



I. INTRODUCCIÓN

EL DISEÑO DICTA EL COMPORTAMIENTO.

Ya sea si alguien elige caminar, correr bicicleta, conducir o viajar en transporte público; dónde uno vive; qué tan rápido uno conduce; la accesibilidad de empleo; y dónde las empresas eligen invertir, todo está determinado por el entorno construido. Sin embargo, el entorno urbano no surge naturalmente. Nuestros hábitos y comportamientos individuales y colectivos son el resultado acumulado de las políticas, la ingeniería, la planificación y el diseño de políticas y decisiones pasadas y en curso que se manifiestan en el diseño de todo lo que nos rodea.

La gente en Salt Lake City desea calles que sean seguras para todos los usuarios y que sean un activo para los vecindarios y la comunidad en general. Calles más pequeñas, más seguras y más lentas son mejores para todos. Además, el diseño de una calle comunica a los conductores la velocidad a la que deben viajar. Considere las secciones de 900 East y 2100 South en Salt Lake City: ambas tienen límites de velocidad establecidos de 30 millas por hora, pero es más probable que el diseño de [900 East](#) fomente una velocidad de viaje más lenta que el diseño de [2100 South](#). La aplicación de esta Guía dará lugar a que las comunidades sean más seguras, más cómodas, más resistentes, menos dependientes de los vehículos de motor y más centradas en las necesidades de todas las personas.

ELEVANDO A LAS PERSONAS Y EL ENTORNO

Las personas son el activo más importante de cualquier comunidad. De hecho, sin personas, no hay comunidad. Según la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad, las calles frecuentemente ocupan aproximadamente el 80% del espacio público desarrollado de una ciudad. Sin embargo, las calles suelen carecer de espacios seguros para que la gente camine, corra bicicleta, tome transporte público, se siente, cene, socialice o participe de otra manera en la vida fuera de un automóvil¹.

Esta Guía incorpora recomendaciones de los planes maestros de Salt Lake City, ordenanzas de zonificación, guías de diseño y políticas que actualmente guían el diseño del entorno construido. También se basa en las mejores prácticas e investigaciones en planificación del transporte, diseño y vida urbanas de todo el mundo. Esta guía propone cambios en el aspecto de las calles de Salt Lake City para alinearlas mejor con los contextos comunitarios que las rodean.

Estos cambios propuestos podrían implicar algunos sacrificios. Por ejemplo, la Guía podría recomendar reducciones de carriles en algunas calles. Con menos carriles de viaje, la gente podría conducir más lentamente, elegir rutas alternativas u optar por no conducir. La Guía podría recomendar reutilizar algunos estacionamientos en la calle para crear más espacios verdes o lugares para que la gente se siente. Con menos estacionamientos, la gente suele optar por utilizar diferentes opciones de transporte, buscar más cuidadosamente un espacio, o por pagar por un estacionamiento más conveniente. Estos cambios de comportamiento suelen tomar tiempo, y esta Guía incluye diseños intencionales, políticas y resultados que pueden ayudar a hacer realidad estos cambios, basados en el objetivo general de tener comunidades más seguras y justas.

Las recomendaciones de esta Guía reflejan miles de comentarios y solicitudes realizadas por los residentes de la Ciudad durante varias décadas. Por muchos años, la gente de Salt Lake City ha pedido calles más seguras y lentas, más opciones de transporte y una mejor calidad de vida. Esta Guía reconoce estos muchos años de comentarios públicos y reconoce los cambios y sacrificios que serán necesarios para lograr calles más habitables. También cabe señalar que actualmente no hay fechas o presupuesto de implementación.

1. Guía de Diseño de Calles Urbanas de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transportación Pública, 2013



PROPÓSITO

La Guía de Diseño de Tipologías de Calles e Intersecciones de Salt Lake City combina el transporte y el uso de suelo y reorienta el diseño de las calles hacia las personas. La Guía crea nuevas definiciones y diseños para 17 tipos distintos (o tipologías) de calles, proporcionados en el capítulo 2, mejorando las clasificaciones tradicionales de calles (como las calles "arteriales" o "colectoras"). La Guía asigna una tipología a cada uno de los 8,400 segmentos de calles públicas dentro de los límites de la ciudad). La guía de diseño para intersecciones más seguras se incluye en el capítulo 3.

