



VI. DESARROLLO DE LA GUÍA DE DISEÑO

ANTECEDENTES

HISTORIA

Salt Lake City, establecida en 1847, fue originalmente diseñada con bloques de 10 acres, fachadas de bloques de 660 pies, calles de 82 o 132 pies de ancho, y un plan de uso de suelo inspirado en la autosuficiencia hasta donde alcanza la vista. Sin embargo, este plan (o "Plat of Zion") fue, en gran parte, abandonado a finales del siglo XIX en favor de subdivisiones y calles más pequeñas, desarrolladas en privado, así como las calles principales que servían a una sociedad cada vez más capitalista, en lugar de un colectivo agrario.

Comenzando con el desarrollo del área "Big Field" al sur de 900 South, los desarrollos a finales de 1800 y principios de 1900 interrumpieron los estrictos estándares de tamaño de calles y bloques de la práctica pionera de construcción de ciudades. Ya que Salt Lake City se expandió al sur de 900 al sur, al este de la línea de falla cerca de 1100 al este y 1300 al este, y al oeste del río Jordán, ya no se jactaba de una sola forma urbana. Desde entonces, han ocurrido muchas olas de desarrollo, cada una con sus propios desafíos y decisiones políticos, de ingeniería, planificación y diseño. Incluso cuando los usos de la tierra y las necesidades de transporte son los mismos en dos segmentos de la misma calle, los diferentes estándares de desarrollo pueden haber resultado en calles

drásticamente diferentes (por ejemplo, 1200 West North (más reciente) y sur (más viejo) de 600 North). Esta desconexión entre el diseño de las calles, la anchura de las carreteras y los usos del suelo que sirven es la razón por la que Salt Lake City necesita esta Guía: nuestras calles necesitan satisfacer las demandas de las comunidades que viven, trabajan y juegan con ellas, y que requerirán la adaptación del derecho público-de manera de cambiar cómo se asigna y utiliza el espacio.

PLANES, DOCUMENTOS Y DATOS PERTINENTES

Los anteriores esfuerzos de planificación se convirtieron en la base de las tipologías. Los Planes Maestros de Transporte Público y Peatones y Bicicletas adoptados de Salt Lake City destacaron las calles donde ciertos usuarios del transporte deben ser priorizados con inversiones de infraestructura particulares. Los planes de uso de suelo comunitaria proporcionaron orientación sobre la visión de cada vecindario para lo que querían ser en el futuro. Los documentos de planificación y las



RETROALIMENTACIÓN DEL PERSONAL DE LA CIUDAD Y LAS PARTES INTERESADAS

Las tipologías se desarrollaron en colaboración con representantes de diversas divisiones y departamentos de Salt Lake City, así como otras agencias de transporte. Estos representantes formaban parte del Comité Técnico Consultivo (TAC) identificado en la sección de Reconocimientos de este informe. El TAC se reunió tres veces durante el proyecto.

REUNIÓN 1

Al comienzo del proceso, los miembros del TAC ofrecieron sus ideas sobre lo que significa tener espacios públicos habitables. Los miembros

guías de referencia aplicadas en el desarrollo de estas tipologías se enumeran en la sección de Materiales de Referencia de esta Guía.

Además, el personal de la ciudad especializado en silvicultura urbana, uso de la tierra, zonificación, diseño urbano, gestión de aguas pluviales, servicios públicos, parques y sostenibilidad asesoró en el diseño, mantenimiento y operaciones de derechos públicos de manera de garantizar que los diseños de las tipologías no sólo satisficieran las necesidades públicas sino que tenían en cuenta la forma en que las tripulaciones mantenían estas calles a perpetuidad.





señalaron muchas características que hacen una calle habitable y memorable:

- Espacios seguros y cómodos para caminar y correr bicicleta
- Verdor y colores brillantes en calles y espacios públicos
- Lugares para que las personas se sienten, hablen, jueguen, se relajen y observen a otras personas
- Lugares donde las personas pueden estar alrededor de otras personas pero también estar solos - espacios semiprivados donde pueden observar el panorama a su alrededor

Los miembros del TAC señalaron, durante esta discusión, que las divisiones que representaban a menudo no tenían el poder ni los recursos para crear espacios públicos que cumplieran con este ideal. Representantes de diferentes divisiones también se dieron cuenta de que en el futuro se necesitará mucha más coordinación para hacer las calles de Salt Lake City más habitables y atractivas. Señalaron los obstáculos que les impedían coordinar la consecución de objetivos compartidos, como:

- La gente no suele conocer sus contrapartes en otras divisiones de la ciudad, y no sabe con quién hablar sobre temas específicos;
- Las divisiones y departamentos dentro de la Ciudad no siempre comparten las mismas prioridades y a veces tienen intereses en competencia o están compitiendo por fondos limitados;
- Muchas divisiones tienen sus propias listas de verificación para sus procesos de planificación y revisión, que otras divisiones ven como "saltar a través de los aros" en lugar de tener un proceso colaborativo; y
- Los representantes de Servicios Públicos (operaciones y mantenimiento) consideraron que los proyectos se implementan sin considerar cómo se realizará o financiará el mantenimiento continuo.



