



V. IMPLEMENTACIÓN DEL CORREDOR

Las tipologías de Salt Lake City Street e Intersección se implementarán corredor por corredor, ya que las calles individuales se rediseñan y reconstruyen en toda la ciudad; actualmente no hay fechas o presupuesto de implementación.. Esta sección identifica varios temas que se abordarán a nivel de corredor. Sin embargo, no deben considerarse exhaustivas; el personal municipal responsable de la aplicación de las tipologías deberá ser flexible y adaptable durante todo el proceso de diseño en respuesta a una serie de necesidades.

CALIDAD DEL PAVIMENTO

Salt Lake City reconoce, con estas tipologías, que algunas de sus calles son demasiado anchas o inhóspitas para las personas que caminan, andan en bicicleta, utilizan transporte público, utilizan dispositivos de movilidad o disfrutan de los espacios públicos. Reducir la anchura de las carreteras puede ser uno de los resultados de la implementación de estas tipologías. La ciudad tendrá que estar preparada para abordar algunos desafíos técnicos asociados con la reducción de la anchura de las carreteras para los vehículos.

Por ejemplo, si la Ciudad decide eliminar los carriles de tráfico en una carretera desplazando los bordillos más cerca del centro de la calle, los volúmenes de tráfico de vehículos existentes se concentrarán más en una sección más pequeña de la carretera. La profundidad del pavimento subyacente puede no haber sido diseñada originalmente para manejar mayores volúmenes de vehículos. Sin embargo, a través del proceso de implementación, la profundidad del pavimento podría aumentar para soportar una carga de vehículos más pesada o más frecuente. El personal de Ingeniería y Calles de Salt Lake City debe estar involucrado para asegurarse de que los rediseños de corredores consideren la ingeniería de pavimentos apropiada y de alta calidad. Salt Lake City también podría reducir la demanda de vehículos en la carretera cambiando los usos de suelo y el diseño urbano.

IMPACTOS EN LOS SERVICIOS PÚBLICOS SUBTERRÁNEOS

Del mismo modo, la reducción de las anchuras de las carreteras puede afectar a las líneas de servicios públicos que se encuentran bajo tierra. Es probable que la implementación completa de muchas tipologías propuestas requiera la reubicación de los servicios públicos y privados. Si los bordillos se desplazan hacia el centro de la calle, los diseñadores deben asegurarse de que los servicios públicos sigan estando fácilmente conectados, que el agua se desagüe de la carretera y otros elementos de la calle apropiadamente, y que las tuberías y las alcantarillas se encuentran debajo de los carriles de viaje o carriles de viraje central (y no ciclovías, aceras, accesos de entradas a casas o edificios, o árboles) siempre que sea posible.

Si las líneas de las aceras se desplazan hacia el interior, los diseñadores deben asegurarse de que las tuberías de servicios públicos y sus puntos de acceso sigan situados debajo de los carriles de desplazamiento o de los carriles de viraje centrales. Estos no deben estar situados debajo de los accesos, aceras, árboles o en ciclovías, para evitar la interrupción del acceso a la propiedad privada y la actividad de ciclovías, y para proteger las inversiones comunitarias a largo plazo como los árboles maduros de la calle. Los diseñadores también deben conocer los

códigos del Estado y de la ciudad que exigen la separación entre ciertas empresas de servicios públicos subterráneos en nombre de la salud pública (por ejemplo, entre las líneas de agua y alcantarillado, para evitar la posible contaminación de las fuentes de agua). Cambiar los servicios públicos subterráneos es una tarea costosa, y puede causar que otros servicios públicos subterráneos se muevan para mantener la cantidad necesaria de distancia. Esto podría afectar a las empresas privadas de servicios públicos también. El estado actual de los acuerdos individuales de franquicia de servicios públicos puede ayudar a aclarar quién sería/podría ser responsable de reubicar cada instalación cuando se implementan las tipologías. Tal vez se necesiten fondos adicionales para reubicar la infraestructura a fin de poner plenamente en práctica la visión deseada establecida en la presente Guía.

Las reconstrucciones callejeras son a menudo inversiones generacionales que pueden coincidir con la necesidad de reemplazo o reubicación de servicios públicos. La sincronización de la implementación de tipologías para coincidir con la reconstrucción de calles y proyectos de utilidad pública mejorará la calidad del entorno construido y reducirá los costos y los impactos de las mejoras. No obstante, es posible que se necesiten fondos adicionales para reubicar los servicios públicos y aplicar plenamente la visión deseada expuesta en la presente Guía. En este momento, Salt Lake City no cuenta con fondos para implementar los diseños identificados en esta Guía.





