

8.5. ESTACIONAMIENTO

8.5.1. Introducción

El análisis del estacionamiento vehicular difiere conceptualmente del de tránsito. El segundo, visto en el punto 8.1., hace a la cinemática de los vehículos automotores (velocidad, fluidez e inercia) analizando el aprovechamiento de la capacidad de las calzadas para la circulación, y/o las situaciones de congestión y saturación/bloqueo. En tanto que el primero, a desarrollar en este punto, analiza la cantidad de vehículos en términos estáticos.

Las variables de análisis son el tiempo de ocupación y el espacio aprovechado de suelo (en este caso la superficie de la calzada, en el espacio público o las plazas de estacionamiento en espacios privados), y las unidades de análisis son los vehículos automotores estáticos.

El componente del medio impactado es la oferta de espacio en la vía pública para recibir los vehículos detenidos, como así también las alteraciones a la capacidad y fluidez vehicular. La acción impactante es la cantidad de automóviles detenidos, estacionados según normativas de tránsito, o bien infringiéndolas, que atraigan las actividades a realizar dentro y/o a causa del edificio proyectado, una vez en operación.

8.5.2. Situación actual

En el entorno del predio se puede observar que tanto en el pernocte como en la mañana, mediodía y media tarde se produce estacionamiento en la vía pública.

La avenida Uruguay tiene prohibido el estacionamiento en ambas aceras paralelo al cordón. Se observa en las cuadras adyacentes que el ancho de vereda es ocupado por vehículos estacionados a 90° del cordón. La oferta de espacio en las calzadas para estacionamiento libre se remite a las aceras Este de Ramos Mejía y de Quesada.

En calle **Ramos Mejía** se observa estacionamiento ocasional y medianamente denso, recostado sobre la vereda Este. Mantiene cierta oferta vacante



En calle Quesada se observa un estacionamiento permanente en ambas aceras (aunque esté prohibido en la acera Oeste), incluso motándose sobre la vereda, ocupando densamente la calzada. Durante la jornada hábil queda con poca oferta vacante.

