

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.

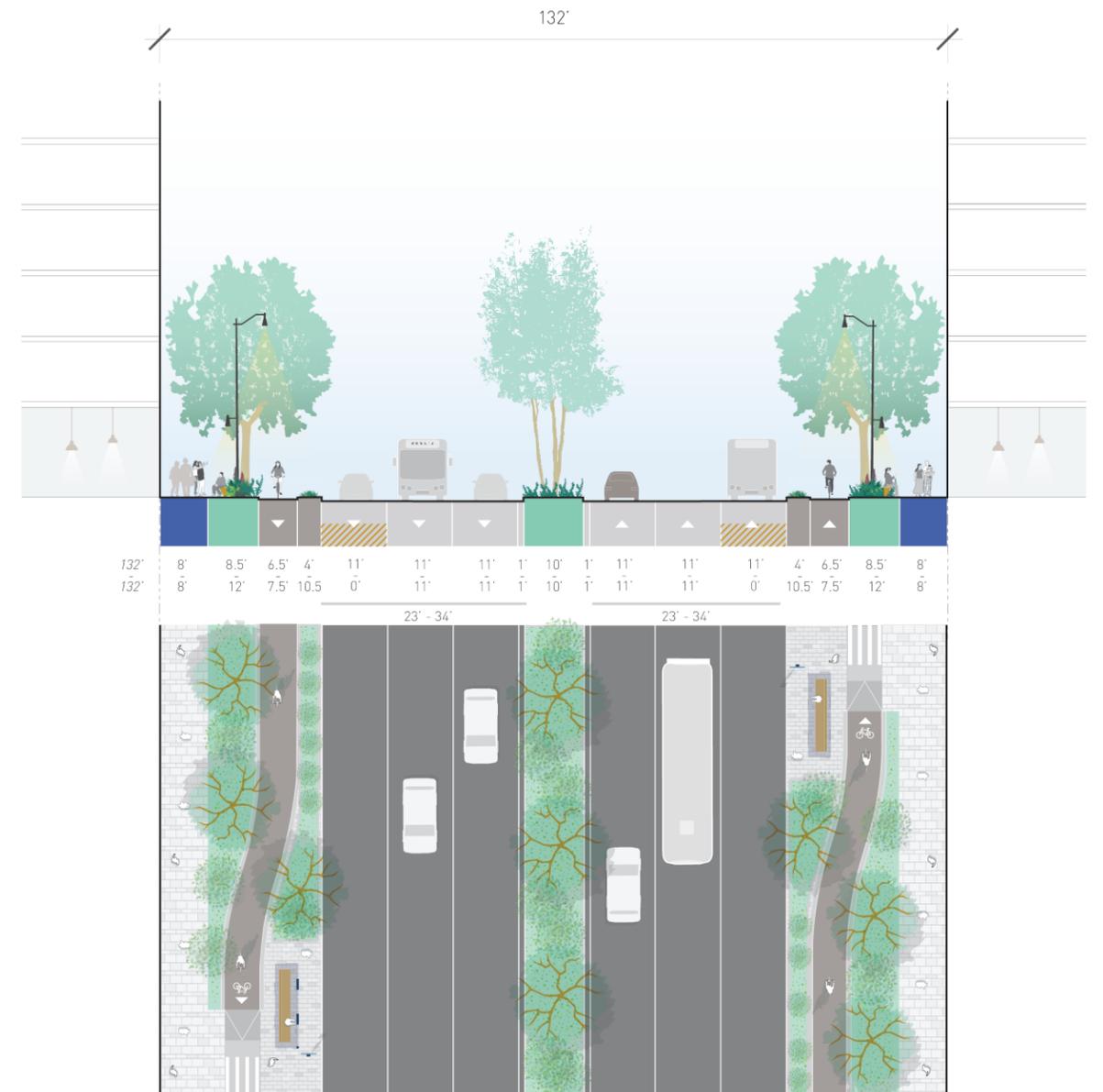
Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

Ancho total	132'
Cantidad de carriles en cada sentido	3**
Ancho de carril / distancia de cruce	11' / 23'-34' + 23'-34'
Ciclovía	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
- Ciclovía
- 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.





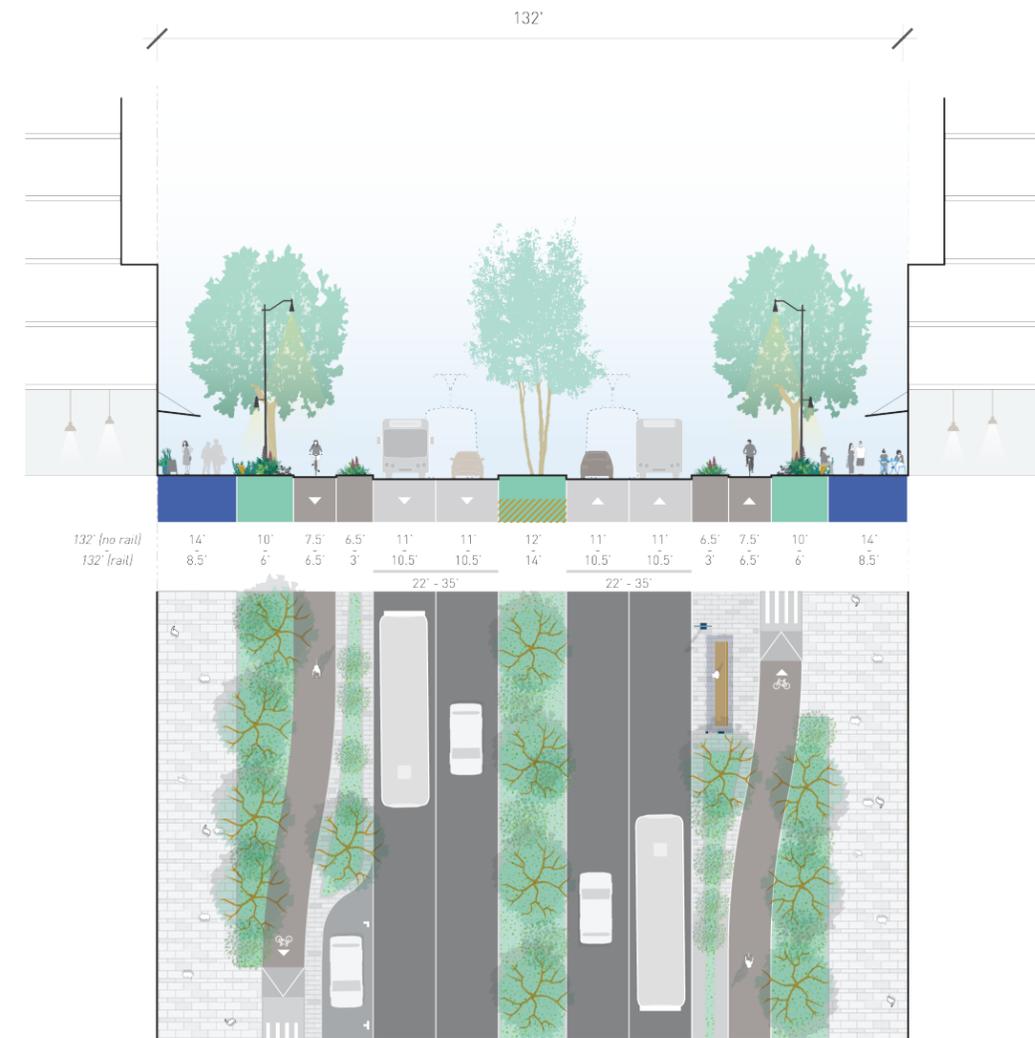
3A Vía de destino (Versión de la Municipalidad)

