

EL EMPLAZAMIENTO DEL PARADOR

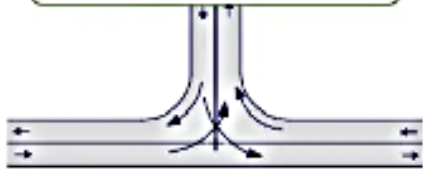
LA ARQUITECTURA NO ES UN HECHO AISLADO

LA CONEXIÓN VIAL

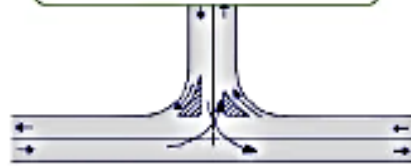
**Debemos pensar en todo el entorno de nuestro parador,
como conector desde la ruta N° 82, como sería vialmente la
conexión.**

TIPOS DE CRUCES EN "T",.

FORMA BÁSICA DE ENCUENTRO DE 3 RAMAS CON VOLTEOS DE POCOA MAGNITUD



FORMA MEJORADA DE ENCUENTRO DE 3 RAMAS CON VOLTEOS DE POCOA MAGNITUD



FORMA BÁSICA DE ENCUENTRO DE 3 RAMAS CON ELEVADO VOLUMEN QUE REALIZAN GIROS



FORMA MEJORADA DE ENCUENTRO DE 3 RAMAS CON ELEVADO VOLUMEN QUE REALIZAN GIROS

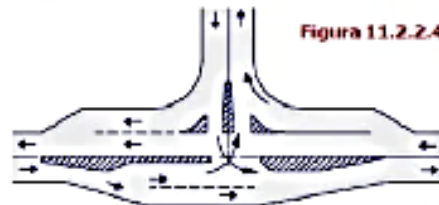


Figura 11.2.2.4

Intersecciones de 3 ramas. Son las intersecciones en "T", en las que es importante determinar la vía principal para asignar los derechos de paso, y privilegios en el diseño presentan algunos diseños tipos de intersecciones de 3 ramas

INTERSECCIÓN DE 3 RAMAS
La canalización contempla desviar el eje de una de las pistas principales rectas, para permitir los giros



Figura 11.2.2.5

INTERSECCIÓN DE 3 RAMAS
La canalización contempla desviar el eje de una de las pistas principales rectas, para permitir los giros

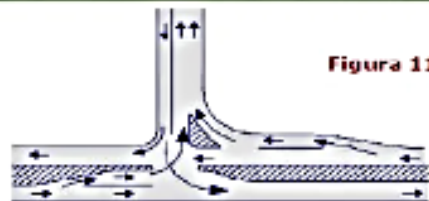
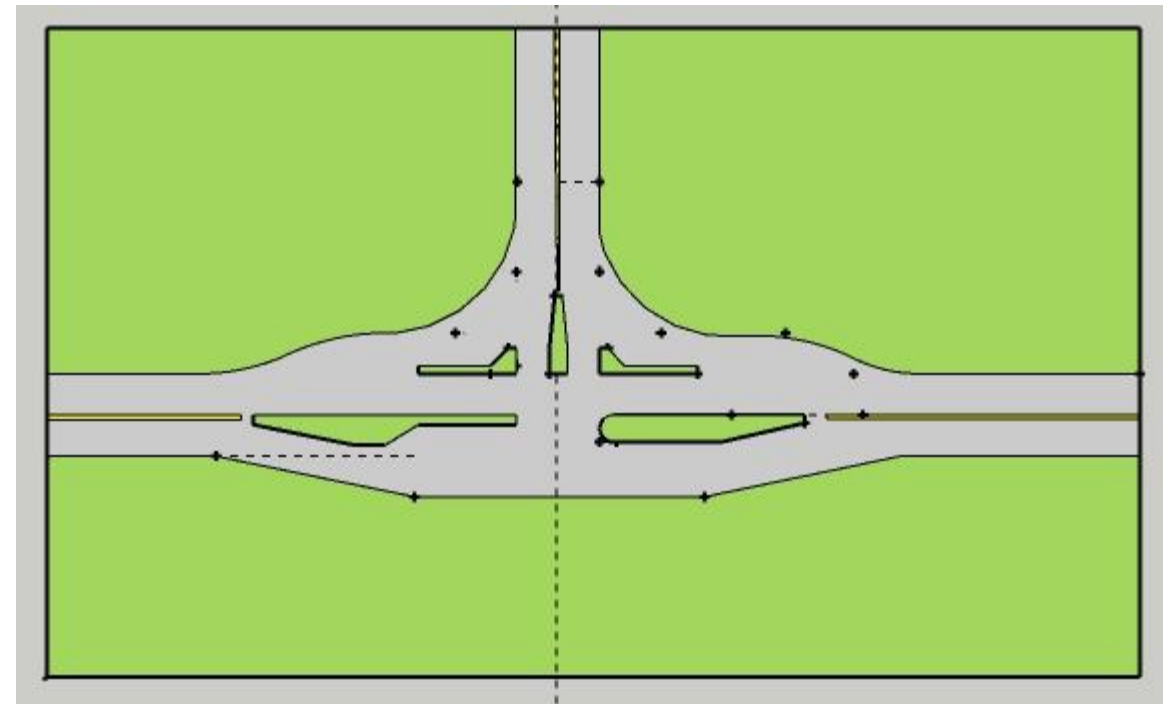
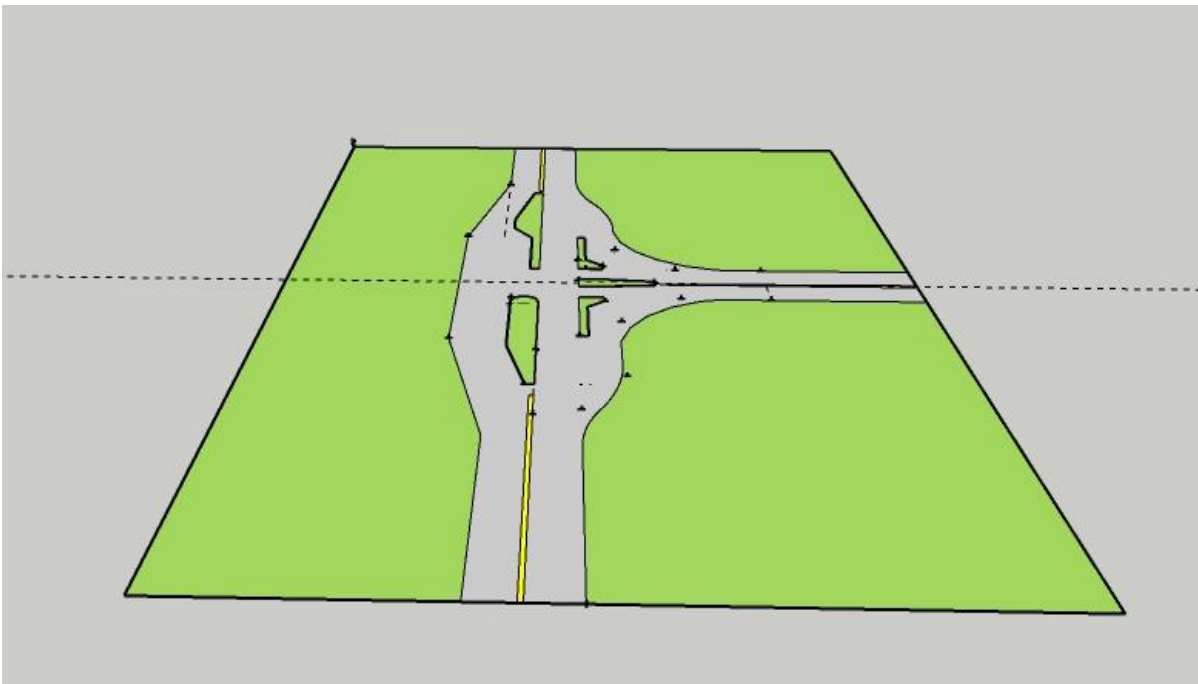
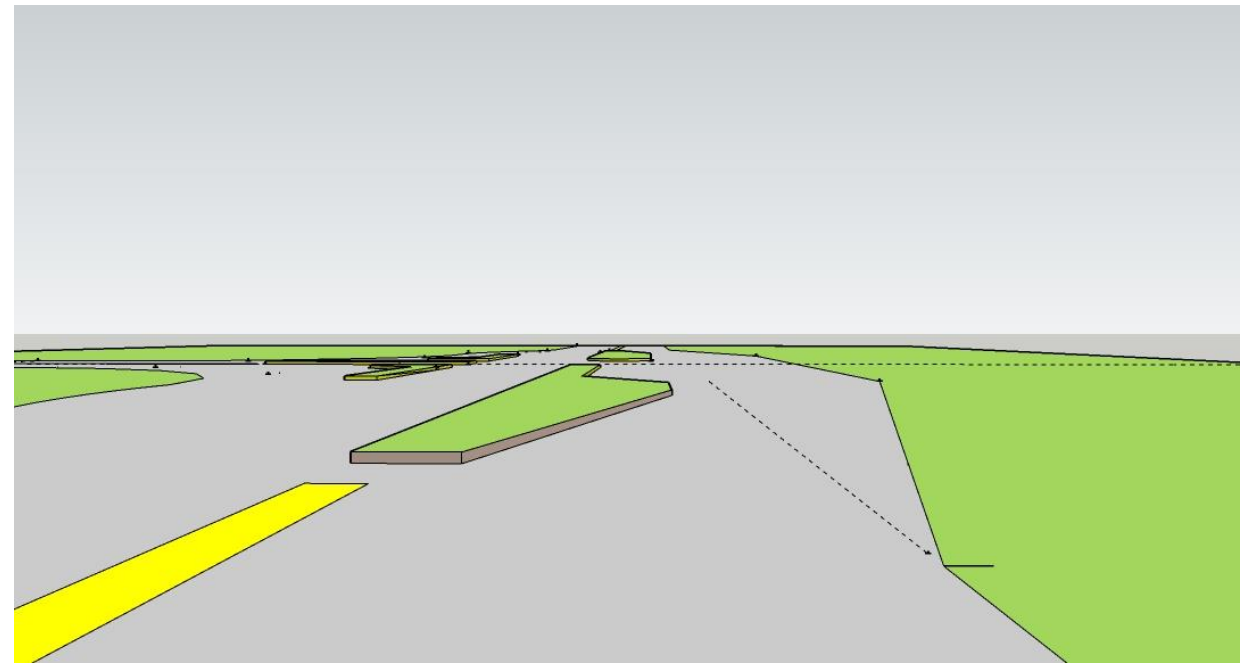
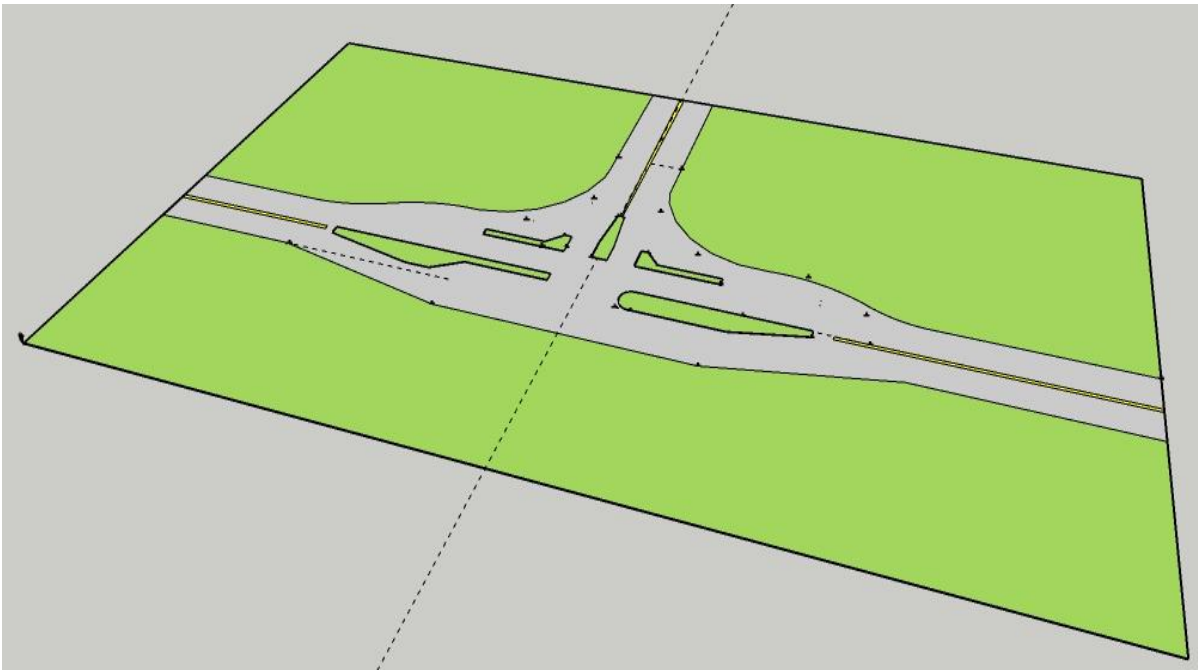