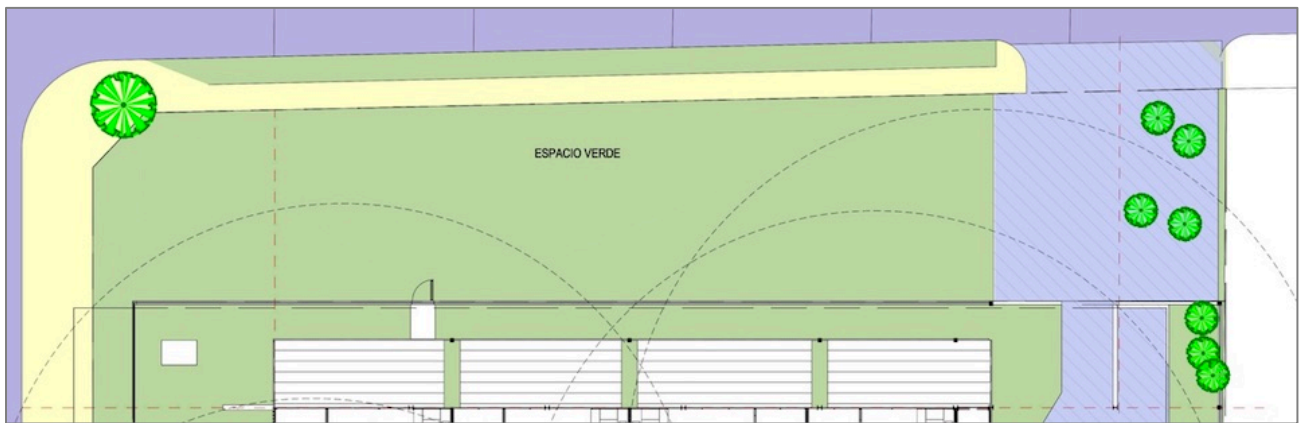


8.5.3. Situación proyectada

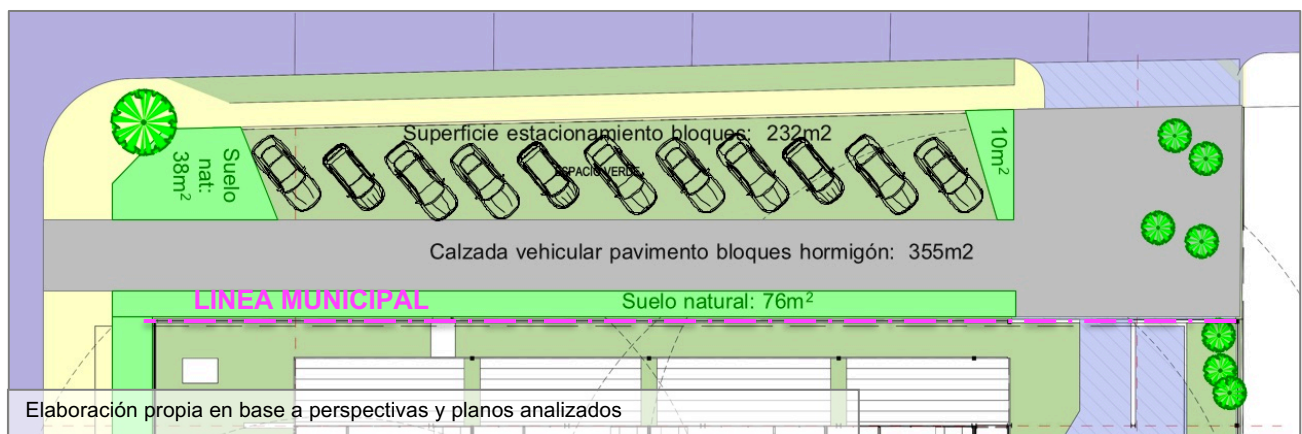
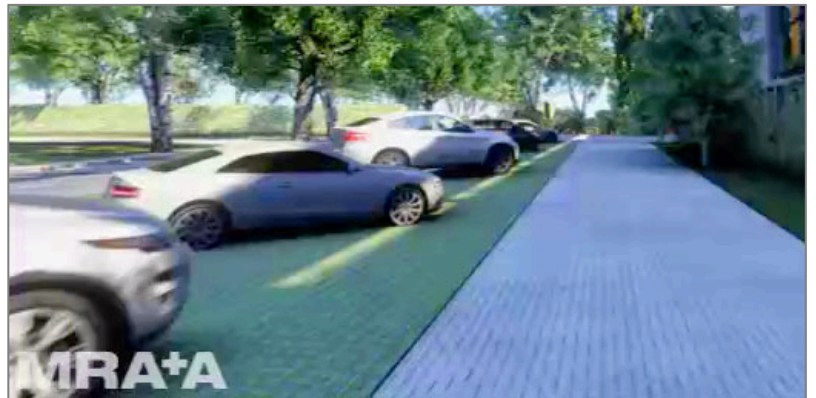
El proyecto comporta una función residencial con 96 unidades de vivienda. La oferta de plazas de estacionamiento dentro del predio es 163 cocheras cubiertas en primer subsuelo, a un promedio 1,7 por unidad de vivienda. Se agregan 4 cocheras de cortesía semicubiertas en planta baja. (ver 5- Descripción del proyecto)

En esta tipología de complejos habitacionales, los servicios a las propiedades, mantenimiento, jardinería, piletas u otros servicios a las personas generan una demanda de estacionamiento de tipo transitoria en especial durante la jornada del día hábil.

En planos, no se indica espacios de estacionamiento exterior temporario. Puede inferirse que el espacio pavimentado de la cesión voluntaria sobre Ramos Mejía lindante con la parcela 1Fg, podría inducir a ser usado como tal.



De la documentación analizada, una de variantes posibles de diseño para la cesión voluntaria al espacio público ubica allí una superficie para el estacionamiento descubierto de aprox. 244m², pudiendo estacionar 10 a 12 automóviles, más su superficie de maniobra, paralela a la nueva línea municipal de Ramos Mejía.



8.5.4. Análisis de impactos

El edificio está preparado para contener más de un vehículo por unidad de vivienda, siendo el promedio de 1,7. Por las características demográficas y socioeconómicas del público comprador o usuario al que está dirigido el proyecto comercial, estas unidades de entre 50 a 70m² suelen estar ocupadas por hogares que disponen de un automóvil particular y en algunas ocasiones de dos. Muy raramente llegan a disponer de la necesidad de estacionamiento permanente para tres automóviles. Cabe descontar algunos pocos casos en que los integrantes del hogar no disponen de automóvil, optando por otras formas de traslado individual en auge (taxis y remisería por aplicaciones informáticas) o transporte público.

Se interpreta que la oferta de estacionamiento fijo permanente del edificio absorberá la demanda de la población residente dentro del espacio de dominio privado, interpretándose un **impacto neutro** sobre el espacio público posible de ser usado como estacionamiento.

Sin embargo puede resultar escasa la cantidad de plazas de estacionamiento de cortesía para visitantes y proveedores. El primero en picos de convocatorias de orden social (habitualmente fuera del horario laboral), y el segundo, que resulta más crítico, en horarios laborables de días hábiles.

La arteria de avenida Uruguay no tienen permitido el estacionamiento paralelo al cordón, por ende su capacidad de absorber la demanda de estacionamiento en la vía pública es nula. Por lo tanto la escasa capacidad del entorno para absorber estacionamiento será sobre sobre calles transversales.

Las posibilidades de fluidez vehicular de calle Ramos Mejía (ver 8.1.2.2.) depende en gran medida al hecho de no sufrir fricción de maniobras de estacionamiento ni angostamiento de calzada. Lo que inhabilita usar ambos cordones a la vez. La demanda de estacionamiento que los futuros residentes, proveedores o visitantes del proyecto generen sobre la vía pública en caso de estacionar sobre Ramos Mejía alterará los parámetros actuales de aceptable fluidez.