REUNIONES 2 Y 3

Más adelante en el proceso, el TAC proporcionó retroalimentación sobre tipologías individuales, cómo se aplicaban a las calles individuales, y cómo se implementarían y mantendrían en el futuro.

A medida que se creaban los diseños tipológicos, el TAC proporcionaba una revisión detallada y comentarios para asegurar que se incluyeran los elementos apropiados del derecho de paso y que varias divisiones y departamentos internos de la Ciudad, así como agencias públicas externas, tuvieran la aceptación de los resultados finales.

RETROALIMENTACIÓN DE UDOT

Personal y líderes del Departamento de Transporte de Utah (UDOT) participaron en el TAC y proporcionaron retroalimentación sobre las tipologías de calles tanto para las calles de Salt Lake City como para las calles propiedad y mantenidas por UDOT. Por favor lea su guía aplicando tipologías a las rutas estatales en la Sección IV, "[Aplicando Tipologías a las Calles UDOT.](#)"

RETROALIMENTACIÓN DEL PÚBLICO

Durante la elaboración de la presente Guía hubo tres períodos de aportación pública distintos.

El primero (2019) pidió al público que considerara qué funciones del derecho de paso público eran más importantes, dependiendo de los tipos de lugares comunes que pudieran visitar durante todo el día (hogar, escuela y parques, trabajo y compras). 1,200 personas participaron en esta primera ronda. La movilidad de las personas se identificó como la función más importante del derecho de paso público. Esto es cierto en general, en todos los tipos de lugares, y también en las respuestas de cada sección transversal de los encuestados, incluidas las personas

que conducen regularmente pero nunca o raramente caminan o andan en bicicleta.

El segundo (2020) pidió a la gente que informara a la ciudad si interpretamos correctamente sus prioridades de 2019 en la ejecución de los diseños tipológicos propuestos. Casi 4,000 comentarios individuales, encuestas y correos electrónicos fueron recibidos en la segunda ronda. Las preocupaciones de los participantes se centraron principalmente en el estacionamiento en las calles vecinales, el número de carriles en las calles medianas y grandes, y cómo se implementarían las tipologías. Un tema común en la retroalimentación recibida durante la segunda ronda fue la preocupación por los efectos de las bajas velocidades de diseño y de los objetivos. Si bien es comprensible que muchas personas quieran llegar a donde van lo más rápido posible, el objetivo de estas tipologías es dar prioridad a la comodidad y seguridad de todas las personas, hogares y negocios, al tiempo que proporciona más opciones de transporte para todos. Las bajas velocidades de diseño y objetivo reducen la gravedad de los accidentes de vehículos, especialmente los que involucran a personas que caminan y montan en bicicleta, que viajan en bicicleta o a pie y que son los más vulnerables a las lesiones. Muchas tipologías están diseñadas para lograr este resultado en lugares donde la colocación y la movilidad de las personas son de alta prioridad.

El tercero (2021) pidió a la gente que revisara las tipologías revisadas, la nueva guía de diseño de intersecciones y el documento compilado de la Guía de Diseño.

En el apéndice figuran los resultados completos de las actividades de divulgación pública.





Otoño
2019

Encuesta de prioridades de la función de la calle Informe de resumen gráfico

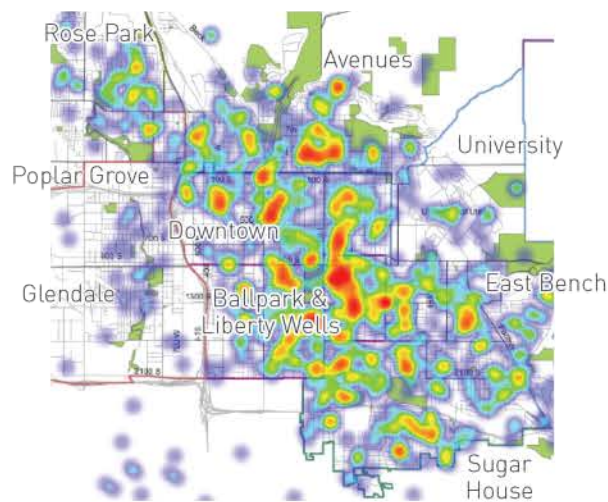
Guía de Diseño de Tipologías de Calles e Intersecciones de Salt Lake City