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.

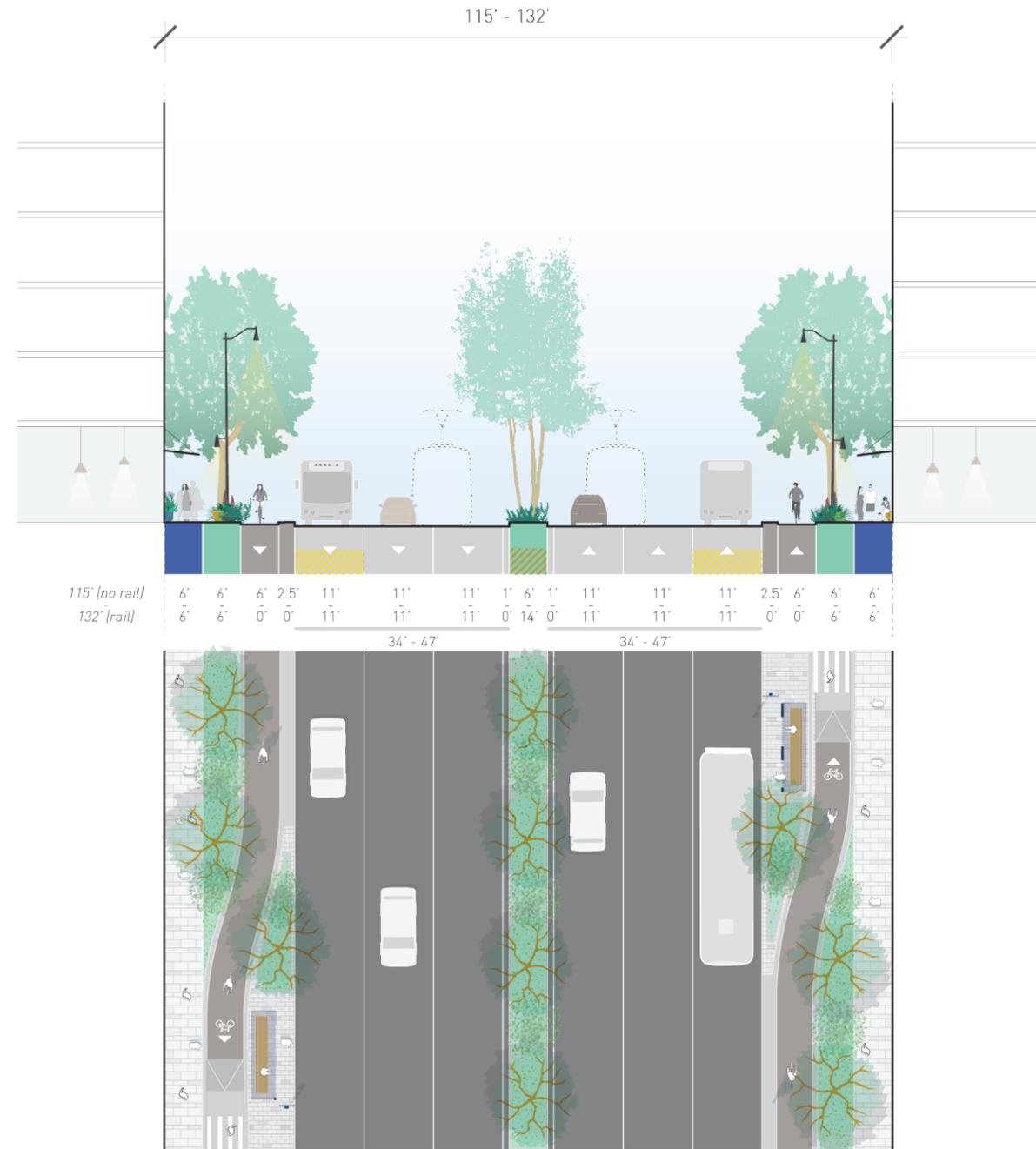
Nota: Para la definición de los elementos por tipología referirse al [Capítulo 2](#) de la Guía de tipologías de calles e intersecciones de Salt Lake City. Consulte el [Capítulo 3](#) para ver los tratamientos de intersección.

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'
Ciclovia	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.



