



հայերեն

COMPLETE OUR STREETS

Լրիվ փողոցների պլան



CITY OF BURBANK

COMPLETE STREETS PLAN

ADOPTED 16 JUNE 2020



ԳԼՈՒԽ 1 - ներածություն

Փողոցները հնարավոր են դարձնում քաղաքները: Մարդկային դարավոր քաղաքային փորձը, որում ներգրավված են մարդիկ՝ գաղափարը, որ կլաստերային աշխատանքներն ու տները ավելի լավ են, քան ոչ, - իր հաջողությունն է պարտական այն փողոցների ցանցին, որը հնարավորություն է տալիս գոյություն ունենալ քաղաքներում: Փողոցները միացնում են ուղղությունները: Նրանք թույլ են տալիս անցնել: Նրանք բեմադրում են գործունեությունը: Դրանք կառուցվածքային միջավայրի ողնաշարն են: Նրանք ապահովում են սովեր և ապաստան: Դրանք հեշտացնում են առևտուրը: Դրանք տեղավորում են վերգետնյա և ստորգետնյա ենթակառուցվածքները, որոնք կարևոր նշանակություն ունեն համայնքային գործունեության համար: Փողոցները նաև հանդիսանում են համայնքի հավաքական հիշողությունների և փորձի պահպանում՝ քայլել, ճաշել, գնումներ կատարել, վարժություն, հեծանիվ վարել և զբոսնել: Դրանք տեղի են ունենում քաղաքների փողոցներում: Այսպիսով տեղերը փորձառու և հիշվում են:

1 Ֆինանսավորում

Բուրբան քաղաքը (Քաղաք) ամբողջական փողոցների պլանը (պլանը) ֆինանսավորվել է Կայուն համայնքների դրամաշնորհի միջոցով՝ Կալիֆոռնիայի տրանսպորտի վարչությունից (Կալտրանս): Այս միջոցները հասանելի են եղել Կալիֆոռնիայի Սենատի օրինագծի (SB) 1-ի՝ «Repairանապահների վերանորոգման և հաշվետվողականության 2017 թվականի մասին» օրենքով, որն ապահովում է միջոցների հուսալի աղբյուր՝ պետության բազմաբնակարան փոխադրման համակարգը պահպանելու և ինտեգրելու համար պետության և տարածաշրջանային տրանսպորտի հետագա նպատակները: 2017-ի հոկտեմբերին Բուրբան քաղաքը դիմեց «Կալտրանս» կայուն համայնքների ֆինանսական տարվա 2017-2018 թվականների դրամաշնորհային ծրագրի ցիկլին՝ աջակցելու Բուրբանկի ամբողջական փողոցների քաղաքային պլանը մշակելու ջանքերին: 2017 թվականի դեկտեմբերին Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային հանձնաժողովը (CTC) հավանություն տվեց քաղաքի Complete Streets- ի հայտին և դրամաշնորհային ֆոնդեր շնորհեց 2018 թվականի մայիսին: 2018-ի դեկտեմբերին Քաղաքը ձեռնամուխ եղավ Ծրագրի նախապատրաստմանը:

2 Burbank2035 Ընդհանուր Պլանի Նպատակներ և քաղաքականություն

Քաղաքային ամբողջ փողոցների ծրագիրը նախատեսում է Burbank2035 գլխավոր պլանի նպատակներն ու քաղաքականությունը վերածել գործողության իրականացման ծրագրի: Հատկացված ներքևում նշված է հատուկ նպատակների ցուցակը, որոնք մասնավորապես առնչվում են Փողոցների ամբողջական պլանին:

2A Գլուխ 4. Շարժունակության տարր

Burbank2035- ի գլխավոր հատակագծի շարժունության տարրը սահմանում է տրանսպորտային ցանցը և նկարագրում է, թե ինչպես են մարդիկ շարժվում ամբողջ քաղաքում՝ ներառյալ փողոցները, տարանցիկ ուղիները, երթուղիներն ու մայրերը:

Նպատակը 1 - հավասարակշռություն

Burbank- ի տրանսպորտային համակարգը ապահովում է տնտեսական կենսունակությունը՝ միննույն ժամանակ պահպանելով հարևանության բնույթը:

Քաղաքականություն 1.6. Օգտագործեք տեխնոլոգիա և խելացի տրանսպորտային համակարգեր՝ փողոցային համակարգի կարողությունները և արդյունավետությունը բարձրացնելու համար, որպես այլընտրանք փողոցային լայնացման համար:

Քաղաքականություն 1.7. Ապահովել, որ տրանսպորտային համակարգը հնարավորություն է տալիս Burbank- ի բնակիչներին, աշխատակիցներին և այցելուներին հնարավորություն տալ ապրել, աշխատել և խաղալ համայնքում:

Նպատակը 2 - կայունություն

Burbank- ի տրանսպորտային համակարգը հարմարվելու է շարժունակության և հասանելիության կարիքների փոփոխմանը՝ առանց գոհաբերելու համայնքի այսօրվա արժեքները:

Քաղաքականություն 2.1. Բարելավեք Burbank- ի այլընտրանքային փոխադրումների հասանելիությունը տեղական և տարածաշրջանային ուղղություններ՝ հողօգտագործման որոշումների միջոցով, որոնք աջակցում են բազմամակարդակ տրանսպորտին:

Քաղաքականություն 2.2. Կշռադատեք տրանսպորտի բարելավման, քաղաքականությունների և ծրագրերի առավելությունները՝ կապված հավանական արտաքին ծախսերի հետ:

Քաղաքականություն 2.3. Առաջնահերթ ներդրումներ կատարել տրանսպորտային նախագծերում և ծրագրերում, որոնք աջակցում են ավտոմոբիլային օգտագործման կենսունակ այլընտրանքներին:

Քաղաքականություն 2.4. Նոր նախագծերից պահանջել, որ նպաստեն քաղաքի տարանցիկ և (կամ) ոչ շարժիչ տրանսպորտային ցանցին՝ իր սպասվող տրաֆիկի առաջացման համամասնությամբ:

Քաղաքականություն 2.5. Խորհրդակցեք տեղական, տարածաշրջանային և պետական գերատեսչությունների հետ՝ օդի որակը բարելավելու և ջերմոցային գազերի արտանետումները տրանսպորտի և ապրանքների տեղափոխությունից սահմանափակելու համար:

Նպատակը 3 - ամբողջական փողոցները

Burbank- ի ամբողջական փողոցները բավարարելու են շարժունակության բոլոր կարիքները և բարելավելու համայնքի առողջությունը:

Քաղաքականություն 3.1. Քաղաքային փողոցային համակարգի կատարողականը գնահատելու համար օգտագործեք բազմամակարդակ փոխադրման ստանդարտներ:

Քաղաքականություն 3.2. Քաղաքային փողոցներն ավարտեք՝ տրանսպորտային բոլոր ռեժիմների համար հարմարություններ ապահովելով:

Քաղաքականություն 3.3. Տրամադրել գրավիչ, անվտանգ փողոցային ձևավորում, որոնք բարելավում են տարանցիկ, հեծանվային, հետիոտների և ձիասպորտի կապը տների և այլ ուղղությունների միջև:

Քաղաքականություն 3.4. Փողոցային բոլոր բարելավումները պետք է իրականացվեն գոյություն ունեցող ճիշտ ճանապարհով: Քննեք փողոցների լայնացումը և ճիշտ ճանապարհով ձեռք բերելը որպես վերջին միջոց:

Քաղաքականություն 3.5. Նախագծել փողոցային բարելավումներ, որպեսզի դրանք պահպանեն հեծանվային, հետիոտնային և տարանցիկ համակարգերը պահպանելու կամ ընդլայնելու հնարավորությունները:

Նպատակը 4 - տարանցում

Burbank- ի հարմար, արդյունավետ պետական տարանցիկ ցանցը ապահովում է ավտոմեքենաների կենսունակ այլընտրանք:

Քաղաքականություն 4.1. Ապահովել տեղական տարանցիկ ծառայությունը հուսալի, անվտանգ և ապահովում է բարձրորակ ծառայություններ հիմնական զբաղվածության կենտրոնների, առևտրի շրջանների, տարածաշրջանային տարանցիկ կենտրոնների և բնակելի տարածքների համար:

Քաղաքականություն 4.2. Օգտագործեք առավելագույն մատչելի տարանցիկ տեխնոլոգիա՝ տեղական նպատակակետերը ավելի լավ կապելու և հեծանվորդի հարմարավետությունն ու անվտանգությունը բարելավելու համար, ներառյալ երիտասարդների և տարեցների մասնագիտացված ծառայություններ:

Քաղաքականություն 4.3. Բարելավել և ընդլայնել տարանցիկ կենտրոնները. ստեղծել նոր տարանցիկ կենտրոն Մեդիա շրջանում:

Քաղաքականություն 4.4. Փաստաբան՝ բարելավված տարածաշրջանային ավտոբուսների տարանցման, ավտոբուսների արագ տարանցման, թեթև երկաթուղու կամ ծանր երկաթուղային ծառայությունների համար, որոնք կապում են Բուրբանկի զբաղվածությունն ու բնակելի կենտրոնները մնացած տարածաշրջանին:

Քաղաքականություն 4.5. Բարելավեք տարանցիկ կապերը մոտակա համայնքների հետ և կապերը Կենտրոն Լոս Անջելեսում, Արևմտյան Սան Ֆերնանդո հովտում, Հոլիվուդում և Արևմուտքում:

Քաղաքականություն 4.6. Պրոակտիվորեն պլանավորեք տարանցման թերությունների համար, եթե Լոս Անջելեսի շրջանի Մետրոպոլիտենի տրանսպորտային մարմինը (MTA) կտրականացնի տեղական ծառայությանը:

Քաղաքականություն 4.7. Միավորեք տարանցիկ հանգույցները և կապի կետերը հարակից հողօգտագործման և հասարակական հետիոտնային տարածքների հետ՝ դրանք ավելի հարմարավետ դարձնելով տարանցիկ օգտագործողներին:

Քաղաքականություն 4.8. Նպաստել բազմաբնակարան տարանցիկ կենտրոնների և կանգառների խթանմանը՝ տեղական և տարածաշրջանային տարանցիկ համակարգերի, հետիոտնային և հեծանվային ցանցերի և առևտրի և զբաղվածության կենտրոնների միջև անխափան կապերի խրախուսման համար:

Քաղաքականություն 4.9. Աջակցություն ջանքերի փոխադրման անխափան համակարգ ստեղծելու տարբեր տրանսպորտային ռեժիմների և օպերատորների միջև:

Քաղաքականություն 4.10. Ակտիվորեն խթանել պետություն-մասնավոր համագործակցությունները տարանցիկ ուղղվածության զարգացման հնարավորությունների համար:

Նպատակը 5 - հեծանիվ և հետիոտնային շարժունություն

Burbank- ը խթանում է հետիոտնային և հեծանիվների ճանապարհորդությունը որպես առողջ, էկոլոգիապես մաքուր մեթոդներ՝ տրանսպորտային միջոցների ուղևորությունները նվազեցնելու և համայնքի բնավորությունը բարելավելու համար:

Քաղաքականություն 5.1. Առավելագույնի հասցնել հետիոտնային և հեծանիվների անվտանգությունը, մատչելիությունը, կապը և կրթությունը ամբողջ Burbank- ում՝ ստեղծելու հարևաններ, որտեղ մարդիկ ընտրում են քայլել կամ լողալ մոտակա նպատակակետերի միջև:

Քաղաքականություն 5.2. Իրականացնել հեծանիվների գլխավոր հատակագիծը՝ պահպանելով և ընդլայնելով հեծանիվների ցանցը, ապահովելով ճանապարհի ավարտի հնարավորությունները, բարելավելով հեծանիվների / տարանցիկ ինտեգրումը, հեծանիվների օգտագործման խրախուսումը և հեծանվավազքն ավելի անվտանգ դարձնելով:

Քաղաքականություն 5.3. Ապահովել հեծանիվների կապը աշխատանքային հիմնական կենտրոնների, առևտրի շրջանների, բնակելի տարածքների և տարանցիկ միացումների հետ:

Քաղաքականություն 5.4. Ապահովել, որ առևտրային և բնակելի նոր զարգացումները ինտեգրվեն Burbank- ի հեծանիվների և հետիոտնային ցանցերի հետ:

Քաղաքականություն 5.5. Պահանջել նոր զարգացում՝ ապահովելու համար անհրաժեշտ հողեր՝ հետիոտնային ենթակառուցվածքները տեղակայելու համար, ներառյալ մայրերը՝ M-2 աղյուսակում նշված ստանդարտ լայնություններում:

Նպատակը 6 - հարևանության պաշտպանություն

Burbank- ի տրանսպորտային ենթակառուցվածքը նվազագույնի է հասցնում բնակելի և առևտրային թաղամասերում կրճատվող երթևեկությունը՝ պահպանելով հարևանության կյանքի որակը:

Քաղաքականություն 6.1. Պահպանել փողոցների զարկերակային արդյունավետությունը՝ խոչընդոտելու բնակելի թաղամասերի հոսքը:

Քաղաքականություն 6.2. Դիտարկենք ճանապարհային երթևեկության գոտիների վերափոխումը և արագության սահմանների նվազեցումը՝ որպես երթևեկը հանգստացնելու համապարփակ ջանքերի մաս:

Քաղաքականություն 6.3. Շարունակեք հարևանության պաշտպանության համապարփակ ծրագրեր՝ անցանկալի երթևեկությունը դեպի հարակից փողոցներ և թաղամասեր շեղելուց խուսափելու համար:

Նպատակը 7 - ավտոկանգառ

Burbank- ի հանրային և մասնավոր կայանման կայանները լավ կառավարվում և հարմար են:

Քաղաքականություն 7.3. Վերակառուցել կամ հեռացնել չօգտագործված փողոցային կայանատեղերը, երբ դա անհրաժեշտ է՝ ապահովելու հեծանիվների անվտանգ երթևեկությունը, բարձրացնել քայլերը, բարելավել տարանցման գործողությունը կամ բարելավել տրանսպորտային միջոցների անվտանգությունը:

Նպատակը 8 - Տրանսպորտի պահանջարկի կառավարում

Burbank- ը կառավարում է տրանսպորտային ռեսուրսները՝ նվազագույնի հասցնելու գերբնակվածությունը:

Քաղաքականություն 8.1. Քաղաքացիական տրանսպորտի պահանջարկի կառավարման պահանջները թարմացրեք և ընդլայնեք՝ անհատական տնտեսական խթանները բարելավելու և ճանապարհորդի ընտրությունը փոխելու համար:

Քաղաքականություն 8.2. Ամրապնդել համագործակցությունն տարանցիկ կառավարման կազմակերպությունների հետ՝ մշակելու քաղաքային պահանջարկի կառավարման ծրագրեր և խթաններ՝ փոխադրման այլընտրանքային տարբերակները խթանելու համար:

Քաղաքականություն 8.3. Պահանջել բազմակողմանի ընտանիք և առևտրի զարգացման ստանդարտներ, որոնք ամրապնդում են տարանցման հետ կապերը և նպաստում են դեպի հարևան ծառայություններ:

Նպատակը 9 - անվտանգություն, մատչելիություն, արդարություն

Burbank- ի տրանսպորտային ցանցն անվտանգ է, մատչելի և արդար:

Քաղաքականություն 9.1. Ապահովել փողոցային ցանցը օգտագործող ճանապարհորդության բոլոր եղանակների անվտանգությունը, մասնավորապես՝ հեծանվորդների, հետիոտների և ձիասպորտի փոխազդեցությունը ավտոմեքենաների հետ:

Քաղաքականություն 9.2. Հասցե՝ Կառավարությունը ունեցող անձանց կարիքներին և համապատասխանի հաշմանդամություն ունեցող ամերիկացիների մասին օրենքի պահանջներին՝ տրանսպորտի կատարելագործման նախագծերի պլանավորման և իրականացման ընթացքում:

Քաղաքականություն 9.3. Ապահովել փոխադրման այլընտրանքային տարբերակները բոլոր օգտագործողների համար, ներառյալ տարեցները, հաշմանդամները, երիտասարդները և տարանցիկ կախվածության մեջ գտնվող այլ բնակիչները:

Քաղաքականություն 9.4. Պահպանել և խթանել անվտանգ ձիավարությունը ձիասպորտի համար՝ հանրային ձիով զբոսանքի ուղիներ ստանալու համար:

2B Գլուխ 3. Հողօգտագործման տարր

Հողօգտագործման տարրը Բուրբանկում ուղղորդում է հետագա զարգացումը և նշանակում է համապատասխան վայրեր տարբեր հողօգտագործման համար՝ ներառյալ բաց տարածք, զբոսայգիներ, նստավայրեր, առևտրային օգտագործման, արդյունաբերության, դպրոցների և այլ հասարակական օգտագործման համար:

Նպատակը 4 - հանրային տարածքներ և ամբողջական փողոցներ

Բրբանկն ունի գրավիչ և հրավիրող հանրային տարածքներ և ամբողջական փողոցներ, որոնք ուժեղացնում են համայնքի իմիջն ու բնավորությունը:

Քաղաքականություն 4.1. Մշակել լիարժեք փողոցներ, որոնք ստեղծում են ֆունկցիոնալ տեղեր, որոնք բավարարում են հետիոտների, հեծանվորդների, անվասայլակների օգտագործողների, ձիասպորտի և վարորդների կարիքները:

Քաղաքականություն 4.2. Բացահայտել հանրության համար մատչելի բաց տարածքների հնարավորությունները, որոնք կօգտագործվեն ինչպես պետական, այնպես էլ մասնավոր զարգացման ծրագրերի հետ:

Քաղաքականություն 4.3. Օգտագործեք փողոցային ծառեր, կանաչապատումներ, փողոցային կահույք, հասարակական արվեստ և այլ գեղագիտական տարրեր՝ հարևանների և հասարակական տարածքների տեսքն ու ինքնությունը բարելավելու համար:

Քաղաքականություն 4.5. Պահանջել, որ հետիոտնային ուղղվածություն ունեցող տարածքները ներառեն այնպիսի հարմարություններ, ինչպիսիք են պատշաճ լայնության մայթերը, նստարանները, փողոցային ծառերը և կանաչապատումը, դեկորատիվ սալահատակները, հասարակական արվեստը, կրպակները և զուգարանները:

Քաղաքականություն 4.7. Խրախուսեք նկարիչներին, արհեստագործներին, ճարտարապետներին և լանդշաֆտային ճարտարապետներին հիմնական դեր խաղալ հասարակական տարածքների ձևավորման և կատարելագործման գործում:

Քաղաքականություն 4.8. Տեղադրեք ավտոկայանատեղիներ և շինություններ շենքերի հետևում կամ ստորգետնյա տարածքում: Մի նախագծեք ավտոկայանատեղիներ և շինություններ փողոցների կամ մայթերի երեսպատման համար՝ գետնի մակարդակով: Օգտագործեք այլընտրանքներ մակերեսային կայանատեղիների համար՝ ավտոկանգառին հատկացված հողի քանակը նվազեցնելու համար:

Քաղաքականություն 4.9. Բարելավեք ավտոկայանատեղիի գեղագիտությունը և կրճատեք քաղաքային ջերմային կղզու էֆեկտը՝ ապահովելով բավականին սովեր, ցածր ջրային կանաչապատում և ծառեր:

Քաղաքականություն 4.10. Պահանջել զարգացման նոր ծրագրեր՝ ապահովելու համար ցածր ջրային պատշաճ կանաչապատում:

Քաղաքականություն 4.11. Ապահովել, որ հանրային ենթակառուցվածքը համապատասխանի քաղաքաշինական և ճարտարապետության բարձրորակ չափանիշներին: Հեռացրեք, տեղափոխեք կամ բարելավեք գոյություն ունեցող ենթակառուցվածքային տարրերի տեսքը, որոնք անզուգուրեն կամ տեսողականորեն խանգարում են:

Քաղաքականություն 4.12. Ստորգետնյա կոմունալ հարմարությունները նոր ստորգետնյա զարգացման ծրագրերի և նախագծերի համար նշանակված ստորգետնյա թաղամասերում:

1 բ. Գործընթաց

Ծրագիրը մշակվել է ավելի քան 18 ամիսների ընթացքում՝ օգտագործելով 4 փուլային աշխատանքային պլանը: Յուրաքանչյուր փուլ նշվում էր կետային կետերի միջոցով, որոնք սովորաբար նշում էին մեկ փուլի եզրակացությունը և հաջորդի մեկնարկը: Համայնքների տարածումն այս փուլերից յուրաքանչյուրում հյուսվել է և ծառայել է որպես կարևոր բաղադրիչ՝ Պլանի ընդհանուր առաջարկությունների ձևավորման գործում:

1C Ինչպե՞ս և երբ օգտագործել այս ծրագիրը

1 Նպատակը

Քաղաքային ամբողջ Stree Ts ծրագիրը նպատակ ունի.

- Վերլուծել և կատարել փողոցային առկա պայմանները.
- Սահմանել փողոցների բարելավման նոր քաղաքականություններ, ուղենիշներ և կատարողական միջոցառումներ,
- Որոշել կենտրոնացման ոլորտներում առաջնային նախագծերը.
- կառուցել ավելի լավ թաղամասեր. և
- Ստեղծեք շարունակական մեխանիզմ՝ փողոցային բարելավումները գնահատելու համար:

Այնուամենայնիվ, Ծրագիրը դուրս է գալիս այս հատուկ նպատակներից և ծառայում է բազմաթիվ նպատակների: Ի վերջո, դա Քաղաքի կողմից օգտագործվող ուղեցույց է՝ ապահովելու, որ հասարակական ճիշտ ուղիները բարելավվեն համահունչ քաղաքաշինական լավ ձևավորմանը, բազմամողալ շարժունակությանը և վայրերի կայացմանը: Քաղաքային ամբողջական փողոցների ծրագիրը 20-ամյա հեռահար տրանսպորտային ծրագիր է, որը անհրաժեշտ է պարբերաբար թարմացնել յուրաքանչյուր հինգից տասը տարիների ընթացքում: Պլանը կարող է օգտագործվել բազմաթիվ եղանակներով և բազմաթիվ լսարանների կողմից՝ պլանավորման ողջ ընթացքում.