Figura 11

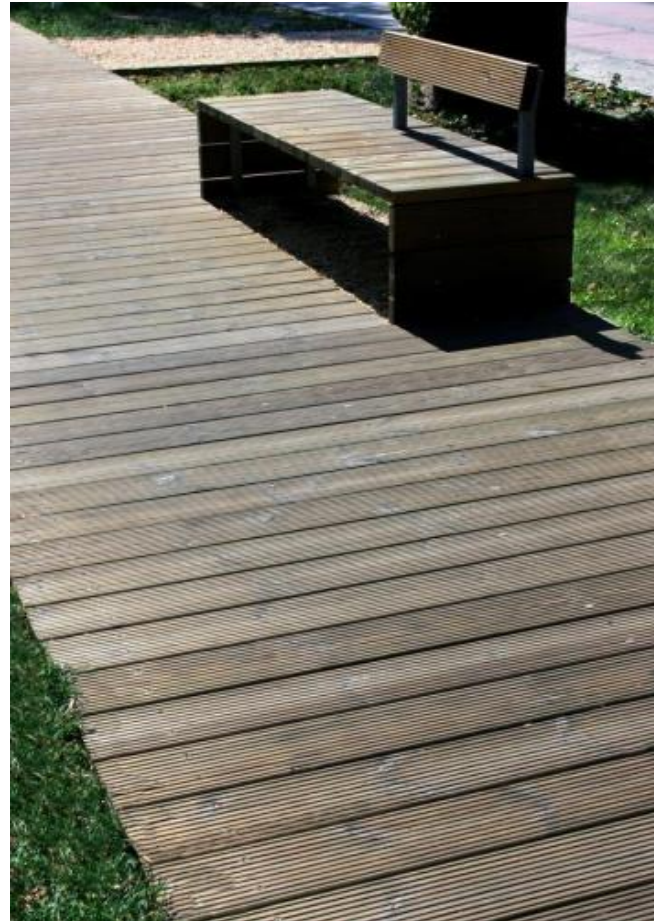




EL VERDE COMO COMPLEMENTO DEL EMPLAZAMIENTO

También resolver todo el entorno del Parador, senderos peatonales que parten desde los estacionamientos, que se conciben como un recorrido, con puntos de descanso, que exista sombra, a través de árboles, o de pérgolas, que sea algo agradable hasta llegar al edificio.

Proponer materiales que conformen el sendero.





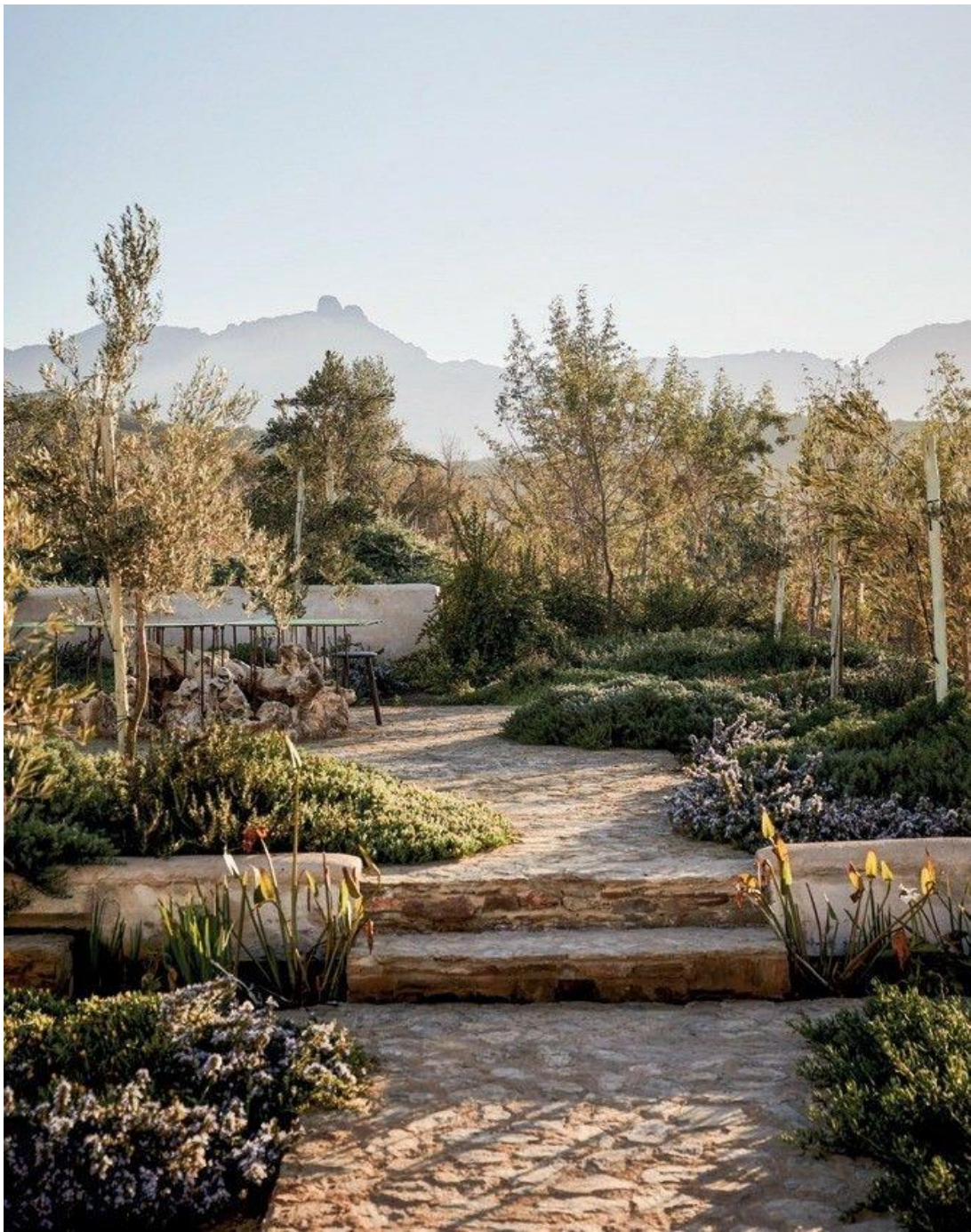
















EL ESTACIONAMIENTO COMO PARTE DEL EMPLAZAMIENTO

El estacionamiento es un complemento importante de nuestro Parador, por lo menos debemos tener lugar para veinte(20) plazas.

Su forma y disposición es un conjunto con el edificio. Debe dialogar con la arquitectura, en cuanto a su forma y por otra parte su accesibilidad debe ser muy clara.

Otro aspecto importante es la sombra que en Mendoza se hace tan importante. A través de arboles, o pérgolas con alguna enredadera.

ESTACIONAMIENTOS AL AIRE LIBRE, EN SUPERFICIE





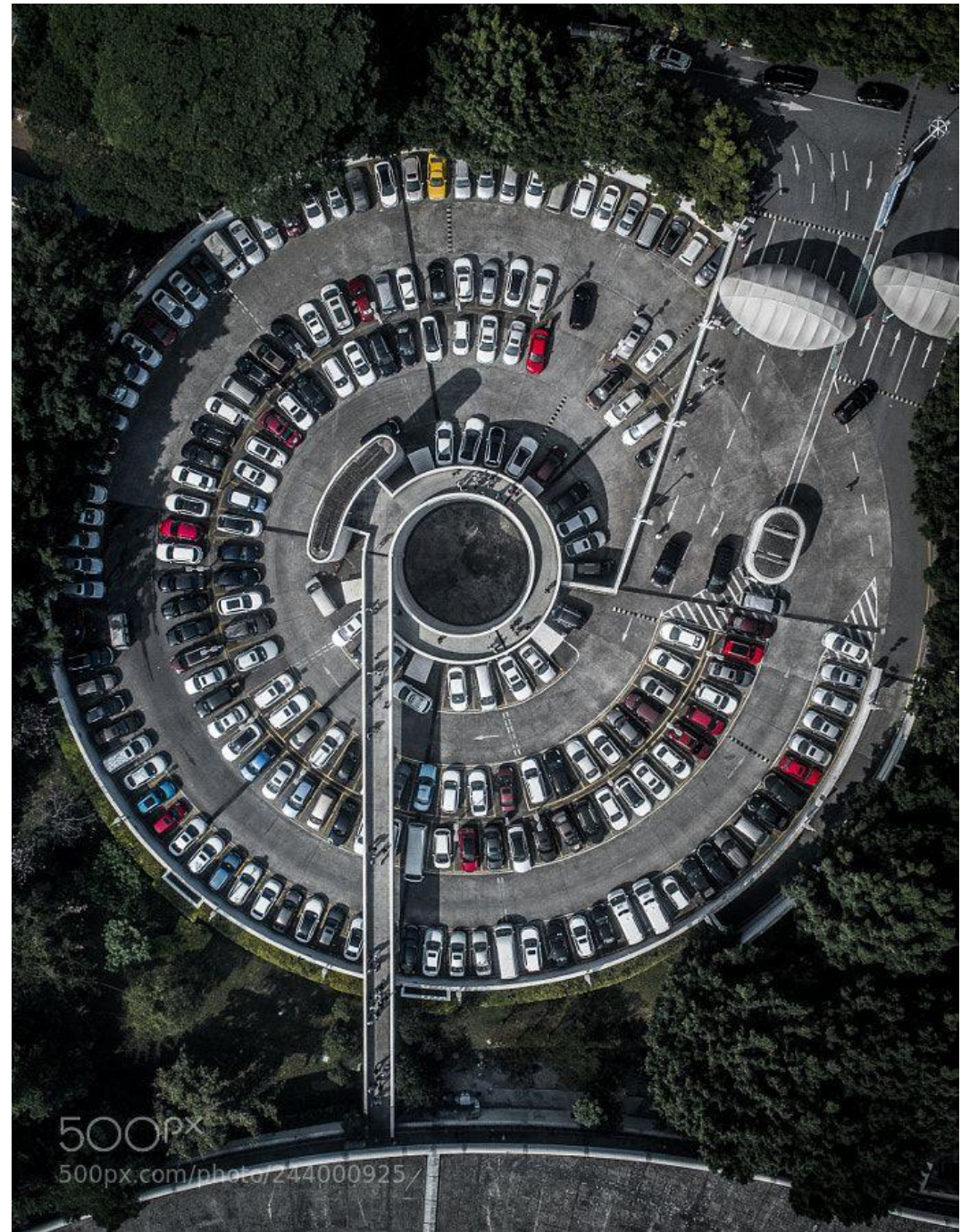
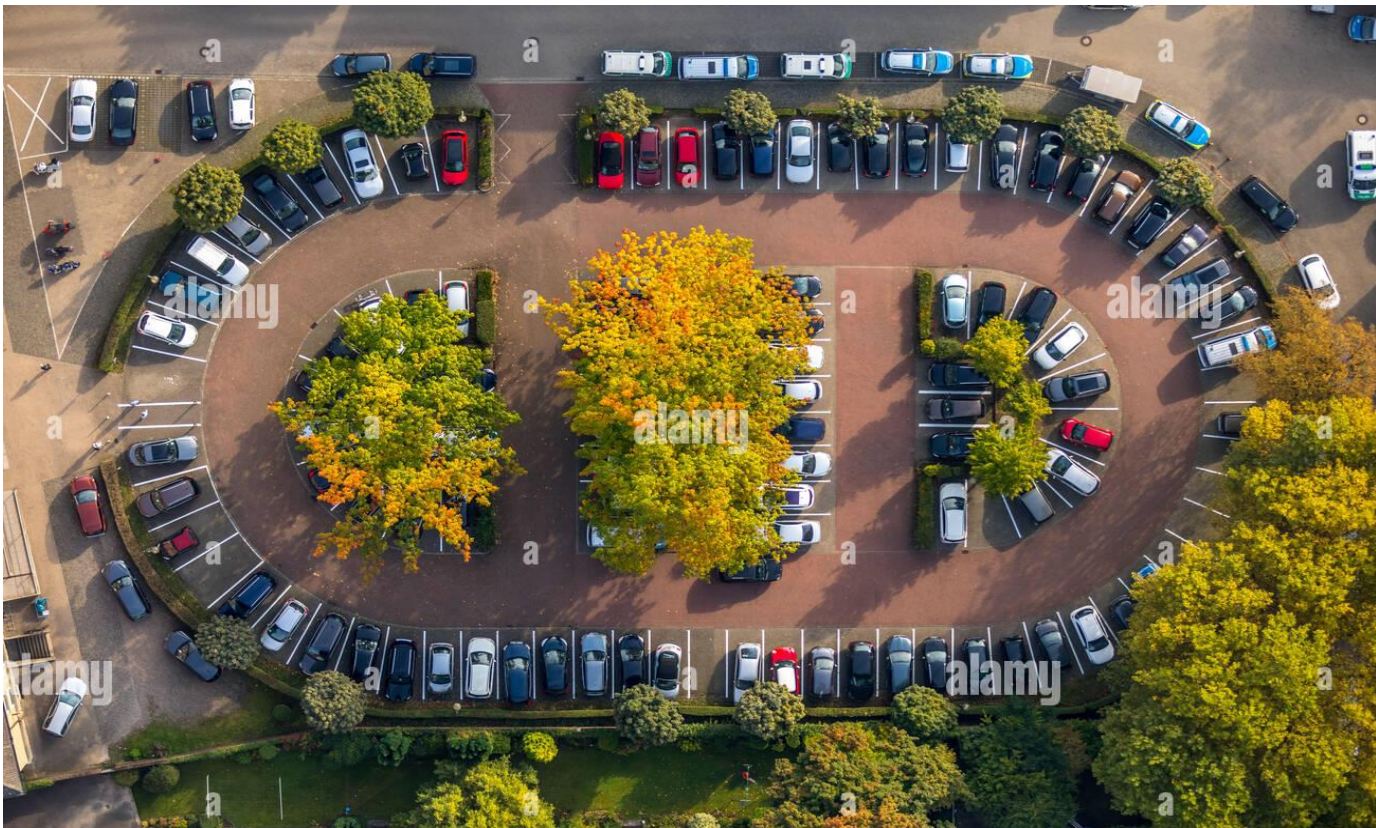