Los diseños propuestos en esta Guía identifican oportunidades para reasignar el espacio existente dentro de las áreas públicas que la ciudad posee y lograr el mejor y más alto uso de estos bienes críticos públicos . Por ejemplo, el espacio dedicado actualmente a las vías de estacionamiento o de viaje podría convertirse en franjas de estacionamiento más amplias y árboles más saludables, paradas de transporte público, carriles de trenes y autobuses, carriles para bicicletas y zonas de estacionamiento, aceras más anchas, zonas de asientos y otras características esenciales de la calle. Dependiendo del uso de suelo, las necesidades de transporte y la demanda pública, algunas calles podrían enfocarse en espacios donde las personas pueden sentarse mientras que otras podrían priorizar el traslado de personas y bienes. La meta es que todas las calles incluirán espacio para todas las personas y todas las necesidades.

BENEFICIOS DE CALLES QUE LE DAN LA BIENVENIDA A LA GENTE

Crear calles que le dan la bienvenida a la gente resulta en una amplia gama de beneficios económicos, de salud y comunitarios. Calles diseñadas para la gente pueden resultar en mayores ventas al por menor en comparación con las zonas menos transitables. Cuando las personas pueden caminar con facilidad y seguridad a los destinos diarios y al transporte público, tienen un mejor acceso a oportunidades de empleo y educación, lo que mejora la economía en general. Rediseñar las calles para priorizar a las personas puede resultar en una mejor seguridad para las personas que caminan y andan en bicicleta al reducir la velocidad de los vehículos y la gravedad de los accidentes, y fomentar aún más caminar y correr bicicleta, lo que mejora la salud social, física y mental. Implementar los diseños tipológicos que se encuentran en esta Guía puede ayudar a Salt Lake City a lograr estos resultados positivos.



CONTEXTO Y FUNCIÓN

Las 17 tipologías están diseñadas en base a tres criterios críticos:

1. Uso de suelo (cinco tipos de lugares generalizados);
2. Demanda de transporte; y
3. Cinco funciones críticas de cada derecho de paso público.

TIPOS DE LUGARES

Las calles y las intersecciones deben lucir y funcionar de manera diferente dependiendo de si están en el centro, cerca de una tienda de comestibles del vecindario o cerca de escuelas u hogares. Este enfoque es como una "zonificación de calles" —establecer el marco para el diseño de calles correctas en el lugar correcto, pero no prescribir o requerir la construcción dentro de una cierta cantidad de tiempo.

Los tipos de lugares descritos a continuación son los cimientos de las tipologías. Se basan en la zonificación existente y propuesta, así como en los planes maestros de la comunidad. Los tipos de lugares fueron desarrollados en colaboración por el Comité Directivo del proyecto, basado en el lenguaje desarrollado por la División de Planificación de Salt Lake City.

