



II. CALLES

DEFINICIONES DE ELEMENTOS DE TIPOLOGÍA

Las páginas siguientes proporcionan ilustraciones de las tipologías identificadas para las calles de Salt Lake City. Cada página está dedicada a una tipología distinta y a cada calle de Salt Lake City se le asigna una tipología distinta (ver el mapa de tipologías asignadas [aquí](#)). Estas tipologías representan conceptos de diseño propuestos basados en usos de suelo actuales o anticipados, y pueden que no reflejen necesariamente el diseño de la calle actual en cada calle individual. En el lado derecho de cada una de las páginas siguientes hay ilustraciones que muestran el posible diseño transversal de la tipología, así como una vista del plano que muestra cómo podría verse cada tipología cuando se ve desde arriba. En el lado izquierdo de cada página, una tabla resume los elementos de diseño de la tipología y las prioridades del derecho de vía. Las tablas incluyen los siguientes elementos:

- **ANCHO TOTAL:** El rango de anchuras (en pies) de la porción de propiedad pública de cada calle, medido perpendicularmente de línea de propiedad a línea de propiedad. Estos se muestran a menudo como rangos porque no todas las calles con la misma tipología de asignación son del mismo ancho.
- **CANTIDAD DE CARRILES EN CADA SENTIDO:** Número de carriles dedicados al traslado de personas en vehículos (automóviles, camiones y autobuses) en cada dirección. Estos a menudo se muestran como rangos, reconociendo que no todas las calles asignadas a una tipología tienen el mismo número de carriles, y también que las reducciones de carriles podrían ser más o menos apropiadas dependiendo de la demanda de transporte y el contexto comunitario.

- **ANCHO DE CARRIL/DISTANCIA DE CRUCE:** La gama de anchuras de carril de viaje y la distancia necesaria para caminar a través de todos los carriles de viaje, combinados. Por ejemplo, en la tipología de vía de un único sentido (Gran Boulevard), esto se muestra como 11' / 33' - 55', lo que significa que el carril típico es de 11' de ancho y la distancia de cruce es tan corta como 33' (para tres carriles de viaje) o tan larga como 55' (para cinco carriles de viaje).



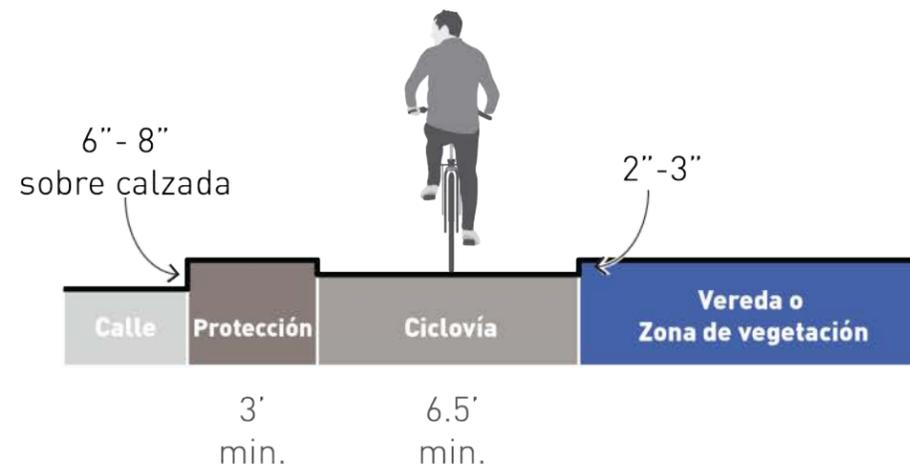


- **CICLOVÍA:** El tipo de ciclovía preferido, ya sea separada y elevada (Tipo 1) o elevada (Tipo 2), según mostrado a continuación:

Tipos de Ciclovías

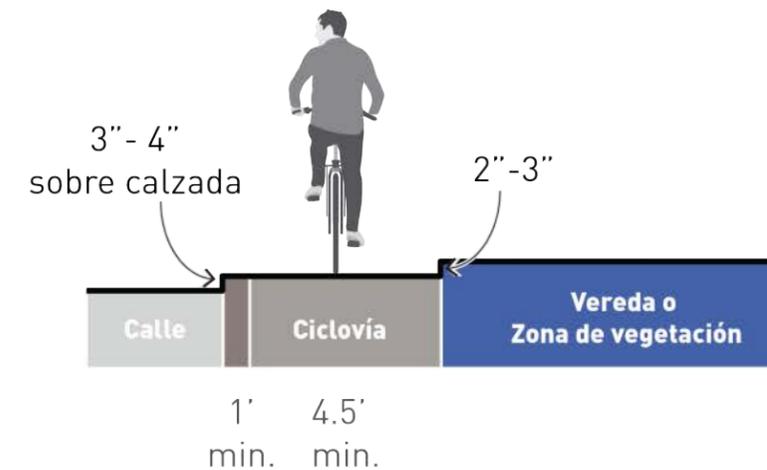
Tipo 1

Separada + Elevada



Tipo 2

Elevada

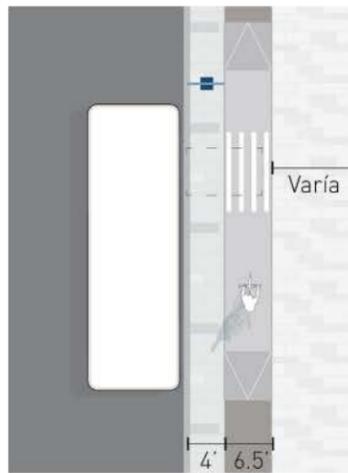




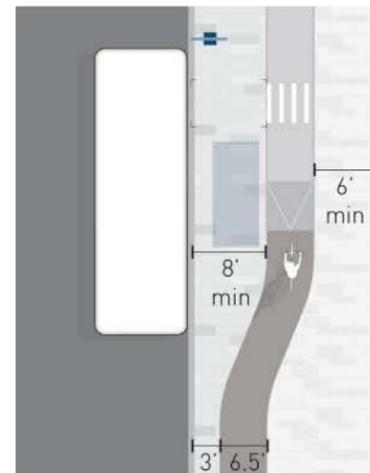
• **TRANSPORTE PÚBLICO:** Si se espera transporte público, este campo describe si ese servicio sería de autobús, tren (T), o ambos. El transporte público sólo debe implementarse de acuerdo con los planes de transporte publico regionales y locales, lo que significa que no todas las calles asignadas a una tipología con espacio para el transporte público tendrán transporte público.

Configuración de paradas de autobús

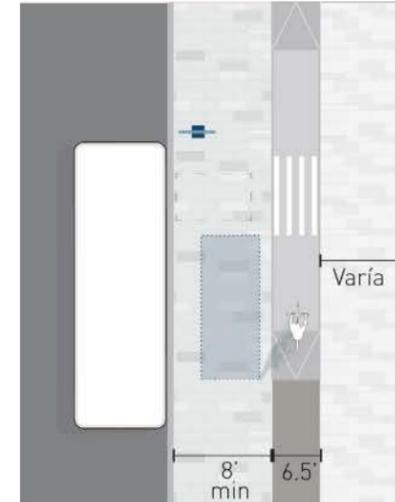
1. Compartida con ciclovía



2. Tipo isla



3. Parada en Zona Flexible





- **MEDIANA (O CARRIL DE GIRO A LA IZQUIERDA):** De necesitarse una mediana y su anchura apropiada. Las medianas pueden ser espacios verdes, carriles de girar a la izquierda o plataformas de transporte público, según las necesidades en varios puntos a lo largo de cada calle.
- **ESTACIONAMIENTO:** Este elemento indica si el estacionamiento estuviese en uno o ambos lados de la calle, y cuánto espacio de la acera podría ser utilizado para el estacionamiento. Los espacios de acera a veces se conocen como "zonas flexibles", y su uso puede variar dependiendo de la tipología. Esta parte del derecho de paso podría utilizarse para franjas más amplias del parque, parklets, arte público, carriles de transporte público, estacionamiento de vehículos, carriles adicionales para vehículos, paradas de autobús, estaciones para compartir bicicletas y otros fines. La siguiente gráfica muestra cómo esta sección del derecho de paso podría dedicarse a una amplia gama de usos. Ancho de vereda en pies: El mínimo a máximo ancho de acera deseado, a cada lado de la calle.
- **ALTURA DEL EDIFICIOS:** La altura de los edificios adyacentes, expresada tanto en términos de las alturas de construcción típicas actuales ("Existente") como de la altura máxima potencial de construcción de la Ordenanza de Zonificación (2020) ("Permitida"). Estas alturas se basan en la zonificación típica cercana, pero no deben considerarse prescriptivas y están sujetas a cambios. Como las tipologías se implementan en corredores individuales, los planificadores deben referirse a la zonificación que gobierna esos corredores.
- **RETIROS:** Los reveses son la distancia desde la línea de la propiedad, o el borde del derecho de paso público, hasta la fachada del edificio. Estos también se basan en la típica zonificación cercana y se expresan en general (ninguno, pequeño, mediano, grande), en lugar de en pies.
- **CLASIFICACIÓN FUNCIONAL POSIBLE:** Las designaciones tradicionales de la jerarquía de calles que subyacen en las tipologías, como arterial (una calle grande), colector (una calle de tamaño mediano) y local (una calle más pequeña). Estos todavía son importantes a considerar para la financiación federal y la planificación de redes de transporte.
- **VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA:** También conocida como velocidad de diseño, esta es la velocidad máxima a la que la gente se siente cómoda conduciendo, basada en el diseño urbano, el uso del suelo y el contexto comunitario. La velocidad objetivo de cada tipología es inherente a su aspiración, diseño futuro y apropiado para las actividades que bordean la calle. Es probable que los límites de velocidad fijados actualmente en las calles individuales se modifiquen como resultado de la modificación de las velocidades objetivo a través del diseño.
- **VOLUMEN DE TRÁFICO:** La cantidad relativa de tráfico diario de vehículos de motor esperado para cada tipología, caracterizado como bajo, medio o alto.
- **MILLAS:** El porcentaje de millaje de la calle central de Salt Lake City, a partir de 2019, representado por cada tipología.