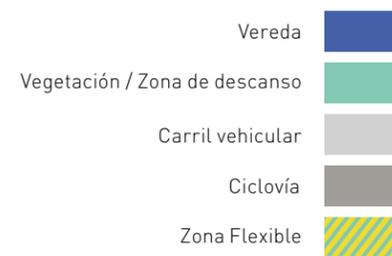
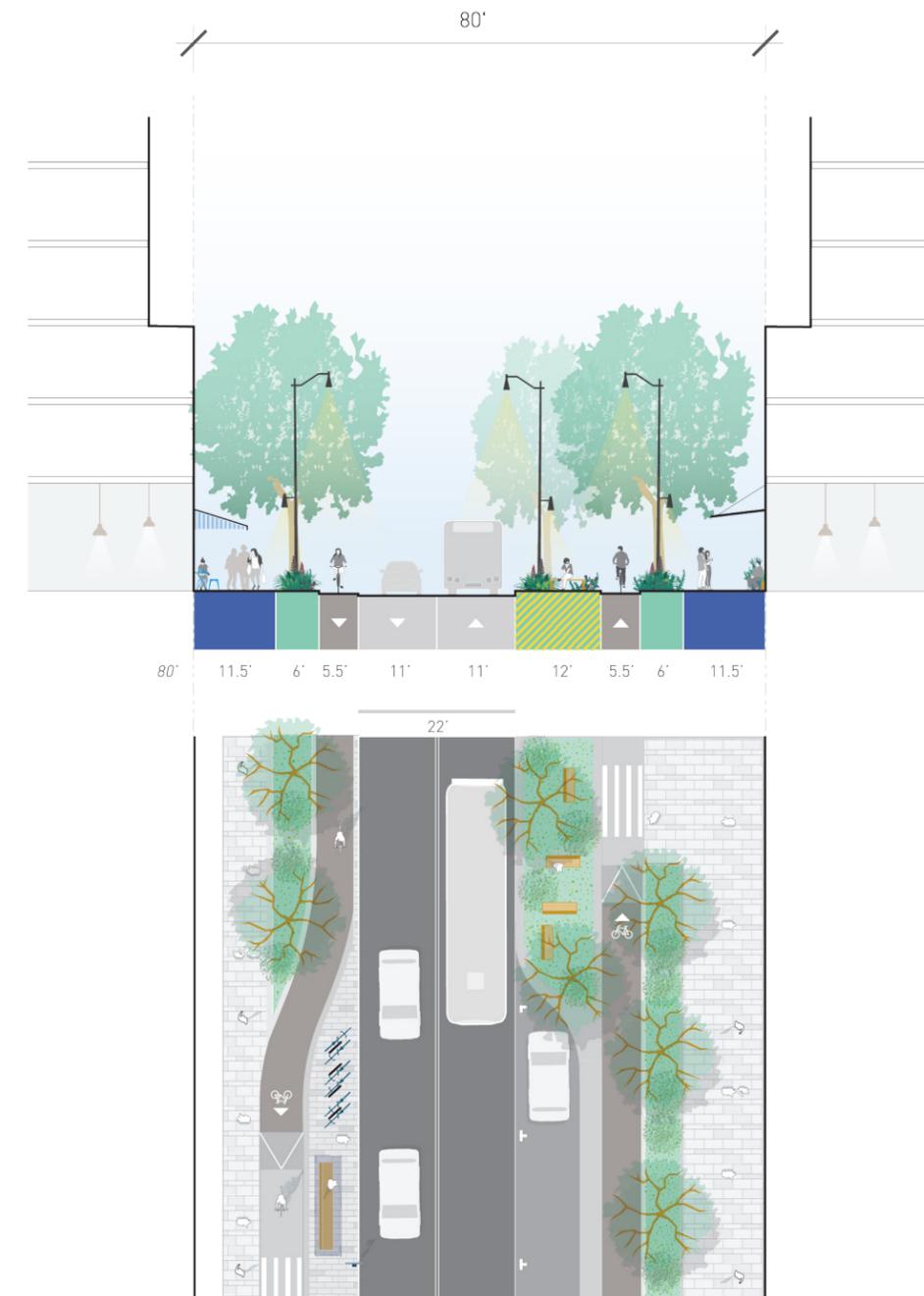
4 Calle de destino

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 

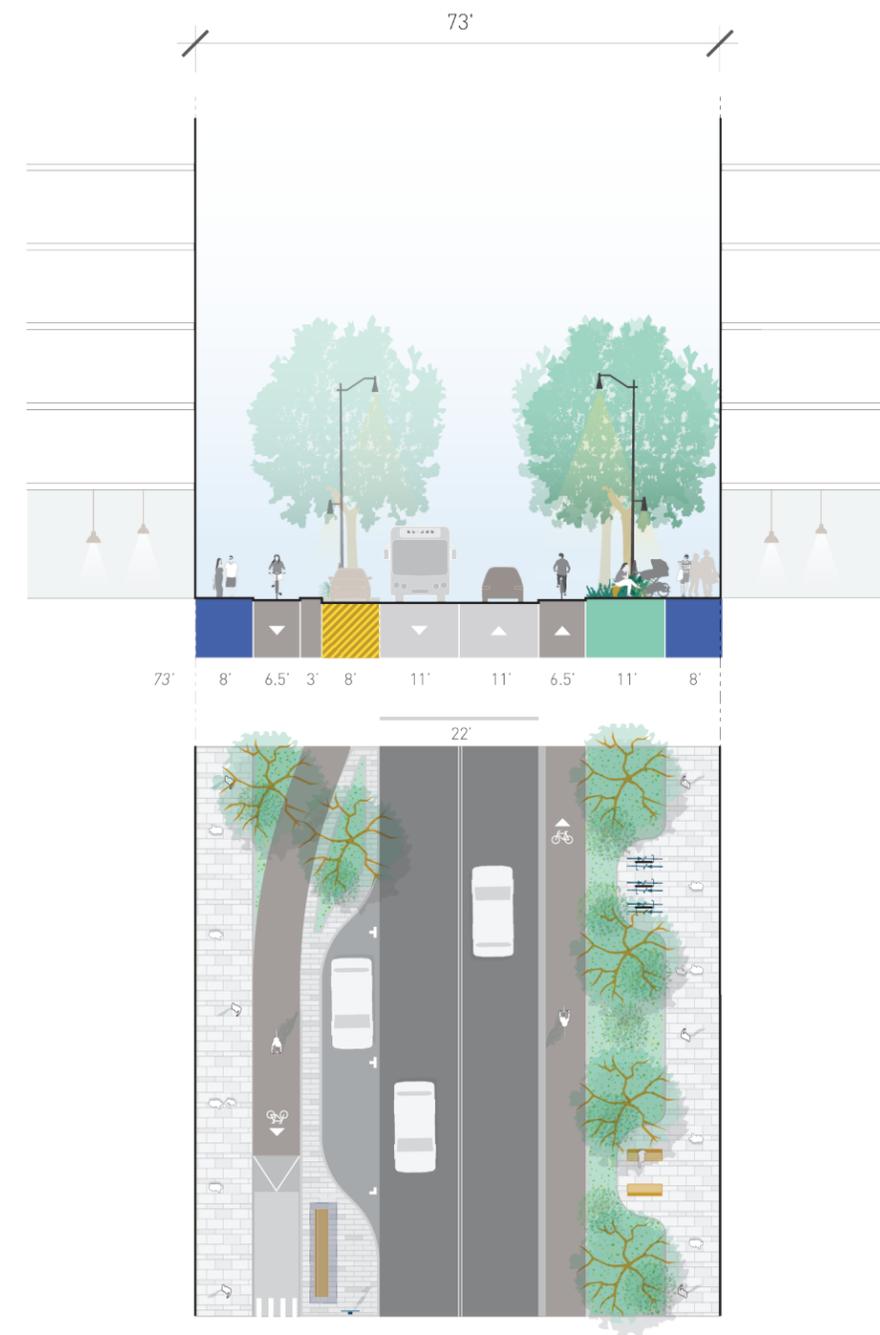
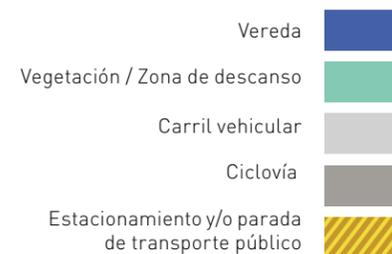


