

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.



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.