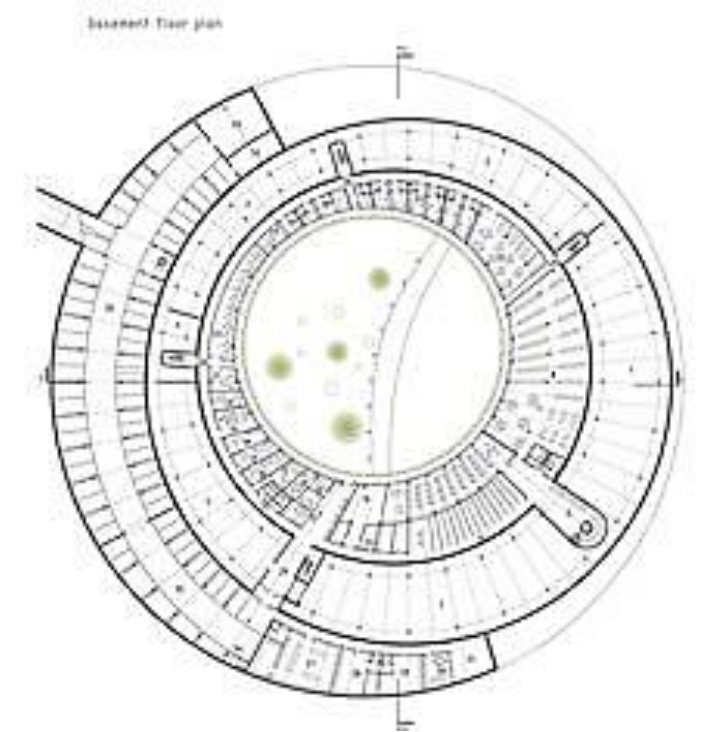
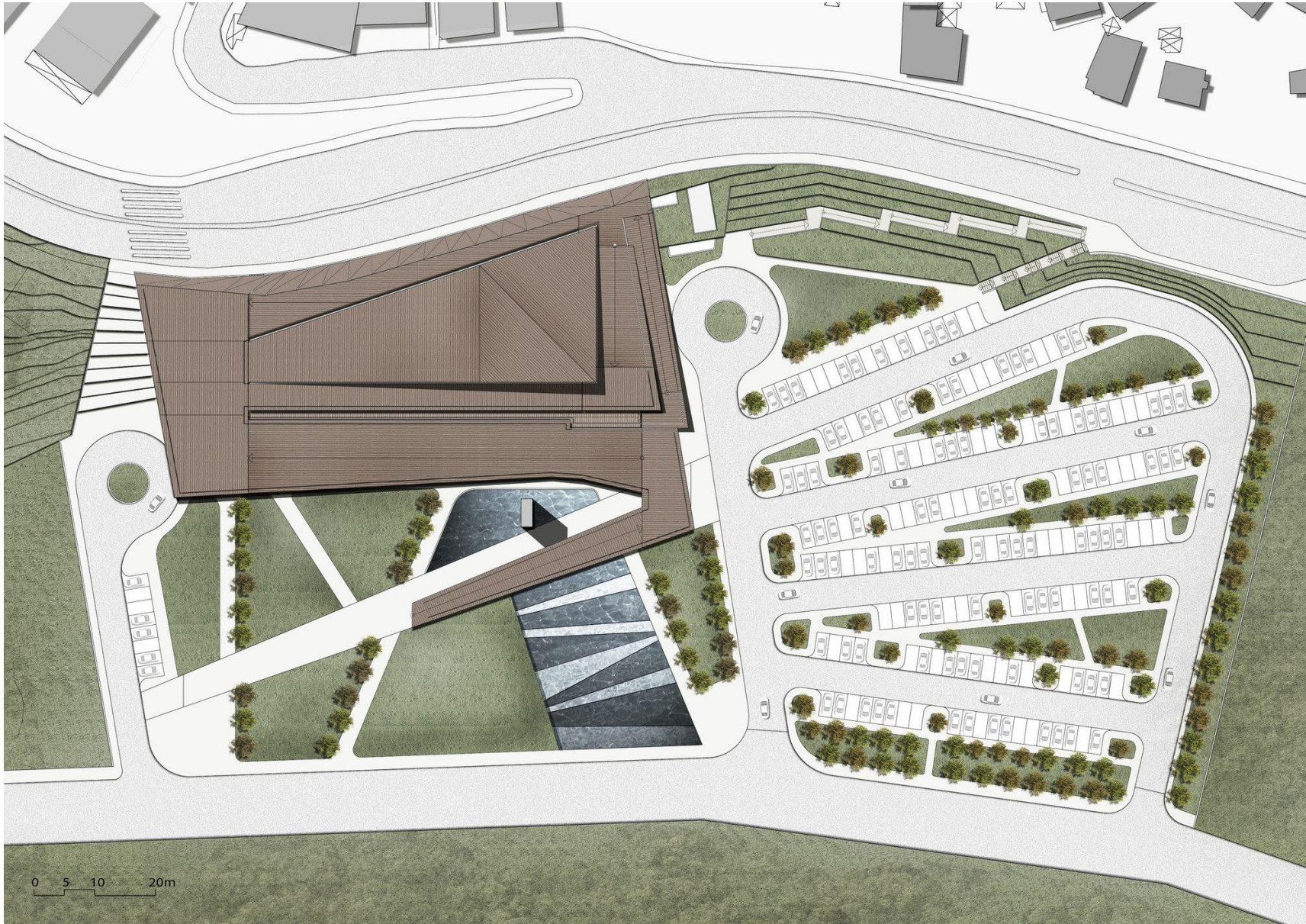


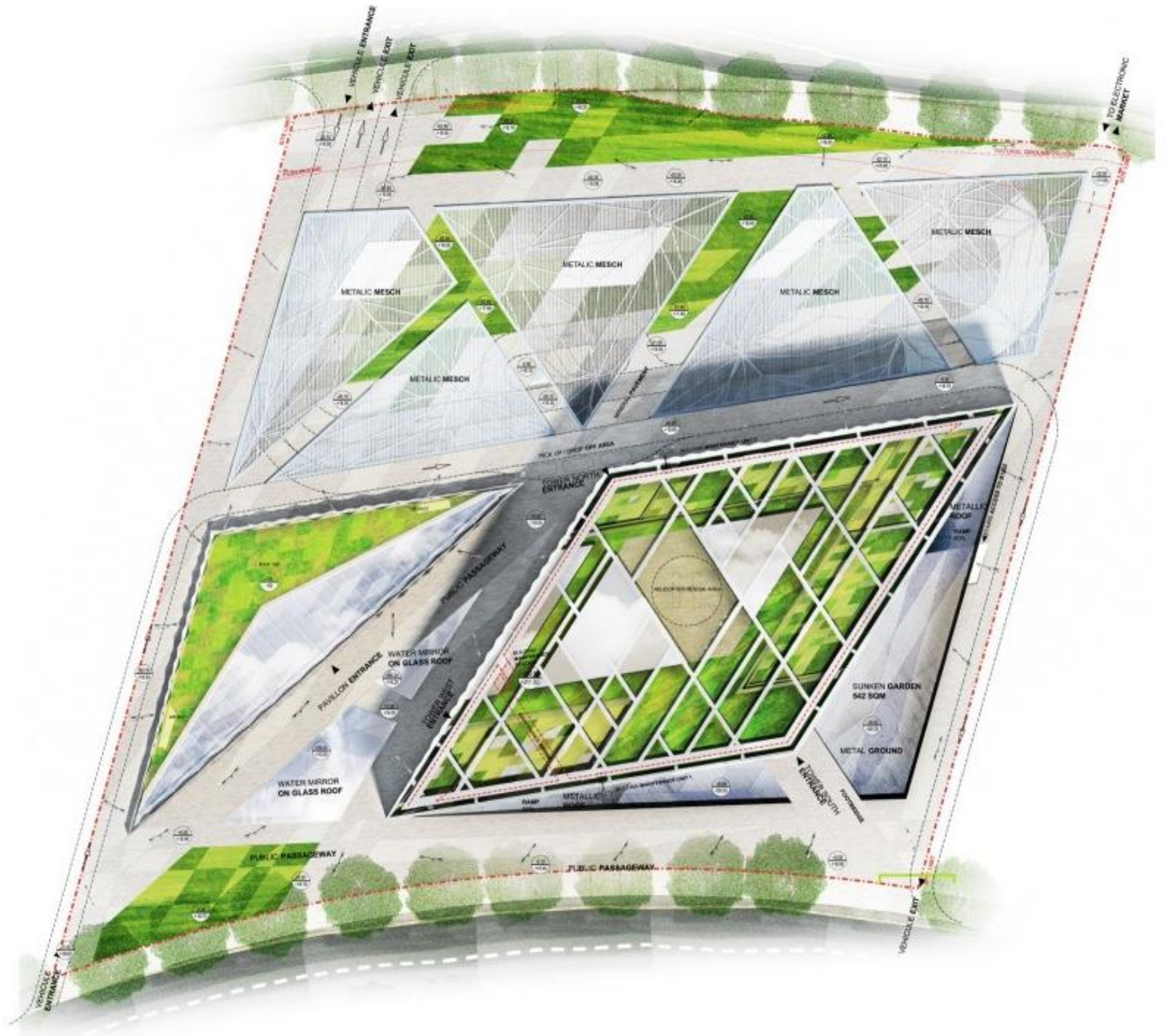
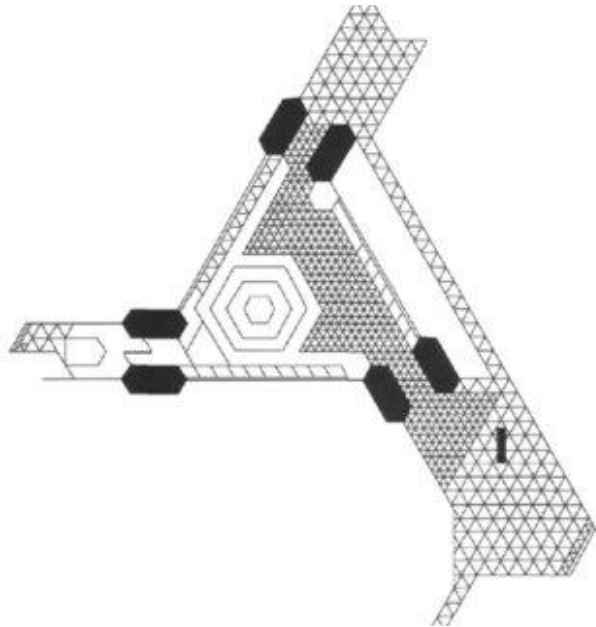