6A Calle urbana verde (73')

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	





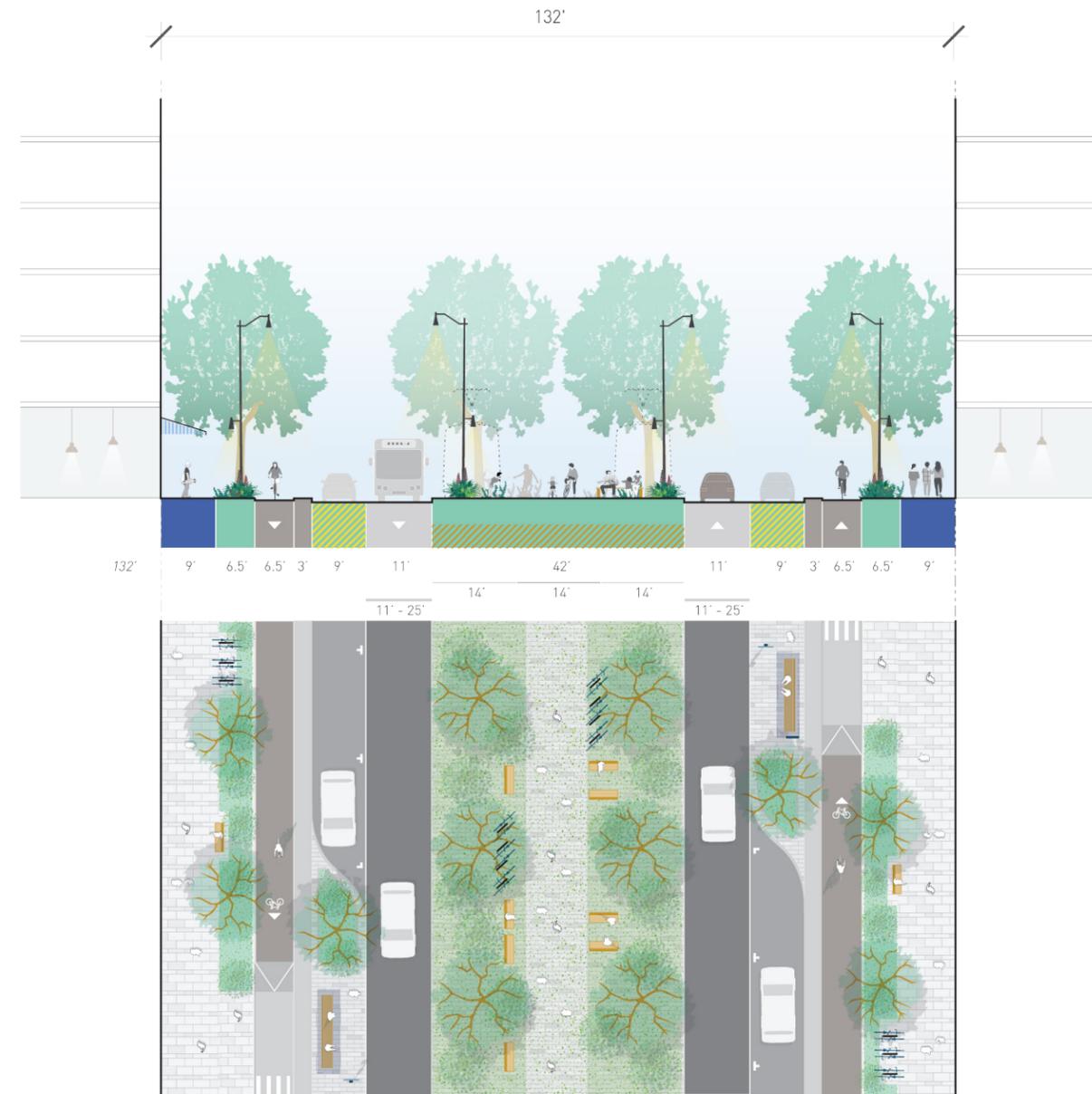
6B Calle urbana verde (132')

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.