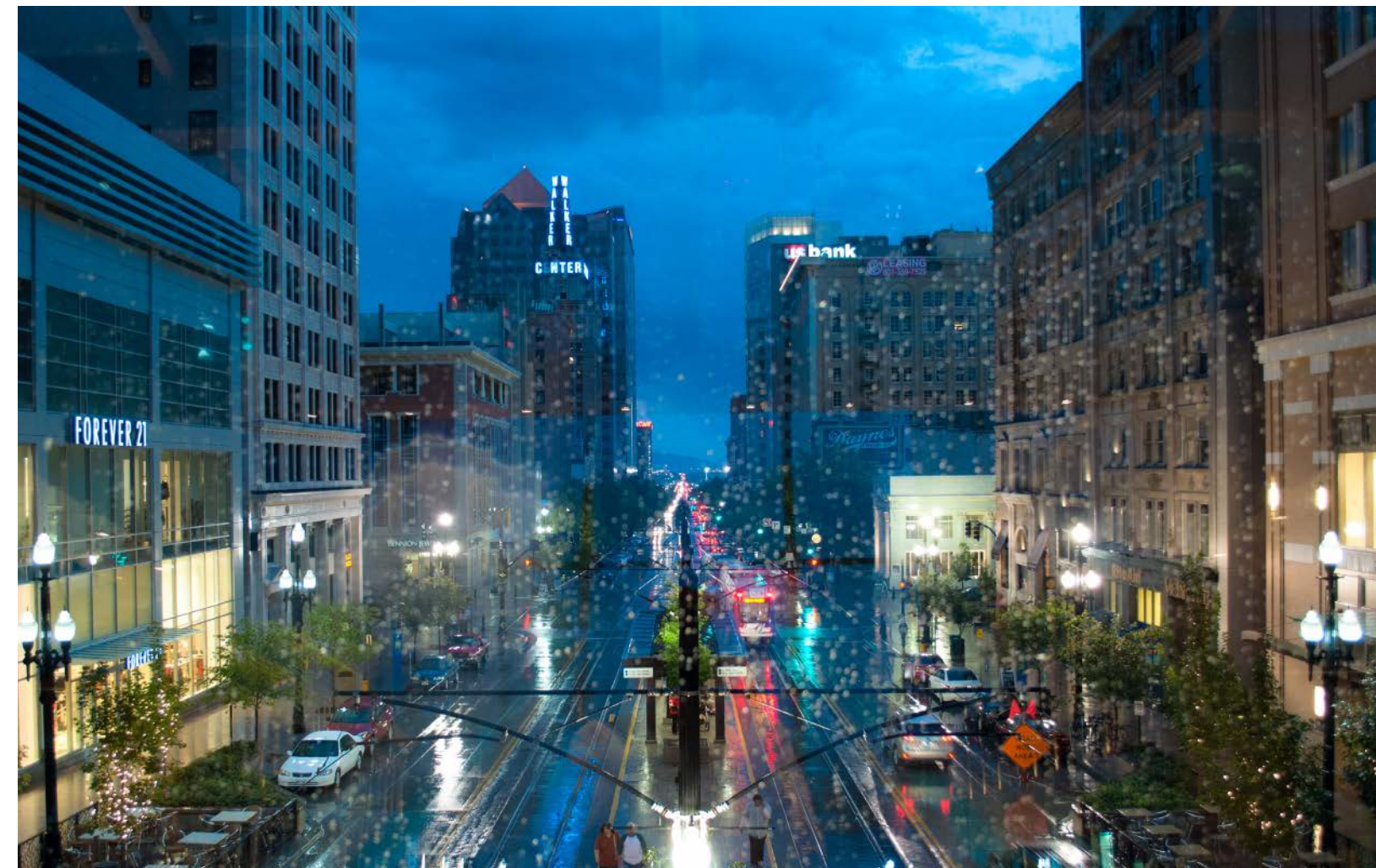
DISTRITO DE DESTINO

Los distritos de destino, como Downtown o el Sugar House Business District, atraen a la gente localmente y a lo largo de la región. Son lugares donde empleos, casas, entretenimientos, restaurantes, bares y los espacios públicos suelen estar co-ubicados en gran abundantes. También es donde la gente más camina, anda en bicicleta y viaja en transporte público. El Plan Maestro de West Side también identifica

varios nuevos distritos de destino cerca de Redwood Road que podrían ser desarrollados en el futuro.

PUEBLO URBANO

Los pueblos urbanos, como el núcleo comercial del área de 9th & 9th, son áreas de uso mixto, compactas y transitables que satisfacen las necesidades típicas de la mayoría de los residentes. Los usos de suelo podrían incluir una combinación de tiendas de comestibles, guarderías, consultorios médicos, parques, ferreterías y restaurantes. Los pueblos urbanos ofrecen una alta calidad de vida, son principalmente locales,



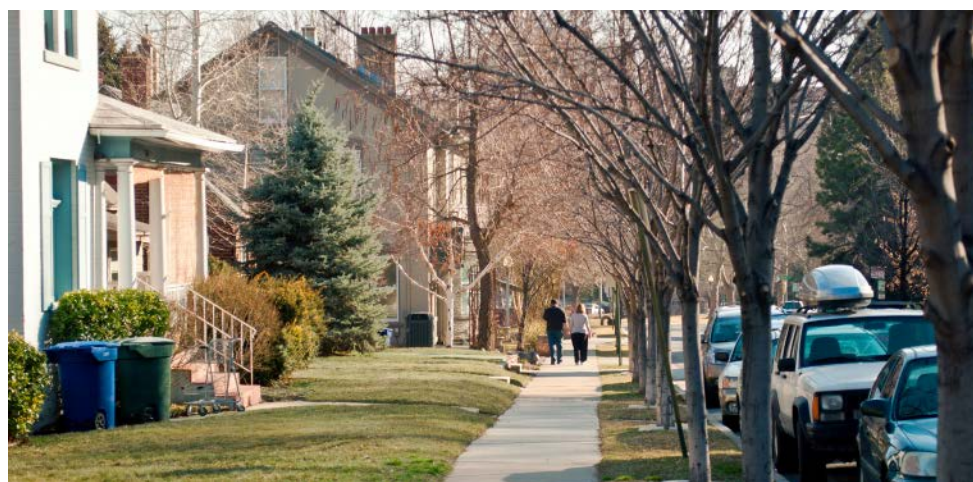
y ocasionalmente locales y regionales, atracciones, sirven como cruces de transporte, y por lo general no son más de diez minutos a pie desde el borde al centro.