La calle Quesada, esta altamente ocupada durante la jornada hábil, incluso estacionando en infracción sobre los dos cordones. Si bien lejana a distancia peatonal del acceso al edificio, la demanda de visitantes o proveedores que estacionen sobre Quesada, saturará su vacancia actual.

Para responder a esta demanda variable no residente, el proyecto, propone 4 espacios de estacionamiento denominado “de cortesía”, cantidad que se preve escasa en momentos de demanda de servicios, volcando así estacionamiento sobre la calzada de la vía pública.

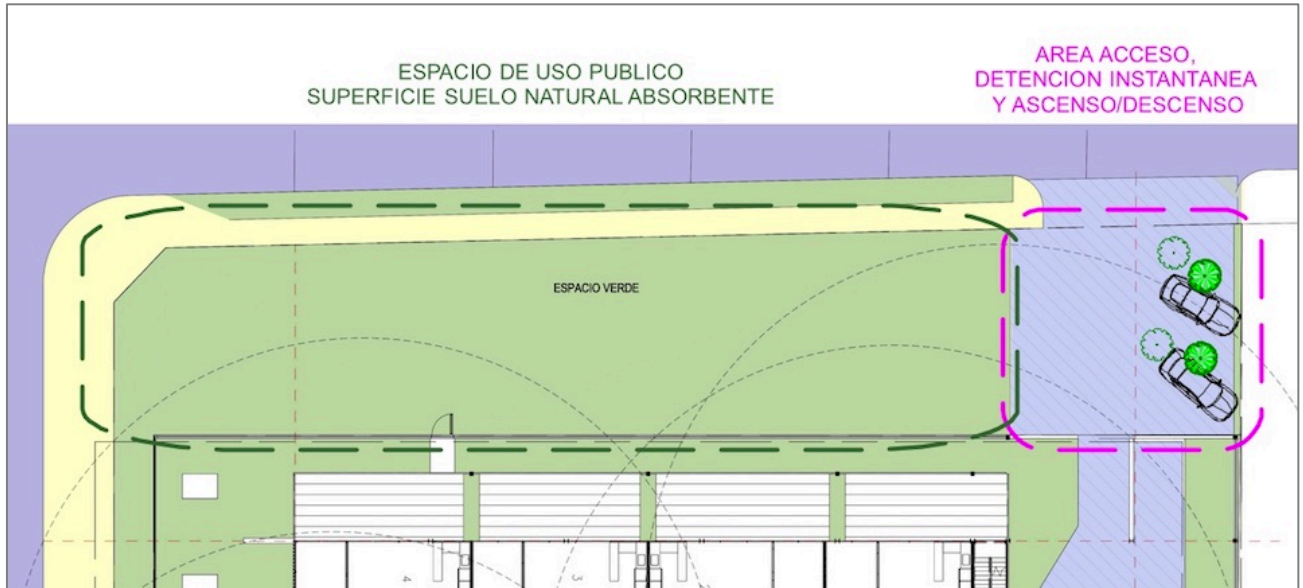
El impacto del estacionamiento sobre el tránsito vehicular y sobre el peatonal, tal como esta diseñado en la primera versión del proyecto es **negativo medio permanente y localizado**.

8.5.5. Medidas de mitigación, modificación y optimización

Se recomienda internalizar mayor cantidad de espacios de estacionamiento transitorios dentro del nuevo polígono de dominio privado, preferentemente en planta baja.

Se recomienda no construir el estacionamiento en el área de cesión tal como está sugerido en la imagen de diseño de las perspectivas tridimensionales. Se recomienda conservar toda la superficie de la cesión indicada en planos con la leyenda “espacio verde”, como superficie de uso público, de suelo natural absorbente. (ver 7.4.4.3)

Se recomienda no destinar la superficie de rodamiento vehicular frente al acceso como cocheras de cortesía para estacionamiento temporáneo dado que, además de estar en el espacio de dominio público, impediría cualquier proyección de diseño colindante con una posible propuesta de proyecto que surgiera en la parcela 1Fg.



Puede resultar útil usar este espacio para detención instantánea, de ascenso/descenso de pasajeros (entre ellos personas con movilidad reducida), mensajería, entregas, evitando en esos momentos que esos móviles queden en la calzada. Se recomienda estudiar la conservación de los ejemplares arbóreos 2 y 4 (Ver 6.7.2. – Biodiversidad).

Con el fin de inducir al uso de medios de transporte no contaminantes, cabe analizar la posibilidad de diseñar espacios de estacionamiento cubiertos, dimensionados, apropiados y seguros para bicicletas de diversos tamaños y monopatines eléctricos. (ver 8.7. Tránsito ciclístico y no motorizados).