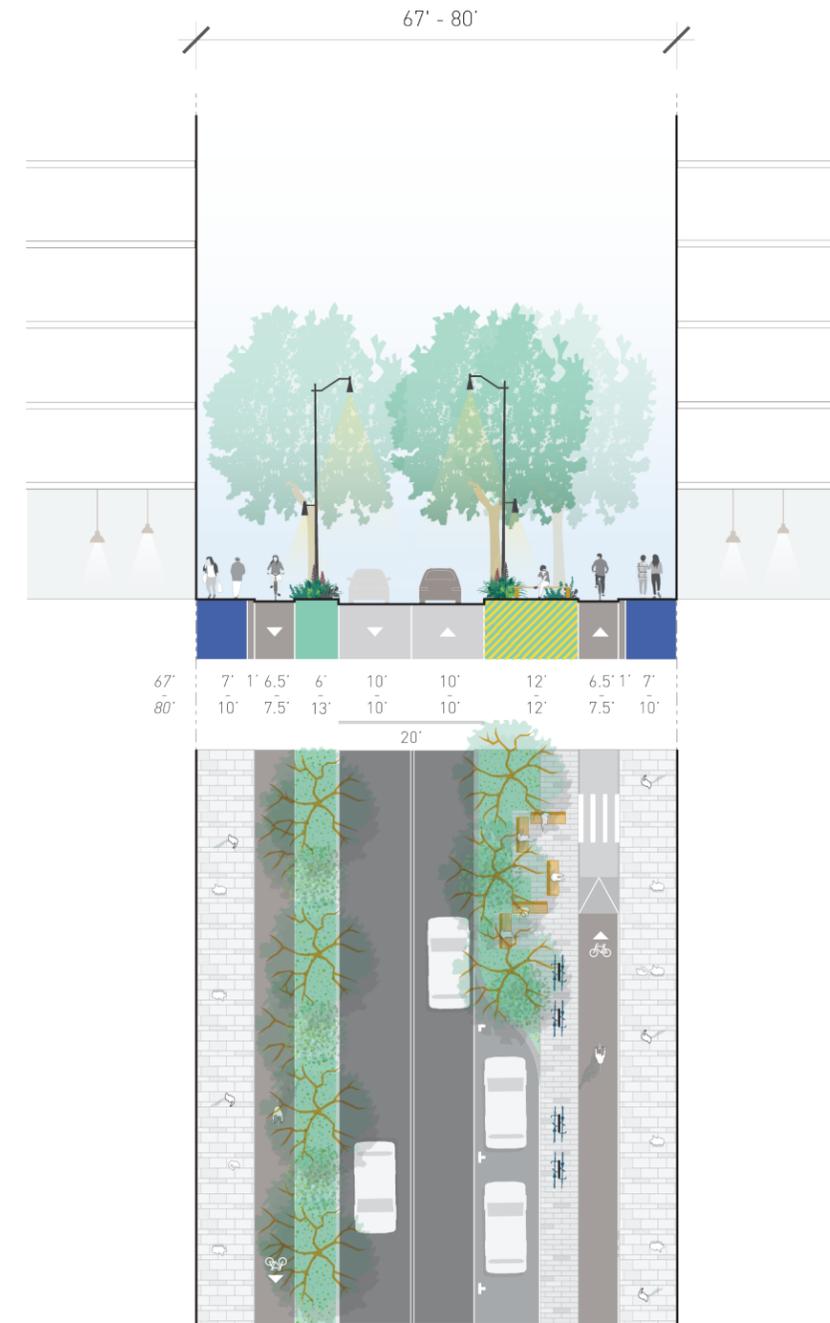
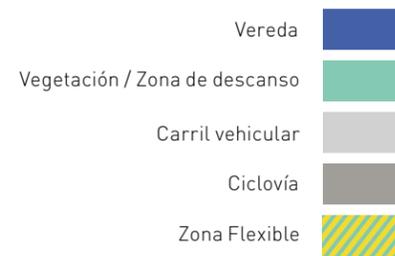


8 Calle típica de poblados urbanos

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

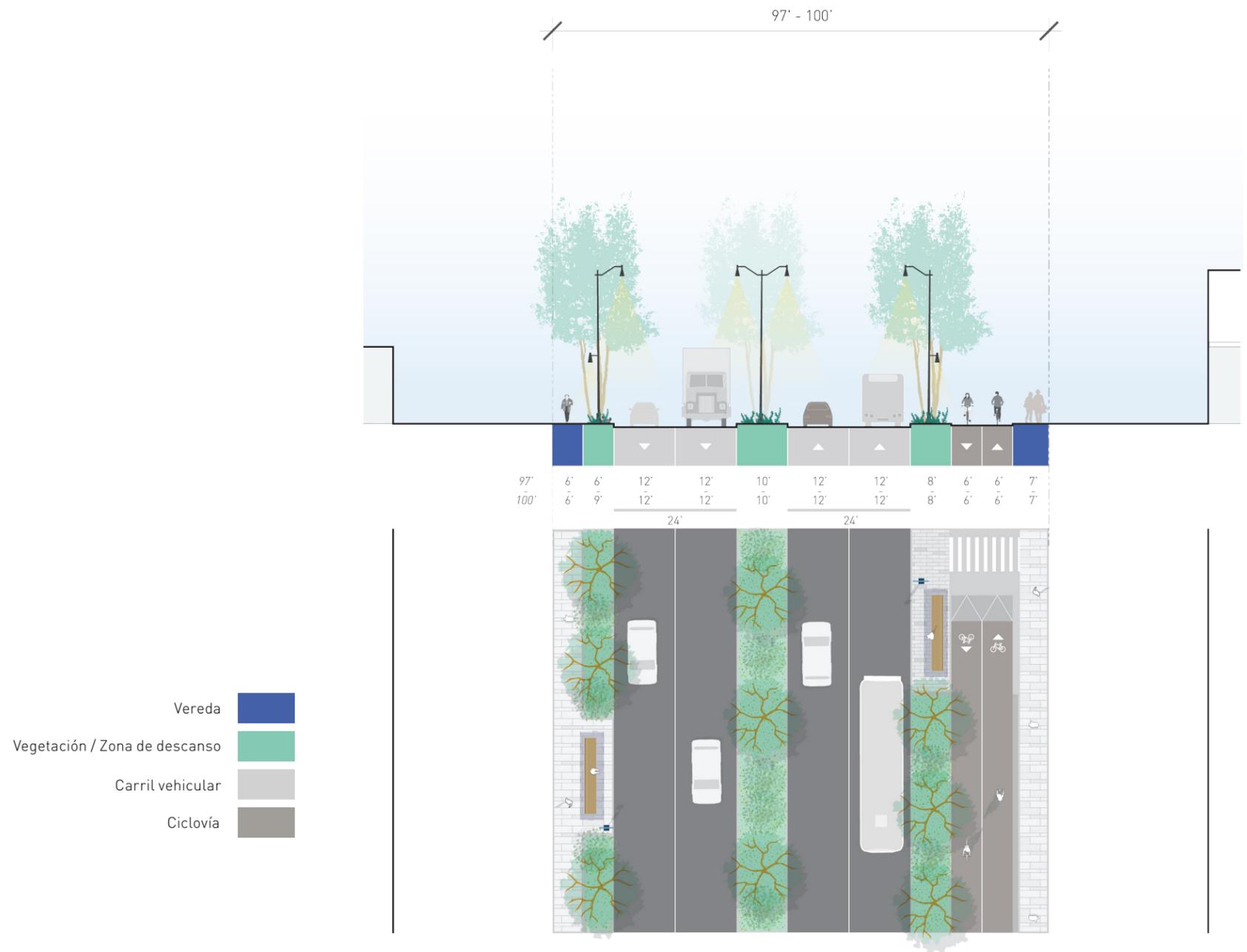
Calle principal en parques industriales o comerciales, principalmente al oeste de Redwood Road, con importantes conexiones a autopistas. Otras prioridades de la calle se acomodan con menor intensidad.