Dependiendo del contexto, algunas de las cinco funciones críticas se pueden priorizar más, menos o lo mismo que otras. Sin embargo, se proporciona espacio físico para cada función crítica dentro del derecho de paso público en los diseños tipológicos. Se caracteriza la priorización de cada una de estas funciones como bajo, medio o alto.



* Zona Flexible

En las veredas donde el ancho sea suficiente se desarrollarán Zonas Flexibles para albergar distintos usos adyacentes y complementarios a la vía de paso peatonal. Ubicadas en el margen exterior de las veredas, las Zonas Flexibles permitirán responder a las necesidades de las personas del barrio y al uso del suelo presente a lo largo de la calle, proveyendo espacios para reunión o relajación, árboles y canteros, arte y esculturas, ascenso y descenso de pasajeros o para esperar al transporte público sin interferir con los peatones y el flujo vehicular.

Acceso y movilidad

- Estacionamiento en la calle
- Estacionamiento para bicicletas
- Parada de transporte público
- Zona de carga y descarga
- Ascenso y descenso de pasajeros

Vegetación

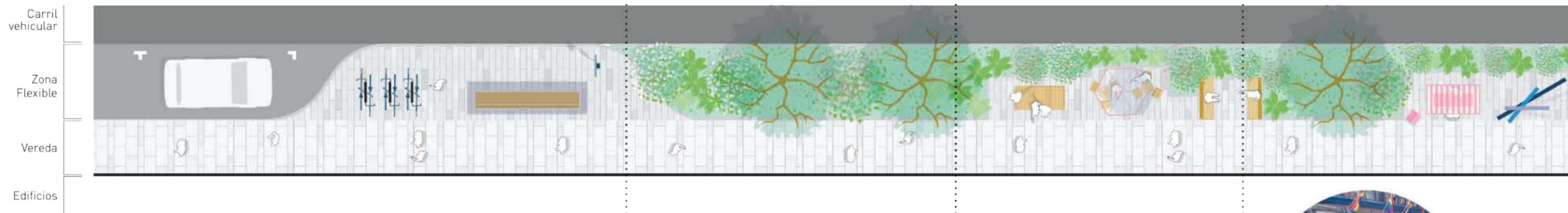
- Arbustos y pastos
- Árboles
- Infiltración de agua

Reunión y sociabilización

- Zona de mesas al aire libre
- Asientos formales e informales
- Parklet

Arte y activación

- Arte público
- Vendedores / food truck





TIPOLOGÍA DE DISEÑOS



Categorías según su uso

Esta es una lista de los usos posibles en las tipologías de calles de Salt Lake City. El [mapa en línea de tipologías](#) muestra dónde tipologías individuales son asignadas a cada calle de Salt Lake City.



Vereda



Vegetación /
Zona de descanso



Carril vehicular



Ciclovia



Carril compartido



Carril de circulación designado /
Posible estacionamiento



Estacionamiento designado /
Posible carril de circulación



Carril de circulación designado /
Posible carril de transporte



Zona de descanso designada /
Posible carril de transporte



Zona Flexible *



Estacionamiento y/o
parada de transporte
público

1 Vía de doble sentido (Gran Boulevard)

Vía de acceso de doble sentido a Salt Lake City: guía a las personas que llegan a la ciudad y organizan el tráfico vehicular regional.

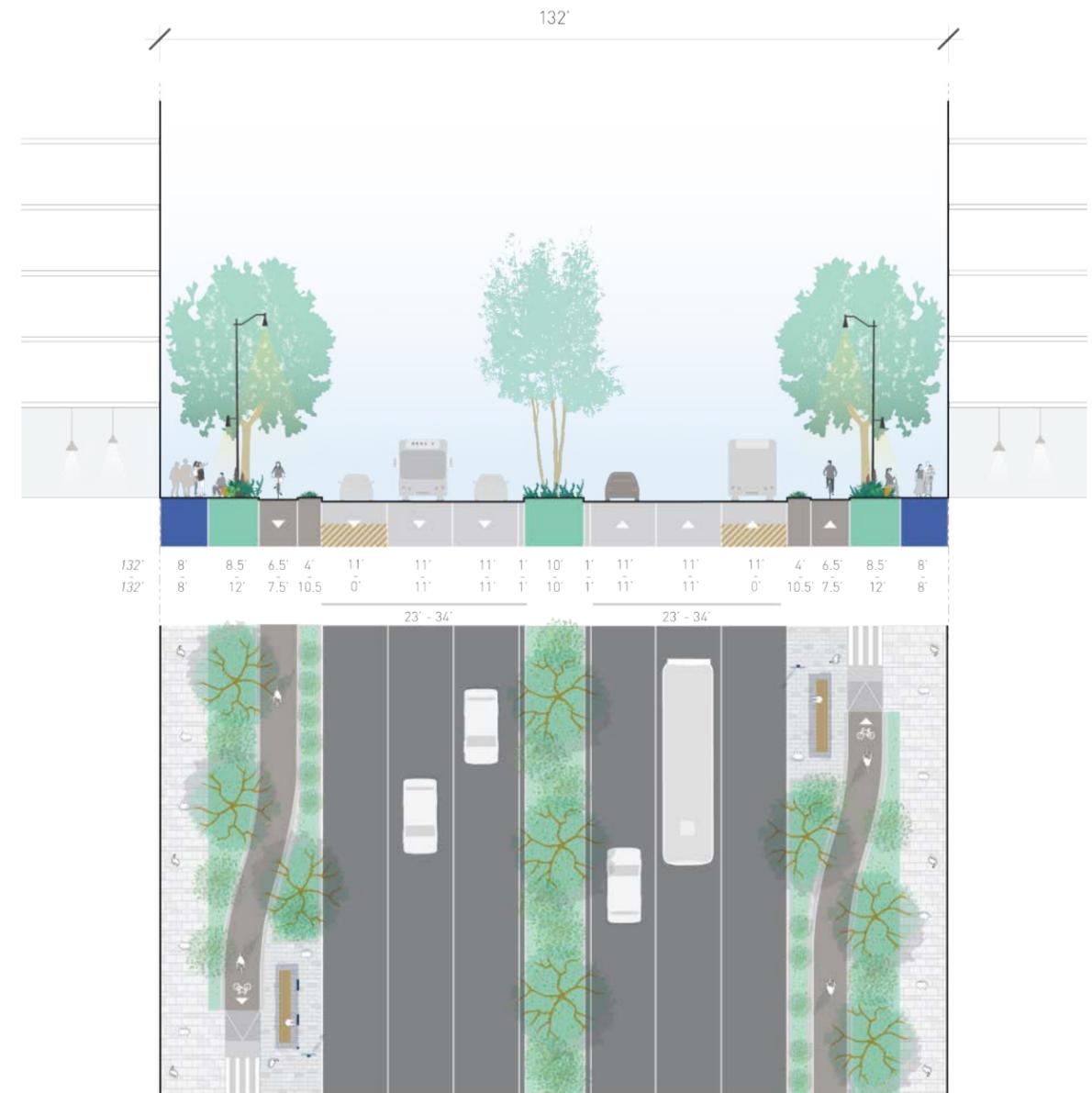
Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	132'
Cantidad de carriles en cada sentido	3**
Ancho de carril / distancia de cruce	11' / 23'-34' + 23'-34'
Ciclovia	Separada (tipo 1)
Transporte Público	B
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	10-12'
Estacionamiento	-
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	8'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	Varios
Retiros (Min-Max)	Varios
Clasificación funcional posible	Arterial
Velocidad máxima permitida	30 mph**
Volumen de tráfico	Elevado
Millas (% del total)	2.0%
Movilidad de las personas	Medio
Verdor	Medio
Creación de entornos humanos/urbanos	Elevado
Usos en aceras	Baja
Movilidad de vehículos	Medio
Passeig de Gracia, Barcelona	

**El límite de velocidad de las rutas estatales oscila entre 25 y 30 mph. Haga clic en [este enlace](#) para obtener información sobre "Aplicaciones para rutas estatales".

Solo para las calles UDOT: La sección transversal de la calle que se muestra puede cambiar y cambiará. Según el código estatal, el propósito principal de las carreteras estatales es "mover mayores volúmenes de tráfico a largas distancias". Los elementos fuera de este propósito pueden cambiar para ajustarse al derecho de paso existente. Lea más sobre "[Aplicando Tipologías a las Calles UDOT](#)" en el Capítulo 4.

- Vereda
- Vegetación / Zona de descanso
- Carril vehicular
- Ciclovia
- Carril de circulación designado / Posible carril de transporte





2 Vía de un único sentido (Gran Boulevard)

Grandes carriles de acceso unidireccional a Salt Lake City que presentan la ciudad a las personas mientras se adaptan al tráfico regional. (Nota: La tipología de vía de un solo sentido sólo se aplicará a determinadas secciones entre las calles 500 y 600 Sur).

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	132'
Cantidad de carriles en cada sentido	4-5*
Ancho de carril / distancia de cruce	11' / 44'- 55'
Ciclovía	Separada (tipo 1)
Transporte Público	-
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	-
Estacionamiento	100%, Un lado
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	12'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	20' / 400'
Retiros (Min-Max)	Pequeños-Medio
Clasificación funcional posible	Arterial
Velocidad máxima permitida	30 mph**
Volumen de tráfico	Elevado
Millas (% del total)	0.5%
Movilidad de las personas	Medio
Verdor	Medio
Creación de entornos humanos/urbanos	Elevado
Usos en aceras	Baja
Movilidad de vehículos	Medio
2nd Avenue, New York, NY	
Boulevard Haussmann, Paris, France	

* UDOT prefiere cinco carriles en esta tipología, mientras que Salt Lake City prioriza las calles más estrechas.