Այն տեսլական փաստաթուղթ է, *ՈՐՆ ԱՌԱՎԵԼԱԳՈՒՅՆՍ ԱՐՏԱՅՈՂՈՒՄ Է ՀԱՄԱՅՆՔԻ ԲԱՐՁՐԱԳՈՒՅՆ ՉԳՏՈՒՄՆԵՐԸ ԲՈՒՐԲԱՆԿԻ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ՈՐԱԿԻ, ԲՆԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ԵՒ ՓՈՐՁԻ ՀԱՄԱՐ: ԱՄԵՆԱԲԱՐՁՐ ՄԱԿԱՐԴԱԿՈՒՄ ԱՅՆ ՀԱՍՏԱՏՈՒՄ Է ԵՐԱՆԳԸ ԵՒ ԱԿՆԿԱԼԻՔՆԵՐ Է ԴՆՈՒՄ ԲՈՒՐԲԱՆԿԻ ՀԱՆՐԱՅԻՆ ՀԱՐԹՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱԳԱՅԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ*

Այն փոխանցում է առաջնահերթությունները: *ԲՐԲԱՆԿ ՔԱՂԱՔՆ ՈՒՆԻ ԱՎԵԼԻ ՔԱՆ 280 ԿԵՆՏՐՈՆԱԿԱՆ ՄՂՈՆ ՓՈՂՈՑՆԵՐ: ՉՆԱՅԱԾ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ԱՄԲՈՂՋԱԿԱՆ ՊԼԱՆԻ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԿԿԻՐԱՌՎԵՆ ԱՄԲՈՂՋ ՔԱՂԱՔՈՒՄ, ԾՐԱԳԻՐԸ ԳԻՏԱԿՅՈՒՄ Է, ՈՐ ԱՐԴՅՈՒՆԱՎԵՏ ԻՐԱԿԱՆԱՅՈՒՄԸ ՊԱՀԱՆՋՈՒՄ Է ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐ՝ ԱՌԱՋՆԱՀԵՐԹՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԲԱՐԵԼԱՎԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ: ԱՅՆ ՕԳՆՈՒՄ Է ՊԱՏԱՍԽԱՆԵԼ ՀԱՐՅԵՐԻՆ. ԻՆՉ, ԵՐԲ, ՈՐՏԵՂ, ԻՆՉՈՒ ԵՒ ԻՆՉՊԵՍ*

Դա առաջնային տեղեկանք է ՑԱՆԿԱՑԱԾ ՆԱԽԱԳԾԱՅԻՆ ԹԻՄԻ (ՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱՍ ՄԱՍՆԱՎՈՐ) ՀԱՄԱՐ, ՈՐՆ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒՄ Է ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԿԱՍ ԲԱՐԵԼԱՎՈՒՄՆԵՐ ՔԱՂԱՔԻ ՆԵՐՍՈՒՄ ՈՐԵՒԷ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ ՀԱՍԱՐԱԿԱԿԱՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔ: ԱԿՆԿԱԼ ՎՈՒՄ Է, ՈՐ ԱՅՆ ՄԱՆՐԱԿՐԿԻՏ ԿԿԱՐԴԱ ԵՒ ԿՎԵՐԱՆԱՅՎԻ՝ ՀԱՄԿԱՆԱԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ԼՐԻՎ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ՀԻՄՔՈՒՄ ԸՆԿԱԾ ՈԳԻՆ ԵՒ ՄՏԱՂՈՒԹՅՈՒՆԸՏԵ՛Ս ՀԱՎԵԼՎԱԾԾ. «COMPLETEOURSTREETS ՑՈՒՑԱԿ»:

Այն համայնքի համար ստեղծում է թափանցիկություն է՛ ԺՈՂՈՎՐԴԱԿԱՆԱՅՆԵԼ ԱՅՆ ՄԵԹՈՂԱԲԱՆՈՒԹՅՈՒՆՆ ՈՒ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ, ՈՐՈՆՔ ԵՆԹԱԴՐՈՒՄ ԵՆ, ԹԵ ԻՆՉՊԵՍ Է ՔԱՂԱՔԸ ԱՌԱՋՆԱՀԵՐԹԱՅՆՈՒՄ ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ԲԱՐԵԿԱՐԳՈՒՄԸ

Այն կրթում և տեղեկացում է մարդկանց, ՆԵՐԱՌՅԱԼ ԲՆԱԿԻՉՆԵՐԻՆ ԵՒ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՂԵԿԱՎԱՐՆԵՐԻՆ, ՓՈՂՈՑՆԵՐԻ ԱՍԲՈՂՋԱԿԱՆ ՄԿՋԲՈՒՆՔՆԵՐԻ ԵՒ ՄՈՏԵՑՈՒՄՆԵՐԻ ԸՆԴՈՒՆՄԱՆ ՆԱԽԱԴՐՅԱԼԻ ԵՒ ՀԻՄՆԱՎՈՐՎԱԾՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՑ

Այն պարզություն է ՏԱԼԻՍ ՄԱՍՆԱՎՈՐ ՀԱՏՎԱԾԻ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՆԵՐԻՆ ԵՒ ԾՐԱԳՐԱՎՈՐՈՂՆԵՐԻՆ՝ ՓՈՂՈՑԱՅԻՆ ԲԱՐԵԼԱՎՄԱՆ ԵՂԱՆԱԿԸ, ՄԱՍՇՏԱԲԸ ԵՒ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ ՊԱՏԿԵՐԱՅՆԵԼՈՒ ՄԻՋՈՑՈՎՄԵՆԱԿՈՂՆԵՐԸ ՊԱՏԱՄԱՆԱՏՈՒ ԿԼԻՆԵՆ ՈՉ ՄԻԱՅՆ ՇԵՆՔԵՐ ԿԱՌՈՒՑԵԼՈՒ, ԱՅԼԵՒ ԴԵՐ ՈՒՆԵՆԱԼՈՒ ԵՆ ԲՈՒՐԲԱՆՔՈՒՄ ՄԵԾ ԹԱՂԱՄԱՍԵՐ ԿԱՌՈՒՑԵԼՈՒ ԳՈՐԾՈՒՄ

Այն ռեսուրս է, ՈՐԸ ՆՈՒՅՆԱՅՆՈՒՄ Է ԴՐԱՄԱՇՆՈՐՀՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ ՀԱՄԱՊԱՏԱՄԱՆ ԾՐԱԳՐԵՐԸ ԵՒ ՔԱՂԱՔԻՆ ՏՐԱՄԱԴՐՈՒՄ Է ԱՆՀՐԱԺԵՇՏ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ, ՆԱԽԱԳԾՄԱՆ ԲԱՐԵԼԱՎՈՒՄ ԵՒ ՊԱՏՈՒՄ Է ԴՐԱՄԱՇՆՈՐՀԱՅԻՆ ՀԱՅՏԵՐ ՀԱՎԱՔԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ՝ ԿԱՊԻՏԱԼԻ ԱՊԱԳԱ ԲԱՐԵԼԱՎՄԱՆ ՀԱՄԱ

2 Ի՞նչ օգուտ կրերի այս ծրագիրը Բուրբանկ քաղաքին:

Քանի որ Ծրագիրն առաջիկա տարիներին աստիճանաբար իրականացվում է, և դրա հետևանքները սկսվում են նյութականացումից, բնակիչները, աշխատակիցները և այցելուները կարող են ակնկալել տեսնել հետևյալը.

Բարելավված անվտանգություն բոլոր տեսակի օգտագործողների, տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամության համար Փոխադրումների ավելացման և հուսալիության բարձրացում

Քայլերու, տարանցիկ փոխադրումներ կատարելու և հեծանիվ վարելու հնարավորությունների մեծացում

3 Հարաբերություններ այլ ծրագրերի, քաղաքականության, ստանդարտների և ծածկագրերի հետ

Կալիֆոռնիայի Ասամբլեայի Bill (AB) 1358 - Ամբողջ փողոցների 2008 թվականի ակտ.

Այնուհետև, ստորագրվելով այդ ժամանակ նահանգապետ Առնոլդ Շվարցենեգերի կողմից, AB 1358- ը Կալիֆոռնիան դարձավ երկրի առաջին նահանգը՝ ապահովելու, որ տեղական բոլոր փողոցներն ու ճանապարհները տեղավորվեն բոլոր օգտագործողների կարիքները: Օրինագիծը պահանջում է, որ քաղաքները և նահանգները, իրենց ընդհանուր պլանները թարմացնելիս, բավարարեն այդ կարիքները:

Կալիֆոռնիայի շրջակա միջավայրի որակի մասին ակտ (CEQA).

Քաղաքի Բուրբանկի ամբողջական փողոցների ծրագիրը կանոնադրաբար ազատվում է CEQA- ի ներքո, 15262 բաժնի 18-րդ հոդվածի 14-րդ հոդվածի 18-րդ ենթակետով, որպես պլանավորման ուսումնասիրություն, քանի որ այն չի պարտավորեցնում քաղաքին իրականացնել իր կողմից հայտնաբերված որևէ կատարելագործում, որը ներառված է կամ հաստատված է Ծրագրով:

Բուրբան քաղաքի քաղաքային պլան.

2013-ի փետրվարի 19-ին Բուրբանկի քաղաքային խորհուրդը ընդունեց Burbank2035 գլխավոր հատակագիծը: Դրա նպատակներն ու քաղաքականությունը ազդում են հարցերի լայն շրջանակի վրա՝ ներառյալ բնակարանային ապահովումը, երթևեկի շրջանառությունը և շարժունակությունը, զբոսայգիները և հանգիստը, ռեսուրսների պահպանումը և հանրային անվտանգությունը: Դրա շարժունակության տարրը ներառում է ամբողջական փողոցներին հատուկ քաղաքականության նպատակներ (տե՛ս Գլուխ 1 Ա: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար էջ 8-ի նախապատմությունը): Այս փաստաթուղթը

ներկայացնում է ռազմավարական պլան այն մասին, թե ինչպես ապագայում կարող են իրականացվել Լիարժեք փողոցների կայացած նպատակները:

Բուրբանկի քաղաքային հատուկ ծրագրեր և գլխավոր հատակագծեր.

Քաղաքային ամբողջական փողոցների պլանը տրամադրում է ուղեցույց և լրացնում առկա և ապագա հատուկ ծրագրերը և գլխավոր հատակագծերը՝ կապված բազմամակարդակ շարժունակության, բարելավված կապերի և ճիշտ ուղեցույցների հետ: Ամբողջ փողոցների ուղեցույցները և քաղաքականությունը կկիրառվեն Հատուկ ծրագրի և գլխավոր հատակագծերի ոլորտներում:

Քաղաքի Բուրբանկի քաղաքային օրենսգիրք (BMC):

Քաղաքային ամբողջական փողոցների ծրագիրը չի նախատեսում փոփոխություններ մտցնել գործող Burbank քաղաքային օրենսգրքում:

City of Burbank Bicycle Master Plan:

«Քաղաքային ամբողջական փողոցների պլանը» հիմնված և թարմացնում է 2009 թ. Հեծանիվների գլխավոր հատակագիծը՝ տրամադրելով լրացուցիչ դիզայնի ցուցումներ և առանձնահատկություններ հարմարավետության և հեծանվավազակների տեսակի վրա:

Քաղաք Բուրբանկի կանաչ փողոցների քաղաքականություն (հրաման 7-3-102) և կանաչ փողոցներ ձեռնարկ:

Քաղաքային ամբողջ փողոցների ծրագիրը նախատեսում է ուղեցույցներ այն մասին, թե ինչպես և որտեղ պետք է ընտրության ենթակա կանաչ ենթակառուցվածքների բուժում իրականացնել տրանսպորտային նախագծերում:

4 Theանապարհային երթևեկության անվտանգության պլանավորման 6 E- ները

Wayանապարհի օգտագործողների անվտանգությունը հաջողությամբ բարելավելու համար անհրաժեշտ է բազմապիսի և բազմակողմանի մոտեցում: «Երեք E» - ի (ինժեներական, կրթական և իրագործման) սկզբնական գաղափարը տրանսպորտի ոլորտում առաջին անգամ սկսվեց 1925 թ.՝ Ազգային անվտանգության խորհրդում: Այդ ժամանակվանից ի վեր Ե – ի մոտեցումը օգտագործվում է շատ տարբեր տրանսպորտային կազմակերպությունների և ծրագրերի կողմից, ինչպիսիք են մայրուղու

երթնեկության անվտանգության ազգային վարչակազմը (NHTSA), Ռաշնային մայրուղիների ասոցիացիան (FHWA), Կալիֆոռնիայի տրանսպորտի վարչությունը (Caltrans), Ամերիկայի լիգան: Հեծանվորդներ, Vision Zero, անվտանգ երթուղիներ դեպի դպրոց և այլն: Տասնամյակների ընթացքում «Երեք Ե» -ը զարգացել է «Ե- ի» տարբեր տեսակների մեջ և վերաբերում է մասնավորապես հետիոտնային և հեծանվորդների անվտանգությանը:

Burbank- ի Քաղաքային ամբողջ փողոցների ծրագիրը և դրա քաղաքականության առաջարկությունները հիմնված են Վեցերորդի հայեցակարգի վրա, ինչպես նկարագրված է ստորև.

1. կրթություն

Կրթության ծրագրերը, երթնեկության անվտանգության արշավները կամ ցուցադրական միջոցառումները կարևոր մաս են հանդիսանում համայնքի անդամներին իրազեկելու ճանապարհային երթնեկության մասին օրենքների և անվտանգության հարցերում ` վերաբերմունքի կամ վարքագծի փոփոխությունները խթանելու համար ` երթնեկության անվտանգության բարելավման համար:

2. Խրախուսանք

Cultureանապարհորդության բոլոր եղանակների անվտանգությունն ապահովող և խրախուսող մշակույթ զարգացնելը հաջողության առանցքային բաղադրիչ է: Տրանսպորտի ակտիվ տարբերակների խանդավառությունը կարող է առաջանալ այնպիսի գործողությունների միջոցով, ինչպիսիք են քայլելը, հեծանվավազքը կամ համայնքի միջոցառումներով տարանցում իրականացնելը, ինչպիսիք են ` «Walk to School Day», «Bike to Work Day» և այլն:

3. Գնահատում

Տվյալների հավաքագրումն ու մոնիտորինգը պետք է իրականացվեն ` բարելավման պլանների ստեղծմանն օժանդակելու համար: Ազդեցությունը որոշելու համար տվյալների հավաքագրումը և վերլուծությունը պետք է իրականացվեն նախագծերից առաջ և հետո:

4. Engineering արտարագիտություն

Ենթակառուցվածքների բարելավումը անհրաժեշտ է ճանապարհային երթևեկության անվտանգության և հասանելիության ամրապնդման և ամրապնդման գործում:

5. Կատարումը

Իրավապահ մարմինները կարևոր նշանակություն ունեն բախման մասին հաշվետվություններ ստեղծելու համար, որոնք կօգտագործվեն տվյալների վերլուծության, ճանապարհային երթևեկության մասին օրենքների կիրառման և վարքագծային անվտանգության ապահովման արշավների համար:

6. Հավասարություն

Անվտանգությունը բոլոր տարիքի, կարողությունների, հաշմանդամների և օգտագործողների համար պետք է հաշվի առնել բոլոր ջանքերը: Մուտքի, անվտանգության և հարմարության բարձրացումը շատ կարևոր է բոլոր մարդկանց համար, հատկապես աղքատների, փոքրամասնությունների և ցածր եկամուտ ունեցող բնակչության համար:

Գ Լ ՈՒ Խ 2 - Existing Conditions Analysis

Burbank-ը ունի մոտավորապես 280 կենտրոնական մղոն: Քաղաքի փողոցային ցանցի դասավորությունն ու հավասարեցումը ձևավորվել են բնական հատկանիշներով, ինչպես Վերդուգո լեռները, և առավելապես՝ երկաթուղային տեխնիկայով կառուցված ենթակառուցվածքները, որոնք նախապատվություն են տալիս քաղաքի ծագմանը: Բուրբանկի փողոցներն այն սոսինձն են, որը պահպանում և կապում է քաղաքի բնակարանների, զբաղվածության և զվարճանքի վայրերի աճող բազմազանությունը:

2 Ա. Աշխարհագրական դասավորվածություն

19-րդ դարի վերջին դոկտոր Դեյվիդ Բուրբանկը՝ հռչակավոր ոչխար գյուղացին, պատկանում էր այն հողատարածքին, որը, ի վերջո, դարձավ Բուրբան քաղաքը: Նա իր ունեցվածքի մի մասը վաճառեց Հարավային Խաղաղօվկիանոսյան երկաթուղուն (SPRR), իսկ մինչև 1874 թվականը Լոս Անջելեսից մինչև Սան Ֆերնանդո երկաթուղային գիծ ավարտվեց, և ստեղծվեց ճանապարհային կայան, որը կդառնա Կենտրոն Բուրբանկը: 1886 թ.-ին դոկտոր Բուրբանկը վաճառեց իր մնացած ունեցվածքը հողային

սպեկուլյատորներին, որոնք ստեղծեցին Providencia Land, Water & Development ընկերությունը: Նրանք բաժանեցին երկիրը, վաճառեցին լոտեր և ագարակներ և անվանեցին իրենց փոքր քաղաքը՝ Բուրբան:

Երիտասարդ բնակավայրի փողոցներն առաջին հերթին հավասարեցվել են երկաթուղային միջանցքով: Սա ծագում է քաղաքի Burbank Grid- ի ծագմամբ, որը մնացել է տևական և անմիջապես ճանաչելի տպագիր Քաղաքի քաղաքային հիմքում:

Magnolia Park Grid- ը Հարավային Խաղաղ օվկիանոսի երկաթուղային ցանցի Chatsworth մասնաճյուղի արդյունք էր: Այն պառակտվեց դեպի արևմուտք 1895 թվականին, որը հաստատեց փողոցների հավասարեցումը Մագնոլիա պարկում: Այսօր Chatsworth մասնաճյուղն ավելի լավ է հայտնի որպես Chandler Bikeway՝ գնացքը փոխարինելով Բուրբանկում ճանապարհորդության նոր ռեժիմով:

Հյուսիսարևմտյան մասում, որտեղ Քաղաքը փոխկապակցված է San Fernando Valley- ի հետ, փողոցային ցանցը վերածվեց դեպի Valley Grid՝ ցուցադրելով տարածաշրջանի այլուր, որը դիտվում է կարդիալ ուղղության կողմնորոշումը:

Ռանչոյի շրջանի ցանցը մեծացավ Գրիֆիթի պարկի և Լոս Անջելես գետի ներկայության շուրջ: Այն ի հայտ եկավ որպես ձիասպորտի շրջան, երբ կինոստուդիաները սկսեցին նկարահանել արևմտյան հարյուրամյակների 100-ականները XX դարի սկզբին / կեսին: 1938-ին դերասան / երգիչ Գեյն Աթրին հաջողությամբ դիմեց Բուրբան քաղաքին՝ «ամեն ջանք գործադրելու, որպեսզի տեսնի, որ Գրիֆիթ պարկի արտոնությունները չեն մերժվում Բուրբանկի [բնակիչները] և նրանց, ովքեր հովանավորում են տեղական խոտերը: . գետի վրա մշտապես անցում կատարելը Մարիպոսա փողոցում կամ հարևանությամբ» (Բիբլիոթեկային քաղաքային խորհրդի ընդունելու, օգոստոսի 23, 1938): Ձիասպորտային կամուրջ է կառուցվել Բուրբանկի ցանցի մեջ՝ ապահովելով իր հարավային սահմանում եզակի և բարգավաճող ձիաբուծական տարածություն :

Աշխարհագրությունը ձևավորել է նաև Բուրբանկի աճը: Տեղագրությունը քաղաքի երեք ցանցերը հեռու է պահում հյուսիսարևելյան քառանկյունից՝ Վերդուգո լեռները: Լեռները կտրուկ բարձրանում են բնակարանների 750 ոտնաչափ բարձրությունից մինչև իրենց գագաթնակետին հասած շուրջ 3,126 ոտքերի: Լոս Անջելես գետը և Գրիֆիթ պարկը (Մանտա-Մոնիկա լեռների արևելյան ծայրամաս) կազմում են Բուրբանկի հարավային սահմանը:

1918. դարասկզբին Բուրբանկը հիմնականում գյուղական էր: Զարգացումը կենտրոնացած էր Կենտրոնում՝ Ձիթենու պողոտայի և Ման Ֆերնանդոյի բլրկի հարևանությամբ, արևելքում գտնվող ինքնաբուխ բնակավայրերով:

1922 թվական. Ընդամենը մի քանի տարի հետո քաղաքն աճեց դեպի արևելք և արևմուտք: Մագնոլիա պարկի նորաստեղծ տարածքը հակակշիռ տվեց Բեն Մար Հիլզին դեպի արևելք դեպի Վերդուգո լեռները: The ստեղծումը Warner Studios է հարավ - արևմուտքում quadrant քաղաքի սահմանել փուլ Burbank ի հայտ գալու որպես «Մեդիա մայրաքաղաք աշխարհին»:

1944. Բուրբան շարունակեց տարածվել դեպի հյուսիս և արևմուտք դեպի Ման Ֆերնանդո հովտ: Lockheed Aircraft ընկերությունը հիմնադրեց իր Burbank գործարանը 1928 թվականին և խթանեց աճը քաղաքի հյուսիս-արևմտյան քառանկյունում:

1954: Ավարտվեց Բեն Մար Հիլզը (չնայած առանց առաջարկվող համալսարանի և քաղաքացիական կենտրոնի), իսկ քաղաքի հարթավայրերը հիմնականում կառուցվել էին:

1966 թ. Բազմաթիվ ընտանիքների բնակարանները հետզհետե զարգացան քաղաքային միջուկում, և տեղի ունեցավ ցածր խտության բնակելի օգտագործման դանդաղ ընդլայնում մինչև Վերդուգո լեռները:

1979. Քաղաքն ամբողջությամբ կառուցվեց: Lockheed Martin Corporation- ը խթանում է իր գործարանին հարող նոր արդյունաբերական զարգացումները՝ ստեղծելով տարածաշրջանի ամենաուժեղ օդատիեզերական կլաստերներից մեկը:

1992 թվական. Լոկհեյդը հայտարարեց 1990-ին Բուրբանկից հեռանալու մասին, սակայն վերագարգացման աշխատանքները դեռ որոշ տարիներ էին մնացել: Կենտրոնի վերագարգացման աշխատանքները շարունակվել են արագորեն, ներառյալ նոր Burbank Town Center Mall- ը:

2003. Lockheed- ի B1 ծանրոցը վերակառուցվեց որպես Empire Center- ի, Բուրբանկի մանրածախ խոշորագույն զարգացումը: Համայնքային զարգացման գործունեությունը դանդաղեցրեց՝ արտացոլելով քաղաքի լիարժեք կառուցվածքը: Վերդուգո լեռների հարևանությամբ զարգացման գործունեությունը նույնպես դադարեց:

