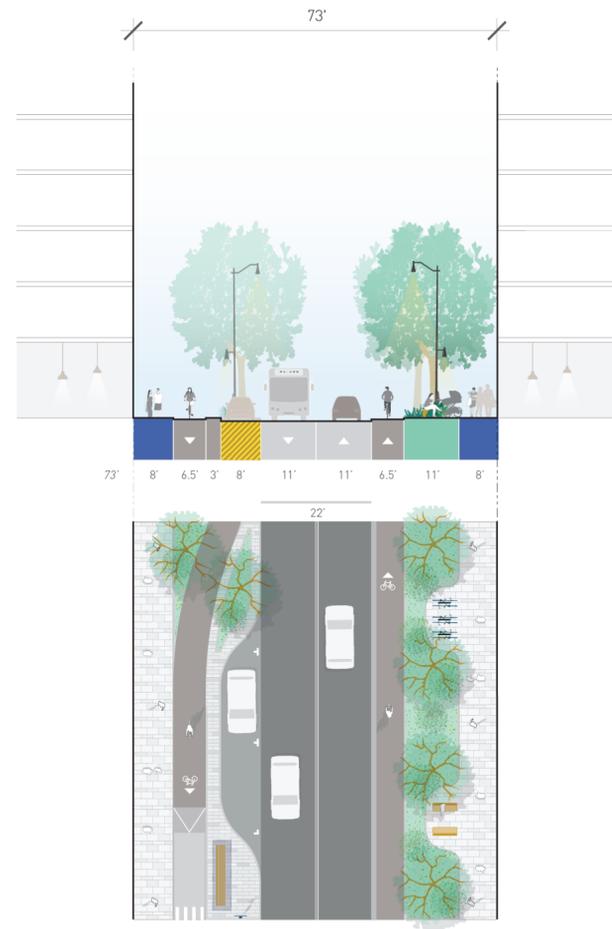


## 6A Calle urbana verde (73')

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

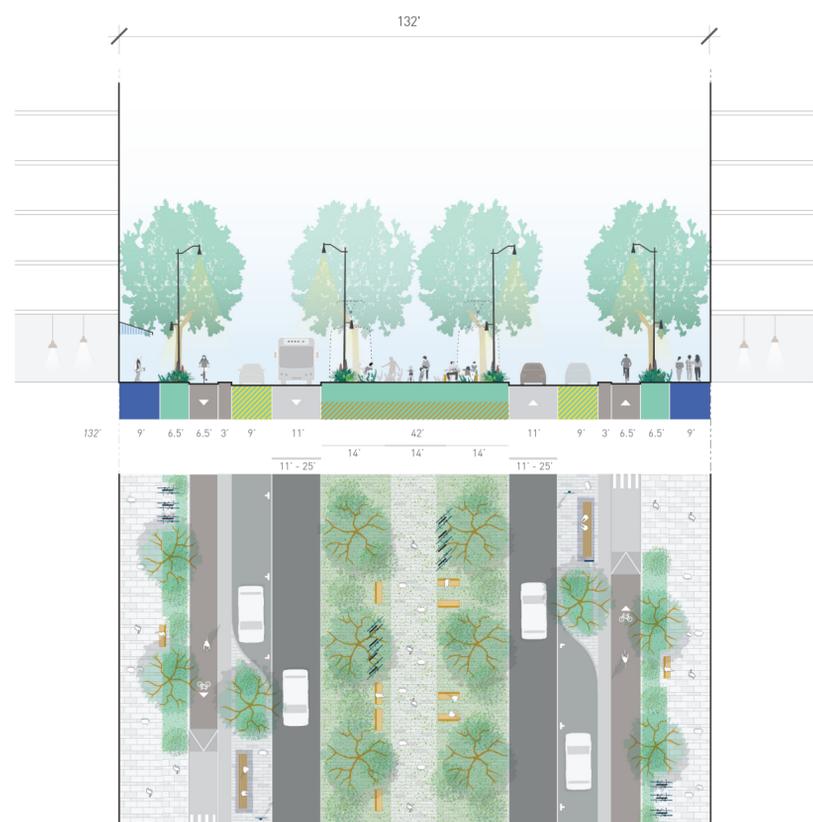
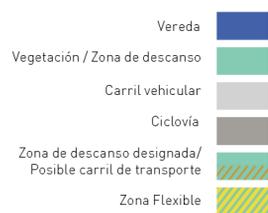


## 6B Calle urbana verde (132')

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



\* 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.