** El límite de velocidad de las rutas estatales oscila entre 25 y 30 mph. Haga clic en [este enlace](#) para obtener información sobre "Aplicaciones para rutas estatales".

Solo para las calles UDOT: La sección transversal de la calle que se muestra puede cambiar y cambiará. Según el código estatal, el propósito principal de las carreteras estatales es "mover mayores volúmenes de tráfico a largas distancias". Los elementos fuera de este propósito pueden cambiar para ajustarse al derecho de paso existente. Lea más sobre "[Aplicando Tipologías a las Calles UDOT](#)" en el Capítulo 4.



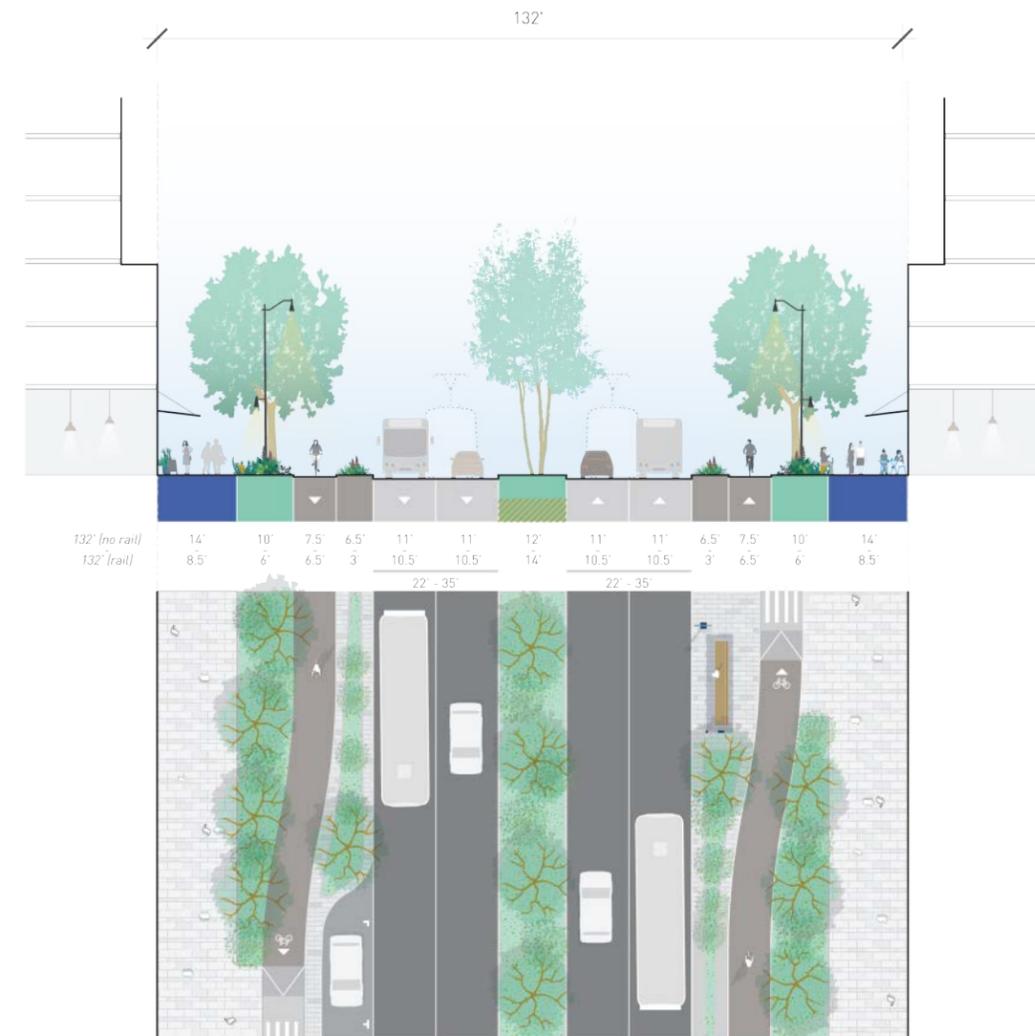
3A Vía de destino (Versión de la Municipalidad)

Vía de dos sentidos dentro de un distrito de destino, donde el tráfico peatonal y la actividad comercial se priorizan sobre el tráfico regional.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	132' (con tren)
Cantidad de carriles en cada sentido	2
Ancho de carril / distancia de cruce	10.5'-11' / 22'-35' + 22'-35'
Ciclovia	Separada (tipo 1)
Transporte Público	B,T*
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	12-14'
Estacionamiento	50%, Ambos lados (sin tren)
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	8.5 -14'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	Varios
Retiros (Min-Max)	-
Clasificación funcional posible	Arterial
Velocidad máxima permitida	25 mph
Volumen de tráfico	Elevado
Millas (% del total)	1.8%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Medio
Creación de entornos humanos/urbanos	Elevado
Usos en aceras	Medio
Movilidad de vehículos	Medio / Baja
Broad Street, Philadelphia, PA	
Broadway, New York, NY	
Boulevard Massane, Paris, France	

* El tren debe implementarse de acuerdo con los planes de las agencias de Transporte Público y de Transporte de la Ciudad y del Estado, y no en todas las tipologías de Vías de Destino. La implementación del tren de transporte público puede incrementar la distancia de cruce a 14' para acomodar las vías del tren y no necesariamente requiere agregar más carriles vehiculares. La distancia de cruce será de 45.5' con tres vías de circulación y una vía de transporte público.



- Vereda
- Vegetación / Zona de descanso
- Carril vehicular
- Ciclovia
- Zona de descanso designada/
Posible carril de transporte



3B Vía de destino (Versión de UDOT)

Opción de ruta estatal de dos vías dentro de un distrito de destino, donde el tráfico peatonal y la actividad comercial son de alta prioridad.

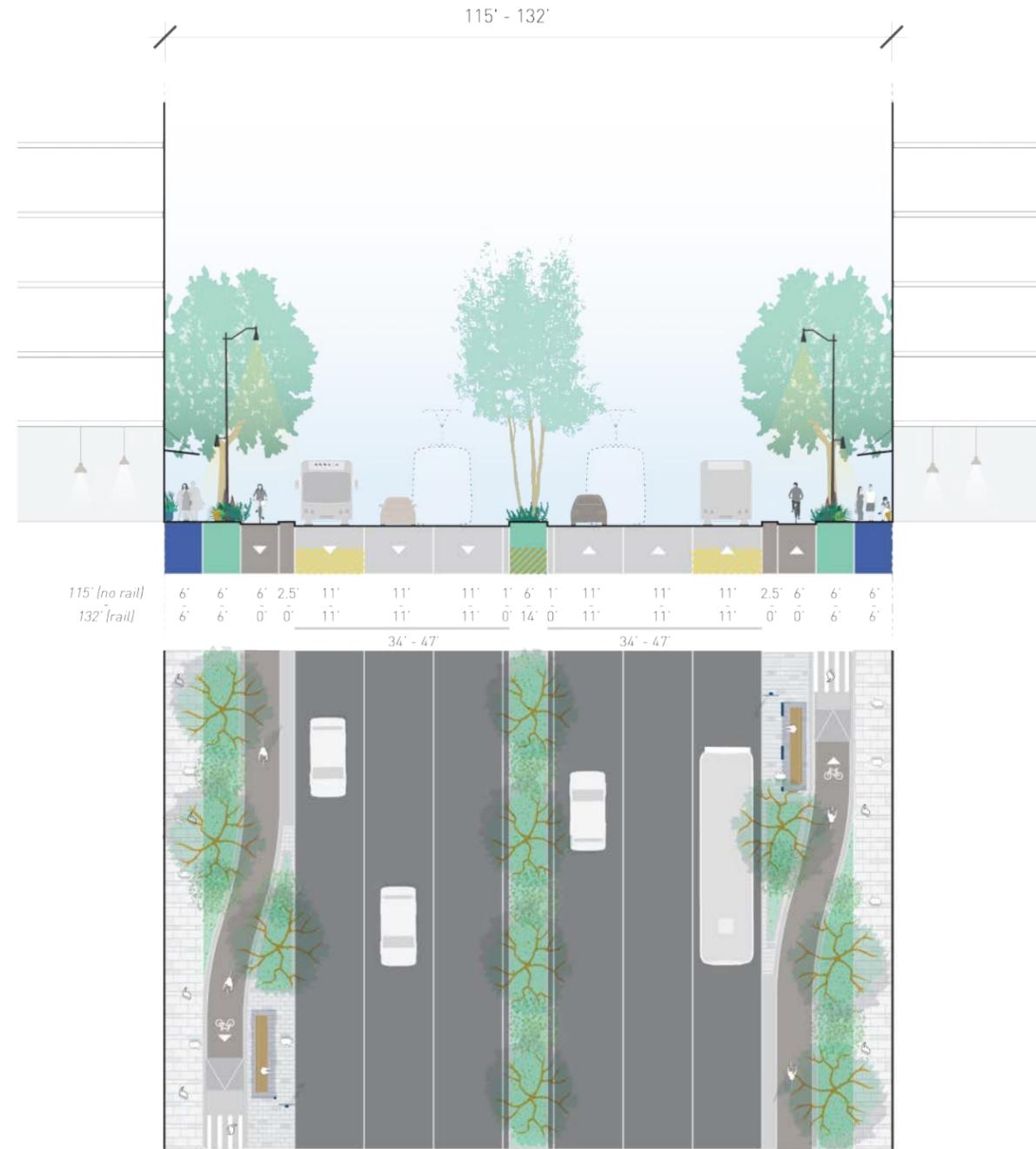
Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	115' (sin tren) - 132' (con tren)
Cantidad de carriles en cada sentido	3**
Ancho de carril / distancia de cruce	10.5' / 34'-47' + 34'-47'
Ciclovía	Separada (tipo 1)
Transporte Público	B,T*
Mediana (o carril de giro a la Izquierda)	6 -14'
Estacionamiento	-
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	7.5'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	Varios
Retiros (Min-Max)	-
Clasificación funcional posible	Arterial
Velocidad máxima permitida	25 mph**
Volumen de tráfico	Elevado
Millas (% del total)	2.6%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Medio
Creación de entornos humanos/urbanos	Elevado
Usos en aceras	Medio
Movilidad de vehículos	Medio
Broad Street, Philadelphia, PA	
Broadway, New York, NY	

* El tren debe implementarse de acuerdo con los planes de las agencias de Transporte Público y de Transporte de la Ciudad y del Estado, y no en todas las tipologías de Vías de Destino. La implementación del tren de transporte público puede incrementar la distancia de cruce a 14' para acomodar las vías del tren y no necesariamente requiere agregar más carriles vehiculares. La distancia de cruce será de 45.5' con tres vías de circulación y una vía de transporte público.

