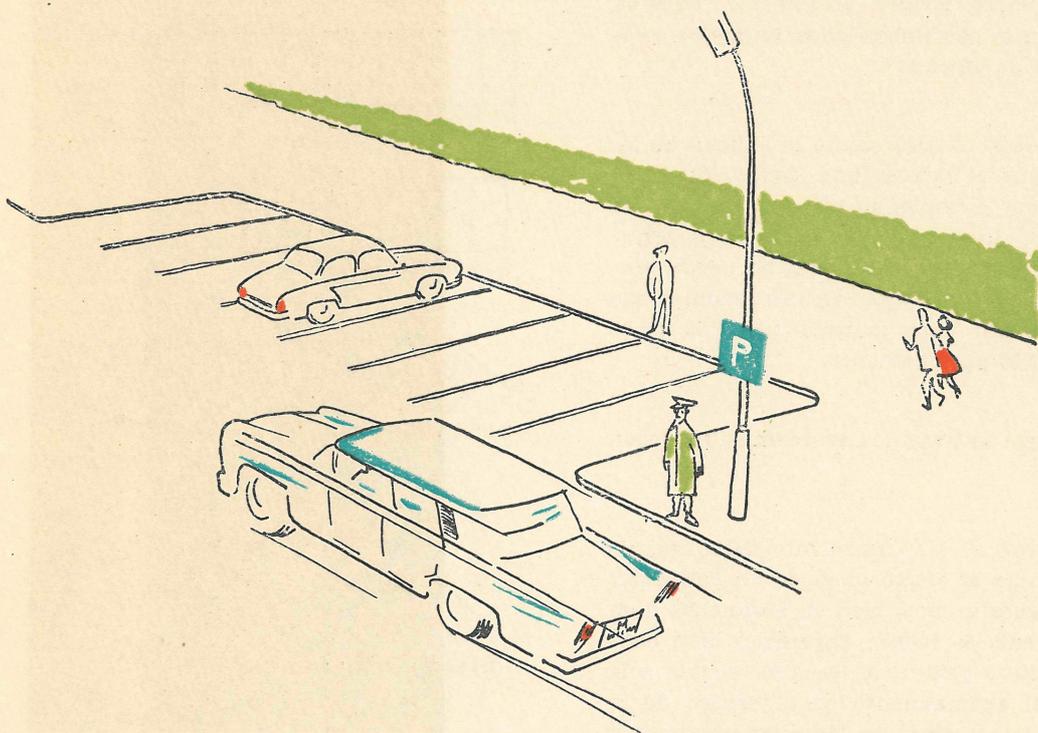


informes

datos de proyecto

En las calles residenciales, debido a su reducido perfil transversal, deben dejarse ensanchamientos para aparcamientos a fin de no interceptar el tráfico.

En las grandes ciudades el problema creado por el aparcamiento de vehículos a las autoridades municipales ha hecho que éstas obliguen a reservar zonas dedicadas a este fin en las construcciones de nueva planta, especialmente edificios públicos—salas de espectáculos, ministerios, grandes almacenes, estaciones, oficinas..., incluso en viviendas—. A estos efectos existen reglamentaciones que fijan la superficie del aparcamiento en función del número de usuarios del edificio en cuestión.



Los coches estacionados en la vía pública no deben perjudicar la visibilidad, motivo por el cual el estacionamiento debe efectuarse a una distancia mínima de 5 m de una esquina, cruce o bifurcación.

En las modernas urbanizaciones suelen hacerse entrantes en las aceras, con lo cual el estacionamiento queda perfectamente definido y separado de las fajas de tráfico.

En las ciudades de trazado antiguo, dado el trastorno que los estacionamientos originan al tráfico rodado, se ha llegado a la solución de suprimir éstos en las zonas más congestionadas. Por lo tanto, en tales zonas se recurre al empleo de construcciones especiales dedicadas a tal fin. Estas construcciones se desarrollan normalmente en altura, ya sea por encima o por debajo del nivel de la calle, según los distintos casos.

Entre las fajas de estacionamiento y de circulación conviene dejar una cinta de protección de 0,25 m de anchura. Complemento esencial para que un estacionamiento funcione bien es el de la señalización, tanto horizontal como vertical.



Esta proporción baja al 45 % cuando los vehículos se colocan "en peine", o sea, en batería, con un ángulo de 90° respecto al eje de la calzada; la causa de este descenso del coeficiente de aprovechamiento es la gran obstrucción transversal que ocupan, a pesar de ofrecer un aspecto más compacto.

Los sistemas "en diente de sierra" tienen la ventaja de requerir menor espacio de maniobra, aunque para el estacionamiento ocupen un espacio mayor. Según que el ángulo sea de 30°, 45° ó 60°, el coeficiente de aprovechamiento del aparcamiento variará del 70 % al 65 %.

Estos acoplamientos sencillos pueden combinarse, además, dando acceso a los vehículos por ambos lados. La mejor combinación es la de "raspa de pescado".

Los módulos que hemos dado anteriormente se aplican en los aparcamientos en que puede hacerse una separación clara de los vehículos, como, por ejemplo, en los garajes, o en los aparcamientos especiales; sin embargo, en las calles generalmente no puede hacerse esta distinción, pues no puede preverse el tipo de vehículo que va a aparcar. Los módulos que se toman son de 1,00 x 2,00 para motocicletas, 2,50 x 5,00 para turismos y 2,75 x 10,00 para camiones.

Según del tipo de calle que se trate, los aparcamientos deben disponerse:

En las calles de gran tráfico el aparcamiento debe organizarse en espacios reservados al efecto fuera de las corrientes de tráfico, aunque contiguos a ellas, bien en ensanches o en plazas a propósito, con enlaces fáciles, superficies bien definidas y división para entrar y salir. A veces se recurre a la solución de organizar el aparcamiento en el centro de la calzada, reservando, de esta forma, los laterales próximos a las aceras para las paradas de vehículos públicos y acceso desde los vehículos a los inmuebles adyacentes. Esta solución no es muy recomendable, pues si no se estudia bien puede resultar muy peligrosa. Otra solución es la de reservar para aparcamientos las calzadas laterales de servicio, dejando, de esta forma, la calzada central para el tráfico rápido. La primera y esta última soluciones son las más correctas.

En las calles de doble dirección el aparcamiento suele establecerse en los laterales de la calzada "en línea", junto a la acera, reservando espacios debidamente señalizados para los vehículos de servicio público—taxis, autobuses, trolebuses...—y otros para el servicio de peatones.

En las calles de dirección única el aparcamiento debe organizarse igualmente en los laterales de la calzada, si no existen ensanchamientos especiales. Si la anchura de la calzada no permite el paso de un vehículo al estar los laterales ocupados por otros aparcados, debe organizarse el estacionamiento en uno solo lateral.