VECINDARIO

Los vecindarios son el tipo de lugar más común en Salt Lake City. Son comunidades donde la gente vive, juega, asiste a la escuela y socializa. Sus usos de suelo predominantes son hogares de baja o media densidad. Estas áreas normalmente no satisfacen las necesidades diarias de todos los residentes. Las calles pequeñas y locales con entradas a casas o edificios frecuentes son comunes. Estos tipos de lugares fueron construidos durante muchas décadas y representan una amplia gama de estilos arquitectónicos y tendencias de desarrollo.

NODO VECINAL

Los nodos vecinales son pequeñas áreas comerciales dentro de los vecindarios. Normalmente se enfocan



en una intersección y pueden incluir cafeterías, un restaurante o dos, una lavandería y/o una pequeña tienda, pero no todas las necesidades diarias. Muchas personas llegan a ellos caminando y en bicicleta, y proporcionan una oportunidad para socializar entre vecinos. En Salt Lake City, algunos ejemplos incluyen Oakley Street & 500 North, 1300 South & 1700 East, y 1700 South & 400 East.

DISTRITOS INDUSTRIALES Y PARQUES EMPRESARIALES

Los distritos industriales sirven usos industriales ligeros y pesados, típicamente en el lado oeste de Salt Lake City. Los parques empresariales se centran principalmente en trabajos de cuello blanco y tienden a ser diseñados para personas en automóviles en lugar de personas que caminan o andan en bicicleta. Ambos están típicamente formados por edificios de gran tamaño, situados lejos de la calle, y ubicados a lo largo de las principales vías de transporte. Estos distritos están frecuentemente diseñados para el acceso de vehículos grandes, con grandes volúmenes de tráfico durante algunas horas del día, y a menudo carecen de infraestructura para las personas que caminan o andan en bicicleta. En algunas partes de la ciudad, como Granary District o Research Park, estos tipos de lugares están pasando gradualmente a pueblos urbanos o distritos de destino.





YOUR DOW



DEMANDA DE TRANSPORTE

Las tipologías fueron diseñadas y asignadas de acuerdo con las recomendaciones de los planes existentes de transporte y uso de suelo, incluyendo los planes maestros de transporte público, caminar y andar en bicicleta de la ciudad (véase el Capítulo 7). Los diseños proporcionan un espacio seguro y cómodo para todos los modos de transporte para que haya opciones reales para cada persona, independientemente de su edad o capacidad.

Las 17 tipologías se basaron aproximadamente en el marco tradicional de clasificación de calles de vías arteriales (calles más grandes), colectoras (calles de tamaño medio) y locales (calles más pequeñas). Esto asegura que una red de transporte eficiente de diferentes tamaños de calles y propósitos todavía esté presente. Las calles más grandes, como las tipologías de vías por sentido, tienden a tener menos puntos de acceso o entradas a casas o edificios. Las calles de tamaño mediano, como calles de destino, calles principales de poblados urbanos y corredores barriales y calles centrales de barrio, sirven a la gente que va de compras, socializa y transita por un área al mismo tiempo. Las calles locales más pequeñas, como las tipologías de calles barriales, tienen más conexiones entre la calle y los usos de suelo adyacentes, donde la gente puede caminando, corriendo bicicleta y conduciendo podrían interactuar. Las tipologías de esta Guía no se aplicaron a las autopistas interestatales, también conocidas como carreteras, porque no hay propiedades que sean accesibles directamente desde las autopistas. También están diseñados únicamente para mover a tantas personas y vehículos tan rápido como sea posible.