** El límite de velocidad de las rutas estatales oscila entre 25 y 30 mph. Haga clic en [este enlace](#) para obtener información sobre "Aplicaciones para rutas estatales".

Solo para las calles UDOT: La sección transversal de la calle que se muestra puede cambiar y cambiará. Según el código estatal, el propósito principal de las carreteras estatales es "mover mayores volúmenes de tráfico a largas distancias". Los elementos fuera de este propósito pueden cambiar para ajustarse al derecho de paso existente. Lea más sobre "[Aplicando Tipologías a las Calles UDOT](#)" en el Capítulo 4.



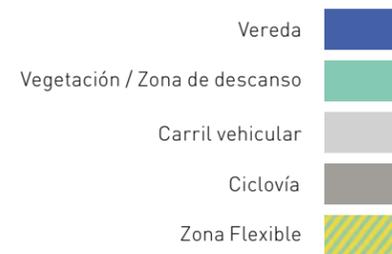
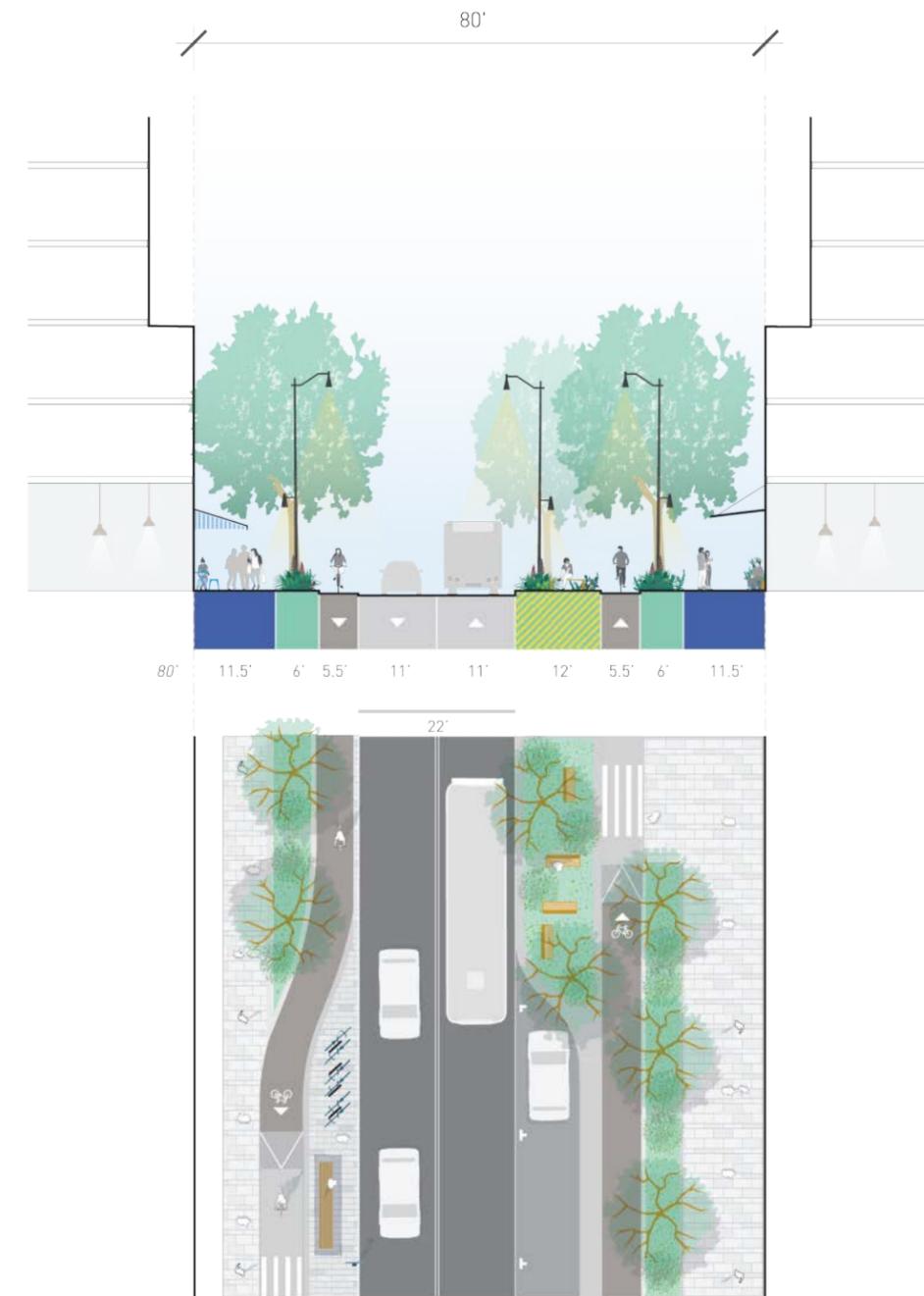
4 Calle de destino

Calle secundaria donde se mezclan todas las actividades de un distrito de destino. Los usos de suelo son varios, los edificios son altos y la calle es más estrecha que en las vías públicas.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	80'
Cantidad de carriles en cada sentido	1
Ancho de carril / distancia de cruce	11' / 22'
Ciclovía	Varios (tipo 1,2)
Transporte Público	B,T* (Streetcar)
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	-
Estacionamiento	100%, Un lado
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	11.5'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	25' / 400'
Retiros (Min-Max)	-
Clasificación funcional posible	Colectora
Velocidad máxima permitida	20 mph
Volumen de tráfico	Medio
Millas (% del total)	0.9%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Medio
Creación de entornos humanos/urbanos	Elevado
Usos en aceras	Elevado
Movilidad de vehículos	Baja
King Street, Toronto, Ontario	
Nørrebrogade, Copenhagen, Denmark	
Calle de Fuencarral, Madrid, Spain	

* El tren debe implementarse de acuerdo con los planes de las agencias de Transporte Público y de Transporte de la Ciudad y del Estado, y no en todas las tipologías de Vías de Destino. La implementación del tren de transporte público puede incrementar la distancia de cruce a 14' para acomodar las vías del tren y no necesariamente requiere agregar más carriles vehiculares. La distancia de cruce será de 45.5' con tres vías de circulación y una vía de transporte público.





5 Calle comercial compartida

La atención se centra en los peatones, sus actividades, y la prioridad de la creación de entornos humanos/urbanos. El vehículo es un invitado secundario. Estas calles podrían ser de solo un sentido o exclusivamente peatonales, si así lo deseara la comunidad.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	30' - 66'
Cantidad de carriles en cada sentido	0-1
Ancho de carril / distancia de cruce	-
Ciclovía	-
Transporte Público	-
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	-
Estacionamiento	0-50%, Un lado (Corto Plazo)
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	-
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	20' / 400'
Retiros (Min-Max)	-
Clasificación funcional posible	Local
Velocidad máxima permitida	10 mph
Volumen de tráfico	Muy Baja
Millas (% del total)	0.5%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Medio
Creación de entornos humanos/urbanos	Elevado
Usos en aceras	Elevado
Movilidad de vehículos	Baja
Wall Street, Asheville, NC	
Marshall Street, Boston, MA	
Regent Street, Salt Lake City, UT	