Այսօր. Burbank- ի զարգացումները հիմնականում մեկ հարկանի են, բայց կան նաև ուժեղացված ինտենսիվության կլաստերներ, որոնք հատկանշական են: Կենտրոնում գտնվող Բըրբանկն ունի բազմաթիվ բազմահարկ մանրածախ կենտրոններ, գրասենյակային շենքեր և ավտոտնակների ավտոտնակներ, որոնք ծառայում են միննույն բնակիչներին և այցելուներին: Քաղաքի ամենամեծ աշխատանքային կլաստերը «Մեդիա թաղամասը» ունի բազմահարկ գրասենյակային շենքեր և ստուդիաներ, որոնցով աշխատողներ են բերում Բուրբանկի և շրջանի ողջ տարածքում: Գոլդեն Սթեյթ նահանգը, որը գտնվում է Հովիվուդի Բուրբանկի օդանավակայանին հարակից տարածքում և նախկինում՝ Լոքհեյդի ավիացիոն տիեզերական գործունեությանը, տարիների ընթացքում անցել է ավելի բարձր խտության տեխնոլոգիայի, լրատվամիջոցների և ստեղծագործական գրասենյակների օգտագործման:

Բուրբանկի ավելի բարձր ինտենսիվության տարածքներում գտնվող փողոցներում, ինչպիսիք են Կենտրոնում, Մեդիա շրջանում և Գոլդեն նահանգում, հնարավոր է, որ ավելի շատ մարդ տեսնի փողոցում՝ ոտքով, հեծանիվով, ավտոբուսներով կամ ավտոմեքենաներով:

2C: Բնակչություն

1

Խտությունը

Այսօր Բըրբանկն ունի մոտ 105,000 բնակիչ: Երբ ընտրողները հավանություն տվեցին 1911 թվականին Բուրբանկ քաղաքի ներառմանը, այնտեղ բնակվում էր մոտավորապես 500 բնակիչ: Ներառվելուց երկու տասնամյակի ընթացքում բնակչությունը աճել է մոտ 16000 բնակչի և շարունակվել է դեպի վերելքի հետագիծ: Բնակչության խտությունները տարբերվում են ըստ հարևանության, իսկ բազմաբնակարանային թաղամասերը գտնվում են Կենտրոն-արևելքից և հարավից՝ տեսնելով ամենաբարձր խտությունները: Խտության մեկուսացված գրպանները երևում են նաև Մաքքեմբրիջի պարկի, Գոլդեն նահանգի շրջանի և Ուորներ եղբայրների ռանչի շրջակայքում:

2-ը

Տնային տնտեսություններ

Տնային տնտեսությունների քանակը մեկ ակր ուղղակիորեն առնչվում է քաղաքի հողօգտագործման

քաղաքականությանը: Բնակչության ամենաբարձր խտություն ունեցող տարածքները նաև այն քաղաքներն են, որոնք գոտիավորվել են քաղաքի Բուրբանկ 2035 գլխավոր հատակագծում բազմազան ընտանիքների համար: Ամենաբարձր կենցաղային խտությունները հանդիպում են Կենտրոնում հարավ-արևելք գտնվող ՄակՔեմբրիջի պարկից արևմուտք և Գոլդեն նահանգի հարավ-արևելքում գտնվող բնակելի շենքերի բլոկներում: Ամենացածր խտությունները գտնվում են Հիլսդ

թաղամասում, Հոլիվուդ Բուրբանկի օդանավակայանի հարևանությամբ Գոլդեն նահանգի շրջանի և Մեդիա թաղամասում: Գոլդեն նահանգը և Մեդիա շրջանը երկուսն էլ Քաղաքում զբաղվածության հիմնական կենտրոններն են, և վերջին տարիներին նկատվում են ավելի խառը օգտագործման և բազմազավակ զարգացումներ:

3

Տարիք

Բուրբանկի բնակիչների միջին տարիքը 38,3 տարի է: Սա մի փոքր ավելի բարձր է, քան Լոս Անջելեսի շրջանի միջին տարիքը 36 տարի: Downtown Burbank- ի բլոկները, որոնք ներառում են բնակարանային բարձր զարգացումներ, ինչպիսիք են ավագ նկարիչների կոլոնիան, Հարվարդ Պլազան և Խաղաղ օվկիանոսը, ունեն ամենաբարձր միջին տարիքը՝ 76,6 տարի: Բնակիչները Հիլսափում, Փոքր Կենտրոնում և Հաղթանակի բլոկից արևմուտք գտնվող հարևանությամբ գտնվող բնակավայրերը: ընդհանուր առմամբ, ավելի հին են, քան քաղաքի միջին տարիքը:

Բուրբանկում ամենացածր միջին տարիքի շրջանը (28.9 տարի) բազմաբնույթ ընտանիք է, որը գտնվում է ՄակՔինլիի տարրական դպրոցի հարևանությամբ, որը գտնվում է Միջպետական -5-ի ուղիղ արևելքում և Ջիթենու պողոտայի և Վերդուգո պողոտայի միջև: Ընդհանրապես, բազմաբնակարանային թաղամասերում բնակիչներ են: Կենտրոնի տարածքը ավելի երիտասարդ է:

4

Մրցավազք

Ոչ իսպանացի սպիտակամորթները քաղաքում ամենամեծ ռասայական խումբն են և կազմում են Բուրբանկի բնակչության կեսից ավելին (57%): Սպիտակները կազմում են դեպի արևելք գտնվող Հիլլադ թաղամասի մեծ մասը, Կենտրոնում գտնվող զրպանը՝ կապված ավագ բնակարանների հետ, իսկ արևմուտքից՝ Մագնոլիա պարկը: Համեմատության համար նշենք, որ Լոս Անջելեսի շրջանի բնակիչների միայն մեկ քառորդը ոչ իսպանացի սպիտակամորթներ են:

Բուրբանքում բնակիչների մեկ քառորդը իսպանացի է: Բնակչության 25% -ը, Burbank- ի իսպանական բնակիչները ցածր են Լոս Անջելեսի շրջանում 49% միջինից: Նրանց կարգավորման ձևերը ցույց են տալիս հստակ կլաստերացում Սան Ֆերնանդոյի բլուրի երկայնքով: և միջպետական -5 միջանցքները՝ ուժեղ ներկայությամբ Գոլդեն նահանգի և օդանավակայանի

տարածքում: Հարավում՝ Ալամեդայի պողոտայի և Հադթանակի բլուկի երկայնքով, իսպանացիները կազմում են բնակչության ամենամեծ բաժինը՝ մինչև 68%:

Ասիայի, Իսպանացի օվկիանոսի և Հավայան ծագմամբ Հավայան բնակիչները կազմում են քաղաքի բնակչության մոտ 11% -
ը: Հյուսիսային Սան Ֆեռնանդոյի տարածքում կա որոշակի կլաստեր, բայց, ընդհանուր առմամբ, բնակչության այս խումբը հավասարաչափ բաշխվում է ամբողջ քաղաքում: Այս տոկոսը փոքր-ինչ ցածր է Լոս Անջելեսի շրջանում 17% միջինից:

Burbank- ի աֆրիկամերիկյան բնակչությունը ընդհանուր առմամբ կազմում է 2,5%: Ընդհանրապես, աֆրոամերիկացիների բնակչության տեսակարար կշիռը ամենաբարձրն է Սան Ֆեռնանդոյի միջանցքի հյուսիսային և հարավային ծայրերում: Բուենա Վիստայի և Հադթանակի բյուրոյի հարևանությամբ: ամենաբարձր ցուցանիշը ցուցաբերում է 12% -ով: Լոս Անջելեսի կոմսությունում բնակիչների 9% -ը աֆրոամերիկացի է:

5

Առողջություն

Բուրբանկի բնակչության երեսուն չորս տոկոսը խոցելի տարիքի է, որը սահմանվում է որպես 18 տարեկանից ցածր կամ 65-ից բարձր բնակիչներ: Դպրոցական գործող բնակիչները քաղաքի հյուսիսում և արևմուտքում կազմում են հարևանության բնակչության ավելի մեծ բաժին: Ծերերի պոպուլյացիան ընդհանուր առմամբ ավելի մեծ է քաղաքի արևելքում և հարավում, մասնավորապես Կենտրոն քաղաքի բլուկներում, որոնք տեղավորում են ավագ բնակարանները (որոնցում բնակիչների գրեթե երեք քառորդը խոցելի տարիքի է):

Մոտակա Միջպետական -5 համայնքները այն համայնքներն են, որոնք ամենաքիչը առողջ են և առավել անբարենպաստ: Օգտագործելով բնապահպանական, առողջապահական և սոցիալ-տնտեսական տեղեկություններ՝ CalEnviroScreen[1] նույնականացնում է անբարենպաստ համայնքները ըստ մարդահամարի տրակտի՝ այն մարդկանց, որոնք առավել շատ տառապում են աղտոտման շատ աղբյուրներից, և որտեղ մարդիկ հաճախ հատկապես խոցելի են աղտոտման հետևանքների նկատմամբ: Բարձր տոկոսային միավոր ունեցող տարածք ունեցող տարածքը աղտոտման ավելի մեծ բեռ է զգում, քան ցածր միավորներ ունեցող տարածքները: Բուրբան քաղաքում անբարենպաստ համայնքները գտնվում են Միջպետական -5 երկայնքով և Անթելոպա հովտի և Վենտուրա շրջան երկաթուղային գծերի միջև: Օգտագործելով Կալիֆոռնիայի առողջ վայրերի

ինդեքսը (HPI)^[2], որն օգտագործում է 25 անհատական ցուցանիշ՝ համայնքի առողջությունը չափելու և դրա կյանքի տևողությունը կանխատեսելու համար, նույն համայնքները հայտնվում են Քաղաքում առավել անառողջ: Scoreածր գնահատական ունեցող տարածքը այն աղքատ առողջությունն է, քան բարձր միավորներ ունեցող տարածքները:

Ավտոմայրուղիներն ու երկաթուղային ենթակառուցվածքը ստեղծել են Քաղաքի ներսում անկման և անբարենպաստ միջանցքի միջանցք:

Burbank- ի անբարենպաստ տարածքները և ամենաքիչը առողջ վայրերը վերաբերում են նաև տնային տնտեսությունների միջին եկամուտին: Քաղաքի միջին եկամուտը 69118 ԱՄՆ դոլար է, չնայած այն կտրուկ տատանվում է Բուրբանկի Սիթիի սահմաններում: Նախշերով նշվում է, որ որքան հետագայում տնային տնտեսությունը միջպետական -5 և Կենտրոնից է, այնքան բարձր է միջին եկամուտը: Հիլսայդ և Վերդուգո լեռներում գտնվող տնային տնտեսությունները, միջպետական -5 և երկաթուղային միջանցքներից հեռու գտնվող ամենավախ հեռավորությունը, ունեն եկամուտ, որը մոտ կրկնակի գերազանցում է քաղաքային միջինը:

6

Զբաղվածություն

Բուրբան քաղաքն ունի զբաղվածության երեք խոշոր կենտրոն: Downtown Burbank- ը Քաղաքի քաղաքային կորիզն է և նշանավոր զբաղվածության կենտրոն: Burbank's Media District- ը տուն է հանդիսանում ՋԼՄ-ների հետ կապված բազմաթիվ ընկերությունների համար և կազմում է քաղաքում ամենամեծ զբաղմունքի կլաստերը: Գոլդեն Նահանգը, որը ժամանակին գտնվում էր Բիբբանկի օդատիեզերական արդյունաբերության մեջ, շարունակում է մնալ ուժեղ զբաղվածության կենտրոն, որն ավելի ու ավելի է զբաղվում տեխնոլոգիական և լրատվամիջոցների ընկերություններին՝ Հոլիվուդյան Բուրբանկի օդանավակայանի կողքին համախմբելու համար:

Burbank- ի հինգ աշխատող բնակիչներից 4-ը ուղևորվում են մեքենայով: Նրանց ավելի քան 90% -ը միայնակ է քշում:

Բուրբանկի շուրջ 52,000 բնակիչներ տեղափոխվում են աշխատանքի: Աշխատող բնակիչների ամենաբարձր համակենտրոնացումը դիտվում է Կենտրոն և Հյուսիսային Սան Ֆերնանդո քաղաքի բազմաբնակարան թաղամասերում: Տրանսպորտի այլ եղանակների օգտագործումը, ինչպիսիք են՝ քայլելը, հեծանիվը, մոտոցիկլը, տաքսի տաքսինը, ռեսուրսավարելը և տարանցումը, կազմում է փոխադրողների ընդհանուր թիվը՝ 6%: Խոսքը նույն թվով աշխատողների մասին է, որոնք աշխատում են տանից կամ ընդհանրապես չեն երթևեկում:

S խալեր

Բրրբանկն ունի 27 դպրոց, որոնք բաշխված են ամբողջ քաղաքում: Այս դպրոցներից տասնութը ընկնում են Բուրբանկի միասնական դպրոցական շրջանը (BUSD), իսկ մնացած ինը դպրոցները մասնավոր շահագործման են հանձնվում: BUSD-ը չի գործում դպրոցական ավտոբուսներ, ուստի դպրոց մուտքը ամբողջովին կախված է կամ անձնական ավտոմեքենաներից քայլելով, տարանցիկով կամ հեծանիվով:

2D: Տրանզիտ

1

Տարածաշրջանային տարանցում

Burbank-ը Լոս Անջելեսի տարածքում գտնվող այն հազվագյուտ քաղաքներից մեկն է, որին պետք է սպասարկեն Metrolink-ի երեք կայաններ՝ երկու տարբեր Metrolink գծերի: Երկու Metrolink երկաթուղային գծեր՝ Antelope Valley Line-ը և Ventura County Line-ը, տարբերվում են Լոս Անջելեսի միության կայարանից Downtown Burbank-ում: Երկու տողերն էլ դադարել են սպասարկել Հովիվուդյան Բուրբանկի օդանավակայանը: Ներկայումս Hollywood Burbank օդանավակայանը տարածաշրջանում միակ առևտրային օդանավակայանն է, որն ունի տարածաշրջանային տարանցիկ հասանելիություն: Այս վերլուծության նպատակների համար օդանավակայանի տերմինալը համարվում է տարածաշրջանային խոշոր տարանցիկ կանգառ, քանի որ այն ապահովում է տարածաշրջանային հասանելիություն դեպի Bay Bay, ինչպիսիք են Սան Ֆրանցիսկոն և Սակրամենտո:

2-ը

Տեղական տարանցում

Տեղական երկու ավտոբուսային համակարգերն ապահովում են կապեր Բրրբենք քաղաքի սահմաններում: BurbankBus-ը գործում էր որպես քաղաքապետարան

2E. Բախման և տրաֆիկի տվյալները

Համաձայն հարևան քաղաքների, Բրրբանկն ունի ամենաքիչը վիրավորներ նույն բնակչության մեկ շնչի հաշվով (յուրաքանչյուր 1.000 բնակչի համար) նույն հնգամյա ժամկետում (2013 թ. Հունիսից մինչև 2018 թ. Հունիս) ըստ ոստիկանության Բրրբանկի բաժնի

(BPD) տրամադրված բախման տվյալների: . Այս ժամանակահատվածում տեղի ունեցած ընդհանուր բախումներից 5% -ը ներգրավված են հետիոտնով, 4% -ը `հեծանվորդներով և 90% -ով ներգրավված տրանսպորտային միջոցներով:

1

Հետիոտներ

Հիմնվելով հետիոտնային հաշվարկի վրա, որը կատարվել է 2016-ից մինչև 2018 թվականը, կան հետիոտնի գործունեության զգալի կլաստերներ: Սան Ֆերնանդոյի բլոկի երկայնքով փողոցային մանրածախ միջավայրը: Կենտրոնում և Մագնոլիայի բլոկի երկայնքով: Մագնոլիա պարկում առանձնանում է հետիոտն իր ավելի բարձր ծավալներով, երբ համեմատվում է քաղաքի այլ մասերի հետ:

Հետիոտնային բախումների թեժ կետերը նշում են այն տարածքները, որոնք գուցե հասուկ ուշադրության կարիք ունեն: Հինգ տարվա ընթացքում ուսումնասիրված ընդհանուր բախումներից բախումների մոտավորապես 4,7% -ը ներգրավված են հետիոտնով: Հետիոտնային տրանսպորտային միջոցների ընդհանուր բախումների մեծ մասում վարորդին մեղավոր է եղել ժամանակի 86% -ը: Երբ ավտովարորդները մեղավոր էին, բախումների 40% -ը տեղի ունեցավ այն ժամանակ, երբ վարորդները ձախավ շրջում էին, 30% -ը `աջ շրջադարձ կատարելիս, իսկ 25% -ը, մինչ նրանք ուղիղ ընթանում էին: Գլենակսի բլուրի երկայնքով երևում է հետիոտնային բախումների կլաստավորումը: միջանցք Կենտրոնում, Հադթանակի բլոկի արևմտյան հատվածի երկայնքով և Մագնոլիայի բլոկով: և Ջիթենյաց պողոտայի միջանցքները:

Հինգ տարվա ուսումնասիրության ժամանակահատվածում եղել է ընդհանուր բախումների 0,04% -ը, որոնց հետևանքով զոհվել կամ լուրջ վիրավորվել են հետիոտները (KSI):

2-ը

Հեծանվորդներ

Հեծանիվների հաշվարկի վերաբերյալ 2016 թվականից մինչև 2018 թվականը նշում են հեծանվային գործունեության առկա միջանցքները: South Victory Blvd- ը, որը միանում է Լոս Անջելես գետի հեծանվային ճանապարհին և դեպի Գրոֆիթ պարկը դեպի հարավ, և դեպի Չորլդ Բայգեյը դեպի հյուսիս, ցուցադրում են հյուսիս-հարավ հեծանվասպորտի բարձր

մակարդակ: Այնուամենայնիվ, արևելք-արևմուտք հեծանիվների միացումը, դժվարանում է առաջացնել միջպետական-5 ավտոճանապարհի և երկաթուղային միջանցքների ստեղծած դժվարին բացը:

Հեծանվորդի մասնակցությամբ բախումները, որոնք ուսումնասիրվել են 2013-ի հունիս-2018-ի հունիս-հունիս ամիսների ընթացքում, ընդհանուր առմամբ հայտնաբերվել են ավելի տարածված այն հեծանվորդների ավելի բարձր ակտիվությամբ և ծավալներով: Հինգ տարվա տվյալների բազայում ընդհանուր բախումներից 4.1% -ը ցույց տվեց մեղքի հավասարաչափ հանձնարարություն, որտեղ ժամանակի հեծանվորդի 53% -ը մեղավոր էր, իսկ ժամանակի 47% -ը `մեղավոր: Երբ հեծանվորդը մեղավոր չէր, բախումների 98% -ը ներառում էր հեծանվորդներ, որոնք ուղիղ ընթանում էին, և Հաղթանակի բյուրոյի երկայնքով բախումների նշանավոր կլաստերներով: և Կենտրոնում: Հինգ տարվա տվյալների շարքում առկա էր բախումների 3% -ը, երբ հեծանվորդները լուրջ վնասվածքներ են ստացել, և բախումների 1% -ը, որոնք ներառում են մահացություններ:

Կամուրջները, երկաթուղային միջանցքները և Interstate-5 մայրուղին ստեղծում են ֆիզիկական պատնեշ `մեծ տրանսպորտային ծավալներով և արագությամբ, ինչը դժվարացնում և անհարմար է դարձնում արևելք ճանապարհորդող մարդկանց համար (դեպի քաղաքներ Downtown) կամ արևմուտք (այնպիսի վայրերում, ինչպիսիք են Media District- ը և Hollywood Burbank օդանավակայանը)

3

Վարորդներ

Burbank- ի գլխավոր հատակագիծը `Burbank2035- ը, իրենց գործառույթների հիման վրա Քաղաքի փողոցները սահմանում է հինգ կատեգորիայի:

Փողոցային դասակարգում

Խոշոր զարկերակային փողոցները ծառայում են որպես տարածաշրջանային տրանսպորտային միջանցքներ, որոնք սահմանակից են առևտրային և բազմազավակ ընտանիքի զարգացմանը: Այն ապահովում է մուտք դեպի բոլոր տարանցիկ ռեժիմներ ` կենտրոնանալով տարածաշրջանային տարանցման և ավտոմոբիլային երթևեկության վրա: Այն տեղավորում է քաղաքում ամենաբարձր երթևեկության ծավալները, ծառայում է որպես տարածաշրջանային փոխադրումների միջանցքներ և

հնարավորություն է տալիս մուտք ունենալ մարզային ավտոճանապարհների ցանց: Ընդհանուր առմամբ, դրանք արագընթաց և մեծ ծավալի փողոցներ են, որոնք ապահովում են մուտք դեպի հիմնական ուղղություններ:

Երկրորդային զարկերակային փողոցները կարող են ծառայել տարածաշրջանային երթևեկությանը, բայց հիմնականում ծառայում են տեղական **միջքաղաքային** երթևեկությանը:

Կուլեկցիոներների կենտրոնում փողոցները բաշխում են մեքենաներ, հետիոտներ և հեծանիվներ Կենտրոնի Բուրբանկի տարածքում գտնվող զարկերակների և օգտագործվող հողերի միջև:

Հարևանության կուլեկցիոներները և տեղական փողոցները հնարավորություն են տալիս մուտք ունենալ տեղական փողոցների և զարկերակների միջև, կամ որոնք ապահովում են զարկերակային փողոցային անցումներ հետիոտնի, հեծանիվների և ձիասպորտի համար: Տեղական փողոցները կազմում են Բուրբանկի փողոցային ցանցի մեծ մասը: Ընդհանուր առմամբ, դրանք ցածր արագությամբ և ցածր ծավալի փողոցներ են, որոնք ապահովում են բնակելի օգտագործման վերջնական հասանելիություն:

Միջին օրական տրաֆիկ

Զարկերակային փողոցները քաղաքի ամենաբարձր երթևեկության ծավալներն են` հիմնվելով վերջին միջին օրական տրաֆիկի (ADT) հաշվարկի վրա: Նախշերով նշվում է, որ երթևեկության ծավալներն աճում են դեպի փողոցներ, որոնք շարժվում են դեպի կենտրոնում գտնվող Բուրբան, Մեդիա թաղամաս և Հոլիվուդ Բուրբանկի օդանավակայան: Թրաֆանապարհային երթևեկության ծավալները զգալիորեն նվազում են տեղական բոլոր փողոցներում և զարկերակային փողոցներում` Կենտրոնում գտնվող Բուրբան քաղաքից հյուսիս:

Արագություն

Փակցված արագության սահմանները համապատասխանաբար համապատասխանում են փողոցային դասակարգումներին: Զարկերակային փողոցներն ունեն ավելի արագ տեղադրված արագության սահմաններ (30, 35 և 40 մղոն / ժամ), քան հարևանությամբ հավաքիչ և տեղական փողոցներ (15 և 25 մղոն / ժամ): 2018 թվականի նոյեմբերին Բըրբենքի քաղաքային խորհուրդը հաստատեց քաղաքային քաղաքականությունը 15 մղոն արագությամբ դպրոցների արագության գոտիների համար:

Բախումներ

Ուսումնասիրված հնգամյա տվյալների հավաքածուներում բախումների մոտավորապես 92% -ը ներառում է այլ շարժվող տրանսպորտային միջոցների, կայանված տրանսպորտային միջոցների և ֆիքսված առարկաների բախում ունեցող տրանսպորտային միջոցներ: Այս բախումների բաշխումը մեծապես արտացոլում է քաղաքի զարկերակային փողոցների ցանցը՝ խաչմերուկներում և Կենտրոնական միջանցքներում նկատելի կլաստերով: Այս բախումների մոտ 70% -ը ներգրավված է եղել մեկ այլ ավտոմեքենան, 21% -ը կայանված մեքենայով և 9% -ը՝ ֆիքսված առարկայով: Բախումների 0,78% -ը բաղկացած էր միջադեպերից, որոնց հետևանքով վարորդները գոհիվել կամ լուրջ վնասվածքներ են ստացել:

ԳԼՈՒԽ 3 - ՀԱՄԱՅՆՔԱՅԻՆ ԳՐԱԴԱՐԱՆ

Համայնքների ակտիվ գործունեությունը, մտածված առաջարկությունները և կայուն վերլուծությունը հիմնական բաղադրիչներն են երկարաժամկետ փոխադրումների հաջող ծրագրերի համար: Այս ամբողջական փողոցների պլանը գերակայեց և կատարեց համայնքային խորը ներգրավվածություն՝ բաց երկխոսությամբ և համայնքի կարիքներին արձագանքելով: 18 ամսվա գործընթացում ներգրավվածությունը տեղի է ունեցել երկու մակարդակի: Նախ, համայնքների ավելի լայն ներգրավվածությունը ներառում էր բաց միջոցառումներ հյուրընկալելը Քաղաքի ամբողջ վայրերում: Դրանք ներառում էին քայլեր և հեծանվային շրջայցեր, ինտերակտիվ սեմինարներ և թռուցիկ միջոցառումներ: Երկրորդ, ուղիղ հարցազրույցները տարբեր շահագրգիռ կողմերի հետ, որոնք ներկայացնում են համայնքային կազմակերպությունները և քաղաքացիական մարմինները, հնարավորություն էին տալիս կենտրոնացած և խորաթափանց խոսակցություններ վարել փորձագետների և սուբյեկտների հետ:

3 Ա. Ներգրավվելով ավելի լայն համայնքում

Պլանի մշակման ընթացքում Բուրբան քաղաքը մեծ գերակայություն էր դրել ունկնդրելու, սովորելու և համայնքի անդամների հետ հետադարձ կապի մեջ ներառելու վրա: Իրադարձությունների պլանը առաջնահերթություն սովեց գործողություններին և համաժողովներին, որոնք նպաստեցին համայնքի երկխոսություններին՝ կարիքները, ցանկությունները, հաջողությունները և մարտահրավերները ուսումնասիրելու համար: Այս երկխոսությունը առաջնորդեց պլանավորման գործընթացի յուրաքանչյուր փուլը և համայնքի անդամներին հնարավորություն տվեց «տեսնել մատնահետքերը» ավարտված ծրագրի վրա:

Ի սկզբանե, Պլանը ընդունեց, որ համայնքի ներդրումը գերազանցում է այն, ինչ ծրագրավորողները լսում են աշխատանքային շաբաթվա կեսին անցկացվող փակ սեմինարներում: Ներգրավվածությունը կարող է և պետք է լինի ավելի թափանցիկ և ակտիվ՝ «այն փողոց դուրս բերելով», որտեղ մարդիկ աշխատում են, խաղում և բնականաբար հավաքվում են: Այս մոտեցումն ամրապնդվեց նրանով, որ Ծրագիրը կենտրոնանում է այն մասին, թե ինչպես կարելի է կատարելագործել քաղաքի փողոցները, ինչը ավելի կարևոր դարձավ բացօթյա հանրային միջոցառումները: Ծրագրում մասնավորապես ձևավորվել են ոչ ավանդական գործիքներ և գործողություններ, որոնք բխում են համայնքի փողոցային փորձառությունից հարուստ, ձեռք բերված և փորձարարական արդյունքների վրա:

Համայնքների ավելի լայն ներգրավվածությունը տեղի է ունեցել երկու փուլով՝ 1) Տեսլական և 2) Գաղափարներ: Տեսողության փուլում համայնքի անդամներին հրավիրվել է կիսել իրենց տեսլականը Բուրբանկի ապագայի վերաբերյալ, բացահայտել ակտիվներն ու մարտահրավերները և տեղեկանալ «ամբողջական փողոցների» հայեցակարգի մասին: Գաղափարների փուլը հայցել է համայնքի հետադարձ կապը Պլանի մի շարք առաջարկությունների և այլընտրանքների վերաբերյալ:

1 փուլ 1. Տեսիլք

Զբոսաշրջության առաջին փուլի նպատակն էր ավելի մեծ պատկերացում կազմել քաղաքի փողոցները համայնքի անդամի և օգտագործողի տեսանկյունից: Իրականացվել է չորս իրադարձություն (տես Գծապատկեր 3-1), յուրաքանչյուրը՝ տեղեկատվական նյութերի և ինտերակտիվ գործողությունների շարք:

1 Ա

Իրադարձությունների ձևաչափը

Կենտրոն համայնքում քայլելու և հեծանվավազքի շրջագայություն

Միջոցառման նպատակն էր օգնել քաղաքին դասեր քաղել համայնքի գիտելիքների, կարիքների և հեռանկարների վերաբերյալ Բըրբենքի փողոցներում և շարժունակության օրինաչափությունների վերաբերյալ: Գործողությունն ապահովեց ինտերակտիվ, առաջին հերթին ձեռք բերված փորձ համայնքների բազմաբնույթ խմբերի համար՝ օգնելով նրանց ապահովել տեղեկացված ներդրում: Մասնակիցները ստացան իրենց ընտրած ռեժիմին համապատասխանող երթուղային քարտեզ (քայլում կամ հեծանվավազք), գնահատման ձև, և խնդրեցին արձանագրել արձանագրություն իրենց զբոսանքի կամ լողալու ընթացքում, մինչ ծրագրի անձնակազմի հետ զրուցում էին երթուղու երկայնքով անցակետերում: Մտացվել է մոտ 40 հարցում: Տե՛ս [Հավելված Ե. Համայնքային կապի ցուցահանդեսները 192 էջում:](#)

Բաց տներ, սեմինարներ և թռուցիկ միջոցառումներ

Համայնքի բաց տները, սեմինարներն ու թռուցիկ միջոցառումները մշակվել են՝ համայնքի անդամներին և շահագրգիռ կողմերին ներգրավելու համար ձեռնարկվող գործողություններում և քննարկումներում: Այս միջոցառումներն անց են կացվել քաղաքի տարբեր թաղամասերում, ներառյալ Կենտրոնում, Մեդիա շրջանում և Մագնոլիա պարկում: Այս միջոցառումների անցկացումը համայնքային այլ ավելի մեծ միջոցառումների հետ միասին, ինչպիսիք են Downtown Farmers Market- ը, Magnolia Park Ladies- ը և Gents Night Out- ը և Downtown Arts Festival- ը, թույլ տվեցին ավելի մեծ մասնակցություն ունենալ: Համայնքների մոտ 150 անդամներ ներգրավվել են շրջայցերի առաջին փուլի ընթացքում՝ բաց տների, սեմինարների, թռուցիկ միջոցառումների միջոցով:

1 բ

Տեղեկատվական և ինտերակտիվ գործունեություն

Առաջին փուլի ընթացքում իրականացվել են մի շարք ինտերակտիվ գործողություններ և տեղեկատվական խորհուրդներ: Դրանք նկարագրված են ստորև:

Տեղեկատվական տախտակներ. Յուրաքանչյուր միջոցառման ցուցադրված տեղեկատվական տախտակները տալիս էին համատեքստը, նախապատմությունը և պատմական տեղեկատվությունը, որպեսզի մասնակիցները հասկանան ամբողջական փողոցների գաղափարը, ծրագրի նպատակները և Բուրբբանկի փողոցային միջավայրի հետ կապված հնարավորություններն ու մարտահրավերները: Այս տախտակները նաև թույլ տվեցին «հետադարձ կապել» հետադարձ կապի վերաբերյալ նախորդ հաղորդումների արդյունքում ստացված հետադարձ կապի վերաբերյալ. Կարևոր միջոց էր համայնքային կարծիքը լսելու համար:

Քարտեզագրման գործողություններ. Քարտեզագրման գործողությունները մասնակիցներին հնարավորություն տվեցին առանձնացնել իրենց հարևանությամբ գտնվող ակտիվներն ու հնարավորությունները: Երկու մեծ տպագիր քարտեզ՝ մեկը հատուկ հարևանությամբ, իսկ մյուսը՝ ամբողջ քաղաքը պատկերող, առկա էր մասնակիցների համար կայուն պիտակներ օգտագործելու համար՝ ակտիվները, խնդրահարույց տարածքները և տրանսպորտի գերադասելի եղանակները նշելու համար: Այնուհետև ներկաներին խնդրել են կարճ հաղորդագրություն գրել իրենց կայուն պիտակի կողքին:

Գրաֆիտիի պատ. Լրատվական թերթի մեծ թերթի վրա ներկաներին խնդրել են պատասխանել հարցմանը. «Իմ փողոցներն ավարտվում են, երբ ...» Նրանց խորհուրդ է տրվել նկարել կամ հայտարարություններ գրել այն մասին, թե ինչ էին նրանք նախատեսում «ամբողջական փողոցները»:

Վերջին լուրերը ապագայից. Այս գործունեության համար մասնակիցներին խնդրել են ստեղծել ոգեշնչող վերնագրեր, որոնք կարող են հայտնվել մտացածին «Բուրբան փոխադրումներ այսօր» թերթում՝ 2040 թ.

Բացիկներ ապագայից. Այս ստեղծագործական և երեխաների համար բարենպաստ գործունեության համար մասնակիցներին առաջարկվել է փոխանցել իրենց իդեալական ապագան Բուրբանկի համար՝ պլանավորելով բացիկ ապագայից: Բացիկ բացիկներ «Ողջույններ Բիրբանկից» արտահայտությամբ տրամադրվել են:

1C

Հիմնական թեմաներ

Քաղաքը ստացավ հարուստ շարք ներդրումային ինտերակտիվ գործողություններից՝ 1-ին փուլ. Տեսիլք: Մի քանի հիմնական թեմաներ ի հայտ եկան և ամփոփված են Գծապատկեր 3-2-ում :

2-ը

2-րդ փուլ. Գաղափարներ

Հաղորդակցության երկրորդ փուլը համայնքին հնարավորություն տվեց վերանայել և մեկնաբանել նախնական առաջարկությունները և այլընտրանքները: Համայնքի ներդրումը, որը ստացվել է 1-ին փուլում. Տեսիլայնությունը ձևավորում է առաջարկներ `2-րդ փուլում ներկայացված գաղափարները. Գաղափարներ: Անցկացվել են երեք միջոցառում (տես Նկար 3-3), որոնցից յուրաքանչյուրը ` տեղեկատվական նյութեր և ինտերակտիվ գործողություններ:

2 Ա

Իրադարձությունների ձևաչափը

Թռիչքային երեք իրադարձություններ նպաստեցին համայնքի անդամների ներածությանը տեղեկատվական տախտակների և ինտերակտիվ գործողությունների միջոցով, որոնք նման են 1-ին փուլի ընթացքում տեղի ունեցող իրադարձություններին. Առաջին միջոցառումն անցկացվեց Կենտրոնում գտնվող Ֆերմերների շուկայի հետ համատեղ, երկրորդը `փոփ-իրադարձություն տեղի ունեցավ Հարավային Սան Ֆերնանդո թաղամասում` Ռոբերտ Ռ. Օվրոմ պարկում, իսկ երրորդը `թռուցիկ` ամենամյա Holiday in the Park միջոցառմանը: Մագնոլիայի պարկում: Համայնքների ավելի քան 200 անդամներ մասնակցեցին և իրենց ներդրումն ունեցան հաղորդակցման երկրորդ փուլում երեք միջոցառումների ընթացքում:

2B

Տեղեկատվական և ինտերակտիվ գործունեություն

Երկրորդ փուլում արտերկիր միջոցառումների ընթացքում օգտագործվել են մի շարք ինտերակտիվ գործողություններ և տեղեկատվական խորհուրդներ: Դրանք նկարագրված են ստորև:

Լուսանկարչական տաղավար. «Փողոցներն ավարտվում են, երբ...» Կենտրոնի Ֆերմերների շուկայի Pop-Up միջոցառման մասնակիցներին խնդրել էին գրել մի քանի բառ, որոնք գրավել էին, թե ինչ է նշանակում «ամբողջական փողոց» նրանց համար փոքրիկ գրատախտակի վրա: Դրանից հետո նրանք լուսանկարվել են տախտակի հետ, և լուսանկարը տպվել և ցուցադրվել է միջոցառման տաղավարում:

Նախագծել իդեալական փողոցային գործունեություն. Մասնակիցներին տրամադրվել են հեծանիվների գոտիներ, տրանսպորտային միջոցների երթևեկելի գոտիներ, մայթեր, կանաչապատում, փողոցային կահույք, կայանման գոտիներ և փողոցային միջավայրի այլ բաղադրիչներ ներկայացնող մագնիսներ: Նրանց խնդրել են նախագծել իրենց իդեալական փողոցի խաչմերուկ: Տախտակը մասշտաբվեց, և սահմանափակումներ դրվեցին իրական աշխարհի սահմանափակումները իրականացնելու ճիշտ ուղու լայնության վրա: Մասնակիցները կարողացան տեղեկանալ առևտրի մասին և խրախուսեցին նախագծի թիմին ցուցադրել իրենց գերագույն առաջնահերթությունները:

Ժամանակավոր փողոցային ցույց. Մագնոլիայի բլուկի փակումը: տրանսպորտային միջոցների երթևեկության համար ամենամյա արձակուրդում զբոսայգում միջոցառումը թույլ տվեց ժամանակավոր տեղադրել հնարավոր փողոցային բարելավումները: Գունավոր ժապավենի և մայթերի կավիճի օգտագործմամբ՝ ճարմանդային երկարաձգումները ժամանակավորապես նշվում էին ճանապարհի վրա՝ ներկաներին հնարավորություն ընձեռելու հնարավոր օգուտների և ազդեցությունների ընկալիչ փորձ:

Նախնական գաղափարների վերանայում. Պատրաստվել են ցուցահանդեսներ, որոնք պատկերում էին նախնական ամբողջական փողոցային գաղափարները: Դրանք վերաբերում էին փողոցային տարբեր տեսակների օգտագործողների անվտանգության և հարմարավետության բարելավմանը, կամուրջների բացերի և խոչընդոտների հնարավոր մոտեցումներին, կանաչ ենթակառուցվածքների ներդրման հնարավորություններին և երկարաժամկետ փոխակերպման գաղափարներին:

2C

Հիմնական թեմաներ

Հաշվի առնելով, որ 2-րդ փուլի ընթացքում ներկայացված նյութերն ու գաղափարները հիմնականում արդյունք են 1-ին փուլի ընթացքում ստացված ներդրման արդյունքների, ներկաները հիմնականում վավերացրել են ջանքերն ու նպատակները: Մասնավորապես, ներկաները կարևորեցին փողոցային ոչ շարժիչ օգտագործողների անվտանգության ապահովման և ճանապարհորդության ցանցերում բացերը և խոչընդոտները վերացնելու անհրաժեշտությունը: Այլ հիմնական թեմաները ի հայտ են եկել և ամփոփված են նկար 4-4-ում :

3B: Շահառուների հարցազրույցները

Համայնքից ստացվող լրացումները լրացնելու համար անցկացվեցին հարցազրույցներ քաղաքացիական, գործարար և համայնքային սուբյեկտների հետ, որոնք ներկայացնում էին մի շարք հետաքրքրություններ և ձայներ Բըրբանկում: Հենվելով իրենց փորձի, գիտելիքների և փորձի վրա՝ այդ մարմինների ներկայացուցիչները կարողացան պատկերացում կազմել և ուղղորդել կոնկրետ հարցերի վերաբերյալ: Երեք օրվա ընթացքում 18 հարցազրույց է անցկացվել հետևյալ խմբերի 32 անհատ ներկայացուցչությունների հետ .

- Բուրբանկի հաշմանդամության հարցերով խորհրդատվական խորհուրդը (BACOD)
- Բուրբանկի Առևտրի պալատ
- Burbank Council- ի Ծնողների ուսուցիչների ասոցիացիա
- Burbank Բնակարանային Կորպորացիա (BHC)
- Burbank պլանավորման խորհուրդը
- Burbank ավագ քաղաքացի խորհուրդը
- Burbank ուսուցիչների ասոցիացիա (BTA)
- Բուրբանկի տրանսպորտային հանձնաժողով
- Burbank Transport Management կազմակերպություն (BTMO)
- Burbank- ի միասնական դպրոցական շրջան (BUSD)
- Burbank Water and Power Board
- Burbank YMCA
- Burbank Young Professionals (BYP)
- Burbank- ի բիզնեսի բարելավման կենտրոն (DTN BUR)
- Hollywood Burbank օդանավակայան
- Առաջնորդության Բիբբանկ
- Մագնոլիայի վաճառականների ասոցիացիա
- Պուրակի, հանգստի և համայնքային ծառայությունների խորհուրդ
- Կալիֆոռնիայի երկաթուղային ուղևորների ասոցիացիա (RailPAC)
- Հարավային Կալիֆոռնիայի Կառավարությունների Ասոցիացիա (SCAG)
- Կայուն Burbank հանձնաժողով

Շահագրգիռ խմբերի կողմից ստացված մուտքն ընդհանուր առմամբ համընկնում է համայնքի ավելի մեծ իրադարձություններին լաված ներդրումների հետ միաժամանակ ավելացնելով լրացուցիչ նրբերանգ և առանձնահատկություն: Ներածման ընդհանուր թեմաները ներկայացված են ստորև: Տե՛ս Հավելված E. Համայնքային կապի ցուցահանդեսները 192 էջում:

Համընդհանուր մատչելիություն և ներառականություն

Ապահովել շրջագայությունն ու մատչելիությունը տարեցների և հաշմանդամություն ունեցող անձանց համար: Ծրագիրը պետք է նպաստի տեղում ծերացմանը և օգնի այն անցմանը, որը որոշ տարեցներ անցնում են անկախ շարժունակությունից դեպի կախյալ շարժունակություն:

Մածր եկամուտների և ավագ բնակարանների հարակից շատ փողոցներում անհրաժեշտ է խաչմերուկի բարելավում: Շատ մարդիկ, ներառյալ հաշմանդամներն ու երեխաները, անցնում են խաչմերուկ՝ չնայած խաչմերուկների բացակայության:

Եզրագծային կտրվածքները կարող են բարելավվել, ներառյալ՝ սկավառակի իջեցումը, բացվածքները լայնացնելը և ապահովել, որ վայրէջքը ներառված լինի վերևում: Դիտարկենք կրճատումների ուղղությունը: Ոմանք կարող են հետիոտներին ուղղել դեպի խաչմերուկ: Կարևոր է հետիոտնային անցման կոճակների տեղադրումը, իսկ ոմանք անհասանելի են անվասայլակների մեջ գտնվողների համար: Մտածեք՝ կոճակները ընդհանրապես անհրաժեշտ են: ADA- ի համապատասխանության նախագծման ժամանակ նախագծել գործող ստանդարտներից այն կողմ, որպեսզի նախագիծը համապատասխանի ADA ապագա ստանդարտներին: Chandler Bikeway- ի հաշմանդամության մատչելիությունը կարող է դժվար լինել որոշակի տարածքներում, մտածեք ավելի հաճախակի մուտքի հնարավորություն:

Անհրաժեշտ է ավելի մատչելի կայանատեղիներ ավտոկայանատեղիներում և փողոցում: Փողոցային կայանատեղի նախագծելիս հաշվի առեք հաշմանդամ վարորդներին, ովքեր գուցե անհրաժեշտ է թեքահարթակ կամ այլ սարք իջնել մայթին: Մա կարող է հատկապես դժվար լինել այն դեպքում, երբ ավտոկանգառի գոտին տեղադրվում է կայանատեղիի տարածքում և եզրագծի միջև, քանի որ թեքահարթակները կարող են իջնել հեծանիվների շարքում՝ ստեղծելով վտանգ բոլոր օգտագործողների համար:

Համոզվեք, որ հաշմանդամություն ունեցող անձինք ներգրավված են փողոցների նախագծման մեջ: Բուրբանկի մայթերը հիմնականում լավ վիճակում են: Քաղաքում հասանելի օբյեկտների կանոնավոր վերանայում կգնահատվի:

Դպրոցներում անհրաժեշտ է ավելի մատչելի կայանատեղի: Մտածեք մատչելի գրքերի չարաշահման խնդիրները լուծելու եղանակները, ներառյալ զեկուցման համար թեժ գծի ստեղծումը: Որոշ դեպքերում շենքի համար մատչելի կայանատեղիի հարևանությունը պակաս կարևոր է, քան տարածքի չափը և ձևը: Մտածեք, թե որքան հնարավոր է ստեղծել ավելի մեծ տարածքներ:

Մտածեք «միանգամյա» ռեսուրսի մշակում (օրինակ՝ 1-800 համարը), որտեղ բիզնեսները և այլոք կարող են տեղեկատվություն ստանալ նոր մատչելի կայանատեղերի տեղադրման վերաբերյալ և կարող են գեկուցել խնդիրների՝ աղքատների սահմանափակման, սպասարկման վերելակների վթարների, ADA- ի բողոքների և այլնի մասին: Մտածեք մի քաղաքականություն, որը թույլ է տալիս խնդիրները գնահատել և ուղղել շարունակական հիմունքներով:

Անվտանգ մուտք դպրոցներ

Մերտորեն հաշվի առեք ուսանողների, ուսուցիչների և տարեց քաղաքացիների անվտանգությունը, ովքեր քայլում և հեծանվով գնում են դպրոց և այլ ուղղություններ: Ավելի անվտանգ պայմանները կարող են նպաստել ավելի շատ քայլելու և հեծանիվ վարելու: Մտողները պետք է ապահով զգան իրենց երեխաներին ինքնուրույն ուղարկելով:

Մտածեք դանդաղ արագությունների խթանման եղանակները, հատկապես դպրոցների շրջակայքում: Դպրոցների շրջակայքում թողվող արտահոսքերը առաջացնում են երթևեկի խցանումների խնդիրներ:

Բարելավված հետիոտնային անվտանգություն

Լուսավորությունը կարևոր է հետիոտնի անվտանգության համար և այն պետք է բարելավվի: Բազմաթիվ հարմարություններ, ինչպիսիք են նստարանները և ստվերը, կօգտագործեն հետիոտնը, իսկ մայթերն ու փողոցային ծառերը պետք է պահպանվեն:

Հետիոտնները պետք է կարողանան հեշտությամբ և անվտանգ օգտագործել մայթերը: Մշտական աղբարկղերը և այլ հարմարություններ կարող են մայթերը ավելի հաճելի դարձնել: Անհրաժեշտ է ավելի շատ անցումներ, որոնք դրանք պետք է լինեն ավելի տեսանելի, ավելի լայն և պետք է ներառեն ազդանշանային ազդարարման վարորդներին:

Մտածեք ավելի շատ ազդանշաններ դեղին flashրամեկուսացման շրջադարձային նետերով և ավելի ու ավելի բարելավված խաչմերուկներ ավելի խիտ փողոցներում, ինչպիսիք են Մագնոլիա պողոտան, որտեղ փողոցում տրանսպորտային միջոցների արագությունը խնդիր է: Ստեղծեք լուսավորության միասնական ստանդարտներ, որոնք խթանում են անվտանգ և գեղազիտական հաճելի հետիոտնային միջավայրերը:

Կառավարեք Micromobility

Մտածեք, թե ինչպես են սկուտերներն ու էլեկտրական հեծանիվները ազդում ֆիզիկական միջավայրի վրա և փոխազդում այլ ռեժիմների հետ: Արագությունը կարող է տարբեր լինել հետիոտնային և հեծանիվների օբյեկտներում, ինչպիսիք են «Չանդլեր» մակնիշի ավտոմայրուղին՝ շարժիչային անձնական ընտրանքների, հեծանիվների և հետիոտների խառնուրդի պատճառով, ինչը կարող է բախումներ առաջացնել:

Մտածեք, թե ինչպես են սկուտերները ազդում հեծանվորդի և հետիոտնի անվտանգության վրա: Արդյո՞ք հեծանվորդները հասկանում են ճանապարհի կանոնները, և կա՞րդյոք միջոց՝ ավելի լավ հեծանվորդ կրթություն ապահովելու համար:

Ավելի լավ հեծանվային ենթակառուցվածքներ

Մտածեք միջպետական -5-ի վրա մուտքի և կամուրջների բարելավման եղանակները, ներառյալ կամուրջների երկայնքով ավելի բարձր ցանկապատերը: Հեծանվորդները կօգտվեն ուղղորդման և ճանապարհային ազդանշանային ազդանշաններից:

35 կմ / ժամից բարձր արագությամբ փողոցները կարող են անհարմար լինել հեծանիվների համար: Մտածեք հեծանվային օբյեկտների համար տեսողության հեռավորության բարելավման եղանակները, ներառյալ տարբեր մայրերի բուժումը:

Chandler Bikeway- ը շատ ակտիվ է, և նման ավելի շատ հարմարություններ կարող են նվազեցնել մեքենայական պահանջարկը: Եռանկյան ավարտի բարելավված կապերը կարող են բարելավել դրա օգտագործելիությունը:

Խթանել ավելի շատ հնարավորություններ հեծանիվ կայանելու համար, բայց իրատես եղեք, որ այն ամբողջովին չի փոխարինի տրանսպորտային միջոցների կայանմանը: Ստեղծեք հնարավորություններ անվտանգ հեծանիվների գծերի համար, ներառյալ բարձրացված կամ առանձնացված գոտիները, բայց չեն հեռացնում տրանսպորտային միջոցների զգալի քանակությունը:

Պատահական հեծանվորդի համար Բուրբանկի փողոցները կարող են ապահով չզգալ: Հեծանվասպորտի անվտանգ պայմանները կարող են նպաստել ավելի հեծանվավազք և ավելի շատ մասնակցություն քայլելու և հեծանիվ վարելու աշխատանքներին:

Հեծանվավազքներից պաշտպանված երթևեկելի գոտիները և երթևեկելի գոտիներից անջատ երթևեկելի գոտիները կարող են բարձրացնել հեծանվորդների անվտանգությունը, բայց դիզայնը պետք է հաշվի առնել, որպեսզի հեծանվորդները «դանդաղ չլինեն»: Նշեք հեծանիվների ուղիները, որպեսզի վարորդների կողմից դրանք հեշտությամբ և շուտ տեսնեն:

Ընդլայնված տրանզիտ

Burbank- ն ավելի լավ տարանցման ներուժ ունի, բայց անհրաժեշտ է կատարել բարելավումներ: Սա կարող է ներառել ավտոբուսներ և տրոլեյներ, որոնք կանգ են առնում ավելի շատ վայրերում և ավելի հաճախակի ընդմիջումներով: Տրանզիտի հետ կապված անվտանգության բացակայության ընկալում կա: Ընդունեք, որ երիտասարդ բնակիչները ավելի քիչ ապավինում են մեքենաներին կամ կարող են վարորդական վկայականներ ստանալ:

Մտածեք ավտոբուսների հանգստյան օրերին `Հյուսիսային Հոլիվուդի և օդանավակայանի միջև կապերով: Մտածեք հանրությանը կրթելու եղանակներ այն մասին, թե ինչպես օգտագործել տարանցիկ ծառայություններ: Կենտրոնացեք ուղևորությունների վրա:

Մտածեք ճաշի ժամի ուղևորությունները նվազեցնելու եղանակները: Մարդիկ պետք է զգան այնպես, որ կարող են շրջել լանջի ժամանակ առանց մեքենայի: Դիտարկենք փողոցների բաց միջոցառումներ, որոնք կարող են նպաստել փողոցների անվտանգ այլընտրանքային օգտագործման:

Կառավարեք Rideshare ծառայություններ

Մտածեք ազատության միջոցների օգտագործումը բարելավելու եղանակները: Սա կարող է ներառել փողոցային կայանատեղի կամ կարմիր եզրաքարտեր փոխարինել սպիտակ կամ կանաչ եզրաքարտերով `դուրս գալու համար, ինչը կարող է մեծացնել կայանատեղիների օգտագործելիությունը բիզնեսի առջև:

Քանապարհային երթևեկելի գոտիներում կանգ առած ռիդեշոռային տրանսպորտային միջոցները կարող են վտանգավոր լինել:

Տեղավորեք ձիասպորտի օգտագործումները

Հաշվի առեք, որ ձիերի անվտանգությունը քաղաքի համապատասխան վայրերում, ներառյալ բարելավված արահետները, հնարավոր է `ավտոճանապարհներում: Ձիերը պետք է կարողանան ապահով անցնել Riverside Drive- ը:

Թափանցիկություն զարգացման և ֆինանսավորման ոլորտում

Քաղաքը պետք է հստակորեն հաղորդի նախնական ծախսերը, ինչպես, օրինակ, զարգացման ազդեցության վճարները մշակողների հետ վաղաժամկետ:

Բարելավված մուտք Հովվուդյան Բուրբանկի օդանավակայան

Բարելավվեք օդանավակայանի հասանելիությունը բոլոր ռեժիմների համար, ներառյալ օդանավակայանի և Metrolink կայանների միջև ավելի լավ կապերը: Օդանավակայանը առաջնահերթություն է տալիս հաստատության հետ ավելի լավ և անվտանգ բազմամոդալ կապերի: Մա ներառում է ուժեղացված տրանսպորտային միջոց, հեծանիվ և հետիոտն մուտք:

Rideshare- ի ծառայություններն ու միկրո շարժունությունը (օր.՝ UBER, Lift, Bird, Lime և այլն) օդանավակայանի համար կարևոր ուշադրություն են դարձնում, քանի որ այն ազդում է մուտքի և կայանման պահանջարկի վրա: Օդանավակայանում հարկ կլինի հաշվի առնել, թե ինչպես կարելի է կառավարել սկուտերներն ու էլեկտրական հեծանիվները:

Օդանավակայանը քննարկում է էլեկտրական մեքենաների կայանումը ներառելու և կառավարելու ուղիները:

Համայնքների ընդլայնված իրազեկվածություն, կրթություն և խթանում

Մտածեք ճանապարհային տարբեր ռեժիմների մասին համայնքի տեղեկացվածությունը ձևավորելու ուղիները: Հաշվի առեք նաև այն եղանակները, որոնցով գործատուները կարող են խթանել քայլերը, հեծանվավարությունը և տարանցումը խթանների և ծրագրերի միջոցով:

Սկսեք երիտասարդ: Ներգրավել ուսանողներին դպրոցներում և քննարկել բոլոր փողոց օգտագործողների անվտանգության անհրաժեշտությունը:

Համոզվեք, որ մենք ներգրավում ենք համայնքը շարժունակության հարցերով: Մտածեք ուղևորությունների տարբեր եղանակների վերաբերյալ համայնքային իրազեկության ձևավորման ձևեր և դրանց մուտք գործելու եղանակներ:

Մտածեք ճանապարհային երթևեկության տարբեր եղանակների վերաբերյալ համայնքի իրազեկման ձևեր ստեղծելու եղանակներին, հատկապես վարորդներին, քանի որ դրանք ընդհանուր առմամբ հարգալից են, բայց վարվելակերպը, ինչպիսիք են արագությունը և աջ շրջադարձը, կարող են բարելավվել:

Իրադարձությունները, ինչպիսին է հոկտեմբերի Walk to School Day- ը, նպաստում են տեղեկացվածության մակարդակի բարձրացմանը և զբոսանքի և հեծանվավազքի խթանմանը, սակայն պակասում է ֆինանսավորման և աշխատակազմի ժամանակի ռեսուրսները՝ այնտեղ ավելի հաճախ միջոցառումներ կատարելու համար: Ստորագրման համար անհրաժեշտ է վարորդներ հեծանիվների և հետիոտների հետ շփվելու համար:

4- Մեթոդաբանություն, նպատակներ և սկզբունքներ

4 Ա. Առաջնահերթ փողոցներ

Բըրբանկ քաղաքն ունի ավելի քան 280 կենտրոնական մղոն փողոցներ: Չնայած Փողոցների ամբողջական պլանի առաջարկությունները կկիրառվեն ամբողջ քաղաքում, Ծրագիրը գիտակցում է, որ արդյունավետ իրականացումը պահանջում է հիմք, նախնառաջ առավելագույն կարիքների վայրերում բարելավելու առաջնահերթությունները: Հիմնվելով համայնքի ներդրումների, 2019-2020 թվականների միջև ուսումնասիրված գոյություն ունեցող պայմանների և դաշտային դիտարկումների տվյալների վրա՝ Ծրագիրը օգտագործում է վերլուծական մեթոդաբանություն, որն օգտագործում է երկու գտիչ՝ առաջնահերթ փողոցների և կենտրոնացման ոլորտները որոշելու համար: Երբ պլանը թարմացվում է յուրաքանչյուր հինգից տասը տարիների ընթացքում, առաջնահերթ փողոցները և կենտրոնացման տարածքները կարող են փոխվել և անհրաժեշտ է վերահաստատել:

Առաջին գտիչը վերլուծում է քաղաքի փողոցային ցանցը իր չորս հիմնական եղանակներով (քայլում, տարանցիկ փոխադրում, հեծանիվ վարում և մեքենայով վարում) և նույնացնում գերակայության փողոցները, որոնք սահմանվում են որպես փողոցներ, որտեղ ճանապարհորդության որոշակի ռեժիմի կարիքները պետք է առաջնահերթություն ունենան՝ հիմնվելով անհատական չափանիշներ:

1 հետիոտնային առաջնահերթ փողոցներ

Հետիոտնային առաջնահերթ փողոցների մասին լրացուցիչ տեղեկություններ ստանալու համար տե՛ս [Գլուխ 5. Քաղաքականության առաջարկություններ. Հետիոտներ, էջ 57](#): Հետիոտնային առաջնահերթ փողոցներն են.

Այն փողոցները, որոնք ապահովում են մուտքը դպրոցներ, գրադարաններ, պարկեր, ավագ կենտրոններ և տարանցման հիմնական կանգառներ 5 բոպեանոց զբոսանքի (1/4 մղոն): և

Փողոցներ, որոնք ցուցաբերում են հետիոտնային ծավալների բարձր մակարդակ (զագաթնակետային ժամանակահատվածներում ժամում 200 և ավելի հետիոտն):

2-ը

Անցումային առաջնահերթ փողոցներ

Տարանցիկ առաջնահերթ փողոցների վերաբերյալ լրացուցիչ տեղեկություններ ստանալու համար տե՛ս [Գլուխ 6. Քաղաքականության առաջարկությունները. Տարանցում էջ 75-ում](#) : Անցումային առաջնահերթ փողոցներն են.

Ավտոբուսային գծեր և կանգառներ, որոնք տեղավորում են բարձր օրական հեծանիվներ, որոնք սահմանվում են յուրաքանչյուր կանգառի կողմից 75 և ավելի օրեկան հեծյալների կողմից.

Ավտոբուսային գծեր և կանգառներ, որոնք պարունակում են բարձր հաճախականության ծառայություն, որը սահմանվում է 15 րոպեանոց կամ պակաս զագաթնակետային անցուղով սպասարկմամբ, ներառյալ առաջարկվող նոր կամ փոփոխված երթուղիները, որպես Մետրոպոլիտենի 2020-ի NextGen Bus Plan- ի մաս:[\[3\]](#); և

Ավտոբուսի կանգառներ, որոնք երկաթուղային տարանցման կայաններում ապահովում են միջմոդալային փոխանցումներ երկաթուղային և ավտոբուսային ծառայության միջև:

3

Հեծանվորդ առաջնահերթ փողոցներ

Հեծանվորդների առաջնահերթ փողոցների մասին լրացուցիչ տեղեկություններ ստանալու համար տե՛ս [Գլուխ 7. Քաղաքականության առաջարկությունները. Հեծանվորդները 89 էջում](#) : Հեծանվորդի առաջնահերթ փողոցներն են.

Գոյություն ունեցող կամ պլանավորված երթուղիներով.

Հեծանիվ վարող բարձր փողոցներ; և

Փողոցներ, որոնք փակում են բացերը և խոչընդոտները հեծանիվ վարելու համար, հատկապես առաջին մղոն / վերջին մղոն տարանցիկ միացումների երկայնքով:

4

Վարորդների առաջնահերթ փողոցներ

Ավտոմեքենաների անվտանգության բարելավման վերաբերյալ լրացուցիչ տեղեկություններ ստանալու համար տե՛ս Գլուխ 8. Քաղաքականության առաջարկությունները. Վարորդները՝ էջ 117: Ավտոմեքենաների առաջնահերթ փողոցները հիմնականում ներառում են փողոցներ և խաչմերուկներ, որոնք.

Լայնածավալ և արագընթաց փողոցներ; և

Խաչմերուկները թեք անկյուններով:

4B: Կենտրոնացման ոլորտները

Երկրորդ ֆիլտրը օգտագործում է ինը չափանիշ, որոնք գերազանցում են ճանապարհորդության եղանակները, ինչպիսիք են հողօգտագործումը, ժողովրդագրական, բախումը, ծառը, շրջակա միջավայրը, արդարադատությունը, սեփական կապիտալը և ենթակառուցվածքների տվյալները՝ քաղաքում կենտրոնացնելու այն տարածքները, որոնք հատկապես արժանի են քաղաքի ուշադրությանը:

Բարձր ինտենսիվության օգտագործում

Այս տարածքները քաղաքում ամենաբարձր զբաղվածության և առևտրի կենտրոններն են: Դրանք այն շրջաններն են, որոնք ներկայումս գոտիավորված են Բուրբանկ2035 գլխավոր հատակագծում խիտ բնակելի և առևտրային զարգացման համար: Ֆոկուսային տարածքները ներառում են Կենտրոն-Բուրբան քաղաքը, Մեդիա շրջանը և Գոլդեն նահանգի շրջանը:

Կումերցիոն շրջաններ

Բըրբանկն ունի երեք հստակ թաղամաս, որոնք առանձնահատուկ զբաղվածության հանգույցներ են և բազմաբնակարան բնակելի տարածքներ: Այս տարածքներն ունեն ավելի մեծ թվով ուղևորներ, որոնք ժամանում են և մեկնում են աշխատանքի և տներ առավոտյան և կեսօրվա պիկ ժամերին: Արդյունքում, Գոլդեն նահանգի շրջանը, Կենտրոնում և հարավում գտնվող Սան Ֆերնանդոն և Մեդիա նահանգը ունեն ավելի բարձր մակարդակի փողոցներ օգտագործողների և բազմամոդալ գործունեության, և ճանաչվել են որպես Ֆոկուսի տարածքներ:

Շարժունակության բացերը և խոչընդոտները

Քաղաքում հեծանիվ և հետիոտնային ցանցերը բախվում են ծանր ենթակառուցվածքային խոչընդոտների, ինչպիսիք են ավտոմայրուղիները և երկաթուղային միջանցքները, որոնք ստեղծվում են ծանր ենթակառուցվածքների վրա: Ֆոկուսային տարածքները ներառում են երկաթուղային անցուղիներ Գոլդեն նահանգի շրջանի, Հարավային Սան Ֆերնանդոյի և Կենտրոնում: Պետական երթուղի-134 և միջպետական -5 ավտոճանապարհները նույն կերպ ներկայացնում են համապատասխանաբար հյուսիս-հարավ և արևելք-արևմուտք բացերը: Այս տարածքներում կարևոր նշանակություն ունեն առաջին և վերջին մղոն տարանցման բարելավումը:

Հետիոտնային բախման թեժ կետեր

Այս տարածքները բախումների թեժ կետեր են ունեցել քայլող մարդկանց և մեքենայով երթևեկող մարդկանց միջև (ըստ տվյալների՝ 2013 թվականի հունիս-2018 թվականի հունիս): Կենտրոնում՝ Բուրբան, Մագնոլիա պարկ, Մեդիա թաղամաս և Ջիթենյաց պողոտայի և Հաղթանակի բլուկի հատվածներ: նույնացվում են որպես կենտրոնացման ոլորտներ:

Հեծանվորդի բախման թեժ կետեր

Այս տարածքները բախումների թեժ կետեր են ունեցել հեծանիվ վարող անձանց և երթևեկող մարդկանց միջև (ըստ տվյալների՝ 2013 թվականի հունիս-հունիս 2018 թ.): Ֆոկուսային տարածքները ներառում են Բուրբանկի կենտրոնում՝ Հաղթանակի բլուկ: միջանցքը և կապը Մեդիա թաղամասի և Մագնոլիա պարկի միջև:

Վարորդի թեժ կետեր

Այս տարածքները բախումների թեժ կետեր են ունեցել երթևեկող մարդկանց, երթևեկող այլ անձանց, կայանված տրանսպորտային միջոցների կամ ֆիքսված առարկաների միջև (ըստ տվյալների՝ 2018 թվականի հունիս-հունիս ամիսներին): Ֆոկուսային տարածքները ներառում են Բուրբանկի կենտրոնում և զարկերակային փողոցներ, ինչպիսիք են Ձիթենու պողոտան, Հոլիվուդյան ճանապարհը, Բուենա Վիստա փող., Հաթթանակի բլուկի մի մասը, Ալամեդայի պողոտայի մի մասը և Գլենակսի բլուկի մի մասը:

KSI թեժ կետեր

Այս տարածքները (օգտագործելով բախման տվյալները 2013 թ.-ի հունիսից մինչև 2018 թ. Հունիս) ցույց են տալիս «Սպանված կամ լուրջ վնասվածքներ» (KSI) բախումների թեժ կետերը բոլոր ռեժիմների համար, ներառյալ քայլելու, հեծանիվ վարելու և մեքենայով երթևեկող մարդիկ: Կենտրոնի Բըրբենքը, Հյուսիսային Սան Ֆերնանդոն, Գոլդեն նահանգը և զարկերակային միջանցքները նույնացվում են որպես կենտրոնացման գոտիներ:

Ծառատունկի բացակայություն

Քաղաքի ծառերի հովանոց ծածկույթի վերլուծությունը ցույց է տալիս այն թաղամասերն ու միջանցքները, որոնք կարող են օգուտ բերել ստվերի մեծացմանը: Հարավային Սան Ֆերնանդոյի և Գոլդեն նահանգի բնակելի առևտրային շրջանները ճանաչվում են որպես կենտրոնացման գոտիներ:

Անբարենպաստ համայնքներ

Ելնելով CalEnviroScreen- ի և Կալիֆոռնիայի առողջ վայրերի ինդեքսի տվյալների հիման վրա՝ դրանք այն տարածքներ են, որոնք անհամաչափ ծանրաբեռնված են շրջակա միջավայրի աղտոտվածությամբ, մինևույն ժամանակ բախվում են սոցիալ-տնտեսական և առողջապահական մարտահրավերների: Այս համայնքները բոլոր միջանցքում գտնվում են միջպետական-5 ավտոմայրուղու երկայնքով, բայց նաև տեսնում են տարանցիկ օգտագործողների ավելի մեծ բաժին, ուստի առաջին մղոն / վերջին մղոն տարանցիկ կապը հատկապես կարևոր է այս տարածքներում:

Նախորդ ինը չափանիշներով որոշված կենտրոնացման տարածքները կարող են համախմբվել և ներկայացվել մեկ քարտեզի վրա՝ բոլոր շերտերով գերծանրաբեռնված: Այս ծածկապատկերային քարտեզները կոչում են գոտիների հիերարխիա, որոնք ուշադրություն են պահանջում: Որքան մութ է տարածքը, այնքան մեծ է առաջնահերթությունը: Չնայած դա ճշգրիտ գիտություն չէ, այն ապահովում է այն արդյունավետ միջոցը, որը Քաղաքը կարող է օգտագործել՝ օգնելու առաջնահերթությունը սահմանափակ ռեսուրսները բարելավել քաղաքում ամբողջ քաղաքում: Այս մոտեցումը հիմք է հանդիսանում առաջնային նախագծերը նույնականացնելու համար Գլուխ 13. Առաջնային նախագծերը, էջ 147 :

4C: Նպատակներ և սկզբունքներ

Համայնքի ներդրումը, տվյալների վերլուծությունը և դաշտային դիտարկումները հանգեցրին 10 նպատակների և դրանց հետ կապված սկզբունքների ձևակերպմանը, որոնք կօգնեն առաջնորդվել և ապահովել Ծրագրի քաղաքականության առաջարկությունների շրջանակը:

Նպատակը # 1

Լրիվ ցանցեր ճանապարհորդության բոլոր եղանակների համար:

Սկզբունքները:

Լրացրեք բացերը և վերացրեք առաջին մղոնի / վերջին մղոնի շարժունակության խոչընդոտները՝ բոլոր մարդկանց անխափան կապելու հարևան թաղամասերի և հարակից համայնքների միջև:

Նպատակը # 2

Առանձնացրեք արագ և ծանրերը դանդաղից և խոցելիից:

Սկզբունքները:

Ուսումնասիրեք հարևան փողոցներում երթևեկությունը հանգստացնելու մոտեցումները՝ միաժամանակ բարձրացնելով զարկերակային փողոցներում ավտոմեքենաների անվտանգությունը:

Բարձրացնել ֆիզիկական տարանջատումը երթևեկող և հեծանվավազք վարող մարդկանց միջև:

Նպատակը # 3

Կառուցեք ավելի լավ թաղամասեր:

Սկզբունքները:

Ստեղծեք անվտանգ, գեղեցիկ և բարգավաճ համայնք:

Ոչ միայն փողոցներ չկառուցեք, այլ ավելի լավ թաղամասեր կառուցեք:

Հանգիստ երթևեկություն բնակելի փողոցներում:

Նպատակը # 4

Ենթակառուցվածքային խոչընդոտների կամուրջ:

Սկզբունքները:

Միացեք ավտոճանապարհներին, անցումներին և երկաթուղային միջանցքներին, որոնք բաժանում են Բուրբանկի թաղամասերը:

Նպատակը # 5

Խթանել ավելի առողջ Burbank:

Սկզբունքները:

Բարձրացնել հանրային առողջության նպաստները՝ առաջնահերթություն տալով զբոսաշրջությանը Բուրբանքում:

Միացրեք փողոցային զբոսնելու ուրախությունը՝ ապահովելով, որ մայթերը այլ ռեժիմներով չեն բռնում:

Նախագծել, կառուցել, կազմակերպել և կառավարել ավելի լավ մայթերը՝ իրականացնելով փողոցային լանդշաֆտային գոտիներ:

Ծրագրեր մայթերին բազմակի օգտագործման համար, ներառյալ՝ որպես հանգստի հարմարավետություն:

Նպատակը # 6

Հավասարակշռության մրցակցային կարիքները:

Սկզբունքները:

Հասարակայնության իրավունքը Բուրբանկի նման կառուցված քաղաքից դուրս վերջավոր և վիճելի ռեսուրս է: Առաջնահերթություն դարձրեք մրցակցային կարիքները թափանցիկ, սվյալների վրա հիմնված և արժեքի վրա հիմնված գործընթացում՝ հաշվի առնելով օգուտները և առևտրային գործարքները:

Ապահովել, որ առավել խոցելի փողոց օգտագործողների կարիքները գերակա լինեն:

Առաջնահերթություններ տալիս ճանաչեք նաև կոշտ սվյալների իրականությունը, վերլուծությունը, համայնքային ձգտումները, ֆինանսական ծախսերը, իրագործելիությունը և անվտանգության բարձրացմանն ընդդեմ հարմարության:

Նպատակը # 7

Դարձրեք Burbank- ը ավելի ընդգրկուն քաղաք:

Սկզբունքները:

Burbank- ը պետք է ձգտի պլանավորել համընդհանուր ձևավորում երիտասարդ, տարեց և տարբեր կերպ ընդունակություններով:

Նպաստել նպատակային ծերացումը տեղում՝ նախագծելով փողոցային ենթակառուցվածքներ, որոնք կլինեն բարեկամական, անվտանգ և ողջունելի բոլոր տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամության համար:

Թիվ 8

Օգնել մարդկանց լինել և զգալ անվտանգ Բուրբանկի փողոցներում:

Սկզբունքները:

Բարելավեք շարժունակությունը բոլոր մարդկանց համար, որպեսզի մարդիկ ապահով զգան շրջապատված համայնքում:

Բարելավել շարժունակության ցանցերը, որպեսզի մարդիկ կարողանան ապահով կերպով մուտք գործել նպատակակետեր ճանապարհորդության բոլոր եղանակներով:

Բարելավեք բոլոր օգտագործողների, տարիքի և կարողությունների պարկեր, դպրոցներ և համայնքային կենտրոններ անվտանգ անվտանգություն:

Ձգտեք տեղավորել և ողջունել շարժունակ և տեսողական խնդիրներ ունեցողներին:

Նպատակը # 9

Տարածեք սովերն ու ապաստարանը:

Սկզբունքները:

Ընդլայնեք «Լրիվ փողոցներ» գաղափարը՝ « Կանաչ փողոցներ »ընդգրկելու համար:

Ընդարձակեք ծառի ծածկը և սովերային այլ կառույցներ Քաղաքային տարածքում:

Ընդարձակեք ավտոբուսային ապաստարանները սովերային և հանգստի գոտիների համար տարանցիկ կանգառներում:

Նպատակը # 10

Եղեք ակտիվ:

Սկզբունքները:

Նպաստել ակտիվ փոխադրման տարբերակների՝ ջերմոցային գազերի արտանետումների իջեցմանը նպաստելու համար:

Ներկայացնել կանաչ ենթակառուցվածք՝ առկա փոթորկի ենթակառուցվածքների կարողությունների բեռը նվազեցնելու համար:

Քաղաքային շարժունակության տեխնոլոգիան անընդհատ զարգանում է: Պրակտիկորեն պլանավորում են տեղավորել և կառավարել նոր տեխնոլոգիան՝ մրցակցային առաջնահերթությունները հավասարակշռելու համար:

5- Քաղաքականության առաջարկություններ. Հետիոտներ

Հետիոտնի փորձը շարունակում է մնալ մարդկանց որոշիչ փորձ: Տեղերի մեր հիշողությունները ձևավորվում են հետիոտնային քայլերով անցնող գործունեության հսկայական փորձով. Քայլել, վազք վարել կամ զբոսնել զբոսնողի կամ բազկաթոռի

մեջ: Հետիոտնի փորձի բարելավումը կարող է դրական ազդեցություն ունենալ վայրերի և փողոցների որակի և բնավորության վրա: Անկախ տարիքից, կարողությունից, հաշմանդամությունից կամ փոխադրման եղանակից, բոլոր մարդիկ պետք է քայլեն (կամ գլորվեն) առնվազն ուղևորության սկզբի և վերջի ընթացքում, նույնիսկ եթե դա դրան մոտից է մեքենայի:

5 Ա. Քաղաքականության նպատակներ

Քաղաքի ամբողջ տարածքում հետիոտնային հետագա բարելավումները պետք է նախագծվեն և պահպանվեն՝ հետևյալ նպատակներին հասնելու համար.

Ապահովել հետիոտնի, տեսանելի և անվտանգ ճանապարհներ հետիոտնային մուտք դեպի ամբողջ քաղաք:

Քաջալերեք շրջակա միջավայրը դրական առողջության և շրջակա միջավայրի համար օգտակար հատկությունների համար:

Բարելավել կամ ապահովել փողոցային ենթակառուցվածքը՝ ապահովելու համար անվտանգ և հարմարավետ մուտք բոլոր տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամություն ունեցող անձանց համար:

Նպաստել տարանցման, ինչպիսիք են ավտոբուսը և երկաթուղին, մուտքն ու օգտագործումը՝ առաջնահերթություն տալով տարանցիկային կանգառներին ընթանալուն:

Հանգիստ երթևեկություն ապահովելու համար, որ բոլոր մարդիկ ի վիճակի լինեն անվտանգ և հարմարավետ քայլել:

Ապահովել արդար և արդար մուտք դպրոցներ, պարկեր և գրադարաններ բոլոր տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամության համար:

Նախատեսեք, որ փողոցները ողջունեն տարեցներին, որպեսզի մարդիկ կարողանան վայելել Burbank- ը նույնիսկ իրենց հետագա տարիներին:

5B: Կիրառելիություն

Սույն գլխի հաջորդ բաժիններում նկարագրված բարելավումները քաղաքականության առաջարկություններ են, որոնք նախատեսված են վերը նշված նպատակներին հասնելու համար: Ծրագրերը, որոնք ընկած են կիրառելիության հետևյալ երկու գտիչների մեջ, այս բարելավման թեկնածուներն են:

1

Առաջնահերթ փողոցներ

Ընդհանուր առմամբ, քաղաքը պետք է առաջնահերթություն դնի հետիոտնային բարելավմանը «Հետիոտնի առաջնահերթ փողոցներում», ինչպես ցույց է տրված Նկար 5-1-ում, որոնք ներառում են.

Փողոցներ, որոնք ապահովում են մուտքը 5 բուսանոց զբոսանքի (1/4 մղոն) դպրոցներ, գրադարաններ, պարկեր, ավագ կենտրոններ և խոշոր տարանցիկ կանգառներ և

Փողոցներ, որոնք ցուցաբերում են հետիոտնային ծավալների բարձր մակարդակ (զագայթնակետային ժամանակահատվածներում ժամում 200 և ավելի հետիոտն):

2-ը

Կենտրոնացման ոլորտները

Բացի այդ, հետիոտնների բարելավումը պետք է առաջնահերթություն տրվի «Ֆոկուսային տարածքներում», ինչպես ցույց է տրված F ից նախագծում 5-2, քանի որ սրանք Քաղաքի այն տարածքներ են, որոնք հայտնաբերվել են կենտրոնացված ուշադրություն և ներդրումներ ստանալու համար այն չափանիշներով, որոնք ներառում են համայնքի խոցելիությունը, գործունեությունը, ապատեղեկատվությունը: , և թերություն: Տե՛ս 4B գլուխ: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար կենտրոնացրեք ոլորտները 52-րդ էջում:

5C Անցնելով բարելավումներին

Հետևյալ երկրաչափական հետիոտնային բարելավումները կարող են իրականացվել ամբողջ քաղաքում, բայց նախ պետք է առաջնահերթություն տրվի «հետիոտնային առաջնահերթ վայրերում», ինչպես ցույց է տրված Նկար 5-1-ում: Առաջնային

վայրերի վերաբերյալ լրացուցիչ տեղեկություններ ստանալու համար տե՛ս Գլուխ 4. Մեթոդաբանությունը, նպատակները և սկզբունքները, էջ 47:

1 Ճառագայթային ռադի

Հետիոտնային տեսողականությունը բարելավելու համար կարող են իրականացվել այնպիսի բարելավումներ, ինչպիսիք են հետիոտնային անցման հեռավորությունները կրճատելը, վարորդի շրջադարձային արագության նվազեցումը և անկյունային կորիզի ճառագայթների իջեցումը: Տեսեք Գլուխ 8C: 120 – րդ էջի փոդոցների բարեկարգում` ճառագայթային ճառագայթների ուղղորդման համար:

2 Թեքահարթակներ

Եզրագծային թեքահարթակները առաջարկում են թեք մուտք դեպի մայթից դեպի մայրուղի բոլոր տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամություն ունեցող անձանց համար, ներառյալ նրանք, ովքեր օգտագործում են անվասայլակներ, զբոսնողներ և հենակներ և այլն, որտեղ հնարավոր է, հաշվի առեք հետևյալը.

Նշված խաչմերուկի յուրաքանչյուր ծայրում ապահովեք թեքահարթակ: Տե՛ս Գծապատկեր 5-3:

Տրեք խաչմերուկի յուրաքանչյուր անկյունում երկու առանձին թեքահարթակներ, որոնք սերտորեն կենտրոնացված են յուրաքանչյուր անցուղու կողքին: Տե՛ս Նկար 5-4 և Նկար 5-5:

3 Նշված խաչմերուկներ

Նշված խաչմերուկները, երբ օգտագործվում են այլ բուժման հետ, ինչպիսիք են նշանները կամ ազդանշանները, հետիոտններին ապահովում են փողոցը կամ խաչմերուկը հատելու խիստ տեսանելի միջոցներով: Հնարավորության դեպքում հաշվի առեք հետևյալը.

Բոլոր ազդանշանային և միակողմանի կանգառի կողմից վերահսկվող խաչմերուկները բոլոր անկյուններում պետք է ունենան գծանշաններ:

Նշված խաչմերուկները պետք է լինեն առնվազն 11 մետր լայնությամբ կամ ավելի մեծ չափերով, երբ ենթատեքստ է պահանջվում (օրինակ՝ փողոցներ, որոնք ցուցադրել են հետիոտնային բարձր ծավալներ), և դրանք պետք է տարածվեն մայթի ամբողջ լայնությամբ:

Նշված անցուղիները պետք է լինեն բարձր տեսանելիությամբ, ինչպիսիք են մայրցամաքային կամ սանդուղքի ոճը:

Նշված անցուղիները պետք է ունենան առաջադեմ կանգառային գծեր և եկամտաբերության գծեր:

Այն դեպքում, երբ զսպման երկարացում չկա, փողոցային կայանումը պետք է արգելվի նշված խաչմերուկի 20 մետր հեռավորության վրա:

4 եզրաքարերի երկարացում

Եզրագծային երկարությունները (կամ էլեկտրական լամպերը) մայթին երկարացված մաս են հանդիսանում, որոնք ապահովում են հետիոտնային լրացուցիչ սպասարահ, կրճատում են հետիոտնային անցման հեռավորությունը, բարձրացնում հետիոտնային տեսանելիությունը և երբեմն կարող են տրամադրել փոթորկի լանդշաֆտներ փոթորկի ջրերի գրավման համար (տես [Գլուխ 9. Քաղաքականություն Առաջարկություններ. 123-րդ էջի կանաչ ենթակառուցվածքը](#)): Հնարավորության դեպքում հաշվի առեք հետևյալը.

Զանգահարման երկարաձգումները կարող են տեղադրվել ՄԻԱՅՆ, երբ գոյություն ունի մշտական փողոցային կայանատեղի: Փողոցային կայանումը չի կարող ունենալ ժամանակային սահմանափակումներ, օրինակ՝ «Ոչ մի կայանատեղի Rush ժամում»:

Քուղերի երկարացումը չպետք է տարածվի ճանապարհային երթևեկելի գոտիների, ճանապարհների երթևեկելի մասերի կամ նախագծային տրանսպորտային միջոցների ճանապարհային ուղիների վրա, որոնք հիմնված են Գլխավոր պլանի փողոցային դասակարգումների և հողօգտագործման վրա:

Զսպման երկարաձգումները չպետք է տարածվեն միայն աջ շրջադարձային գծերով:

Երթևեկությունը պահպանելու համար ՉՊԵՏՔ Է տեղադրվեն երկկողմանի տեղային փողոցների երկայնքով, առանց ձախակողմյան գծերի նվիրված գծանշանների, ազդանշանային կամ երկկողմանի կանգառի կողմից վերահսկվող զարկերակների կամ կոլեկտորների խաչմերուկներում:

Եզրագծի երկարացման լայնությունը պետք է տարածվի արտաքին ՈՉ-ից ոչ ավելի, քան հարևան փողոցային կայանատեղիի ծայրամասից, օրինակ, եթե փողոցային կայանատեղին 8 վտ լայն է, եզրաքարի երկարացումը պետք է լինի ոչ ավելի, քան 6 ֆուտ: . լայն.

Հրդեհ մուտքի համար պահպանել նվազագույնը 26 մետր հեռավորություն եզրաքարից դեպի եզրաքար:

Զանգահարման երկարացման ճառագայթների համար տե՛ս Գլուխ 8C: 120 – րդ էջի փողոցների բարեկարգում:

Ավտոբուսի կանգառներում երկարաձգելու համար տե՛ս Գլուխ 6. Քաղաքականության առաջարկությունները. Տարանցում էջ 75-ում:

Կանաչ ենթակառուցվածքների հնարավորությունների սահմանափակումների համար տե՛ս Գլուխ 9. Քաղաքականության առաջարկությունները. Կանաչ ենթակառուցվածքներ, էջ 123 :

Որպես ցուցադրական նախագիծ կամ միջանկյալ բարելավում, կարող են տեղադրվել ներկերի, գնդիկների և ազդանշաններ օգտագործող ժամանակավոր նյութեր, որոնք ցույց կտան, թե ապագայում որտեղ կարող է կառուցվել կորաքի երկարացում:

5 միջնաժամկետ անցում

Միջին բլոկի անցումները բարձրացնում են հետիոտնային անվտանգությունն ու հարմարավետությունը փողոցների երկար անխափան երկարությամբ՝ առանց առկա անցումների: Հնարավորության դեպքում հաշվի առեք հետևյալը.

Այն փողոցներում, որոնք ցույց են տալիս հետիոտների ցանկությունը հատելու միջնամասը (օրինակ՝ փողոցի երկու կողմերում շենքի մուտքերը կամ կանգառները միացնելու համար), մտածեք, որ պետք է մատնանշեք միջանկյալ անցակետ:

Ավելի քան երկու ճանապարհորդական երթևեկելի գոտի ունեցող ցանկացած փողոցով և տեղադրված արագության սահմանափակումով ավելի քան 25 մղոն / վրկ, տեղադրեք միջնաժամկետ անցումը լուսավորող փնջերով կամ երթևեկության

ազդանշաններով (տե՛ս Գլուխ 5E: Նշաններ և ազդանշաններ, էջ 72): Եթե միջինը կամ շրջադարձային գոտին առկա են, հաշվի առեք 5-6-ում տեղադրված հետիոտնային ապաստան կղզի տեղադրելը :

Երկու փողոցային ճանապարհով և 25 մղոն արագությամբ արագության սահմանափակում ունեցող փողոցով անցուղու միջև անցումը պետք է տեղադրվի հետիոտնային նշաններով, նախազգուշական նշաններով և / կամ բերքատվության նշաններով: Որպես տարբերակ, հաշվի առեք, որ տեղադրեք ներսից փողոցային հետիոտնային նշանով, ինչպես ցույց է տրված Նկար 5-8-ում, և փչող փնջեր, ինչպես ցույց է տրված Նկար 5-7-ում: Տե՛ս Գլուխ 5E: Նշաններ և ազդանշաններ 72-րդ էջում:

Հնարավորության դեպքում, միջնաժամկետ բլոկի անցումները պետք է տեղադրվեն եզրաքարային երկարացումներով: Տե՛ս Գլուխ 5C- 4 թեքման ընդարձակումները <OV> էջում:

Միջին բլոկի հատման կետում կանաչ ենթակառուցվածքների հնարավորությունների համար տե՛ս Գլուխ 9. Քաղաքականության առաջարկությունները. Կանաչ ենթակառուցվածքներ, էջ 123:

6 Բարձրացրած խաչմերուկներ և արագաչափեր և բարձիկներ

Բարձրացված խաչմերուկները և արագության բարձիկները տեղական ուղղություններով փողոցներում տեղադրված ուղղահայաց երթևեկի հանգստացնող միջոցների տեսակներն են, որոնք ունեն ցածր արագությամբ և երթևեկության ցածր ծավալներ: Դրանք նախատեսված են երթևեկող մարդկանց արագությունը նվազեցնելու և քայլելու և հեծանիվ վարող մարդկանց անվտանգության բարձրացման համար: Հնարավորության դեպքում հաշվի առեք հետևյալը.

Բարձրացված խաչմերուկները կարող են տեղադրվել մի փողոցով անցնող միջանցքի հատման հետ միասին, երկու ճանապարհորդական երթուղով և տեղադրված արագության սահմանափակում ո՛չ ավելի, քան 25 մղոն / վրկ, ինչպես ցույց է տրված Նկար 5-8-ում: Փոխարենը բարձրացված խաչմերուկների, որոնք ունեն ավելի մեծ կապիտալ ծախս, հաշվի առեք 3D ներկված խաչմերուկները, որոնք կարող են լինել ավելի ծախսարդյունավետ և կարող են ապահովել երթևեկի հանգստացնող նմանատիպ ազդեցություն:

Արագության բարձիկները արագության թիկնոցներ են, որոնք նախագծված են անիվի կտրվածքով, որպեսզի ավելի մեծ վթարային տրանսպորտային միջոցները անցնեն անպաշտպան: Դրանք կարող են տեղադրվել փողոցներում, որտեղ խաչմերուկներն ու

երթուղիները քիչ են, և այլ տեսողական նշաններ չկան դանդաղաշարժ վարորդներին: Խնդրում ենք դիմել Բըրբբանկի քաղաքային աշխատանքների ցուցումներին՝ որոշակի փողոցում արագության թռիչքների կամ արագության բարձիկների իրավասությունը որոշելու համար:

7

Նոր անցումներ երկկողմանի կանգառի կողմից վերահսկվող խաչմերուկներում

Հետիոտնային անվտանգությունը կարող է բարելավվել երկկողմանի կանգառի կողմից վերահսկվող խաչմերուկում՝ նորանշանակ անցման միջոցով: Հնարավորության դեպքում հաշվի առեք հետևյալը.

Տրամադրել խաչմերուկի խաչմերուկի չկառավարվող մոտեցումներից մեկում նշված գծանշանով:

Տեղադրեք գծանշան անցուղիներ երկկողմանի կանգառի կողմից վերահսկվող խաչմերուկներում ռազմավարական նշանակության վայրերում, այնպես, որ խաչմերուկները տեղադրվեն ոչ հաճախակի ընդմիջումներով՝ հիմնվելով ինժեներական դատողության վրա:

Երկու կամ ավելի ճանապարհորդական գոտիներ ունեցող փողոցով և 25 մղոն արագությամբ արագության սահմանափակումով փողոցում նշված խաչմերուկը պետք է տեղադրված լինի երթևեկի հանգստացնող բուժումներով և flashրամեկուսացման փնջերով կամ երթևեկության ազդանշաններով (տե՛ս Գլուխ 5E: Նշաններ և ազդանշաններ Էջ 72): Մինչև երկու ճանապարհորդական երթուղի փողոցների համար կարելի է համարել ներսի փողոցային հետիոտնային անցման նշան, ինչպես ցույց է տրված Նկար 5-8-ում:

8 հետիոտների մագլցում (անկյունագծային անցումներ)

Հետիոտնային մագլցումները (անկյունագծային անցուղիներ) կամ բացառիկ հետիոտնային ընդմիջումները թույլ են տալիս կենտրոնանալ առևտրային տարածքներում, որոնք զգում են հետիոտնների մեծ ծավալներ, որոնք օգտագործում են հետիոտնային մղման կոճակը: Մագլցող անցուղու կիրառում կարելի է համարել, երբ տեղի են ունենում հետևյալ հանգամանքները.

Հետիոտնի ծավալները բավարարում են կամ գերազանցում են տրանսպորտային միջոցների ծավալի 30% -ը առավելագույն ժամային ժամերին.

Խաչմերուկով անցնող տրանսպորտային միջոցները գերազանցում են ժամում 200 տրանսպորտային միջոցը. կամ

Բախումների մեծ տոկոսը, որը խաչմերուկում շրջվում է շրջադարձային տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների հետ:

Հարկավոր է հաշվի առնել հետևյալ նկատառումները, քանի որ այն կարող է նվազեցնել հետիոտնի մագլցման խաչմերուկների կիրառելիությունն ու արդյունավետությունը.

Երկու անընդմեջ անցումային անցում ունեցող հետիոտների չափավոր չափերով աջ շրջադարձ ունեցող տրանսպորտային միջոցների մեծ ծավալներ.

Երկու շարունակական խաչմերուկ անցնող հետիոտների ցածր քանակությունը և հետիոտների մեծ քանակը.

Մոտակայքում ավտոմայրուղու թեքահարթակների կամ աստիճանային երկաթուղային անցումներին.