ALMACENAMIENTO DE NIEVE Y AGUAS PLUVIALES

Dados los grandes derechos de paso y el clima de Salt Lake City, es importante que los procesos de diseño, financiación, operaciones y mantenimientos resuelvan problemas de drenaje, limpieza de nieve y almacenamiento de nieve. Las carreteras anchas e impermeables crean una escorrentía excesiva que, durante las tormentas, puede exceder la capacidad de los servicios públicos existentes. Las carreteras más estrechas, el área más permeable y las características "más suaves" del paisaje urbano asegurarán que los servicios públicos existentes no estén sobrecargados y que las aguas pluviales se manejen apropiadamente antes de que entren en una tubería. Las partes interesadas de la ciudad apoyan la infraestructura verde para mejorar la calidad del agua y mitigar los impactos del cambio climático y las inundaciones, crear una sensación de lugar, mitigar el efecto de la isla de calor urbano y promover el transporte activo. Además, el Departamento de Servicios Públicos alienta y a veces exige que se instale o revise una infraestructura ecológica como alternativa a los tratamientos tradicionales de aguas pluviales.

Las soluciones apropiadas de almacenamiento y drenaje de nieve resultarán en ciclovías, carriles de viaje y aceras libres de nieve, hielo y agua.

Las partes interesadas de la ciudad plantearon varias preocupaciones en relación con las calles existentes con ciclovías separadas. En el pasado, cuando los quitanieves despejaban los carriles de viaje (y a veces los carriles de estacionamiento adyacentes), la nieve limpiada aterrizaba en la ciclovía, o en la acera, o en una parada de transporte público. Si bien Salt Lake City ha abordado este problema mediante la compra

de equipos de remoción de nieve específicamente para las ciclovías, la futura implementación de ciclovías separadas y elevadas fuera de la carretera requerirá un enfoque aún más detallado para una mejor experiencia del usuario.

ACCESO DE RESPUESTA DE EMERGENCIA Y CONTRA INCENDIOS

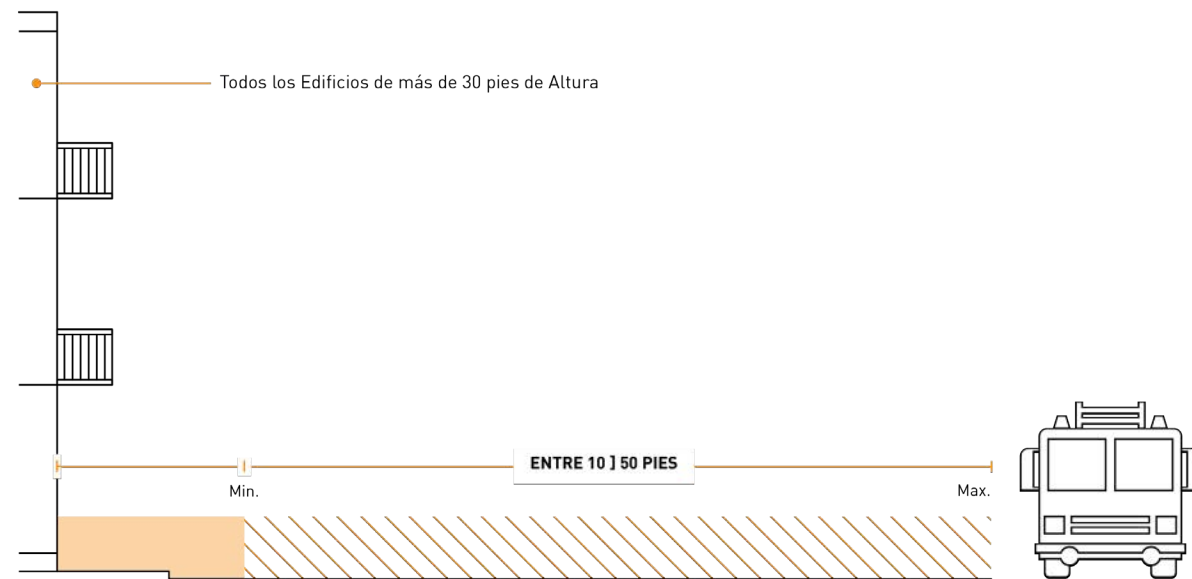
El Departamento de Bomberos de Salt Lake City sigue las directrices del Código Internacional de Incendios (IFC, por sus siglas en inglés) ya que se aplican al diseño de edificios y al derecho de paso público. Los objetivos y diseños de las tipologías son, a veces y en ciertas circunstancias, incompatibles con la IFC y las directrices que se encuentran específicamente en la IFC (específicamente en el Apéndice D del Código).