Vegetación / Zona de descanso 
 Carril compartido 

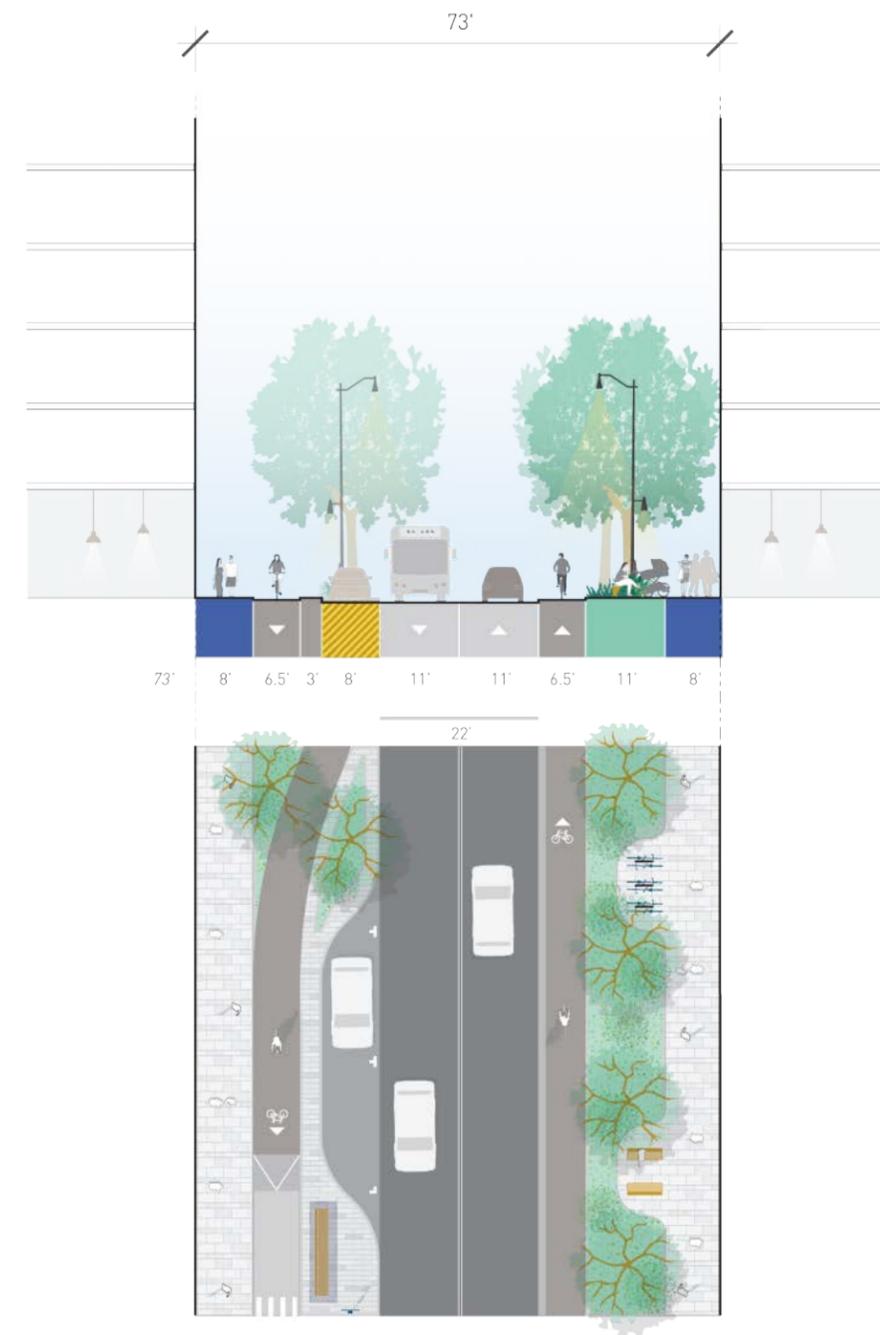
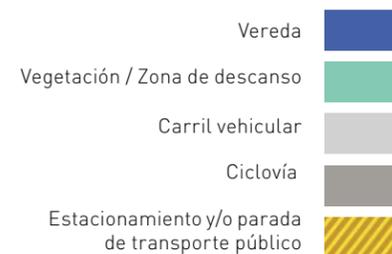


6A Calle urbana verde (73')

La opción de calle más angosta de las dos posibles versiones para calles en áreas densas de la ciudad. Similar al “Green Loop” del plan para el centro de la ciudad y a las calles medianas cercanas a parques y espacios verdes, la vegetación es prioridad.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	73' (sin tren)
Cantidad de carriles en cada sentido	1
Ancho de carril / distancia de cruce	11' / 22'
Ciclovía	Varios (tipo 1, 2)
Transporte Público	B
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	-
Estacionamiento	25%, Ambos lados
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	8'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	Varios
Retiros (Min-Max)	Varios
Clasificación funcional posible	Colectora
Velocidad máxima permitida	20 mph
Volumen de tráfico	Medio
Millas (% del total)	Hasta 2.7%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Elevado
Creación de entornos humanos/urbanos	Medio
Usos en aceras	Medio
Movilidad de vehículos	Baja
Av Mexico, CDMX, Mexico	





6B Calle urbana verde (132')

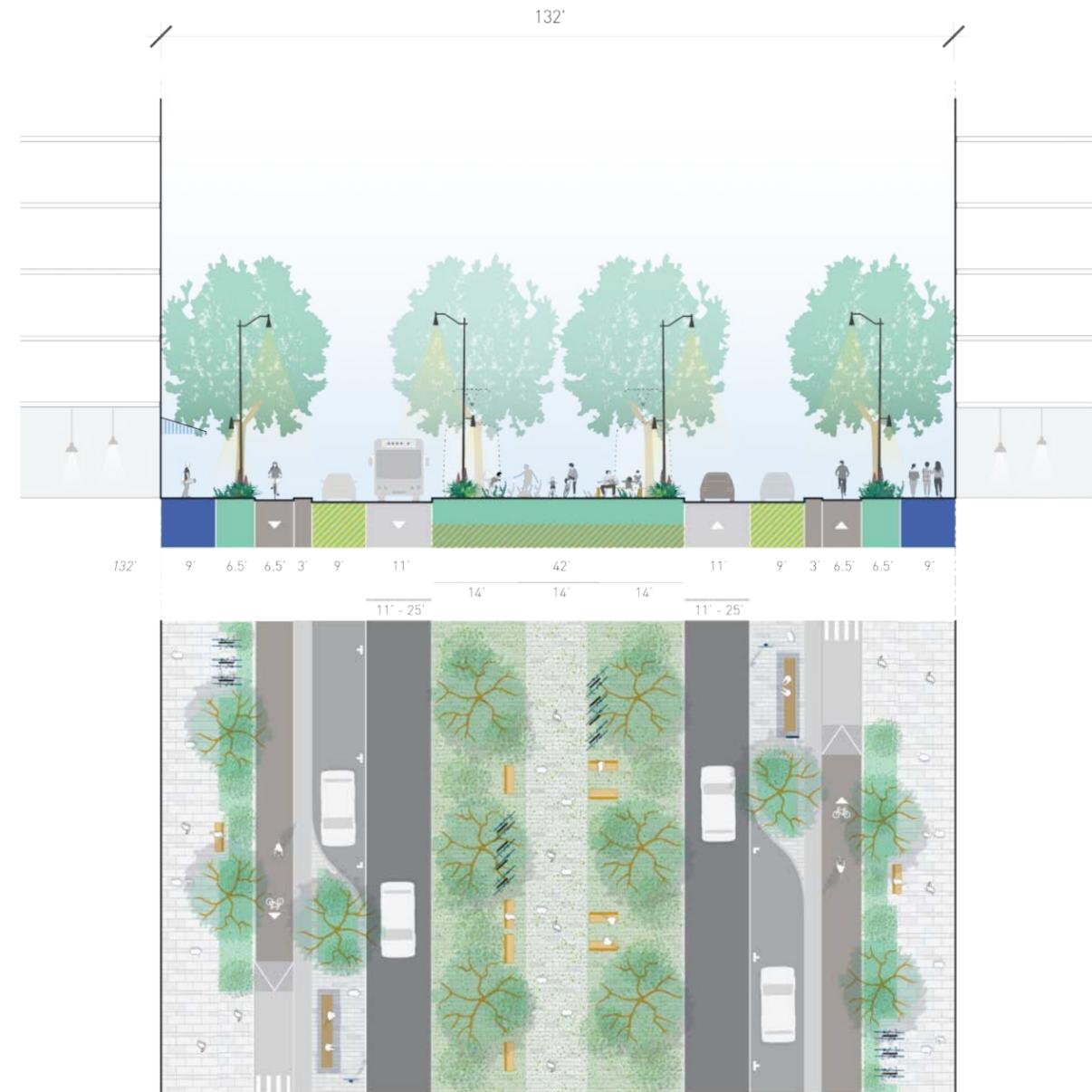
La opción de calle más ancha de las dos posibles versiones para calles en áreas densas de la ciudad. Similar al “Green Loop” del plan para el centro de la ciudad y a las calles medianas cercanas a parques y espacios verdes, la vegetación es prioridad.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	132' (con tren)
Cantidad de carriles en cada sentido	1
Ancho de carril / distancia de cruce	11' / 11'-25' + 11'-25'
Ciclovía	Separada (tipo 1)
Transporte Público	B,T*
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	42'
Estacionamiento	50%, Ambos lados
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	9'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	Varios
Retiros (Min-Max)	Varios
Clasificación funcional posible	Colectora
Velocidad máxima permitida	20 mph
Volumen de tráfico	Medio
Millas (% del total)	Hasta 2.7%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Elevado
Creación de entornos humanos/urbanos	Medio
Usos en aceras	Medio
Movilidad de vehículos	Baja
La Rambla, Barcelona, Spain	
Boulevard Richard Lenoir, Paris, France	
Sonder Boulevard, Copenhagen, Denmark	

* El tren debe implementarse de acuerdo con los planes de las agencias de Transporte Público y de Transporte de la Ciudad y del Estado, y no en todas las tipologías de Vías de Destino. La implementación del tren de transporte público puede incrementar la distancia de cruce a 14' para acomodar las vías del tren y no necesariamente requiere agregar más carriles vehiculares. La distancia de cruce será de 45.5' con tres vías de circulación y una vía de transporte público.

- Vereda
- Vegetación / Zona de descanso
- Carril vehicular
- Ciclovía
- Zona de descanso designada/
Posible carril de transporte
- Zona Flexible



7 Calle principal de poblados urbanos

Calle principal que conecta los centros de los poblados urbanos con distintos usos de suelo y tipos de edificios. En ellas, la actividad, el movimiento, el sentido del lugar y los accesos son importantes.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	90' - 132'
Cantidad de carriles en cada sentido	1-2 (2 carriles si Ancho Total =132')
Ancho de carril / distancia de cruce	11' / 22' + 22'
Ciclovía	Separada (tipo 1)
Transporte Público	B
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	12' (agregar si Ancho Total=132')
Estacionamiento	50%, Ambos lados
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	9.5 - 11.5'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	15' / 150'
Retiros (Min-Max)	Varios
Clasificación funcional posible	Colectora
Velocidad máxima permitida	25 mph**
Volumen de tráfico	Medio
Millas (% del total)	7.7%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Medio / Elevado
Creación de entornos humanos/urbanos	Elevado
Usos en aceras	Elevado
Movilidad de vehículos	Medio / Baja
2nd Avenue, Casper, WY	
Santa Cruz Avenue, Menlo Park, CA	
NE 3rd Street, McMinnville, OR	

** El límite de velocidad de las rutas estatales oscila entre 25 y 30 mph. Haga clic en [este enlace](#) para obtener información sobre "Aplicaciones para rutas estatales".