La Guía creará nuevas definiciones y diseños para 15 tipologías de calles distintas. Cada uno considerará los contextos de uso de la tierra, las funciones del derecho de paso público y los objetivos de la ciudad y el vecindario para determinar la asignación de espacio para diferentes usos. La Guía asegura que cada calle funcione mejor para todos, por diseño.

De agosto a octubre de 2019, casi 1,200 personas calificaron la importancia de las cinco funciones esenciales (y a menudo competitivas) del derecho de paso, según la ubicación.

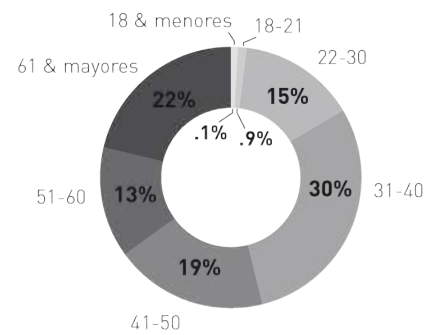
Demografía

Los 1,183 encuestados eran geográficamente diversos, sin embargo, solo unos pocos que viven o trabajan fuera de Salt Lake City tomaron la encuesta. Glendale y Poplar Grove fueron los vecindarios menos representados (ver más abajo). Los encuestados eran un poco mayores y más caucásicos que los promedios de toda la ciudad y eran predominantemente propietarios de viviendas.

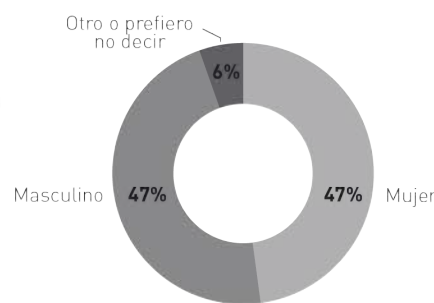


Diversidad geográfica de los encuestados, principalmente dentro de los límites de la ciudad

Edades de los encuestados



Géneros de los encuestados

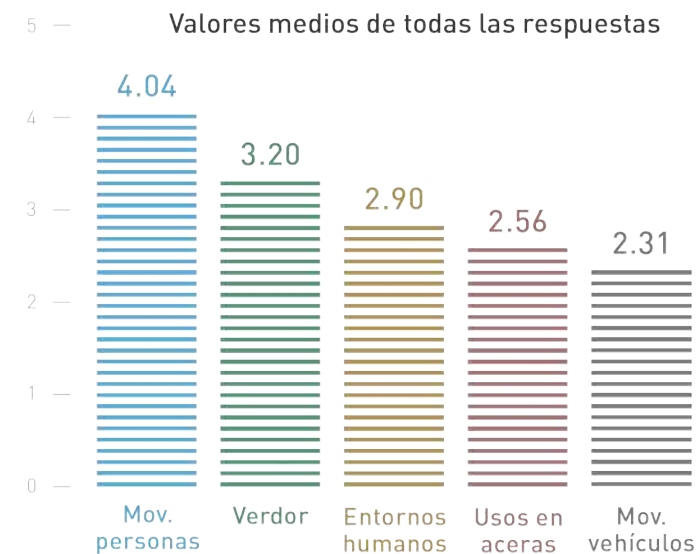


Cinco funciones del derecho de paso público

- Movilidad de las personas** El movimiento de personas que caminan, usan dispositivos de movilidad, y andan en bicicleta.
- Verdor** Metas de habitabilidad, sombra, y sostenibilidad ambiental a través de árboles y vegetación en las calles.
- Creación de entornos humanos** Actividad, vitalidad y calles como lugares para estar en lugar de solo para viajar.
- Usos en aceras** Paradas de autobús, estacionamiento de todos, recogida/devolución, y entregas de bienes.
- Movilidad de vehículos** El movimiento de vehículos y mercancías (el tránsito, los automóviles, y el transporte de mercancías).

¿Cómo priorizaría estas cinco funciones, especialmente en las calles en su vida diaria?