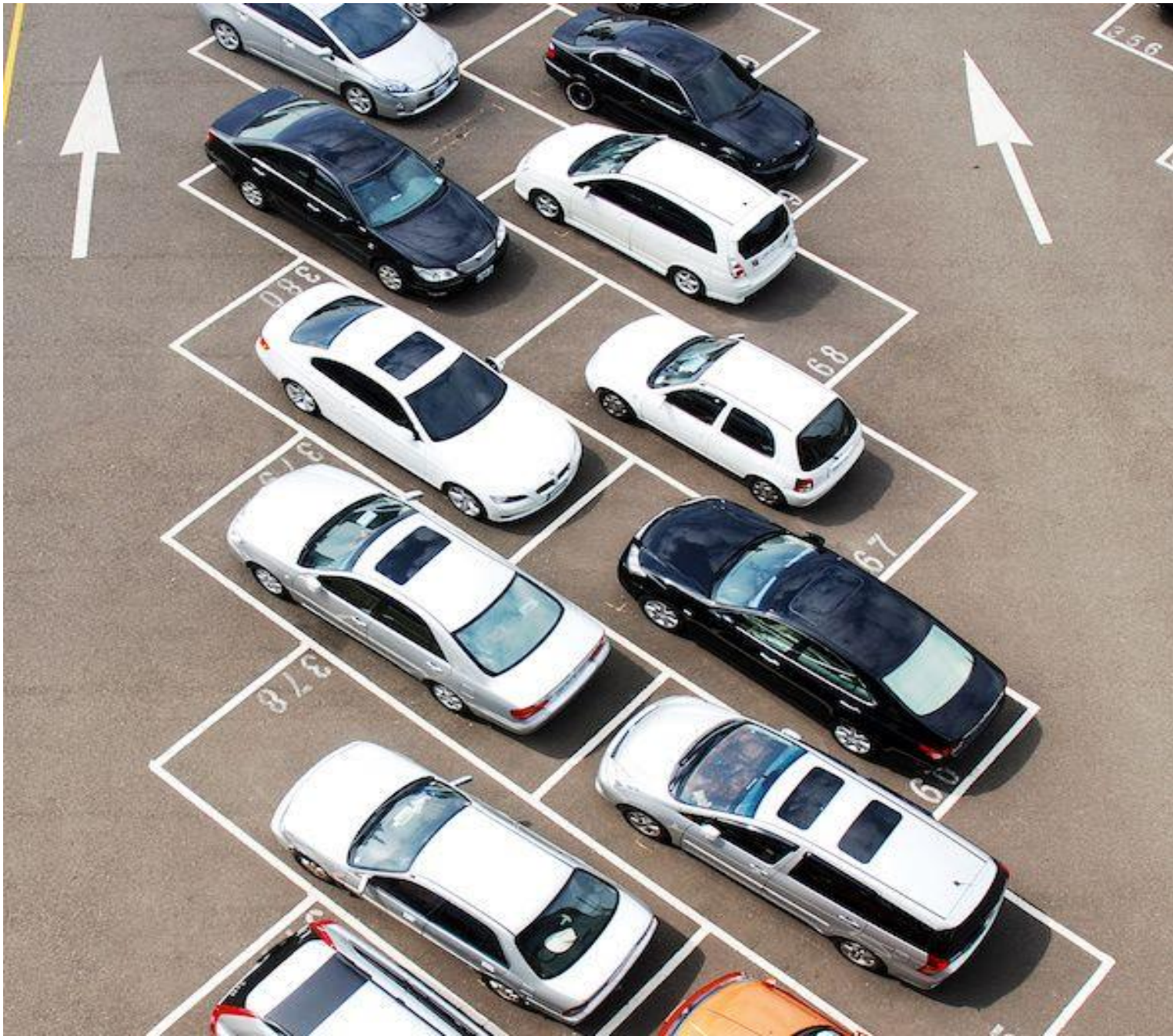








COMO SE RESUELVE UN
ESTACIONAMIENTO VEHICULAR



ESTACIONAMIENTOS DE VEHICULOS

Uno de los principales aspectos que se deben considerar en el diseño urbano de fraccionamientos se relaciona con la dosificación del estacionamiento.

En términos de dosificación de estacionamientos, con respecto a fraccionamientos de estratos económicos débiles conformados por la población no asalariada cuyos ingresos fluctúan entre 0.5 y 2.5 veces el salario mínimo local, por lo general no se prevé el estacionamiento de un cajón por cada familia, pues éstas carecen inicialmente de automóvil y para desplazarse utilizan principalmente el transporte público.

Sin embargo, las experiencias en el país, relativas al proceso de consolidación de las colonias para habitantes de escasos recursos, demuestran que a lo largo del tiempo y con la ayuda económica de los componentes de la familia, el ingreso familiar aumenta y un porcentaje significativo de familias tienen la posibilidad de adquirir un automóvil. De este modo, se recomienda prever las necesidades futuras de estacionamiento en el diseño urbano de fraccionamientos, pues de lo contrario se provocarán, a mediano o largo plazos, problemas viales (en muchos de los casos irreversibles) para los municipios afectados.

Por lo expuesto anteriormente, se considera indispensable que en la superficie de los fraccionamientos unifamiliares se prevea un cajón de estacionamiento por familia.

La demanda de estacionamiento está en función directa del uso del suelo de una localidad; para el caso específico de habitación, el estacionamiento es por largo tiempo, generalmente en horario nocturno.

SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO

Los sistemas para el estacionamiento de vehículos en los fraccionamientos se pueden diseñar principalmente de la forma siguiente:

- Estacionamiento dentro del lote para la vivienda.
- Estacionamiento en la vía pública (calles).
- Estacionamiento en espacios específicos (en playa).

Estacionamiento en la vía pública

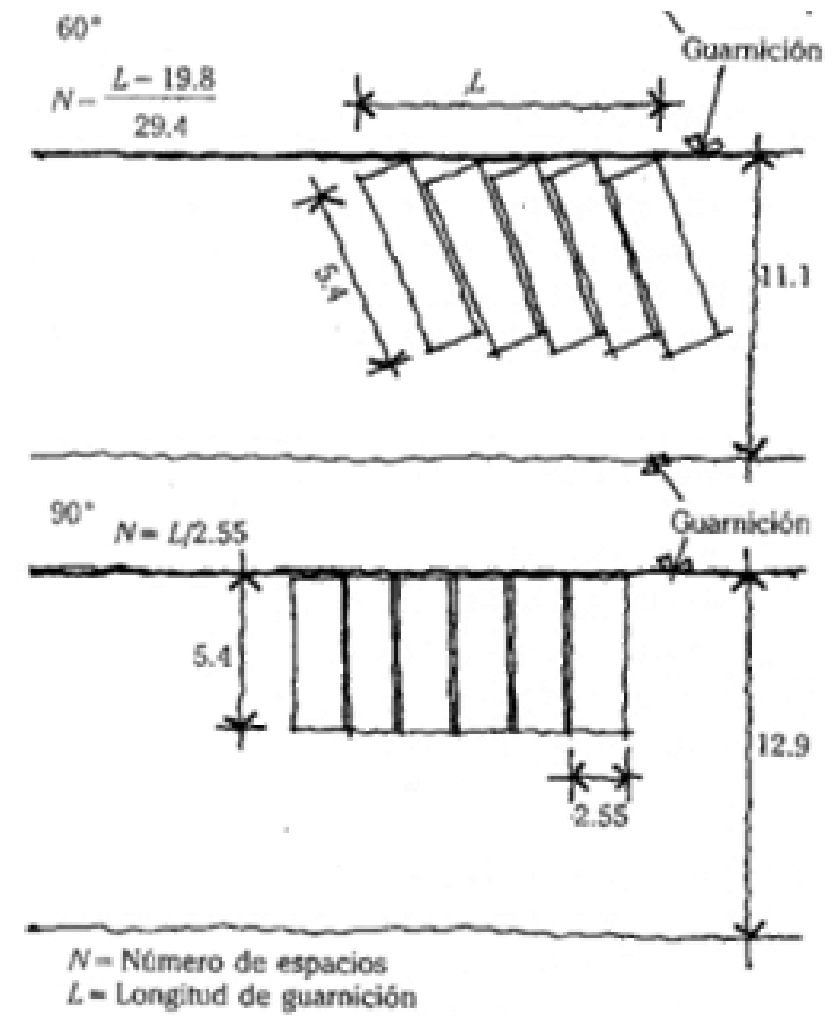
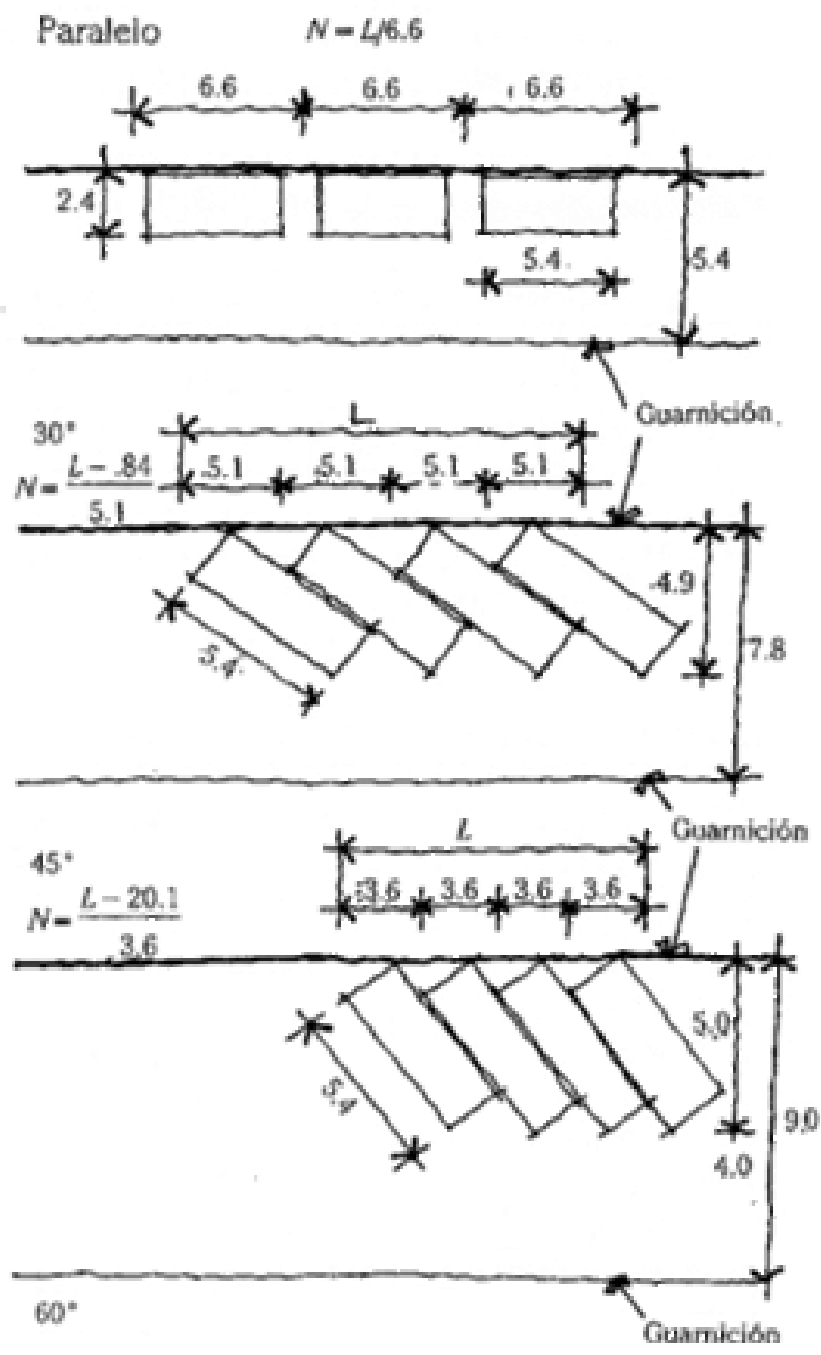
El estacionamiento sobre la vía pública, se puede diseñar en cordón o en batería.