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.



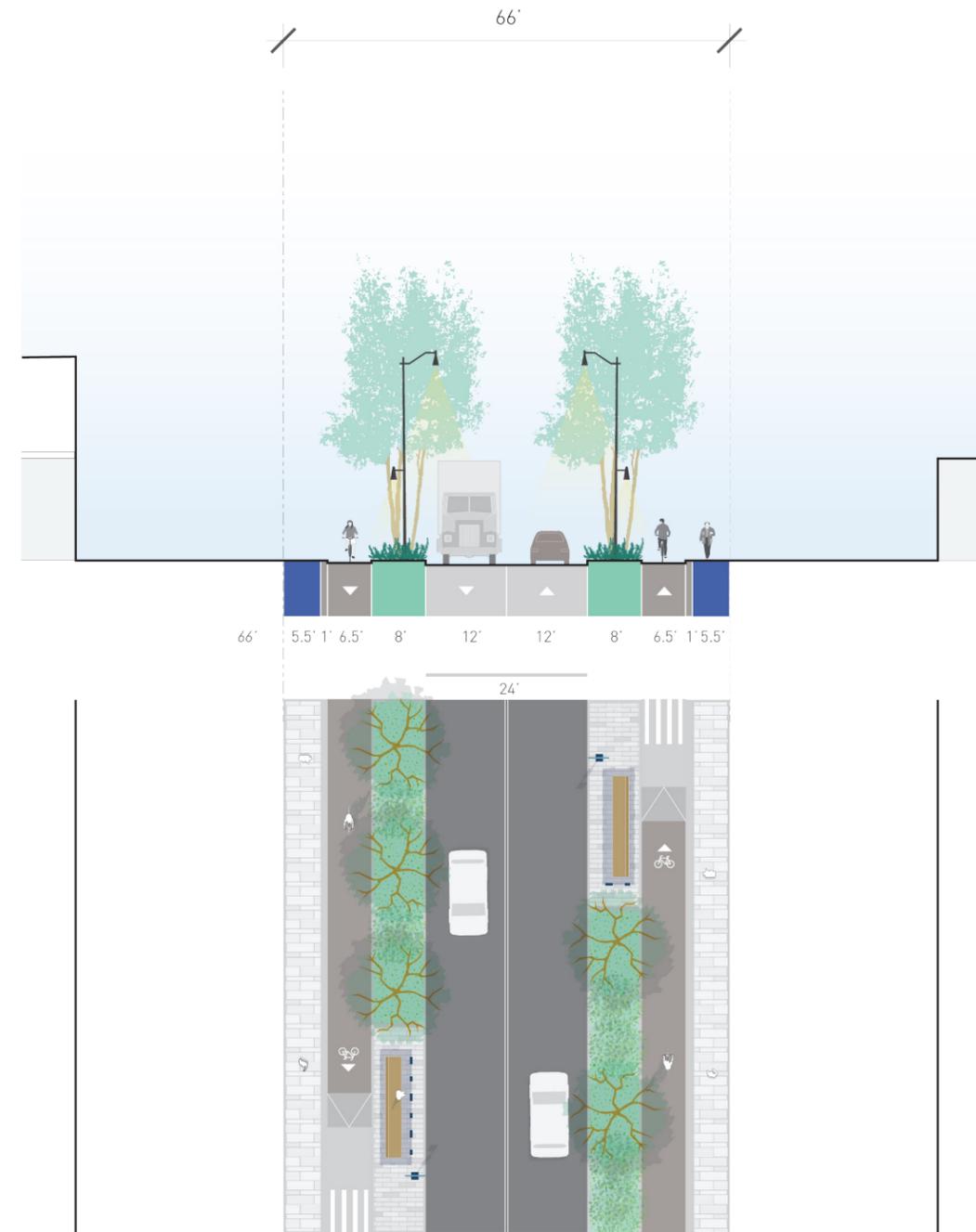
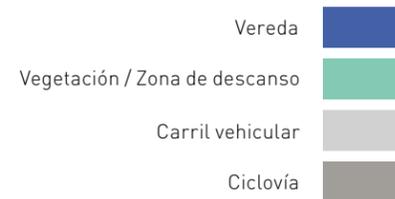


10 Calle del parque industrial/empresarial

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.