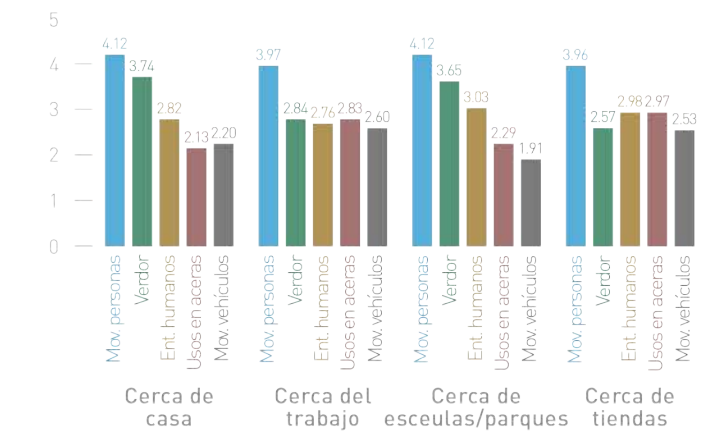
Nota: 5 es la prioridad más alta, 1 la más baja.



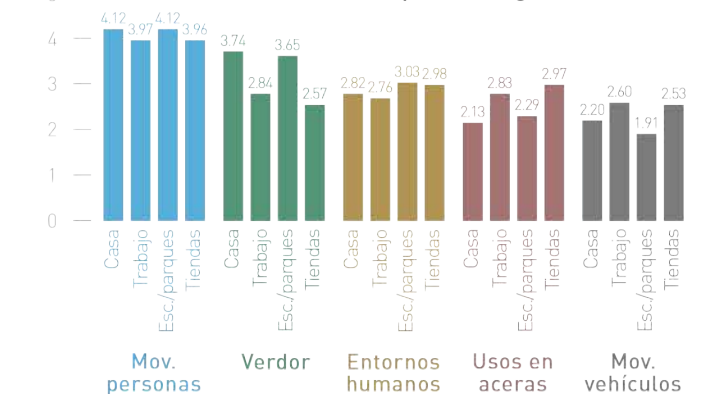
Arriba: La movilidad de personas y la ecologización son las más importantes en toda la ciudad.

Abajo a la derecha: algunas funciones son más importantes para los encuestados cerca de ciertos tipos de lugares que los valores medios.

Prioridades de la función de calle de los tipos de lugares



Prioridades de la función de la calle cerca de los tipos de lugares

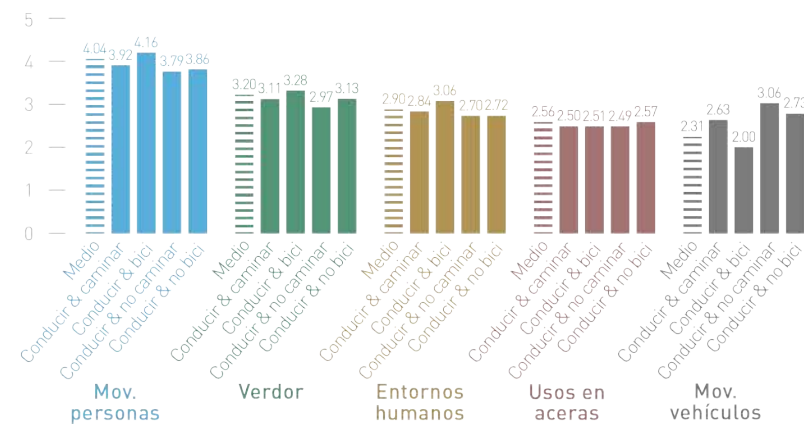


Otoño 2019 Encuesta de prioridades de la función de la calle Informe de resumen gráfico

Guía de Diseño de Tipologías de Calles e Intersecciones de Salt Lake City

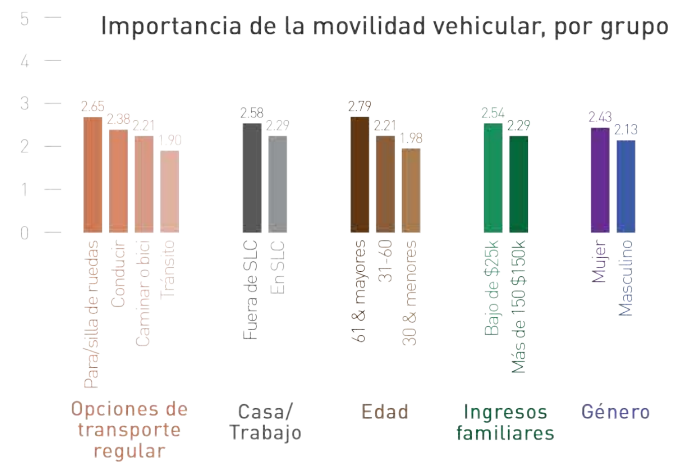
Conclusiones interesantes según las opciones de transporte y los datos demográficos