Con el objeto de ver los rendimientos de espacio requeridos, se presentan algunos ejemplos en los que, de acuerdo con el ángulo del cajón de estacionamiento, se calcula la cantidad de vehículos en función de la longitud de la guarnición.

Al resultado se le debe restar la longitud de los espacios requeridos sobre la guarnición, para el acceso de los vehículos a los predios.

Estacionamiento en espacios específicos

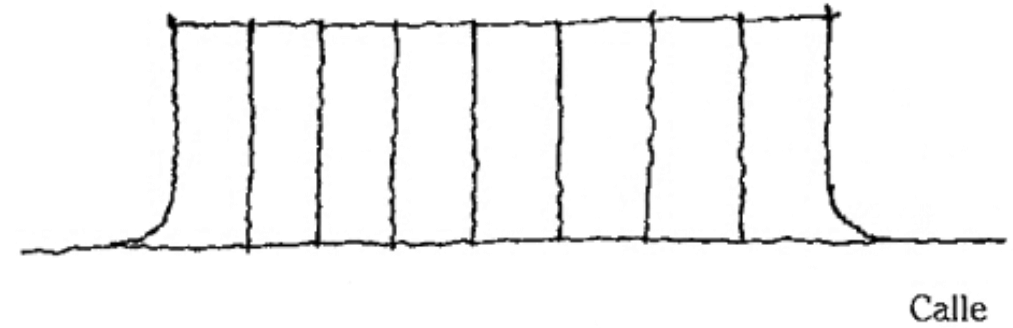
El estacionamiento en espacios específicos puede ser de cuatro tipos: a) en bahía, b) en bahía aislada, c) en bulbo perpendicular y d) en bahía doble aislada.



Paralelo

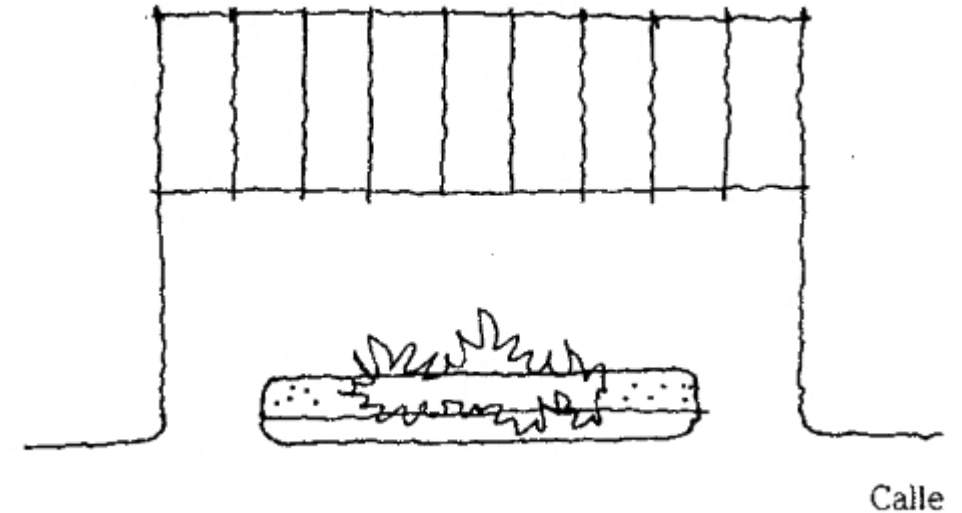
En bahía

El estacionamiento en sistema de bahía es el más eficaz y menos costoso, pues ocupa un área mínima y puede dar servicio a edificios aislados o en grupo a lo largo de vialidades locales. Presenta el defecto de que el conductor, al salir en reversa, puede originar conflictos en la circulación



En bahía aislada

El estacionamiento en bahía aislada es semejante al simple, excepto que se le separa por medio de una banqueta o dispositivo ajardinado del tránsito de la calle. Ocupa la misma superficie que el simple y puede servir a un grupo de casas o edificios y establecerse en vialidades con gran aforo



En bahía aislada

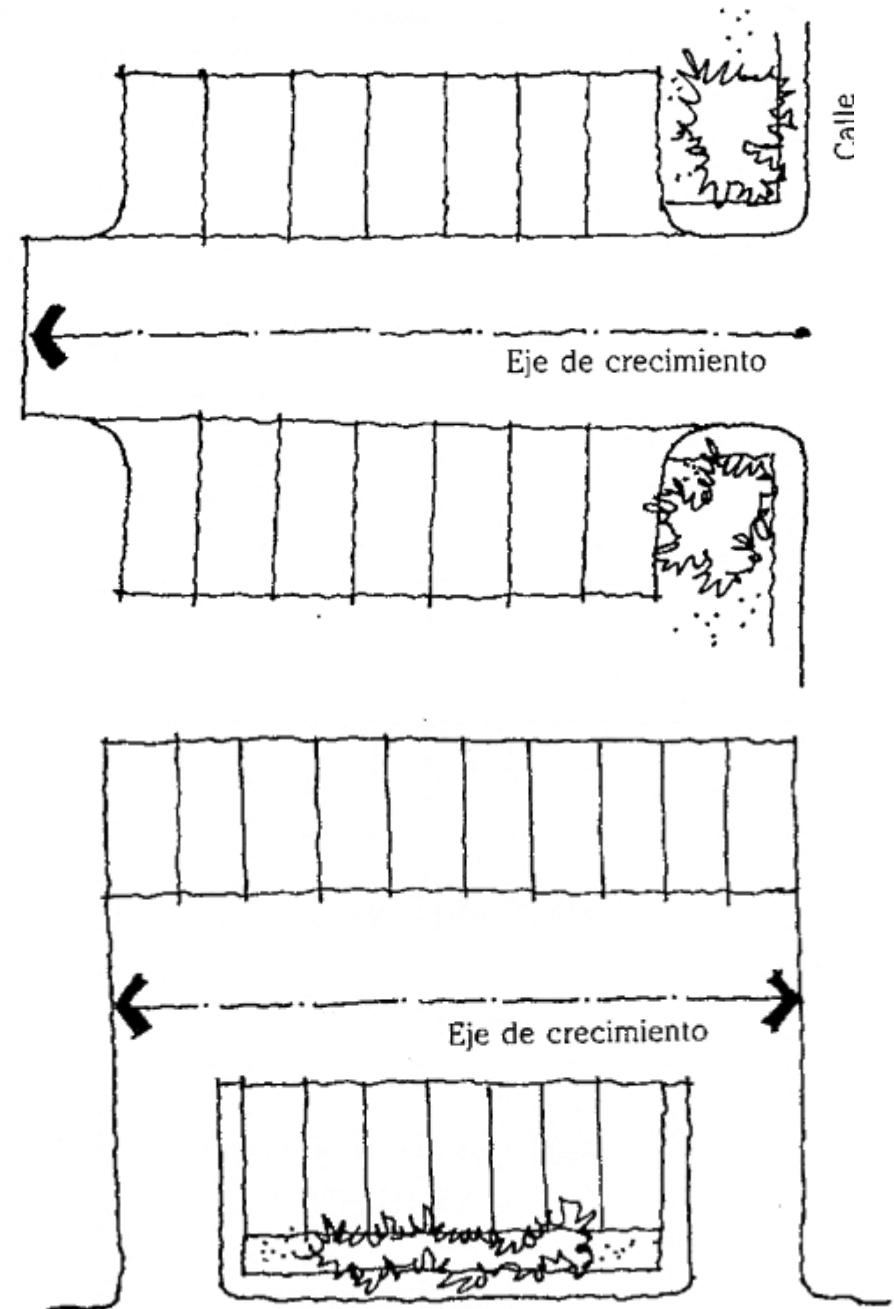
En bulbo perpendicular

Aun cuando este tipo de estacionamiento es uno de los sistemas más usuales, tiene la desventaja de ser muy profundo y utilizar área que podría emplearse para otros fines. Los edificios se localizan alrededor de él, y el estacionamiento puede integrarse con los espacios circundantes. Puede ubicarse en vialidades con circulación muy activa.

En bulbo perpendicular

En bahía doble aislada

Este sistema es similar al de bahía simple, pero lo supera en eficacia, pues permite el estacionamiento en dos baterías paralelas. Como el sistema de bulbo, penetra demasiado en el área donde se localiza, pero también puede hacerse integral a los espacios que lo circundan. Una gran ventaja es que puede crecer a lo largo con igual penetración

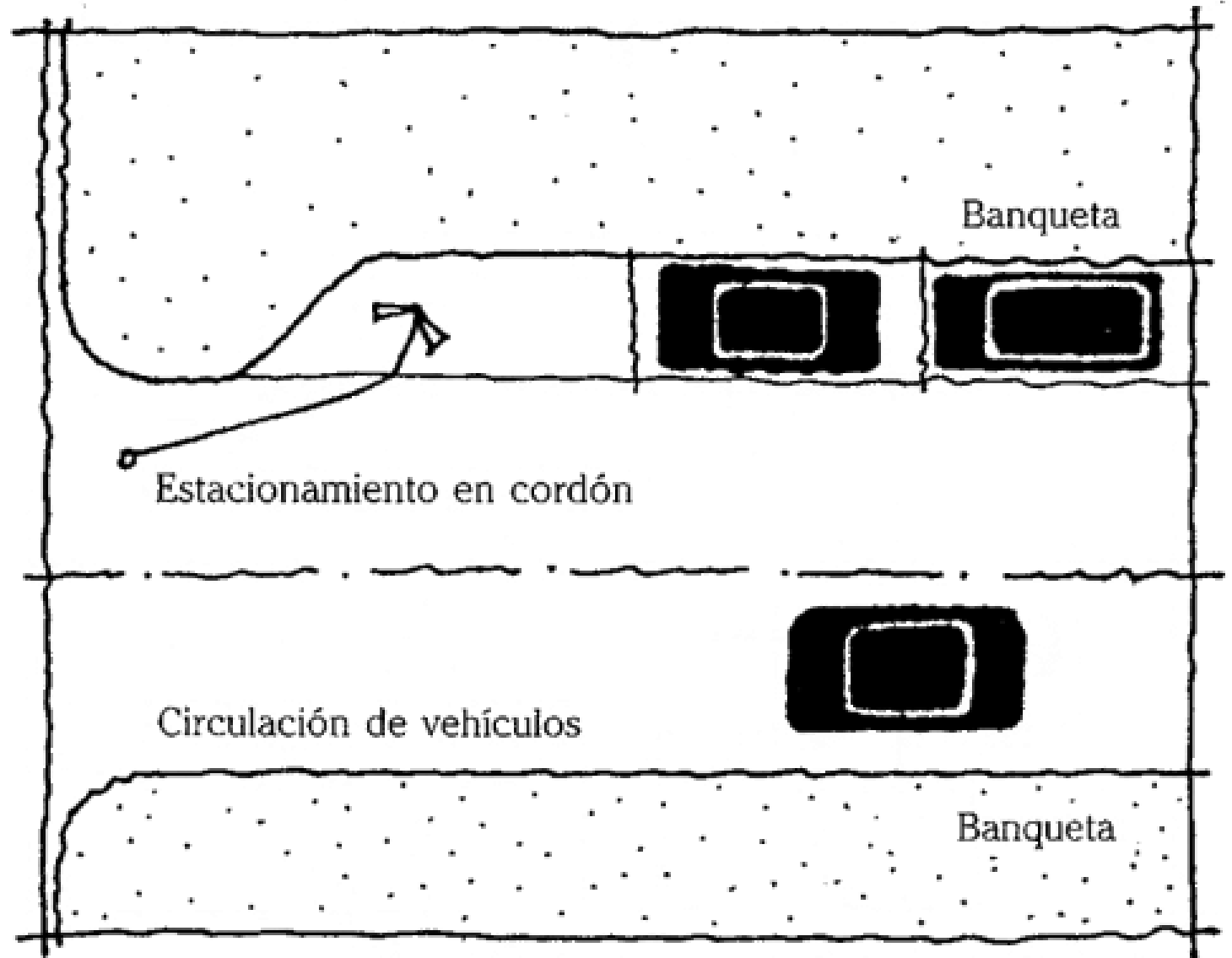


DISPOSICIÓN DE LOS CAJONES DE ESTACIONAMIENTO

Los cajones de estacionamiento pueden estar dispuestos en cordón y en batería.