Solo para las calles UDOT: La sección transversal de la calle que se muestra puede cambiar y cambiará. Según el código estatal, el propósito principal de las carreteras estatales es "mover mayores volúmenes de tráfico a largas distancias". Los elementos fuera de este propósito pueden cambiar para ajustarse al derecho de paso existente. Lea más sobre "[Aplicando Tipologías a las Calles UDOT](#)" en el Capítulo 4.



- Vereda
- Vegetación / Zona de descanso
- Carril vehicular
- Ciclovía
- Estacionamiento y/o parada de transporte público

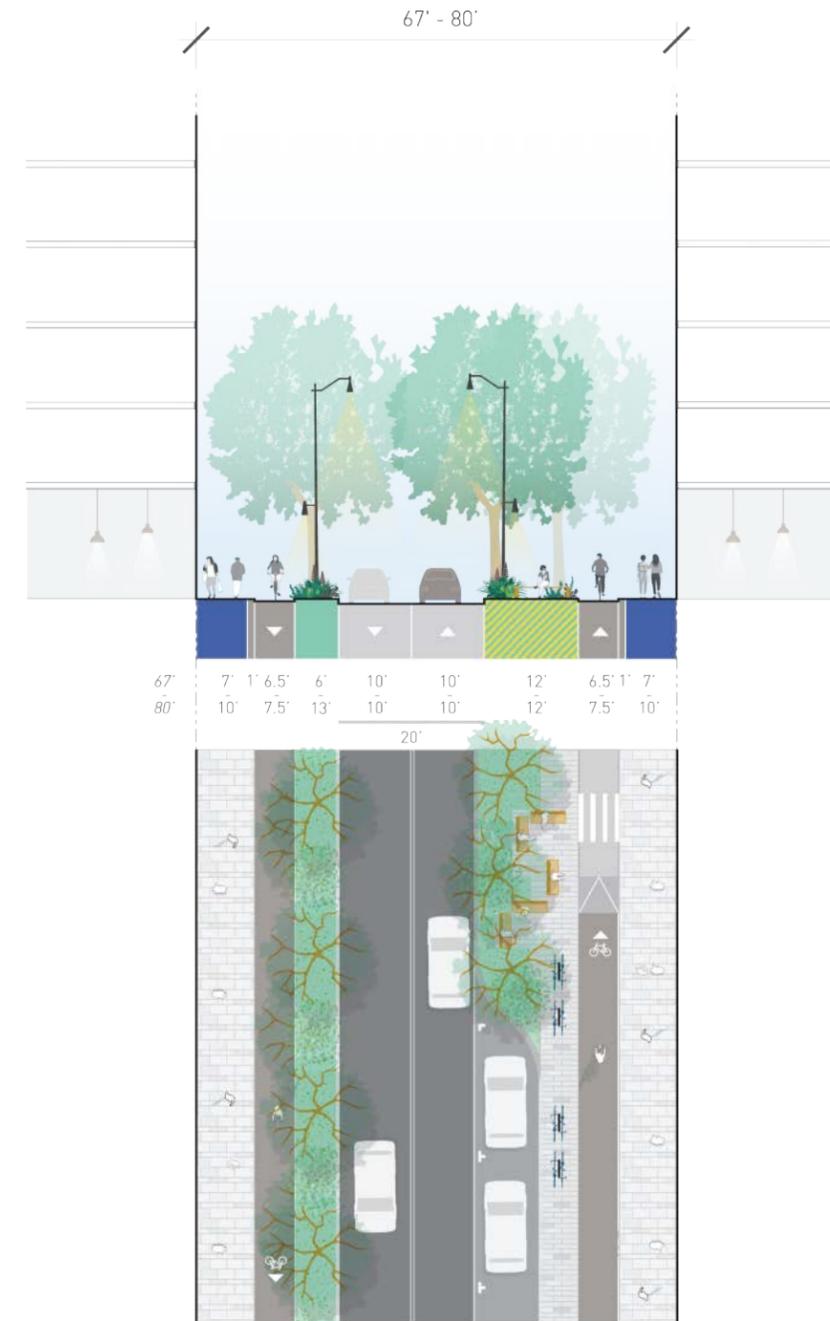
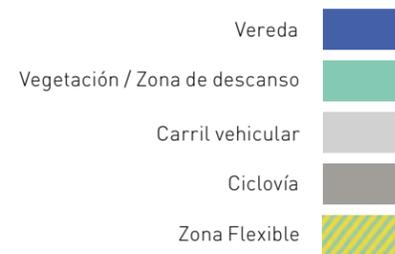


8 Calle típica de poblados urbanos

Calle predominantemente residencial en un pueblo urbano con algunos usos de suelo adicionales, donde los vecinos pasan tiempo y donde comienzan y terminan los viajes.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	67' - 80'
Cantidad de carriles en cada sentido	1
Ancho de carril / distancia de cruce	10' / 20'
Ciclovía	Separada (tipo 1)
Transporte Público	-
Mediana (o carril de giro a la Izquierda)	-
Estacionamiento	75%, Un lado
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	8-10'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	15' / 150'
Retiros (Min-Max)	Ninguno - Pequeños
Clasificación funcional posible	Local
Velocidad máxima permitida	15 mph
Volumen de tráfico	Baja
Millas (% del total)	7.7%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Elevado
Creación de entornos humanos/urbanos	Medio
Usos en aceras	Medio
Movilidad de vehículos	Baja
John Islip Street, London, UK	
Cranberry Street, Brooklyn, NY	
Kekstraat, Haren, NL	



9 Vía del parque industrial/empresarial

Calle principal en parques industriales o comerciales, principalmente al oeste de Redwood Road, con importantes conexiones a autopistas. Otras prioridades de la calle se acomodan con menor intensidad.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	97' - 100'
Cantidad de carriles en cada sentido	2
Ancho de carril / distancia de cruce	12' / 24' + 24'
Ciclovía	Separada (tipo 1)
Transporte Público	B
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	10'
Estacionamiento	-
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	6-7'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	15' / 150'
Retiros (Min-Max)	Grandes
Clasificación funcional posible	Arterial
Velocidad máxima permitida	30 mph **
Volumen de tráfico	Medio
Millas (% del total)	6.5%
Movilidad de las personas	Medio
Verdor	Medio
Creación de entornos humanos/urbanos	Baja
Usos en aceras	Baja
Movilidad de vehículos	Elevado
Floraweg, Utrecht, NL	
Patterson Pass Road, Livermore, CA	

**** El límite de velocidad de las rutas estatales oscila entre 25 y 30 mph. Haga clic en [este enlace](#) para obtener información sobre "Aplicaciones para rutas estatales".**

Solo para las calles UDOT: La sección transversal de la calle que se muestra puede cambiar y cambiará. Según el código estatal, el propósito principal de las carreteras estatales es "mover mayores volúmenes de tráfico a largas distancias". Los elementos fuera de este propósito pueden cambiar para ajustarse al derecho de paso existente. Lea más sobre "[Aplicando Tipologías a las Calles UDOT](#)" en el Capítulo 4.



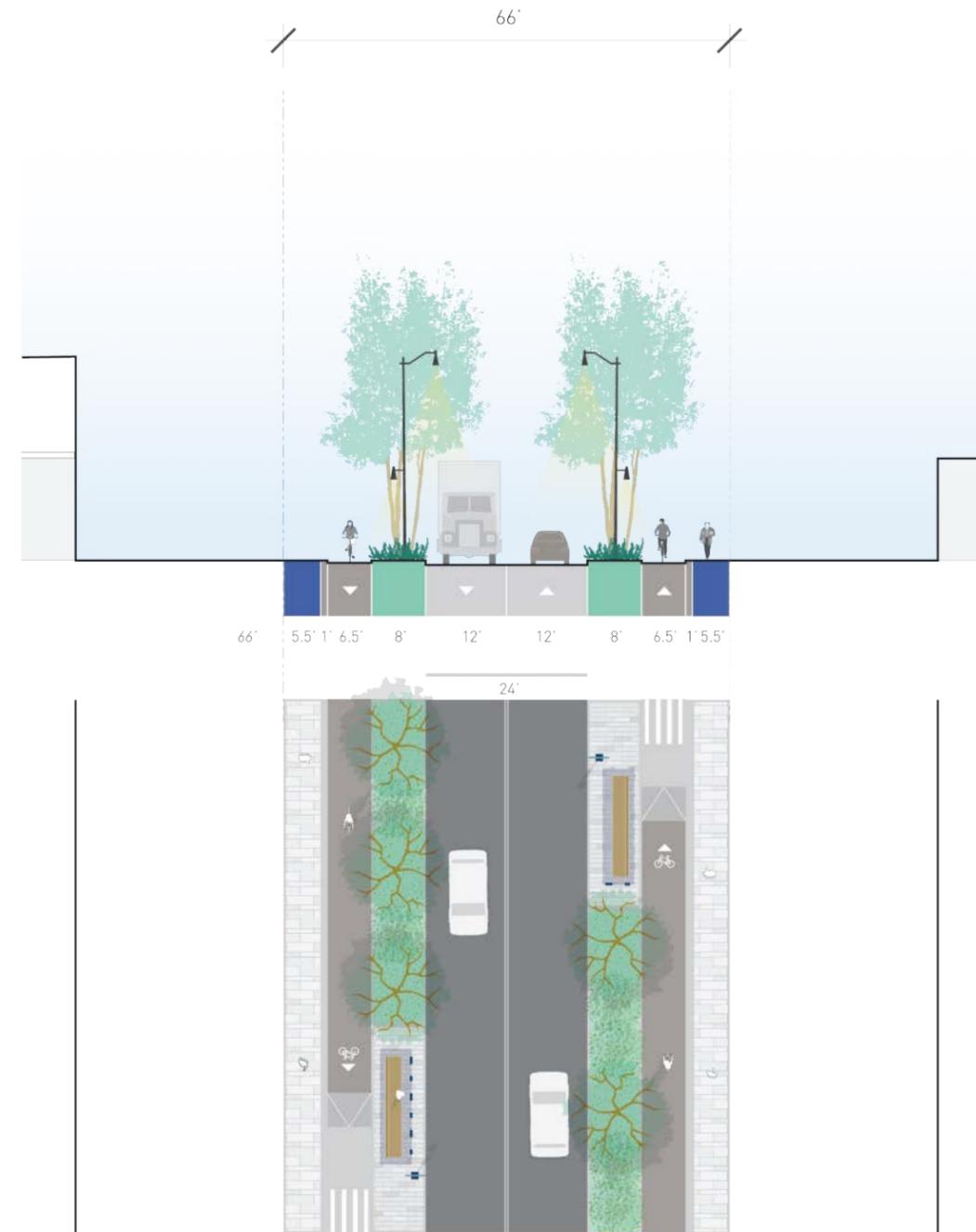
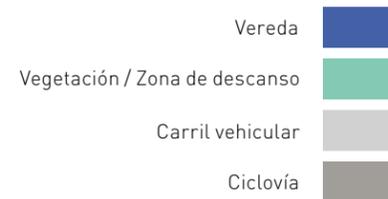