T- խաչմերուկներ; կամ

Հետիոտնային բարձր ծավալներ, որոնք կարող են պահանջել հետիոտնային վայրէջքի ավելի մեծ տարածքներ կամ ապաստանի տարածք:

Հետիոտների մագլցում անցնելը հաշվի առնելիս պետք է գնահատվի հետիոտնի ընդհանուր սպասարկման ժամանակը, ինչպես նաև հատման ժամանակը:

Այս առաջարկության իրականացման համար անհրաժեշտ է ներառել երթևեկության վերլուծություն, քանի որ ճանապարհի բոլոր եղանակների սպասման ժամերը կավելանան: Մարդիկ մեքենա վարելու դեպքում նաև ավելի երկար ժամանակ կկանգնեցնեն իրենց տրանսպորտային միջոցները, ինչը կարող է երկարաժամկետ հեռանկարում նպաստել ջերմոցային գազերի արտանետումների ավելացմանը:

9

Տեղափոխումներ տիպային խաչմերուկներում

Վերոհիշյալ հետիոտնային անցման անցումի բարելավումները նկարագրված են Գծապատկեր 5-12- ից 5-րդ գծապատկերով 5-19-ը Բուրբան քաղաքում խաչմերուկի բնորոշ պայմանների համար: Բարելավումները կարող են տարբեր լինել՝ կախված խաչմերուկի եզակի պայմաններից:

5D: Փողոցի երկայնքով բարեկարգումներ

1

Մայթերը / Parkways

Մայթերը ապահովում են հետիոտնի ճանապարհի բացառիկ իրավունքը, խթանում են քայլելու ճանապարհը և բարելավում են կապը ողջ քաղաքում: Տե՛ս Burbank2035 General Plan, Mobility Element, Table M-2՝ հողամասի օգտագործման ստանդարտացման հիման վրա ստանդարտ և նվազագույն ավտոճանապարհային լայնությունների համար:

Յուրաքանչյուր փողոց պետք է ապահովի հետիոտն մուտքը մայթերով: Այն փողոցների համար, որոնք ներկայումս չեն ապահովում մայթ / ավտոճանապարհի մուտք, ինչպես ցույց է տրված Նկար 5-20 -ում, Քաղաքը պետք է նախատեսի տեղադրել նոր մայթեր երկու փողոցներում, որտեղ դա հնարավոր է: Եթե չկա ճանապարհի ճիշտ ուղի, ապա հնարավորության դեպքում նվազեցրեք ճանապարհային երթևեկության գոտիների լայնությունը կամ մայթից / ավտոճանապարհի լայնությունից (տե՛ս Գլուխ 8 Գ . 120-րդ էջի փողոցային բարելավումները՝ գծապատկերի գծերի լայնությունների վերաբերյալ առաջնորդման համար): Այն վայրերում, որտեղ փողոցային ճանապարհի աջակողմյան լայնությունը չափազանց նեղ է՝ Burbank2035- ի գլխավոր հատակագծի յուրաքանչյուր հատվածի / պուրակի լայնությունները պահպանելու համար, Քաղաքը պետք է խնդրարկի ապագա նվիրվածություն՝ հարակից գույքի վերափոխման դեպքում: Առաջին հերթին պետք է առաջնահերթ լինեն դպրոցների, զբոսայգիների, գրադարանների, ավագ կենտրոնների և տարանցիկ կանգառների մոտ մայթերի ավարտը:

2-ը

Մայթ / Parkway գոտիներ

Մայթերը / ավտոճանապարհները պետք է բաժանվեն չորս գոտիների՝ օգակատային, հետիոտնի, կահավորանքի և զսպման գոտի:

Ակատի գոտի

Ակատային գոտին այն գույքի գծի և շենքի ֆասադայի միջև ընկած տարածքն է: Երբ շենքը վերադառնում է գույքի գծից, մայթը / ավտոճանապարհի լայնությունը կարելի է մեծացնել, իսկ ճակատային գոտին կարող է տեղավորել ինչպես ակտիվ, այնպես էլ պասիվ օգտագործումներ:

Առևտրային տարածքներում առաջնային գոտին կարող է օգտագործվել բացօթյա նստատեղերի, ճաշասենյակների, մանրածախ ցուցադրությունների, տնկարկների կամ կանխատեսումների համար, ինչպիսիք են ծածկոցները կամ ազդանշանը:

Բնակելի տարածքներում առաջնային գոտին կարող է օգտագործվել առջևի բակերի կամ նախասրահերի, փորվածքների կամ քայլերի և այլն, ինչպես նաև կանաչապատման համար:

Տե՛ս Բյուրբանկի քաղաքային օրենսգիրքը, առանձնահատուկ ծրագրերը և թույլատրելի օգտագործման և չափերի, ինչպես նաև կիրառվող նվազագույն և առջևի և (կամ) փողոցային երեսպատման բակային շենքի կիրառման նվազագույն չափերը, որոնք անհրաժեշտ են որոշելու, թե մասնավոր ծանրոցից որքան լայնություն ունի նպաստելու համար: դեպի ճակատային գոտի:

Հետիոտնի գոտի

Հետիոտնի գոտին այն տարածքն է, որը նվիրված է շարժման միջոցով հետիոտնին: Կոմունալ ծառայություններն ու այլ խոչընդոտներ չպետք է տեղադրվեն այս գոտում:

Կահավորման գոտի

Կահույքի գոտին այն տարածքն է, որն ապահովում է բուֆեր հետիոտնների և եզրաքանդակների միջև (կամ մայթերի մակարդակով դասի չորրորդ ավտոճանապարհ):

Երբ մայթ մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհը բացակայում է, այս գոտին բուֆեր է ապահովում քայլող և մեքենայով երթևեկող մարդկանց միջև: Կահույքի գոտին կարող է պարունակել կանաչապատման, փողոցային ծառերի, փողոցային կահույքի, լուսավորության, կոմունալ ծառայություններ, ցուցանակներ, հեծանիվների կայանատեղի և այլն: Լուսավորության համար տե՛ս Գլուխ 5F: Ենթակառուցվածքներ 73-րդ էջում :

Երբ կա մայթ մակարդակի IV կարգի ավտոճանապարհ, այս գոտին կոչվում է հետիոտնային բուֆեր, որն ապահովում է առանձնացում հետիոտնի և ճանապարհի երթևեկելի մասի միջև: Տե՛ս Գլուխ 7. Քաղաքականության առաջարկությունները. Հեծանվորդները 89-րդ էջում:

ԵԶՐԱԳԾԱՅԻՆ ԳՈՏԻ

Եզրագծային գոտին ավիան անմիջապես հարակից տարածք է: Հաճախակի կորուստի գոտին բաղկացած է ընդամենը 6-ից լայն լայնքից զսպված գոտուց: Եթե մայթը / զբոսայգին ընդարձակվում են՝ եզրաքարային երկարություն տեղադրելու համար, այս գոտին կարող է պարունակել կանաչապատ տարածք և կանաչ ենթակառուցվածք: Տե՛ս Գլուխ 5C- 4 եզրաքարերի ընդարձակման էջ 60 :

Երբ մայթ մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհը առկա է, այս գոտին բաղկացած է ինչպես ճանապարհի երթևեկելի մասից, այնպես էլ տրանսպորտային միջոցի բուֆերից, որն ապահովում է տարանջատում հեծանվավազքի և վարորդների միջև: Տե՛ս Գլուխ 7. Քաղաքականության առաջարկությունները. Հեծանվորդները 89-րդ էջում:

5E. Նշաններ և ազդանշաններ

1

Հետիոտնային զբոսանքի ազդանշան

Բարձր հետիոտնային ծավալի և (կամ) տրանսպորտային միջոցների շրջադարձային կոնֆլիկտների խաչմերուկների համար հաշվի առեք այնպիսի հատկություններ, ինչպիսիք են.

Հասանելի հետիոտնային ազդանշանները (APS) *ԱՊԱՀՈՎՈՒՄ ԵՆ ՈՉ ՏԵՍՈՂԱԿԱՆ ԽԱՉՄԵՐՈՒԿ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ ԱՅՆ ԼՍՈՂՈՒԹՅԱՆ ԿԱՄ (ԿԱՄ) ՏԵՍՈՂՈՒԹՅԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐ ՈՒՆԵՑՈՂ ՀԵՏԻՈՏՆԵՐԻ ՎՐԱ: ԼՐԱՑՈՒՑԻՉ ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ ՏԵ՛Ս ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑԱԿԱՆ ՄԱՅՐՈՒՂՈՒ ՀԵՏԱՉՈՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱԶԳԱՅԻՆ ԾՐԱԳՐԻ (NCHRP) ՈՒՂԵՑՈՒՑՑՆԵՐԸ՝ ՄԱՏՉԵԼԻ ՀԵՏԻՈՏՆԻ ԱԶԴԱՆՇԱՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ:*[\[4\]](#):

Հետիոտնային ինտերվալների առաջատարը (LPI) / Advance քայլման ազդանշանը *ՀԵՏԻՈՏՆԻՆ ՈՒՂԵԿՑՈՒՄ Է՛ ՄԻՔԱՆԻ ՎԱՅՐԿՑԱՆՈՎ, ԵՐԲ ՄԱՐԴԻԿ ՄԿՍՈՒՄ ԵՆ ԽԱՉՄԵՐՈՒԿՈՎ ԵՐԹԵԻԵԿԵԼ: ԼՐԱՑՈՒՑԻՉ ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ ԴԻՄԵՔ FHWA- Ի ԱՌԱՋԱՏԱՐ ՀԵՏԻՈՏՆԱՅԻՆ ՄԻՋԱԿԱՅՔԻ (LPI) ՀԱԿԱՀԵՏԵԻԱՆՔԱՅԻՆ ՏԵԽՆՈԼՈԳԻԱՅԻ ԹԵՐԹԻԿԻՆՎ*[\[5\]](#): *ՀԱՇՎԻ ԱՌԵՔԼՐԻ- ՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ ՀԵՏԵԻՑԱԼԸ*

Վթարի պատմություն: Բազմաթիվ վթարների խաչմերուկների կամ ծանր վնասվածքների / մահվան ելքով վթարների խաչմերուկների համար 3 կամ ավելի տարիների վթարի մասին տվյալների վերանայումը հաճախ առաջնահերթություն է: Դիտարկված հակամարտություններից ստացված տեղեկատվությունը կարող է լրացնել վթարի մասին տվյալները:

Հետիոտնային հատման հատորներ: Հետիոտնային բարձր ծավալը դպրոցների, գրադարանների, զբոսայգիների, ավագ կենտրոնների, տարանցման հիմնական կանգառների, առևտրի տարածքների կամ բիզնեսի շրջանների մոտակայքում կարող է երաշխավորել ԱԹՄ-ների օգտագործումը: Նախատեսված ազդեցությունը (հետիոտնային և շրջադարձային երթևեկության ծավալի արտադրանք) կարող է ևս մեկ ուշադրություն դարձնել:

Խոցելի դարեր: LPI- ները կարող են առաջնահերթություն լինել, երբ դպրոցական տարիքի երեխաները, տարեցները և / կամ շարժունակությունը կամ տեսողության խնդիրներ ունեցող մարդիկ ավելի հաճախ են անցնում: Այս հետիոտներին փողոցը հատելու համար անհրաժեշտ է լրացուցիչ ժամանակ:

Միակողմանի փողոցներով կամ T- խաչմերուկներում: Այն դեպքում, երբ ձախ շրջադարձային մեքենավարներից, որպես կանոն, չի սպասվում գալիք տրանսպորտային միջոցներին, LPI- ները կարող են օգտակար լինել խաչմերուկում գտնվող հետիոտների համար բերքատվությունը մեծացնելու համար:

Խաչմերուկի տեսանելիությունը: LPI- ները կարող են գերակայություն ունենալ, երբ խաչմերուկի տեսանելիությունը սահմանափակ է: Ընդհանուր օրինակներն են երկրաչափությունը, դադարեցված տրանսպորտային միջոցների գտնվելու վայրը կամ կանաչապատումը:

Ազդանշանի ժամկետները: LPI- ները սովորաբար պահանջում են ճշգրտումներ գործող ազդանշանային ժամանակացույցին, որոնք համեմատաբար ավելի ցածր գին են՝ համեմատած այլ հակազդման միջոցների հետ:

Ծրագրավորում LPI- ները կարող են ծրագրավորվել գազաթնակետային ժամանակահատվածների համար, օրինակ՝ դպրոցն սկսելու և ավարտելու ժամանակահատվածները կամ գործարկվում են հետիոտնային մղման կոճակով ոչ գազաթնակետային ժամանակահատվածներում:

Հետիոտների հիշեցումը հետադարձ կապի ազդանշաններ է տալիս հետիոտնին յուրաքանչյուր ազդանշանային ցիկլում, ի տարբերություն ակտիվացված ազդանշանների, որտեղ հետիոտնային կոճակը պետք է ակտիվորեն հրել: Հետիոտների հետկանչը կարող է ծրագրավորված լինել գազաթնակետային ժամանակահատվածների համար, օրինակ՝ դպրոցի մեկնարկի և ավարտի ժամանակահատվածների համար, և կարող է օգտագործվել որպես LPI- ի հետ համատեղ:

Հետիոտնային անցման ժամանակները կարող են ծրագրավորվել՝ օգտագործելով քայլելու միջին արագությունը ոչ ավելի, քան վայրկյանում 3,5 ֆուտ և վայրկյանց ոչ պակաս, քան 2.8 ֆուտ / վայրկյան, երբ տարեցները կամ հաշմանդամ հետիոտները պարբերաբար օգտագործում են անցուղի: Հաշվի առեք, որ զսպման երկարացման հետ միասին իրականացնել հատման հեռավորության լայնությունը նվազեցնելու համար:

2-ը

Ներքին փողոցային հետիոտնային անցման նշան

Ներքին փողոցային հետիոտնային անցման նշաններ տեղադրվում են մայրուղային հատվածում՝ գծի, գծի գծի կամ միջին կղզու վրա նշված խաչմերուկներում՝ մայթին գծանշանների և ցուցանակների հետ միասին: Հնարավորության դեպքում հաշվի առնվում են հետևյալը.

Կարող է տեղադրվել միջնային բլոկի հատման կետով փողոցով, երկու ճանապարհորդական երթուղով և 25 մղոն / ժամ արագության սահմանաչափով՝ դպրոցների, գրադարանների, պուրակների և ավագ կենտրոնների մոտակայքում, ինչպես ցույց է տրված Նկար 5-8-ում:

3 ուղղանկյուն արագ փչող փարոս (RRFB)

Ուղղանկյուն արագ շողացող փարոսները (RRFB) հետիոտնային ուժեղացումներ են, որոնք օգտագործվում են փողոցով անցնելիս հետիոտնային անվտանգության և տեսանելիության մակարդակի բարձրացման դեպքում խաչմերուկում նշված խաչմերուկի հետ միասին: Հնարավորության դեպքում հաշվի առնվում են հետևյալը.

Պետք է տեղադրված լինի գծանշված անցուղու երկու ծայրերում՝ պահանջվող մայթերի նշանների և ցուցանակների հետ միասին:

Կարող է տեղադրվել երկու ճանապարհորդական երթևեկելի գոտի ունեցող փողոցով նշված խաչմերուկում և տեղադրված արագության սահմանափակում՝ 25 կմ / ժամ արագությամբ: Տե՛ս Գծապատկեր 5-6, Նկար 5-7 և Նկար 5-9:

Պետք է վերապահված լինի հետիոտնային բարձր ծավալի և կոնֆլիկտի տարածքների համար, քանի որ գերօգտագործումը կարող է նվազեցնել արդյունավետությունը:

Կարող է տեղադրվել միջին բլոկի և / կամ բարձրացված խաչմերուկի հետ համատեղ:

4 հետիոտնի փչող փարոս

Հետիոտնային flashրամեկուսացման փնջերն ունեն մեկ կամ մի քանի ազդանշանային հատվածներ, որոնք գործում են ingրամեկուսացման ռեժիմով՝ նշանավոր խաչմերուկում: Դրանք կարող են լինել հետիոտների վրա հիմնված և պետք է տեղադրվեն հետիոտնային նշաններով, նախազգուշացման նշաններով և / կամ բերքատվության նշաններով: Հնարավորության դեպքում հաշվի առեք հետևյալը.

Կարող է դադարեցվել մայրուղու ճանապարհը:

Կարող է տեղադրվել ավելի քան երկու ճանապարհորդական երթևեկելի գոտի ունեցող գծանշված անցուղու վրա և 25 մղոն / ժամից ավելի արագության սահման: Տե՛ս Գծապատկեր 5-10:

Պետք է վերապահված լինի հետիոտնային բարձր ծավալի և կոնֆլիկտի տարածքների համար, քանի որ գերօգտագործումը կարող է նվազեցնել արդյունավետությունը:

5F Ենթակառուցվածքներ

1

Հետիոտնային մակարդակի լուսավորություն

Հետիոտնային մակարդակի լուսավորությունը բաղկացած է լուսավորող սարքերից հասարակական աջակցության ուղղությամբ, որը սովորաբար տեղադրվում է կահավորման գոտում կամ եզրագծի գոտում (տե՛ս Գլուխ 5D- 1 մայթերը / Պարկուղիները, Էջ 69), որոնք հիմնականում գործում են հետիոտնային տարածքների լուսավորության համար, ինչպիսիք են քանի որ մայթերը, հետիոտնային ուղիները, տարածված հասարակական ճանապարհները, հասարակական աստիճանները և այլն, որտեղ հնարավոր է, հաշվի առեք հետևյալը.

Հետիոտնային լուսավորությունը պետք է առաջնահերթություն ունենա ավագ կենտրոնների, դպրոցների, զբոսայգիների, գրադարանների, բարձր հսկողության կամ բարձր հաճախականության տարանցիկ կանգառների, հետիոտնային բարձրության ծավալային միջանցքների, առևտրային տարածքների և լայն մայթերի մոտակայքում, որտեղ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության լուսավորությունը կարող է բավարար չափով չ լուսավորել մայթերի տարածքը:

Լուսավորության համակարգերը կարող են 10% -ով գերազանցել վերնագրի 24-ի արդյունավետության պահանջները: Օրինակ, դա հնարավոր էր իրականացնել` Բարձր ճնշմամբ նատրիումի լույսերը LED հարմարանքով փոխարինելով:

Հետիոտնային մակարդակի լուսավորող սարքերը, ընդհանուր առմամբ, պետք է լինեն մոտ 12 - 15 ոտնաչափ բարձրության վրա, իսկ ծառերի միջև, եթե առկա է:

Լույսի բևեռների տեղադրումը պետք է համաձայնեցված լինի կանաչապատման, փողոցային կահույքի, տարանցիկ կանգառների և այլ կոմունալ ծառայությունների տեղադրման հետ: Լույսի բևեռների տեղադրումը պետք է համապատասխանի մաքրման պահանջներին` կապված այլ օբյեկտների, եզրաքարերի, խաչմերուկների և անցումների հետ:

Քննադատական վայրերը, ինչպիսիք են թեքահարթակները, խաչմերուկները, տարանցման կանգառները և գիշերային ժամերին օգտագործվող տեղանքները պետք է լինեն խիստ տեսանելի և լավ լուսավորված:

2 Կոմունալ ծառայություններ և այլ ենթակառուցվածքներ

Կոմունալ սարքավորումները և ենթակառուցվածքները պետք է մտածված ձևավորվեն և տեղադրվեն, որպեսզի նվազեցնի ոտնձգությունը հետիոտնային անցուղիների կամ ճանապարհորդության այլ եղանակների վրա: Տեղադրված կոմունալ ծառայություններն ու այլ ենթակառուցվածքները կարող են օգնել նվազեցնել մայրին խառնաշփոթը, բարելավել հետիոտնային անվտանգությունը, նվազեցնել պահպանման բախումները փողոցների այլ հարմարությունների հետ և թույլ տալ ավելի շատ հնարավորություններ` կանաչապատման և ծառերի ավելացման համար:

Կոմունալ սարքավորումների տեղադրումը և նորոգումը պետք է համակարգված լինեն ճանապարհի և փողոցների լանդշաֆտային բարելավման նախագծերի հետ` ջանքերի կրկնօրինակումից խուսափելու կամ նոր մայրին նոր կրճատումներ կատարելու համար:

Վերևի մակարդակի և մակերևույթի վրա տեղադրված կոմունալ ծառայությունները պետք է տեղադրվեն` նվազագույնի հասցնելու հետիոտնային ճանապարհորդությունների խափանումները և պահպանելու համար անհրաժեշտ լայնությունները ճանապարհորդության հետիոտնային ուղիների համար:

Փոքր կոմունալ սրահները, ինչպիսիք են ջրի և գազի հաշվիչները և փողոցային լուսավորության հասանելիությունը, պետք է տեղակայվեն՝ առկա կամ հավանական ծառերի և կանաչապատ տարածքների հետ բախումները նվազագույնի հասցնելու համար: Հնարավորությունները, հնարավորության դեպքում, պետք է հավասարեցվեն կամ խմբավորվեն:

Բռնակային ջրամբարները և փոթորկի ջրահեռացման համակարգերի հետ կապված մակերևութային հոսքի գծերը պետք է տեղակայվեն անցուղուց կամ հեռավորության վրա գտնվող թեքահարթակների միջև: Բռնումների ավազանները պետք է տեղակայվեն ճարմանդների թեքահարթակների վերևի մասում, որպեսզի կանխեն թեքահարթակի հատակին:

Անխափան տեխնոլոգիաներ, ինչպիսիք են հալեցումն ու թունելացումը, անհրաժեշտության դեպքում պետք է օգտագործվեն, որպեսզի խուսափեն փողոցային գծերի տարրերի պեղումներից և քայքայվելուց:

Հետիոտնային կողմնորոշված բնակելի և առևտրային տարածքներում մակերեսային կոմունալ ծառայությունները պետք է ցուցադրվեն կանաչապատման և (կամ) դեկորատիվ էկրաններով, որտեղ էլ հնարավոր լինի:

Ընդհանուր կոմունալ գծերը պետք է ստորգետնյա տեղակայվեն կամ տեղափոխվեն նրբանցքներ կամ հետևի բակեր, որտեղ էլ հնարավոր լինի:

6- քաղաքականության առաջարկություններ. Տարանցում

Անցումային ցանցերը ձևավորել են ժամանակակից քաղաքների քաղաքային ձևը: Այնուամենայնիվ, տարանցիկ ցանցերը վակուումում գոյություն չունեն: Դրանց հաջողությունը կախված է համապատասխան քաղաքականությունից և ներդրումներից՝ հեշտ և անվտանգ մուտքի, հուսալի ծառայության, փոխադրամիջոցների հարմարությունների խթանման և հողօգտագործման քաղաքականության խթանման համար:

6 Ա. Քաղաքականության նպատակներ

Քաղաքի ողջ տարածքում ապագա տարանցիկ բարելավումները պետք է նախագծվեն և պահպանվեն՝ հետևյալ նպատակներին հասնելու համար.