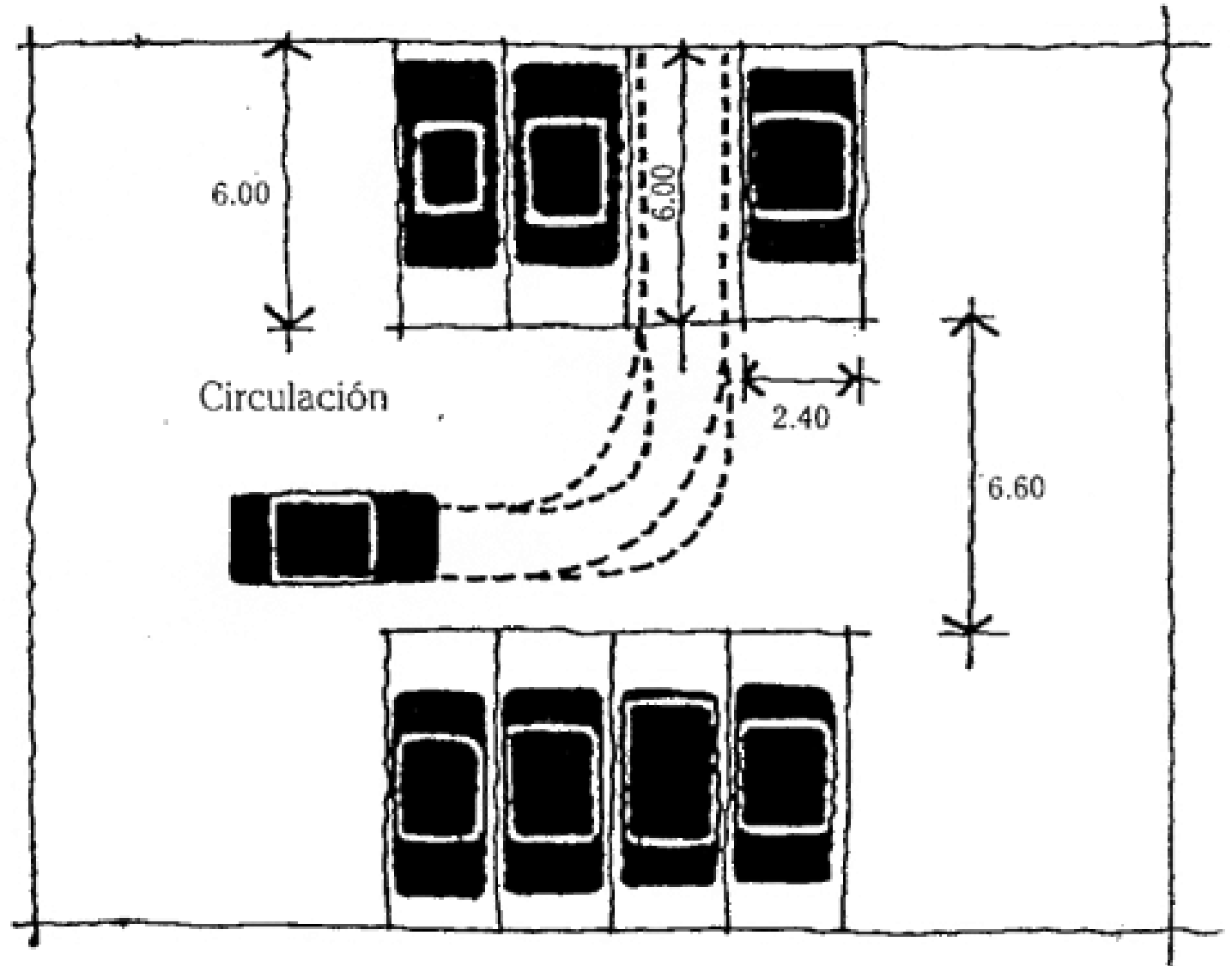
Estacionamiento en cordón

Se les denomina en cordón cuando los cajones de estacionamiento se localizan paralelamente a la circulación de vehículos.



Estacionamiento en Batería

Se les denomina en batería cuando los cajones presentan un ángulo de inclinación, generalmente a 90° , 60° , 45° Y 30°



DIMENSIONES MÍNIMAS DE LOS CAJONES

Las dimensiones mínimas de los cajones se aprecian en el cuadro.

<i>Tipo de automóvil</i>	<i>Dimensiones del cajón (m)</i>	
	<i>Batería</i>	<i>Cordón</i>
Grandes y medianos	5.00 × 2.40	6.00 × 2.40
Chicos	4.20 × 2.20	4.80 × 2.00

EN MENDOZA
UTILIZAMOS
5,50x2,50m

DIMENSIONES MÍNIMAS DE LOS CARRILES DE CIRCULACIÓN

Las dimensiones mínimas para los carriles de circulación dependen del ángulo de los cajones de estacionamiento.

Los valores mínimos recomendables son los siguientes:

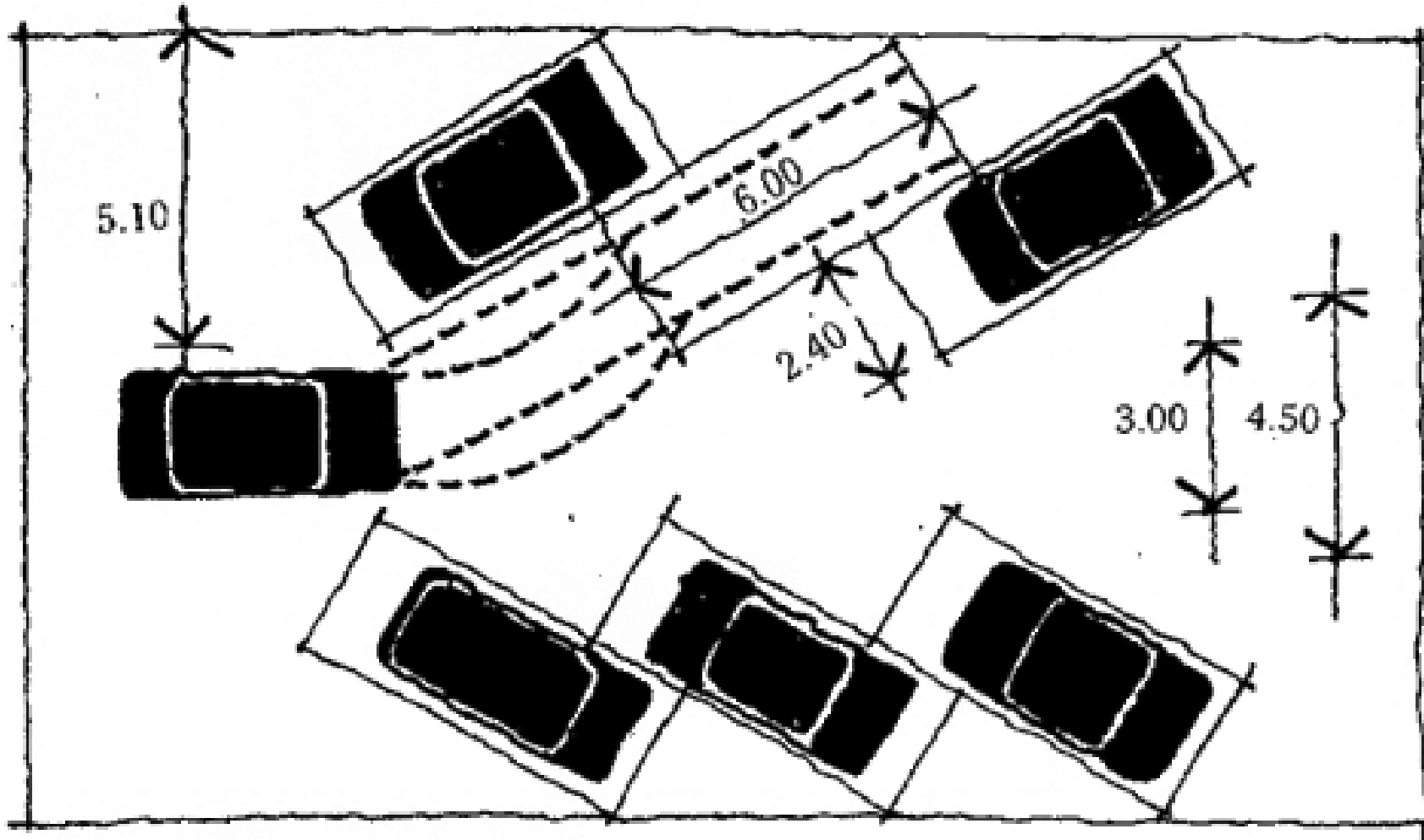
<i>Ángulo del cajón</i>	<i>Anchura del carril de circulación</i>	
	<i>Autos grandes y medianos (m)</i>	<i>Autos chicos (m)</i>
30°	3.00	2.70
45°	3.30	3.00
60°	5.00	4.00
90°	6.00	5.00

Estacionamiento a treinta grados

Facilita el estacionarse, pero emplea superficie.

Para 100 coches por 30 m de estacionamiento doble = 12.