Valores medios de las respuestas en comparación con las secciones transversales de varias combinaciones de opciones de transporte regular



Los encuestados que caminan y andan en bicicleta con regularidad eran más propensos a conducir con regularidad que las personas que conducían con regularidad tenían que andar en bicicleta con regularidad. Del 74% de los encuestados que dijeron que conducen con regularidad, el 8% rara vez o nunca caminan, mientras que el 37% rara vez o nunca andan en bicicleta. Sin embargo, todavía daban prioridad a la movilidad de las personas por encima de todas las demás funciones de derecho de paso. El 71% de todos los encuestados caminan y el 41% andan en bicicleta con regularidad. Solo el 8% de los que caminan y el 12% de los que andan en bicicleta con regularidad dijeron que rara vez o nunca conducen.

Importancia de la movilidad vehicular, por grupo



Comentarios públicos abiertos

"Por favor, priorice el movimiento de personas."

"Nuestras calles anchas pueden tener una ventaja oculta: ampliar más [espacio] para las personas en bicicleta, scooter, patineta, a pie, etc. Hacer calles más completas que se adapten a todos los usuarios."

"Los árboles lo cambian todo. Los carros van más despacio, más personas caminan y se realza el tono emocional de la ciudad."

"Límites de velocidad más bajos, por favor. 20 es suficiente."

"¡El Westside y Redwood Road necesitan amor!"

"Evite que los conductores rápidos atraviesen los vecindarios. Brindar opciones viables en las carreteras principales y mantener las carreteras de los vecindarios para el acceso de los residentes o peatones."

"[Hacer] las calles más aptas para familias. Me encantaría explorar más la ciudad con mis hijos. Pero el alto costo y la falta del transporte público, junto con [intercambios peligrosos] hacen que esto sea difícil. Como resultado, generalmente terminamos conduciendo por el centro (aunque solo vivamos en Rose Park) o no vamos."

"Nada es más importante que diseñar correctamente las calles antes del desarrollo."





Verano
2020

Encuesta inicial de diseño y mapeo de tipologías (Ronda 2) Informe de resumen gráfico

Guía de Diseño de Tipologías de Calles e Intersecciones de Salt Lake City

La Guía creará nuevas definiciones y diseños para 15 tipologías de calles distintas. Cada uno considerará los contextos de uso de la tierra, las funciones del derecho de paso público y los objetivos de la ciudad y el vecindario para determinar la asignación de espacio para diferentes usos. La Guía asegura que cada calle funcione mejor para todos, por diseño.

De junio a agosto de 2020, se llevó a cabo una segunda ronda de participación. El equipo del proyecto recibió 3,654 respuestas a encuestas de 2,397 usuarios, además de 173 comentarios de mapas interactivos y aproximadamente 100 correos electrónicos tanto para el personal como para el concejo. Los temas principales de esta segunda ronda fueron las preocupaciones y algunos conceptos erróneos sobre el estacionamiento (682 comentarios) y el tráfico (233), caminar (89), seguridad (70) y autobuses y trenes (36). Esto llevó el número total de respuestas desde el comienzo del proyecto a aproximadamente 5,100.