Actualmente, el código establece que un aparato aéreo (carretilla elevadora) debe estar situado al menos a 15' y no más de 30' de distancia de un edificio de más de 30'. Asimismo, debe conservarse una superficie libre de cargas de 26' (excluyendo los bordillos traseros altos, los aparcamientos, los árboles) para que un aparato y sus mangueras pasen por otro vehículo. Debido a que la aplicación estricta de esta directriz, en muchos casos, impidió la calidad de la forma urbana y el diseño de calles deseado por la Ciudad y sus residentes, el Departamento de Bomberos, la División de Servicios de Construcción, La División de Planificación y la División de Ingeniería revisaron esta directriz para permitir que no haya más de 10' ni más de 50'. Cuando los edificios tienen menos de 30' y no se requieren aparatos aéreos, la anchura preferida puede ser tan



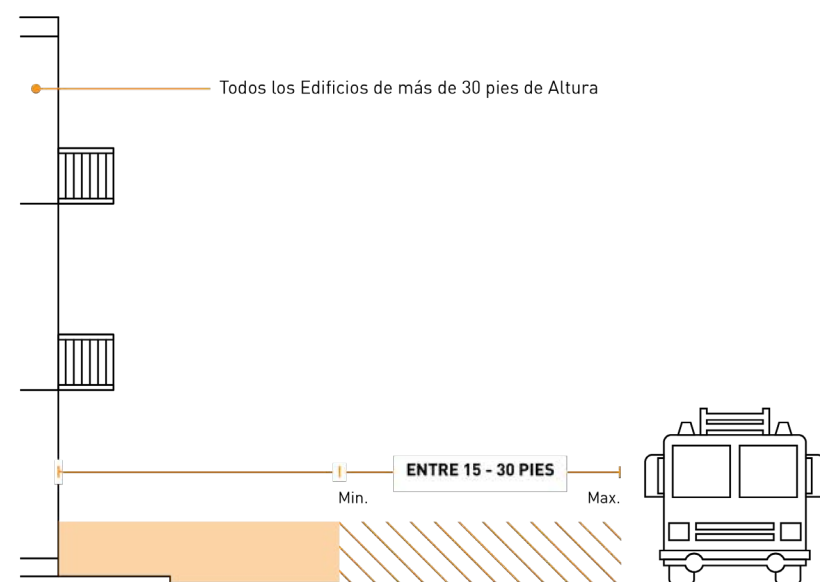
REQUISITOS DE PRÓXIMIDAD DE ACCESO AÉREO PARA BOMBEROS

CÓDIGO PROPUESTO



REQUISITOS DE PRÓXIMIDAD DE ACCESO AÉREO PARA BOMBEROS

CÓDIGO ACTUAL



estrecha como 20' (26' dentro de 20' de una boca de riego), y no se requieren retrocesos mínimos o máximos. Estas pautas se muestran en la ilustración de la izquierda.

Estas directrices fueron negociadas entre el Departamento de Bomberos, la División de Planificación y otros grupos de la ciudad para permitir una mayor flexibilidad en el diseño de las calles, al tiempo que se abordan las preocupaciones de seguridad y respuesta de emergencia y se han adoptado oficialmente. Los diseños de corredores individuales aún deben coordinarse con el Departamento de Bomberos a nivel de calle, ya que la implementación de la tipología se lleva a cabo en toda la ciudad.

DIMENSIONES CRÍTICAS

Los miembros del TAC y otros colaboradores del proyecto proporcionaron orientación sobre importantes necesidades espaciales, o "dimensiones críticas", que permitirían que los diseños tipológicos fueran visionarios y se basaran en las normas y mejores prácticas actuales, y permitiendo cambios y flexibilidad en el futuro cuando dichas normas también puedan cambiar. Estas incluyen mediciones preferidas para paradas de autobús, refugios y bahías de extracción; estaciones de transporte público y líneas de tren ligero; aceras y ciclovías; vehículos de saneamiento; camiones de bomberos; separación entre semáforos; alturas y anchos de bordillos y cunetas; anchos de carril; anchos de franja del parque y de zona de plantación; y otras necesidades. Si bien algunas de estas "dimensiones críticas" se muestran en los diseños tipológicos, en el apéndice de la presente Guía se proporcionan detalles adicionales. Estos detalles deben considerarse como un complemento de las normas de diseño de Salt Lake City elaboradas por la División de Ingeniería y el Departamento de Servicios Públicos.