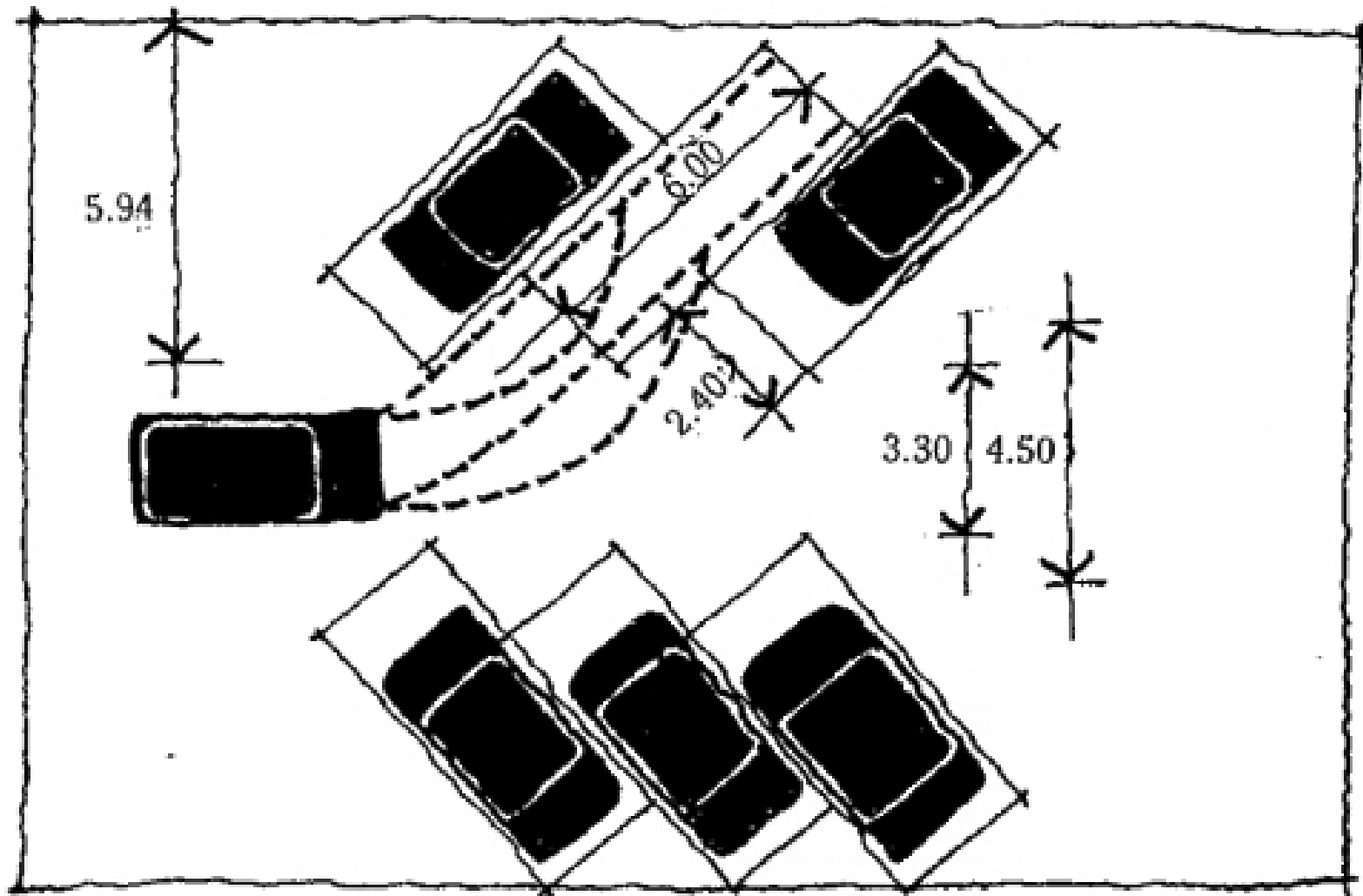
El área requerida por coche en bahía doble = 38.25 m



Estacionamiento a cuarenta y cinco grados

Da facilidad de estacionamiento y admite más vehículos.

Para 100 coches por 30 m de estacionamiento doble = 34.92 m².

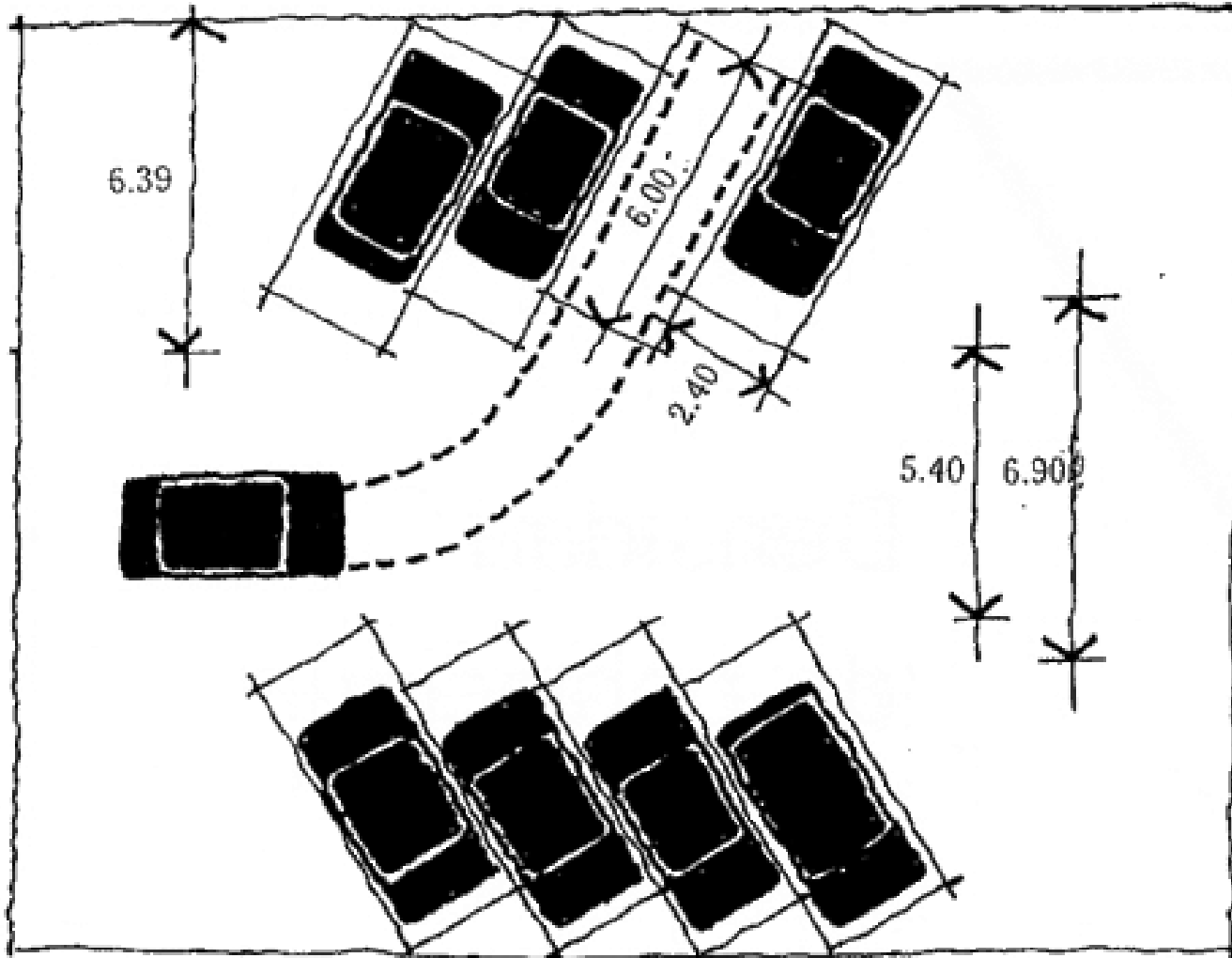


Estacionamiento a sesenta grados

Es el sistema más empleado, pues permite mayor cantidad con fácil acceso.

Para 100 carros por 30 m en estacionamiento doble = 20.

El área requerida por coche en bahía doble = 29.70 m²

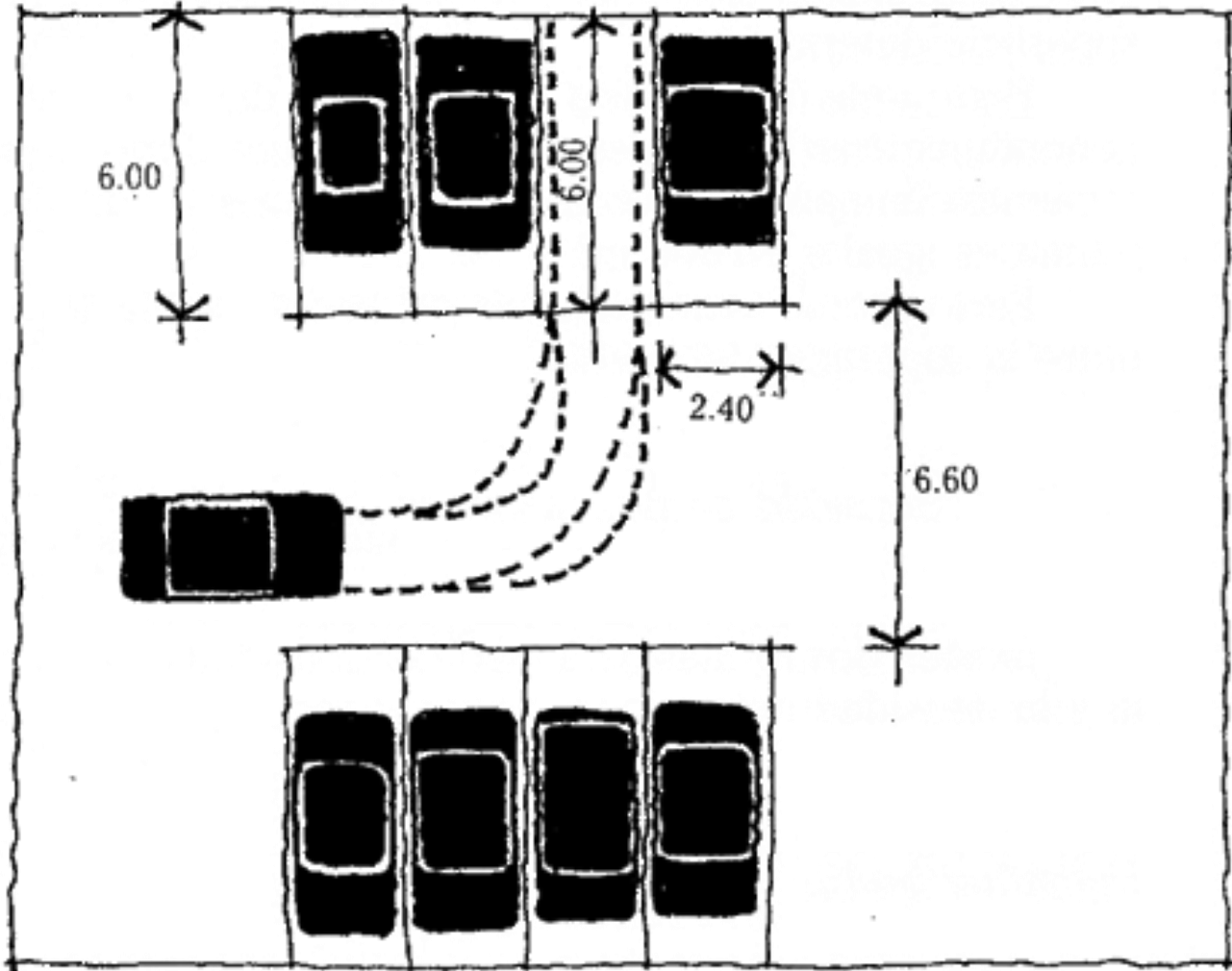


Estacionamiento a noventa grados

Es el que permite la mayor cantidad de coches, pero resulta difícil para el conductor.

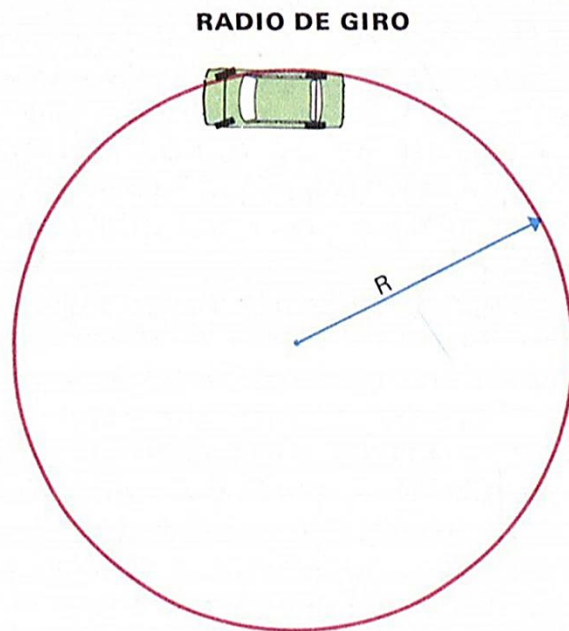
Para 100 coches por 30 m en bahía doble = 25.

El área requerida por coche en bahía doble = 24.12 m².