Demografía

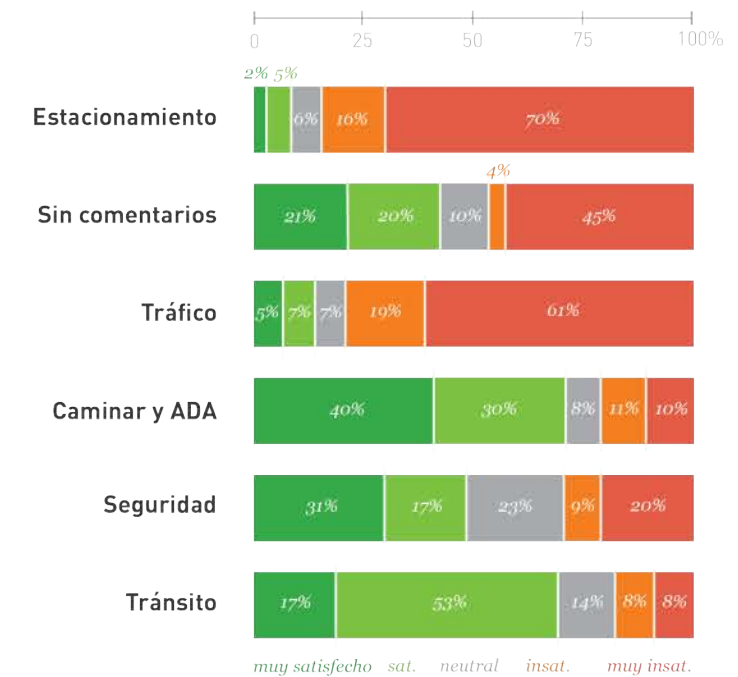
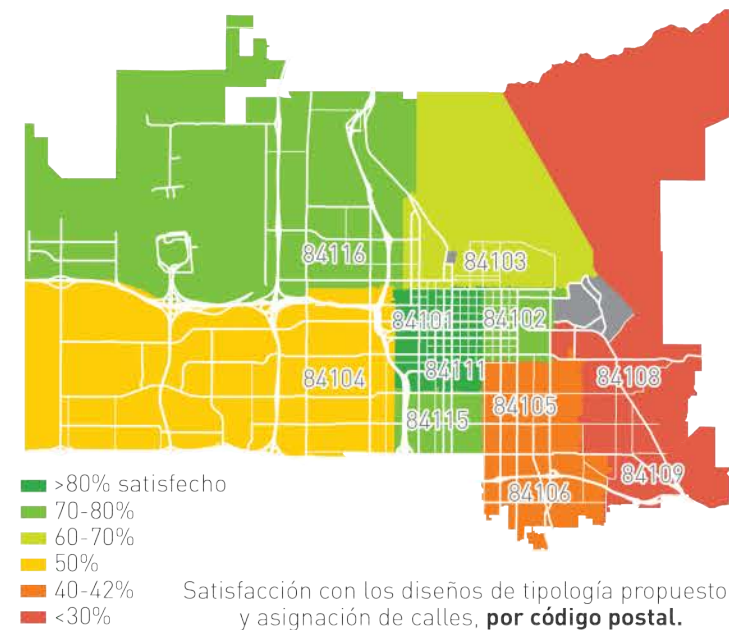
Las 2,397 personas que respondieron en esta segunda ronda fueron menos diversas geográficamente que en la primera. Glendale y Poplar Grove fueron nuevamente los vecindarios menos representados (26, o el 1% del total de encuestados).

Los encuestados de los códigos postales 84108, 84105, 84106, 84109 (al sur de 900 Sur y al este de 500 Este), que estaban menos satisfechos con los diseños propuestos para esta ronda, representaron el 76% de las respuestas (pero representan solo alrededor del 53% de la población total de la ciudad). Vea el mapa en el lado derecho de esta página.

Código Postal	#	%	respuestas por 1,000 residentes
84108	840	35%	37.5
84105	555	23%	24.8
84106	261	11%	7.4
84109	173	7%	7.0
84103	167	7%	7.5
84102	123	5%	6.6
84115	120	5%	4.4
84111	62	3%	4.8
84116	59	2.5%	1.7
84104	26	1%	0.95
84101	11	0.5%	2.4
	2,397	100%	

Satisfacción por código postal y por tema

Aquellos en 84108, 84105, 84106, 84109 (todo el lado este) y 84104 (Glendale / Poplar Grove) estaban más insatisfechos con los diseños propuestos y las asignaciones de calles que aquellos que vivían en otros códigos postales (ver áreas amarillas, naranjas y rojas en el mapa de abajo). Aquellos de los códigos postales del lado este estaban principalmente descontentos por los impactos de estacionamiento de los diseños propuestos y las bajas velocidades de diseño en las calles de los vecindarios. La falta de un tamaño de muestra de muestreo adecuado de respuestas en 84104 impide un análisis preciso.



Satisfacción con los diseños de tipología propuestos, por categoría de comentarios (ordenados de mayor a menor número de respuestas)