FUNCIONES Y PRIORIDADES DEL DERECHO DE PASO

TODAS LAS CALLES, POR SER ESPACIOS PÚBLICOS, DEBEN REALIZAR MUCHAS FUNCIONES.

En algunos lugares, el derecho de paso público necesita priorizar lugares vibrantes y cómodos para que la gente juegue, coma y viaje. En otros lugares, el derecho de paso puede dar prioridad al traslado de personas y mercancías, ya sea que se trate de personas en autobuses y trenes, personas en sus propios automóviles o mercancías y materiales en vehículos de carga. Cada tipología incluye espacios seguros destinados a las cinco funciones críticas del derecho de paso público enumerados a continuación:

MOVILIDAD DE LAS PERSONAS:

El movimiento de las personas que caminan, utilizan dispositivos de movilidad (sillas de ruedas, "scooters", andadores, bastones), y practican el ciclismo. Cuando las calles priorizan la movilidad de las personas, tienen más espacio dedicado a las aceras, esquinas, carriles para bicicletas y senderos, oportunidades para cruzar la calle y rutas accesibles. Según las encuestas públicas realizadas al momento de redactar esta Guía, esta es la función más importante del derecho de paso público.



VERDOR:

Habitabilidad, sombra y sostenibilidad ambiental mediante los árboles y la vegetación callejera. Las calles que priorizan el verdor suelen tener más franjas más amplias ajardinadas y medianeras, más árboles callejeros, jardineras e infraestructura verde de aguas pluviales (que limpia el agua y reduce la demanda del sistema de aguas pluviales).



CREACIÓN DE ENTORNOS HUMANOS/ URBANOS:

Creando lugares donde la gente se quiera sentar, quedar, observar, participar, comer, beber y otras actividades. Priorizar la creación de entornos humanos/urbanos se centra en la actividad y la vitalidad. Este enfoque redefine las calles como lugares donde estar en adición a lugares por los cuales viajar. Las características podrían incluir asientos, mesas, espacios de juego, comida y arte.



USOS EN ACERAS:

Espacios que se encuentran en el derecho de paso público donde las personas pasan de transitar a quedarse, y viceversa. Esto puede incluir estacionamiento de vehículos o bicicletas, carga de vehículos eléctricos, bicicletas compartidas, paradas de autobús, zonas de recogida y entrega y entrega de carga. Los diversos usos de acera aprovechan al máximo el espacio a la derecha del camino normalmente dedicado sólo al almacenamiento de vehículos de motor.



MOVILIDAD DE VEHÍCULOS:

El movimiento de personas y mercancías en los vehículos, ya sean operados por una agencia de transporte público, ciudadanos particulares o empresas de entrega. Las calles que priorizan la movilidad de los vehículos a través del espacio para los carriles de viaje, carriles de autobús, trenes y carriles de giro no deberían sacrificar la seguridad y la utilidad para cualquier otro uso.





Algunas de estas funciones son prioridades más altas que otras dependiendo de la tipología (y su tipo de lugar y la demanda de transporte). Por ejemplo, en un distrito de destino que atrae a personas de toda la región (por ejemplo, el centro de Salt Lake City), la gente y las empresas priorizan actividades como comer en la acera, observar a la gente, experimentar arte público y caminar sobre la conducción rápida. Es un lugar para quedarse. Por lo tanto, la colocación y la movilidad de las personas son prioridades en las calles de estos distritos. En contraste, un Distrito Industrial está destinado a servir a los usos de suelo que requieren un mayor acceso de carga y vehículos, por lo que la movilidad del vehículo es una alta prioridad en estas áreas.

Salt Lake City encuestó al público a mediados de 2019 para saber cómo priorizarían las cinco funciones del derecho de paso en diferentes lugares. El público priorizó la movilidad de las personas por encima de todas las demás funciones, a través de los tipos de lugar - cerca de sus hogares, su lugar de trabajo, tiendas, o cerca de escuelas o parques, la movilidad de las personas fue la prioridad más alta. El siguiente gráfico ilustra cómo el público priorizó cada una de las funciones del derecho de paso en función del tipo de lugar (los encuestados podrían calificar cada función en una puntuación de 1 a 5, con 5 representando la prioridad más alta y 1 representando la más baja).