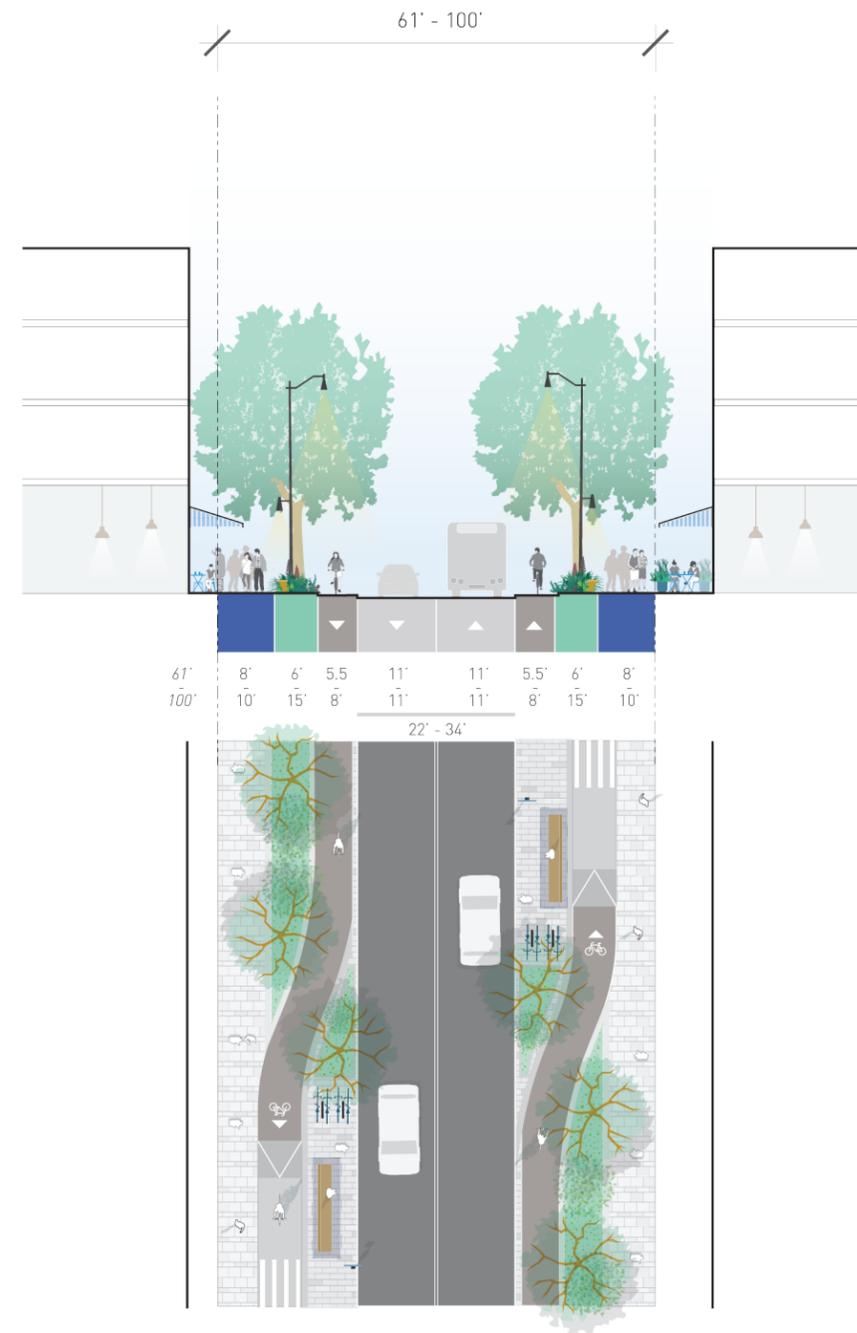
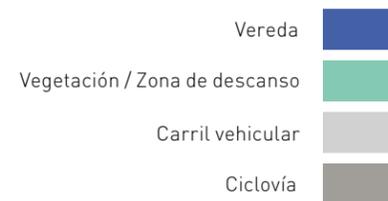