Conceptos erróneos, aclaraciones y cambios realizados

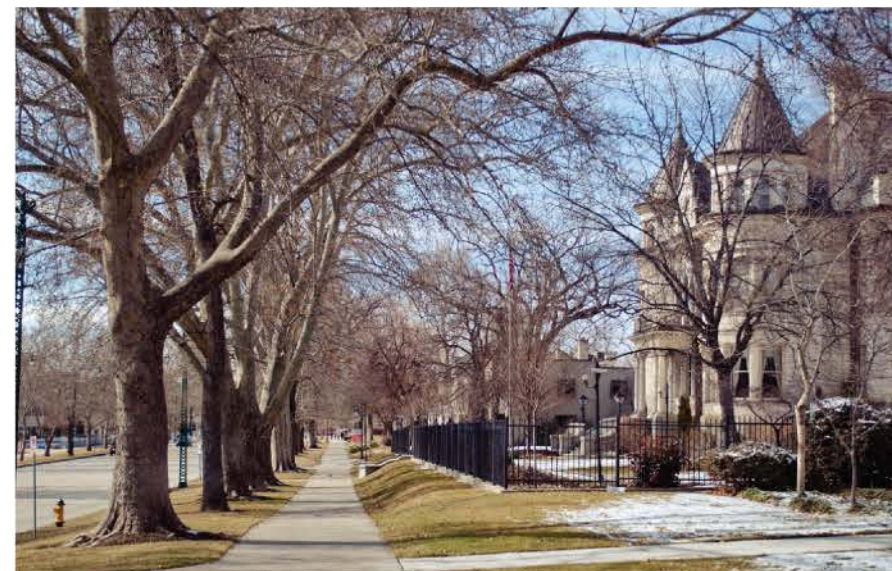
Los conceptos erróneos se perpetuaron durante la segunda ronda de comentarios del público y aparecieron en muchas respuestas: que el proyecto significaba cambios inmediatos en todas las calles, que los cambios de estacionamiento eran solo para las calles del lado este y que los cambios de estacionamiento y velocidad estarían implícitos en las señales de tráfico. La verdad es que esta es una guía de diseño para toda la ciudad que busca crear calles más lentas, más seguras y más pequeñas por diseño en lugar de por imposición.

Según los comentarios del público, las reducciones más significativas en el estacionamiento en la calle se han reducido. Se agregó flexibilidad a la implementación del estacionamiento para tipologías de calles de vecindario. Se ha eliminado la recomendación de que algunas calles de los vecindarios tengan estacionamiento solo en un lado de la calle. La asignación de tipología y, por lo tanto, la cantidad de carriles en calles como 2100 South y Sunnyside Ave (comentarios más comunes) ahora también es más flexible.

Verano
2020

Encuesta inicial de diseño y mapeo de tipologías (Ronda 2) Informe de resumen gráfico

Guía de Diseño de Tipologías de Calles e Intersecciones de Salt Lake City



Comentarios públicos abiertos

“No me gusta la idea de estacionarse solo en un lado de la calle. Varios autos en el vecindario solo tienen la opción de estacionarse en la calle por la noche y puede estar muy concurrido.”

“Necesitamos más iluminación en las calles de los vecindarios.”

“Donde la calle ya es más ancha que esto, y ya tiene una franja de parque de 10 pies, ¿se permitirá el estacionamiento en ambos lados?”

“Apoyo la reducción del límite de velocidad en las calles residenciales. Pero no veo ninguna razón para restringir el estacionamiento.”

“Me gusta el área elevada entre el carril para bicicletas y el tráfico motorizado. Me gustaría ver el carril de tránsito pintado de un color designado. Me gustaría ver más opciones de transporte ininterrumpido.”

“Estacionamiento 100% en un lado de la calle: ¿Es este el cambio propuesto? Si es así, eso no funcionará para nuestra calle. Muchos hogares tienen varios adultos viviendo en su hogar o son estudiantes con carros. No habría suficiente estacionamiento para las necesidades de todos. Ahora mismo está funcionando bien”.

“Es fantástico ver una asignación más equitativa de espacio de derecho de paso para personas, bicicletas, automóviles y zonas verdes. Mi idea para mejorar esta tipología y todas las demás tipologías es implementar tácticas de infraestructura verde”.





Nov
2021

Encuesta de Revisión Final de la Guía de Diseño (Ronda 3) Informe de resumen gráfico