10 Calle del parque industrial/empresarial

Calle más estrecha y de poco tráfico donde comienzan y terminan los viajes, donde caminar y la vegetación son más prioritarias que en las vías de la misma zona.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	66'
Cantidad de carriles en cada sentido	1
Ancho de carril / distancia de cruce	12' / 24'
Ciclovia	Separada (tipo 1)
Transporte Público	B
Mediana (o carril de giro a la Izquierda)	-
Estacionamiento	-
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	5.5'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	15' / 150'
Retiros (Min-Max)	Grandes
Clasificación funcional posible	Local
Velocidad máxima permitida	20 mph
Volumen de tráfico	Baja
Millas (% del total)	10.7%
Movilidad de las personas	Medio
Verdor	Medio
Creación de entornos humanos/urbanos	Baja
Usos en aceras	Medio
Movilidad de vehículos	Medio
Niels Bohrweg, Utrecht, NL	





11 Corredor barrial

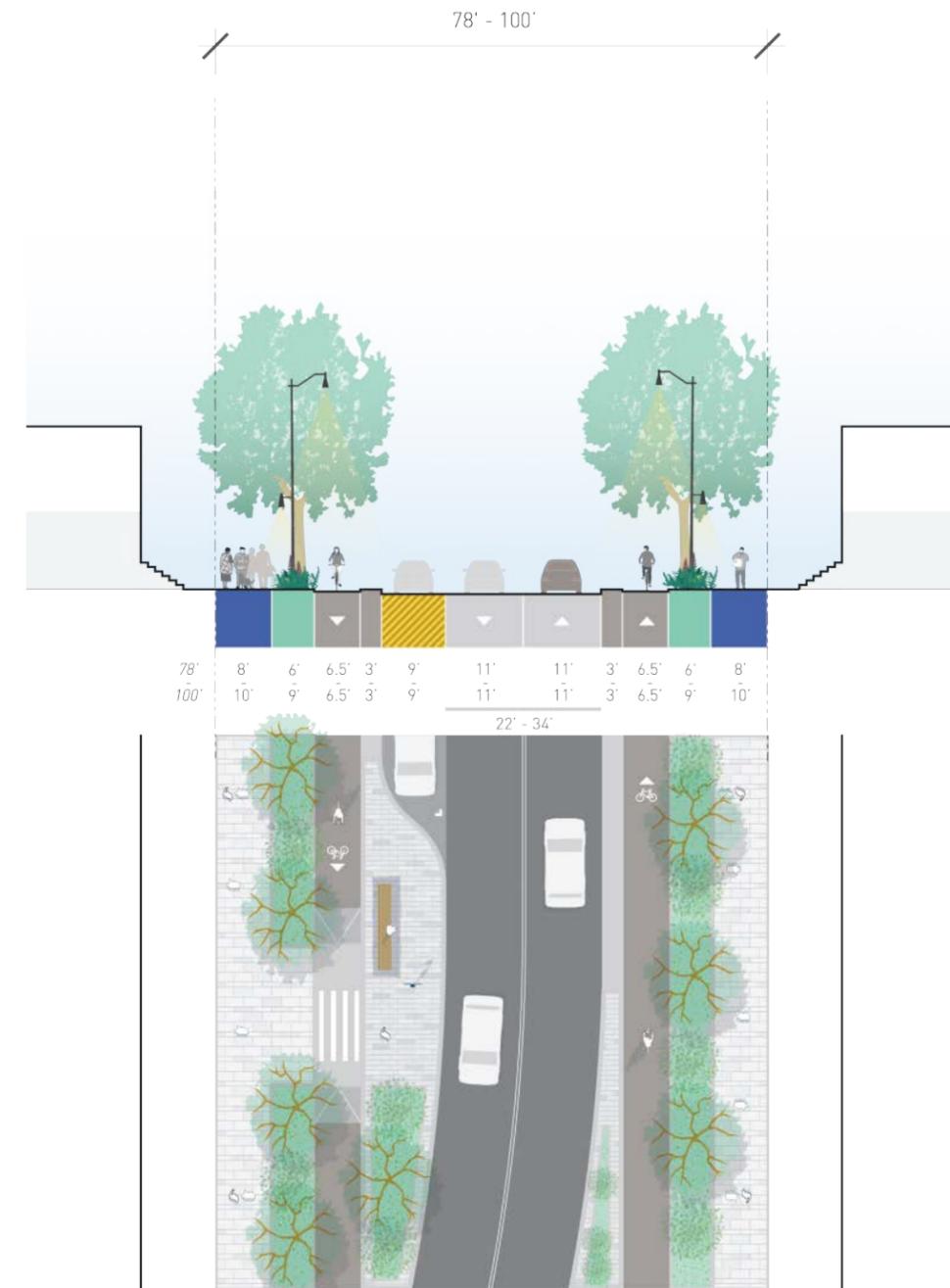
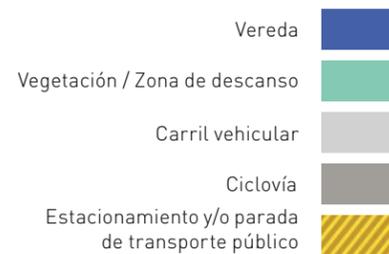
Calle principal que cruza o conecta barrios, con un mayor enfoque en usos residenciales que en las calle principales de poblados urbanos.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	78' - 100'
Cantidad de carriles en cada sentido	1
Ancho de carril / distancia de cruce	11' / 11'-22'
Ciclovía	Separada (tipo 1)
Transporte Público	B
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	12' (agregar si Ancho Total=100')
Estacionamiento	50%, Ambos lados
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	8-10'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	15' / 60'
Retiros (Min-Max)	Pequeños - Medianos
Clasificación funcional posible	Colectora
Velocidad máxima permitida	25 mph **
Volumen de tráfico	Medio
Millas (% del total)	6.8%
Movilidad de las personas	Medio
Verdor	Elevado
Creación de entornos humanos/urbanos	Medio
Usos en aceras	Medio / Baja
Movilidad de vehículos	Medio / Baja
Rijksstraatweg, Haren, NL	

***El límite de velocidad de las rutas estatales oscila entre 25 y 30 mph. Haga clic en [este enlace](#) para obtener información sobre "Aplicaciones para rutas estatales".*

Solo para las calles UDOT: La sección transversal de la calle que se muestra puede cambiar y cambiará. Según el código estatal, el propósito principal de las carreteras estatales es "mover mayores volúmenes de tráfico a largas distancias". Los elementos fuera de este propósito pueden cambiar para ajustarse al derecho de paso existente. Lea más sobre "[Aplicando Tipologías a las Calles UDOT](#)" en el Capítulo 4.



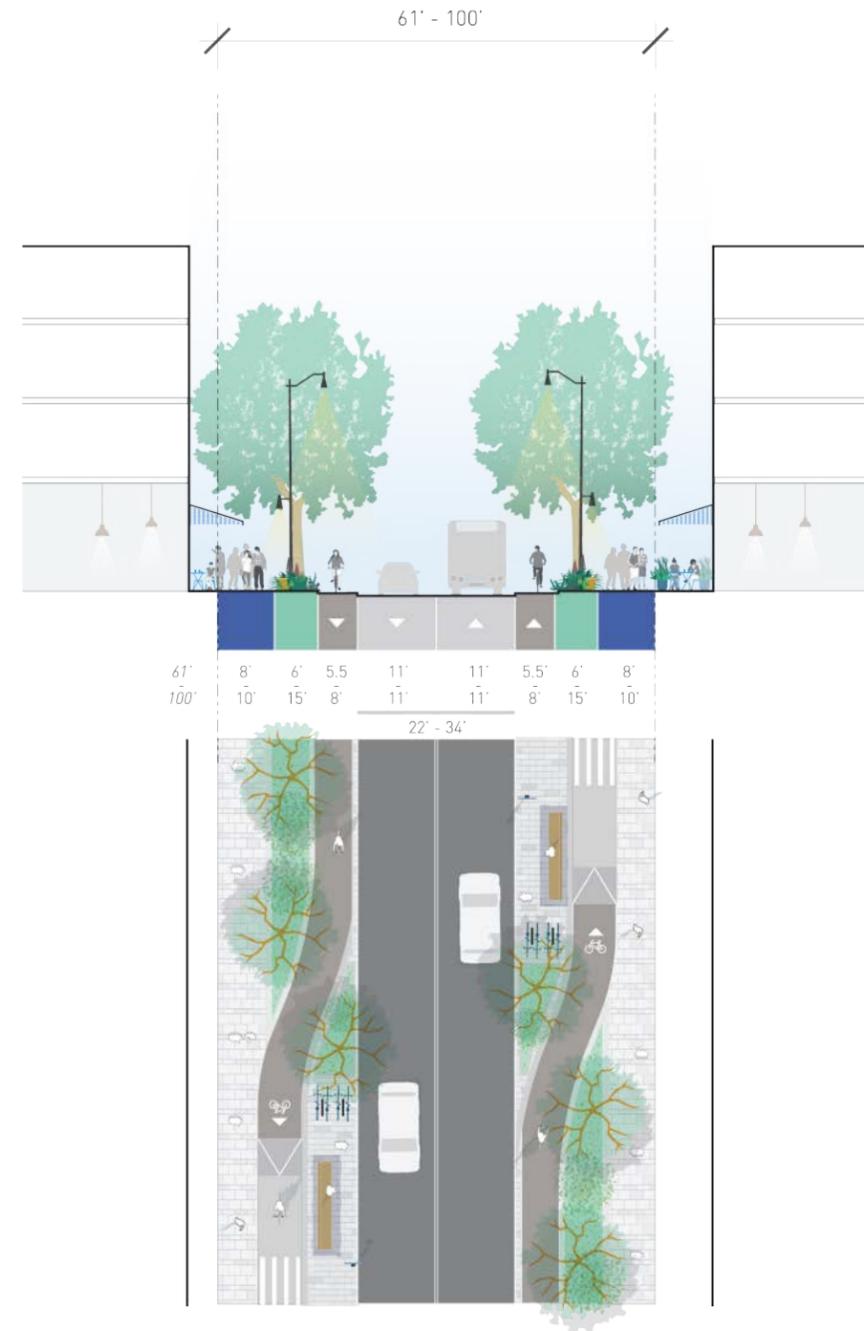
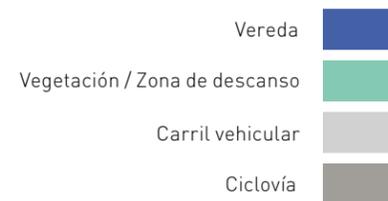