12 Calle central de barrio

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	

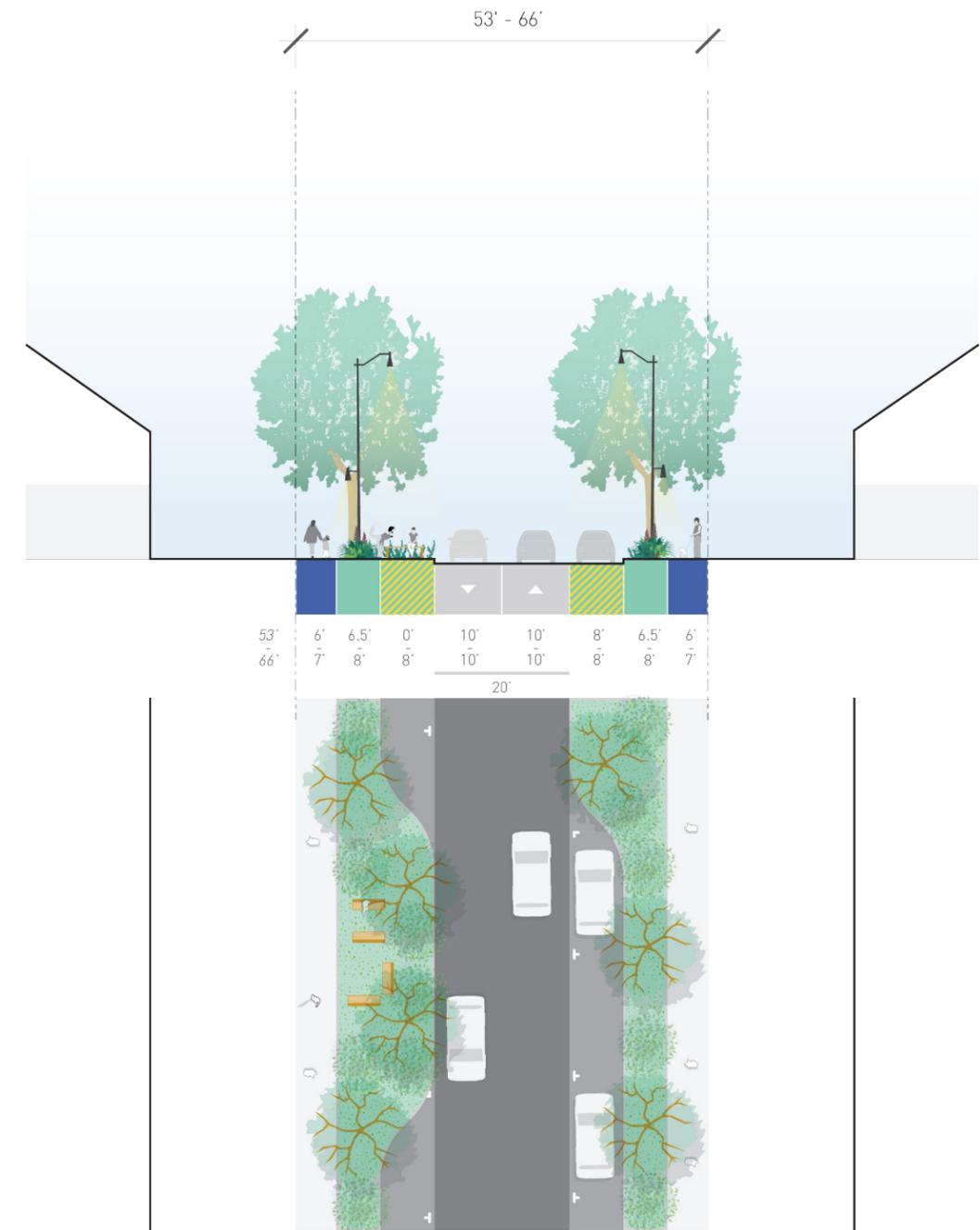
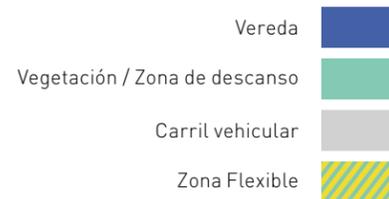


13 Calle barrial

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	



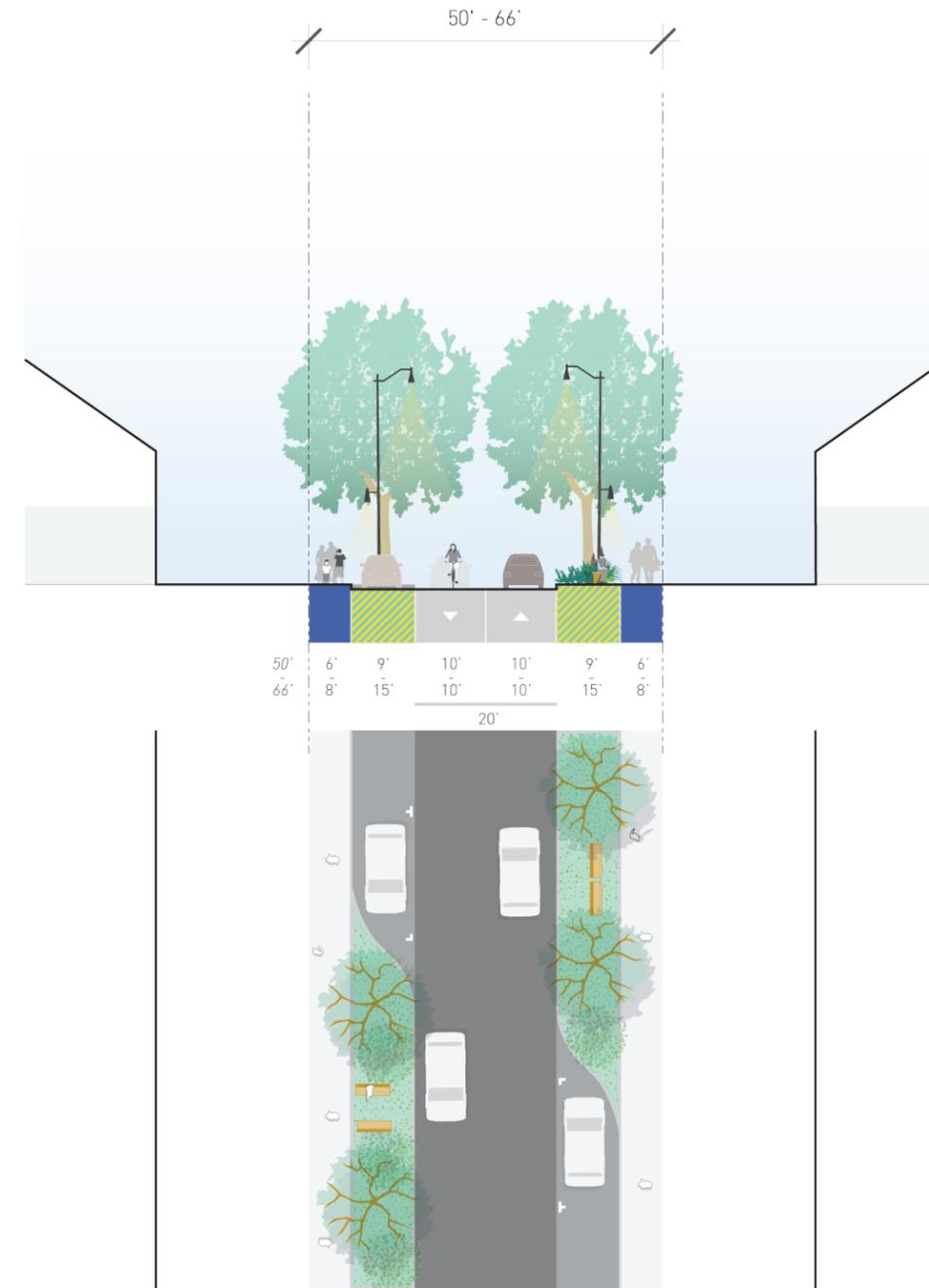


14 Calle barrial verde

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	