Guía de Diseño de Tipologías de Calles e Intersecciones de Salt Lake City

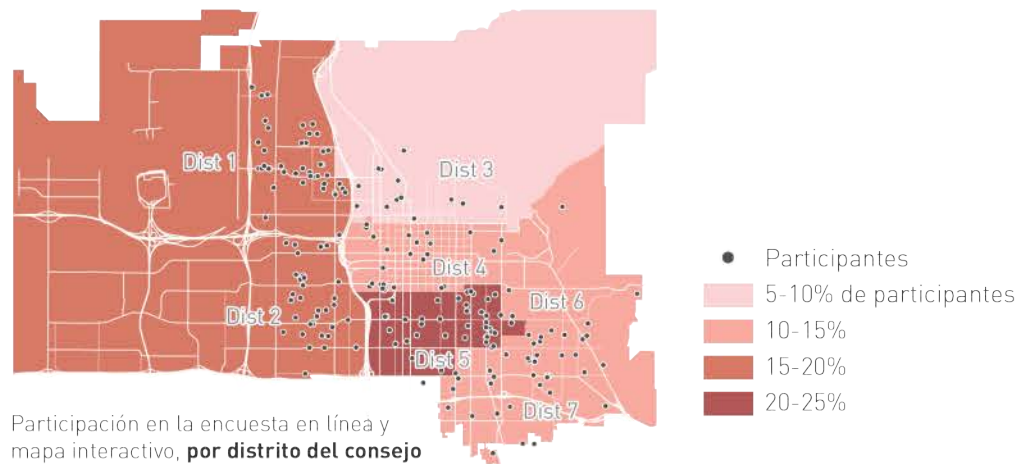
La Guía de Diseño combina el uso del suelo y la planificación del transporte, y asegura que cada calle funcione mejor para todos, por diseño.

La tercera y última ronda de participación se llevó a cabo durante todo el mes de noviembre de 2021. El equipo del proyecto solicitó que los participantes revisaran los diseños finales de tipologías de calles, guía para las intersecciones, y el documento de la Guía de Diseño en su conjunto. El equipo recibió 1016 respuestas a la encuesta y el mapa en línea de 339 personas, en además de muchos correos electrónicos y llamadas telefónicas. **El número total de los comentarios recibidos durante el proyecto son aproximadamente 6200.**

Los temas principales de los comentarios de esta ronda fueron la necesidad de más claridad sobre las futuras oportunidades de participación del público durante la implementación, preocupaciones sobre el estacionamiento, y preguntas sobre cómo la ciudad transiciones hacia el futuro previsto por la Guía.

Demografía

La divulgación dirigida a los vecindarios al oeste de State Street, incluida una postal y eventos en línea (en inglés y español) resultó en **una participación que fue más representativa geográficamente que en rondas anteriores** (consulte el mapa para ver un desglose de los participantes, por distrito del consejo).



Participación en la encuesta en línea y mapa interactivo, por distrito del consejo

Comprensión de la Guía de Diseño

En la encuesta en línea, se preguntó a los participantes si sentían que entendían **las tres nuevas partes** de la Guía de Diseño: introducción (Cap 1), guía de diseño de intersecciones (Cap 3), y estrategias de implementación (Cap 4 y 5). Las sugerencias sobre cómo mejorar estos capítulos se incorporaron en la primera edición de la Guía de Diseño.



Comprensión de los nuevos materiales de la Guía de Diseño, por capítulo.

Resumen de Comentarios del Mapa Interactivo

109/1016 comentarios de la tercera ronda provienen del mapa interactivo. Casi todos ellos estaban relacionados con las asignaciones de tipología de calles (Capítulo 2):

- 47 fueron solidarios.
- 11 fueron neutrales.
- 15 no estuvieron de acuerdo con la meta de calles más lentas y más pequeñas.
- 36 solicitaron específicamente que la Municipalidad no use Calles típicas de poblados urbanos (Tipología 8) a transición entre las Calles principales de poblados urbanos (7) y tipologías barriales (13-15).

48/109 requirieron una evaluación más profunda. Los comentarios de estos y otros participantes dieron resultado en **cambios en las tipologías asignadas de aproximadamente el 5% de las calles.** Estos se pueden encontrar en el mapa publicado en la primera edición de la Guía de Diseño.

Una selección de comentarios públicos de composición abierta

“Es un plan ambicioso, pero tiene el potencial de hacer que las comunidades sean lugares más agradables para vivir y recrearse. Va a ser una venta difícil para las personas que quieren conducir rápido y usar automóviles para cada viaje.”

“Es mucha información. Habrá algunas buenas ideas, otras no tanto. Ojalá se hubiera podido reducir más.”

“La simbología en el mapa no está clara. Es difícil distinguir los diferentes verdes entre sí.”

“Es realmente para una audiencia de gente técnica. El preguntarnos está bien, pero no estoy seguro de quién leerá esto realmente.”

“Es excelente para quienes tienen educación universitaria, pero podría simplificarse para que sea accesible para mis vecinos y otras personas. Todo el mundo debería poder leerlo, al igual que todo el mundo debería poder usar las calles.”

La Guía se ve muy bien. Espero que se tome en serio y se implemente.”