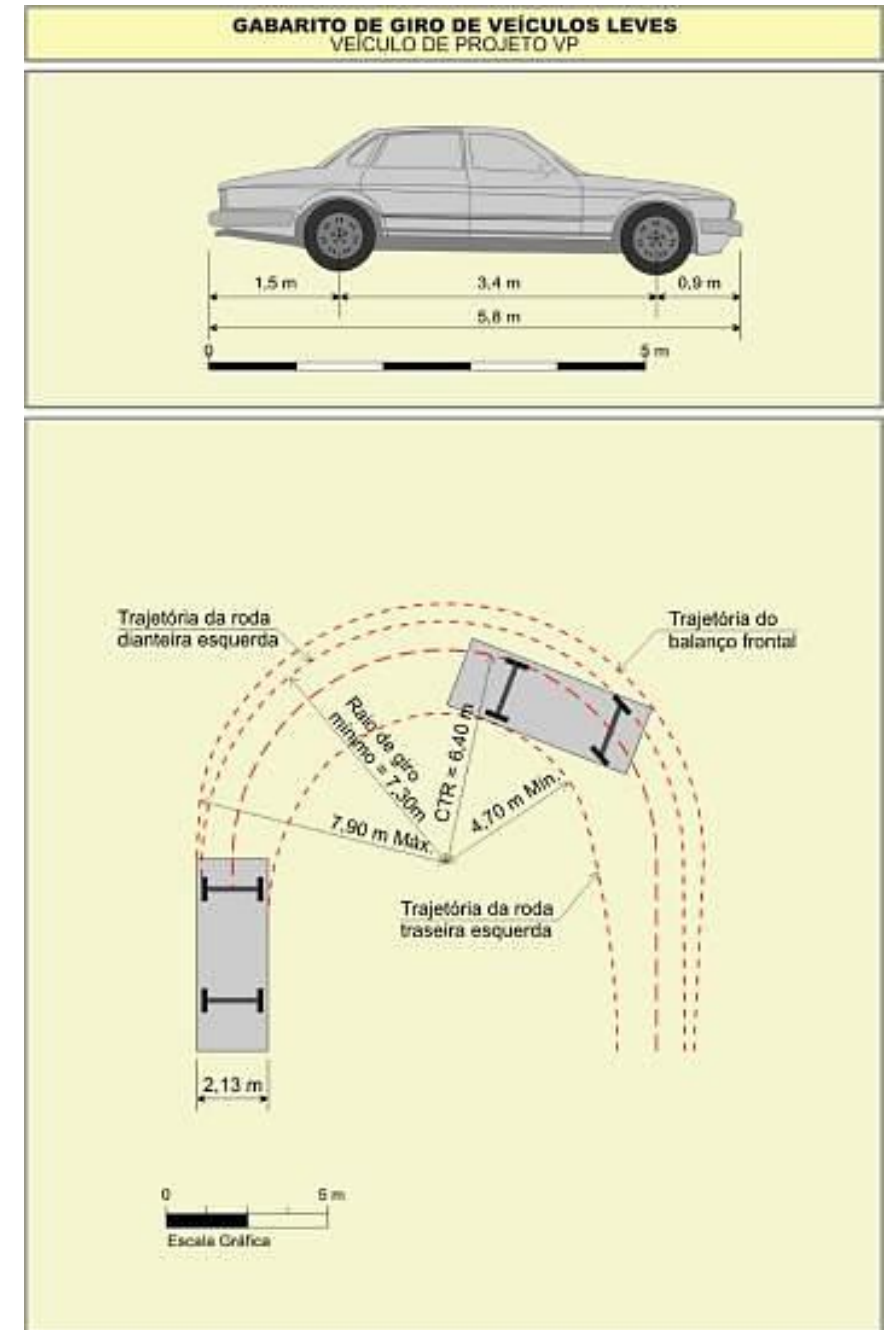
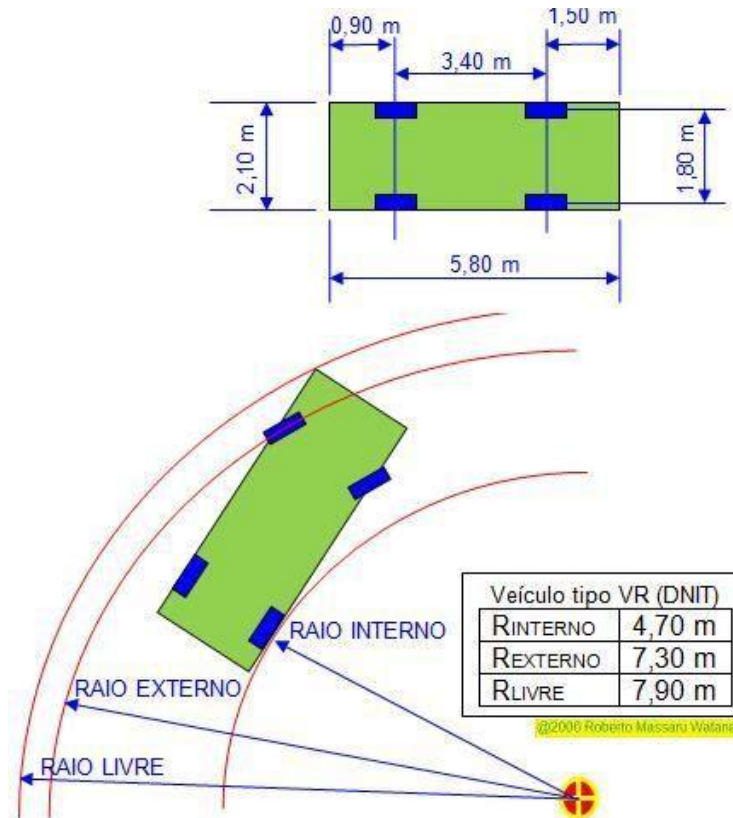


RADIO DE GIRO VEHICULAR

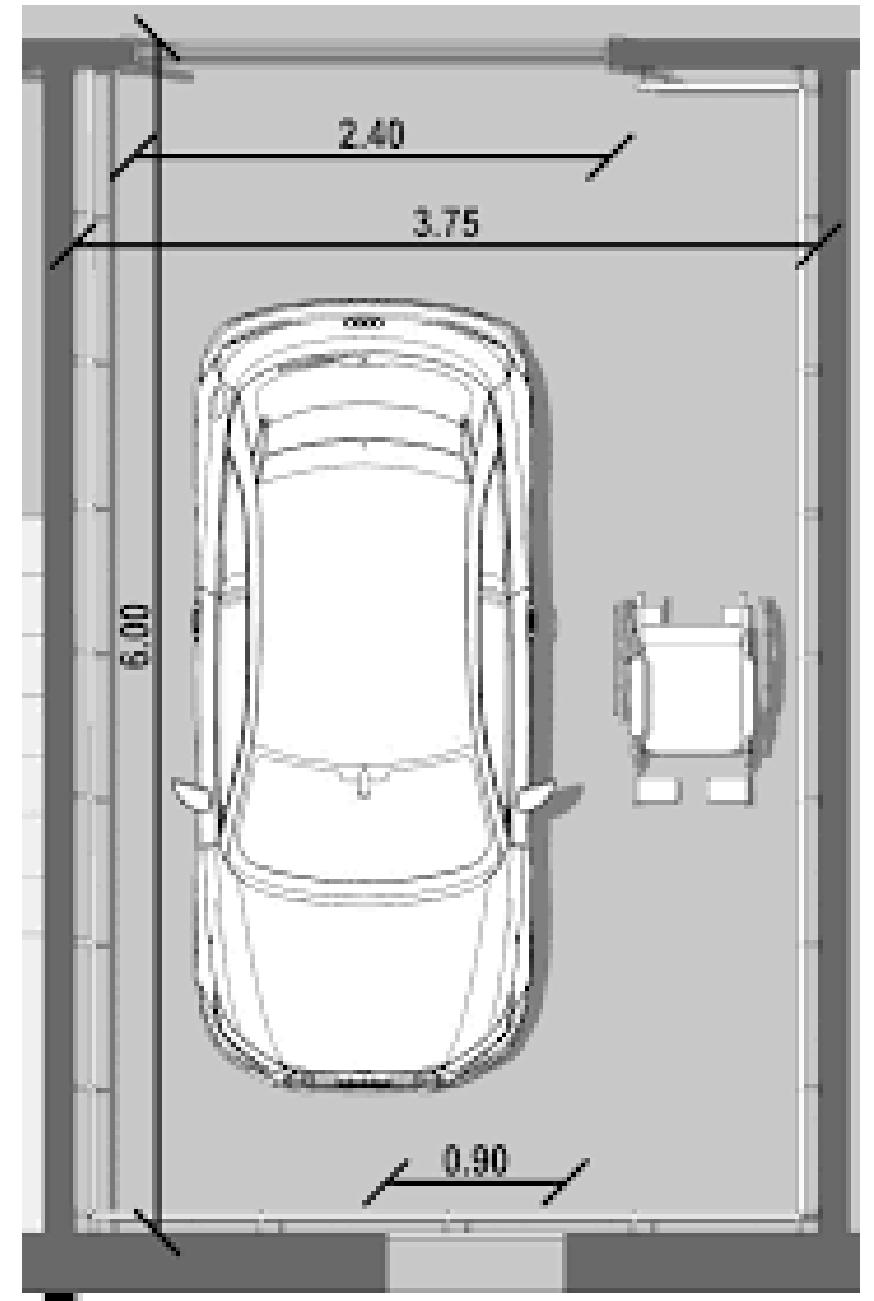
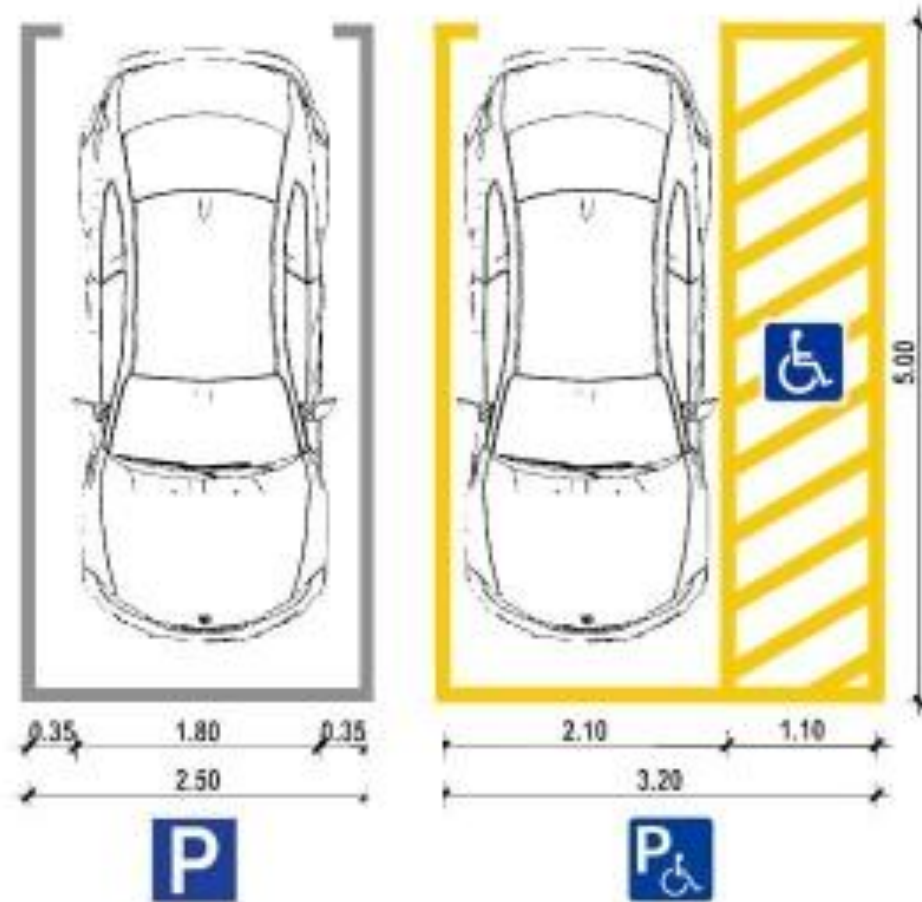
En el diseño se deben contemplar los **radios de giro** para los vehículos: 6.00 metros para automóviles y 13.00 metros para camiones.



Radio de la circunferencia que recorre la rueda más exterior de un vehículo con la dirección a tope.



ESTACIONAMIENTO PARA DISCAPACITADOS



Docentes: Prof. Titular Arq. JUAN CARLOS ALÉ
Prof. JTP Arq. SILVIA SEGOVIA