12 Calle central de barrio

Una tipología de calles grandes y pequeñas en centros barriales de pequeña escala, que promueven las conexiones sociales, otorgando comodidades y facilitando reuniones de personas.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	61' - 100'
Cantidad de carriles en cada sentido	1
Ancho de carril / distancia de cruce	11' / 11'-22'
Ciclovía	Elevada (tipo 2)
Transporte Público	B
Mediana (o carril de giro a la Izquierda)	12' (agregar si Ancho Total=100')
Estacionamiento	-
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	8-10'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	15' / 45'
Retiros (Min-Max)	Pequeños - Medianos
Clasificación funcional posible	Colectora
Velocidad máxima permitida	20 mph
Volumen de tráfico	Medio
Millas (% del total)	1.0%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Elevado
Creación de entornos humanos/urbanos	Elevado
Usos en aceras	Medio
Movilidad de vehículos	Medio / Baja
Mt, Vernon Avenue, Alexandria, VA	
32nd Avenue NW, Seattle, WA	
Union Street, Seattle, WA	

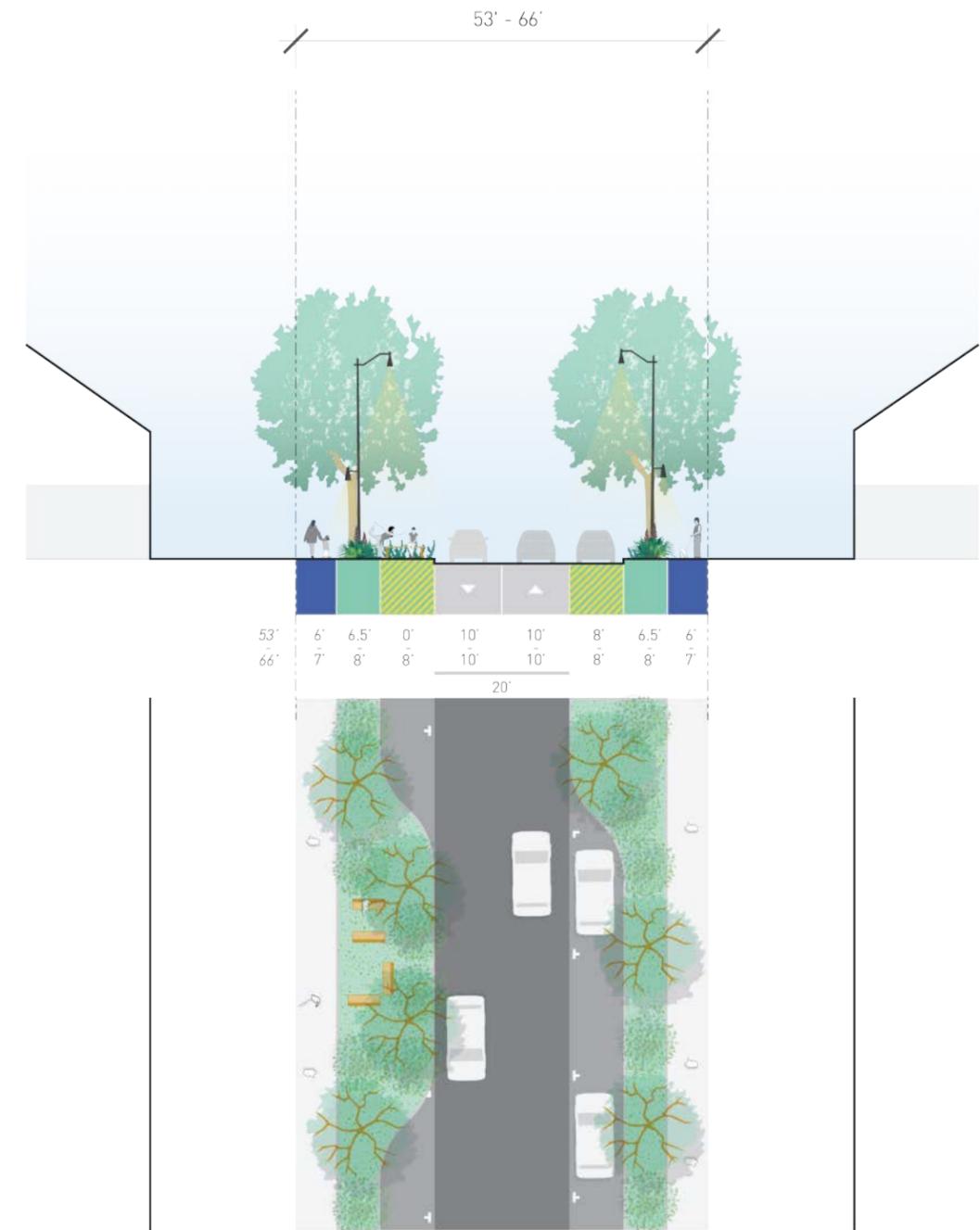
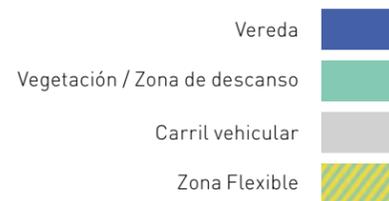


13 Calle barrial

Calle secundaria de barrios donde el uso residencial es el más común y donde comienzan o terminan los viajes. Esta es la tipología más común.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	53' - 66'
Cantidad de carriles en cada sentido	0-1
Ancho de carril / distancia de cruce	10' / 20'
Ciclovía	-
Transporte Público	-
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	-
Estacionamiento	75%, Uno o ambos lados
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	6'-7'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	15' / 60'
Retiros (Min-Max)	Pequeños-Medio
Clasificación funcional posible	Local
Velocidad máxima permitida	15 mph
Volumen de tráfico	Baja
Millas (% del total)	33.9%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Elevado
Creación de entornos humanos/urbanos	Baja
Usos en aceras	Medio / Baja
Movilidad de vehículos	Baja
3rd Avenue, Salt Lake City, UT	
48th Avenue South, Minneapolis, MN	





14 Calle barrial verde

Calle de barrio donde se prioriza la vegetación y el tráfico calmado y donde caminar y andar en bicicleta son más frecuentes que en los corredores más transitados.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	50' - 66'
Cantidad de carriles en cada sentido	0-1
Ancho de carril / distancia de cruce	10' / 20'
Ciclovia	-
Transporte Público	-
Mediana (o carril de giro a la Izquierda)	-
Estacionamiento	50%, Uno o ambos lados
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	6'-8'
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	Varios
Retiros (Min-Max)	Pequeños-Medio
Clasificación funcional posible	Local
Velocidad máxima permitida	15 mph
Volumen de tráfico	Baja
Millas (% del total)	9.6%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Elevado
Creación de entornos humanos/urbanos	Baja
Usos en aceras	Baja
Movilidad de vehículos	Baja
N 42nd Street, Seattle, WA	
10th Avenue, Vancouver, BC	



15 Calle compartida de barrio

La atención se centra en los peatones, sus actividades, y la prioridad de la creación de entornos humanos/urbanos. El vehículo es un invitado secundario. Estas calles podrían ser de solo un sentido o exclusivamente peatonales, si así lo deseara la comunidad.

Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	30' - 66'
Cantidad de carriles en cada sentido	0-1
Ancho de carril / distancia de cruce	-
Ciclovía	-
Transporte Público	-
Mediana (o carril de giro a la izquierda)	-
Estacionamiento	25%, Un lado
Ancho de vereda en pies (Min-Max)	-
Alturas de edificios existentes / permitidas por zonificación	15' / 60'
Retiros (Min-Max)	Pequeños
Clasificación funcional posible	Local
Velocidad máxima permitida	10 mph
Volumen de tráfico	Muy Baja
Millas (% del total)	5.1%
Movilidad de las personas	Elevado
Verdor	Elevado
Creación de entornos humanos/urbanos	Medio
Usos en aceras	Baja
Movilidad de vehículos	Baja
Kleine Appelstraat, Groningen, NL	
Jerichausgade, Copenhagen, DK	
Argyle Court, Salt Lake City, UT	