Նպաստել տրանզիտային օգտագործման ցանկացած տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամություն ունեցող անձանց կողմից:

Բարելավել հուսալիությունն ու արդյունավետությունը բոլոր տարանցիկ հեծանիվների համար:

Նպաստել հարմարավետությանն ու պարզությանը՝ կանգառային հարմարություններով և ճանապարհային նշագրման միջոցով:

Տրանզիտային կանգառներում և երթուղիներում անվտանգության, մատչելիության և մաքրության բարձրացում:

Նախատեսել և խթանել մաքուր և կայուն էներգիայի օգտագործումը տարանցիկ տրանսպորտային միջոցների և հարմարությունների համար:

6B: Կիրառելիություն

Սույն գլխի հաջորդ բաժիններում նկարագրված բարելավումները քաղաքականության առաջարկություններ են, որոնք նախատեսված են վերը նշված նպատակներին հասնելու համար: Ծրագրերը, որոնք ընկած են կիրառելիության հետևյալ երկու գոտիների մեջ, այս բարելավման թեկնածուներն են:

1 առաջնահերթ փողոցներ

Ընդհանուր առմամբ, քաղաքը պետք է առաջնահերթություն տարանցիկ բարելավում կատարի «Անցումային առաջնահերթ փողոցներում», ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-1-ում, որոնք ներառում են.

Ավտոբուսային գծեր և կանգառներ, որոնք տեղավորում են բարձր օրական հեծանիվներ, որոնք սահմանվում են յուրաքանչյուր կանգառի կողմից 75 և ավելի օրական հեծյալների կողմից.

Ավտոբուսային գծեր և կանգառներ, որոնք պարունակում են բարձր հաճախականության ծառայություն, որը սահմանվում է 15 րոպեանոց կամ պակաս զագաթնակետային անցուղով սպասարկմամբ, ներառյալ առաջարկվող նոր կամ փոփոխված երթուղիները, որպես Մետրոպոլիտենի 2020-ի NextGen Bus Plan- ի մաս:[\[6\]](#);

Ավտոբուսի կանգառներ, որոնք երկաթուղային տարանցման կայաններում ապահովում են միջմոդալային փոխանցումներ երկաթուղային և ավտոբուսային ծառայության միջև:

2 կենտրոնացման ոլորտներ

Բացի այդ, տարանցիկ բարելավումները պետք է առաջնահերթություն տրվեն «Կենտրոնացման ոլորտները», ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-2-ում, քանի որ սրանք քաղաքի այն տարածքներ են, որոնք հայտնաբերվել են կենտրոնացված ուշադրություն և ներդրումներ ստանալու համար այն չափանիշներով, որոնք ներառում են համայնքի խոցելիությունը, գործունեությունը, ապատեղեկատվությունը: և անբարենպաստություն: Տե՛ս 4B գլուխ: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար կենտրոնացրեք ոլորտները 52-րդ էջում:

6C: Կանգառի տարրեր և հարմարություններ

Բոլոր ավտոբուսային կանգառները պետք է ապահովեն հովանավորներին՝ հարմարավետության, անվտանգության, հարմարավետության, հուսալիության և հարմարությունների շարք: Հաշվի առեք, որ ավտոբուսի կանգառներում հետագա բարելավումները ներառեք, երբ.

Նոր տարանցիկ ծառայության ներդրում կամ գոյություն ունեցող տարանցիկ ծառայության վերափոխում.

Նոր մասնավոր զարգացումներ տեղի են ունենում առկա կամ ապագա ծրագրված տարանցման կանգառների մոտ.

Ընթացիկ ճանապարհի սպասարկումը կատարվում է առկա տարանցիկ կանգառների մոտ. կամ

Կապիտալ բարելավման նախագծեր են կառուցվում առկա տարանցման կանգառների մոտ:

1

Ավտոբուսային ապաստարաններ

Տարանցիկ ապաստարանները ապահովում են հարմարավետություն սպասող հովանավորներին և պաշտպանություն եղանակից, ինչպես նաև ծառայում են որպես տեսողական ցուցիչ ավտոբուսի կանգառի համար: Ավտոբուսի ապաստարան տեղադրելը միշտ չէ, որ հնարավոր է իրականացնել ճիշտ ճանապարհի սահմանափակումների պատճառով: Հնարավորության դեպքում ավտոբուսի առաջնային կանգառները պետք է ապահովեն առնվազն մեկ ավտոբուս ապաստան յուրաքանչյուր կանգառի համար՝ հետևյալ չափանիշներով.

Չափը:

Ավանդական ավտոբուսային ապաստարանը չափսեր ունի մոտ 5 ֆետր լայնությամբ, 13 ֆտ երկարությամբ և 8 ֆտ բարձրությամբ:

Մայթերի լայնությունը.

Մայթերի / ավտոճանապարհների գոտիների համար տե՛ս Գլուխ 5D- 1 մայթերը / Պատկուղները , Էջ 69 :

10 մետր կամ ավելի լայնությամբ մայթերի / ավտոճանապարհների համար տրամադրեք ավտոբուսի ապաստարան, ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-3-ից մինչև Նկար 6-5-ը:

10 մետրից պակաս լայնություն ունեցող մայթերի / ավտոճանապարհների համար, որոնք անհնարին են դարձնում ավանդական ավտոբուսի ապաստարանի տեղադրումը, հաշվի առեք մայթը / զբոսայգին ընդարձակելու ուղիները կամ հաշվի առեք կրճատված ոտնահարկի ինքնուրույն հովանոց տեղադրելը: Հակառակ դեպքում, ապահովեք նստատեղերը ավտոբուսի կանգառում առանց ավտոբուսի ապաստարանի, ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-6-ում, կամ մտածեք, որ ավտոբուսի կանգառը տեղափոխեք ավելի իրագործելի վայր:

Տեղադրում:

Այն դեպքում, երբ շենքերը գտնվում են գույքի գծի 10 մետր հեռավորության վրա կամ դրա սահմաններում, գտնեք ավտոբուսի կացարանը 4 ճ. Հեռավորությունից՝ պահպանելու համար առնվազն 4 ոտնաչափ լայնություն, որը պարզ է շենքի ճակատի և ավտոբուսի ապաստարանի միջև հետիոտնային գոտու համար, ինչպես ցույց է տրված: ի նկ 6-3.

Այն դեպքում, երբ շենքերը հետ են բերվում սեփականության իրավունքից 10 մետր կամ ավելի, իսկ մայթի / պուրակի ճանապարհի լայնությունը 10 մետրից պակաս է, տեղադրեք ավտոբուսի ապաստարանը մայթին / ավտոճանապարհի հետևի մասում և թույլ տվեք հետիոտնային շարժը դեպի դիմաց: ավտոբուսի ապաստարան, ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-4-ում, եթե դա անելը չի նվազեցնում հետիոտնային գոտին 4-ից ավելի ոտնաչափ լայնությամբ, այդ դեպքում հաշվի առեք զսպման երկարացումը, ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-5-ում :

Curb Extensions:

Հնարավորության դեպքում, զսպման երկարաձգումները պետք է օգտագործվեն ավտոբուսի բեռնման վայրերում, ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-5-ում: Տե՛ս Գլուխ 5C- 4 եզրաքարերի ընդարձակման էջ 60-ը` լրացուցիչ տեղեկությունների համար:

Երբ եզրաքանակի երկարացումը հնարավոր չէ, ավտոբուսի ապաստանը տեղակայեք գոտիների միջոցով պարզ հասանելի ոտնակով առնվազն 4 մետր լայնությամբ, ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-3-ում և 6-5-ում: Մայթերի / ավտոճանապարհների գոտիների համար տե՛ս Գլուխ 5D- 1 մայթերը / Պառկուղները , էջ 69 :

Եղանակի պաշտպանություն.

Տարանցիկ կացարանները պետք է նախագծված լինեն երկարակյաց տանիքով, որպեսզի ապահովեն ստվեր և պաշտպանություն արևից, քամուց և անձրևից: Տեսանելիությունը և հանրային անվտանգությունը բարձրացնելու համար գերադասելի է բացօթյա ավտոբուսային ապաստարան (առջևի և հետևի կողմերը հանված):

Տեսանելիությունը ավտոբուսի վարորդներին.

Այն կողմում, որտեղից մոտենում է ավտոբուսը, ավտոբուսի ապաստարանի կողային վահանակը պետք է լինի նյութական թափանցիկ, կամ բոլորը միասին հանվեն, որպեսզի թույլ կտա համարժեք տեսանելիություն: Եթե օգտագործվում է կողային վահանակ, ապա այն պետք է լինի փչացող, դիմացկուն մարող, գրաֆիտի, ձուլման և կաղապարի դիմացկուն, և պետք է նշվի ռեֆլեկտորներով կամ այլ տարրերով` դրա ներկայությունը նշելու համար:

Նստատեղ

Նստելը ավտոբուսի կանգառների կարևոր բաղադրիչն է, քանի որ այն ծառայում է որպես հանգստի վայր հովանավորների, հատկապես երիտասարդ, տարեցների և հաշմանդամություն ունեցող հովանավորների համար: Ավտոբուսի կանգառները պետք է ապահովեն նստատեղերը հետևյալ չափանիշների համաձայն.

Ետևի / բազկային նստարաններով նստարաններ .

Տրամադրեք ավտոբուսի նստարաններ `նվազագույնը 6.5 ֆտ. Կամ երեք տեղին համարժեք: Նստարանները պետք է խարսխվեն, որպեսզի չթուլատրվի տեղաշարժը և պետք է խիստ դիմացկուն լինի վանդալիզմի, եղանակի և գրաֆիտիի նկատմամբ: Ավտոբուսային նստարանները պետք է ապահովեն հետևի հենարանները և (կամ) բազկաթոռները, որպեսզի օգնեն տարեցներին և հաշմանդամություն ունեցող հաճախորդներին:

Հանգստի այլ միջոցներ.

Կաշկանդված վայրերում, երբ մայթերի լայնությունը 10 մետրից պակաս է, իսկ ավտոբուսների կացարաններն անթափանցելի են, տրամադրեք հանգստի այլ միջոցներ, ինչպիսիք են ` թեք ձողերը, ինքնուրույն ավտոբուսային նստարաններ և այլն: Տե՛ս Նկար 6-6:

3 լուսավորություն

Ավտոբուսի կանգառներում պատշաճ լուսավորությունը մեծացնում է ընդհանուր տեսանելիությունը, ուժեղացնում է անվտանգությունը և նպաստում է անվտանգության զգացողությանը: Ավտոբուսի կանգառները պետք է ապահովեն լուսավորություն հետևյալ չափանիշներով.

Երեկոյան ծառայության ընթացքում տեսանելիությունը.

Ավտոբուսի կանգառները, որոնք սպասարկվում են երեկոյան ժամերին կամ ունեն բարձր գիշերային հմտություններ, պետք է ապահովեն համապատասխան լուսավորություն, որը պատասպարված է (տեղադրված է ավտոբուսի ապաստարանում) կամ ինքնուրույն:

Ambient Light:

Մթնոլորտային լուսավորությունը կարող է ապահովվել մոտակա փողոցային լուսավորությամբ, հարևան բիզնեսներից թափվող լույսով, պատասպարված լուսավորությամբ կամ ինքնուրույն լուսային բևեռով: Առանց պատասպարված լուսավորության կանգառները պետք է տեղակայված լինեն շրջակա միջավայրի լույսի աղբյուրից 30 մետր հեռավորության վրա:

Համապատասխան ուժեղություն.

Ավտոբուսի կանգառի լույսի հարմարանքները կամ ավտոբուսի ապաստարանների լուսավորության համակարգերը պետք է ապահովեն 2-ից 5 ոտքով մոմեր, բայց չպետք է ստեղծեն ուշադրության կենտրոնում ազդեցություն, ինչը դժվարացնում է ապաստարանի ներսում սպասող հաճախորդների համար դժվար տեսնել ապաստարանի տարածքից դուրս:

LED լուսավորություն.

LED լուսավորությունը պետք է օգտագործվի էներգախնայողության և պահպանման հեշտության համար:

Արեգակնային լուսավորություն.

Դիտարկենք լուսավորող սարքերը կամ արևային էներգիայի միջոցով աշխատող համակարգերը՝ որպես էլեկտրամոնտաժային աշխատող լուսավորության այլընտրանք: Արեգակնային էներգիան կարող է օգտագործվել նաև ավտոբուսի ապաստարանների ազդանշանները հոսելու համար (օրինակ՝ ժամանման իրական ժամանակի մասին տեղեկատվություն) կամ էլեկտրոնային սարքի լիցքավորման ենթակառուցվածքը (օրինակ՝ USB լիցքավորման նավահանգիստներ):

4 մաքրություն

Աղբարկղային աղբարկղերը կարող են մեծապես բարելավել ավտոբուսի կանգառի մաքրությունը: Աղբարկղային բեռնարկղերի տեղադրումը, որպես կանոն, տարանցիկ համակարգի վրա հիմնված որոշում է, և աղբի ընդունիչների չափը, ձևը և գույնը պետք է իրականացվեն ըստ տարանցիկ գործակալության քաղաքականության: Ընդհանուր առմամբ, կանգառները պետք է ապահովեն աղբարկղեր հետևյալ չափանիշներով.

Գտնվելու վայրը:

Աղբարկղերը պետք է տեղադրվեն ապաստանի տարածքում, որպեսզի թափառող թափոնները կամ հոտերը չթափվեն ապաստարանի ներսում: Եթե ավտոբուսի ապաստարան չի տրամադրվում, աղբահանության աղբարկղը, այնուամենայնիվ, խրախուսվում է:

Պաշտպանություն

Աղբարկղերը պետք է ծածկված լինեն աղբարկղերով և ունենան կափարիչ, որպեսզի քամու և անձրևի պատճառով ընկած հատվածից դուրս գան բեկորներ:

Խարիսխ:

Աղբարկղերը պետք է խարսխվեն գետնին և չխոչընդոտեն հետիոտների շարժը:

Սպասարկում.

Աղբարկղային աղբարկղերը պետք է դատարկվեն և պահպանվեն կանոնավոր գրաֆիկով:

5

Հանրային տեղեկատվություն

Ուղեկցող ճանապարհային նշագրման հեշտությամբ հետևելը հեշտացնում է ավտոբուսի կանգառները և միացնող երթուղիները տեղակայելը, մասնավորապես, որտեղ փոխանցման կետերը անմիջապես չեն գտնվում միմյանց հարևանությամբ: Ընդհանուր առմամբ, կանգառները պետք է տրամադրեն հանրային տեղեկատվություն հետևյալ չափանիշների համաձայն.

Signage and Wayfinding:

Յուրաքանչյուր ավտոբուսի կանգառում պետք է ապահովվի կանգառի անուն կամ նույնականացման (նպատակակետ / խաչմերուկ, կամ համարակալված / թույլատրված նույնացուցիչ), երթուղու նույնականացում, ցանցի / երթուղային քարտեզի, ժամանակացույցի և երթուղու մասին տեղեկատվություն, ինչպես նաև կանգառի գտնվելու վայրի և դիրքի հստակ ցուցումներ: Հաշվի առեք, որ հնարավոր է միավորել մի նշանի վրա մի բևեռ, որպեսզի խառնաշփոթը նվազեցնի:

Տեղեկատվական և ճանապարհային ազդանշանային ազդանշանները պետք է հասանելի լինեն բոլոր տարիքի, կարողությունների, հաշմանդամության և լեզուների համար:

Իրական ժամանման տեղեկատվություն.

Առաջնային կանգառների կանգառները պետք է ապահովեն տեսողական իրական ժամանակի ժամանման մասին տեղեկատվությունը՝ էլեկտրոնային կամ ստատիկ ազդանշանների օգտագործման միջոցով, որպեսզի հովանավորներին տրամադրեն տեղում իրական ժամանակի ավտոբուսներ և ժամանման ժամեր՝ առանց խելացի հեռախոսի անհրաժեշտության:

Առաջնային կանգառների կանգառները պետք է տրամադրեն նաև աուդիո իրական ժամանակի ժամանման տեղեկատվություն՝ տեսողության խնդիրներ ունեցող հաճախորդների համար: Տեղեկատվությունը կարող է գործարկվել հպման կոճակի միջոցով:

Տեղեկությունների փոխանցման մասին.

Ուղևորափոխադրումների կանգառներում կանգ առեք ստատիկ կամ իրական ժամանակում տեղեկատվություն երթուղիների միջև փոխանցումների համար: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար դիմեք 2018-ի մետրոյի փոխանցումների նախագծման ուղեցույցին:[\[7\]](#)

6 այլ կանգառի ենթակառուցվածքներ

Դիտարկենք ավտոբուսի կանգառներում հետևյալ լրացուցիչ տարրերը.

Բետոնի ավտոբուսային բարձիկներ.

Ավտոբուսների ծանրությունը ապահովելու համար, մայթին մաշվածությունն ու պատվածությունը նվազեցնելու և ընդհանուր սպասարկումը նվազագույնի հասցնելու համար պետք է տեղադրվեն բետոնե բարձիկներ:

Կանաչ ենթակառուցվածքներ.

Առաջնային կանգառների կանգառները պետք է բարելավվեն կանաչապատման և կանաչ ենթակառուցվածքների այլ բուժումներով: Տե՛ս Գլուխ 9. Քաղաքականության առաջարկությունները. Կանաչ ենթակառուցվածքները, էջ 123-ում, լրացուցիչ տեղեկությունների համար:

Հետիոտնային բարելավում.

Բոլոր առաջնահերթ կանգառների կանգառի 5-րդ պետնոց քայլող շառավղով փողոցները պետք է հաշվի առնեն հետիոտնային բարելավումներ ապահովելը: Տե՛ս Գլուխ 5. Քաղաքականության հանձնարարականները. Հետիոտները 57 էջում, լրացուցիչ տեղեկությունների համար:

7 ավտոբուսային արագ տարանցիկ (BRT) հարմարություններ

BRT ծառայության ներդրումը Burbank City- ը հնարավորություն է ընձեռում հաճախորդներին ապահովել ավելի արագ, ավելի հաճախ և ավելի հեռատես տարածաշրջանային ծառայություններ, քան այն, ինչ առաջարկվում է տեղական ավանդական ավտոբուսային ծառայության մեջ: BRT կայանները պետք է նախագծված լինեն, պահպանվեն և ուժեղացվեն՝ ավելի բարձր տարանցիկ հեծանվորդի ծավալների և ծառայության հաճախության օգտագործման համար: Ի լրումն բոլոր առաջնահերթ

կանգառների կանգառների համար առաջարկվող հարմարություններից՝ BRT կայանները պետք է հաշվի առնեն հարմարավետության բարձր մակարդակի ապահովումը, ներառյալ, բայց չսահմանափակվելով.

Ընդլայնված ավտոբուսի ապաստարան կամ հովանոց՝ սպասվող սպասավոր պահանջարկը բավարարելու համար

Առնվազն 16 մետր հեռավորության վրա մայթ / ավտոճանապարհի լայնություն առաջարկվում է Բուրբանկ քաղաքի ԲՌՏ ավտոբուսի բոլոր ապաստարանների համար: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար դիմեք 2020-ի մետրոյի տարանցման ծառայության քաղաքականություններին և ստանդարտներին^[8]

Հեծանիվների հարմարությունները, օրինակ՝ ավտոկանգառը, կողպեքները և հեծանիվ բաժանելը

Արտաքին տոմսերի հավաքում

Արտակարգ իրավիճակների ծառայությունների համար նախատեսված հեռախոսներ կամ կապեր

8

Մաքուր էներգիայի տարանցիկ փոխադրամիջոցներ և լիցքավորվող ենթակառուցվածքներ

2018 թվականի դեկտեմբերին Կալիֆոռնիայի օդային ռեսուրսների խորհուրդը (CARB) ընդունեց «Նորարար մաքուր տարանցման» (S2S) կանոնակարգը: Սա պահանջում է բոլոր պետական տարանցիկ գործակալություններին աստիճանաբար անցնել 100% մաքուր, զրոյական արտանետման տրանզիտային նավատորմի, ինչպիսին է էլեկտրականը: Դա կօգնի աշխատել տարածաշրջանային օդի որակի և կլիմայի փոփոխության մեղմացման նպատակների ուղղությամբ: Burbank- ի BurbankBus- ի նավատորմը մինչև 2040 թվականը պետք է անցնի 100% զրոյական արտանետման նավատորմի: Քաղաքը պետք է մտածի մաքուր էներգիայի լիցքավորման կայաններ տրամադրելու բարձր առաջնահերթ տարանցիկ ուղիներով ոչ միայն ծառայելու տեղական տարանցման համակարգին, այլև տարածաշրջանային տարանցիկ համակարգերին: .

6D. Ավտոբուսի կանգառներում

1

Նկատառումներ

Բոլոր ավտոբուսի կանգառները պետք է տեղակայվեն հետիոտների կողմից խիստ տեսանելի և մատչելի վայրերում: Ավտոբուսի կանգառի իդեալական վայրերը կախված են ճանապարհի և ավտոբուսի երթուղու և համակարգի ֆիզիկական և գործնական համատեքստից: Ավտոբուսի կանգառի տեղանքները պլանավորելիս պետք է հաշվի առնել հետևյալը.

Ֆիզիկական կայքի նկատառումները.

Առկա է եզրագծի երկարություն և մայթ / մայթի լայնություն

Ճանապարհորդության գոտիների լայնությունը և քանակը

Տրանսպորտային, հետիոտների և հեծանվասպորտի երթևեկության ծավալները

Փողոցային կայանատեղիի և / կամ ավտոճանապարհների առկայություն (տե՛ս Գլուխ 7. Քաղաքականության առաջարկություններ. Հեծանվորդներ 89-րդ էջում):

Խաչմերուկների, հետիոտնային թեքահարթակների և մատչելիության այլ միջոցների առկայություն

Մայթի / ասֆալտ / բետոնե ավտոբուսի պահոց

Հարակից հողօգտագործումները և հիմնական ուղղությունները

Միացումներ տարանցման այլ եղանակների հետ

Գործառնական նկատառումներ.

Ավտոբուսի թռիչքային պահանջարկ

Ավտոբուսի երթուղի / ծառայության հաճախականություն

Ավտոբուսի տեղափոխման վայրերը այլ տողեր կամ համակարգեր

Իրավասու ծառայություն մատուցելու ենթակայ համայնքներում

2-ը

Կանգառի տեսակները

Ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-9-ում և Նկար 6-10-ում, գոյություն ունեն ավտոբուսի կանգառի երեք տիպեր և երկու տեսակի ուղևորների բեռնման մեթոդներ: Զգուշորեն պետք է հաշվի առնվի գտնվելու վայրի համար ամենահարմար ավտոբուսի կանգառի տեսակը ընտրելու ժամանակ:

3

Ավտոբուսի կանգառի բեռնման տարածքը

Տրամադրել ավտոբուսի կանգառի բեռնման բավարար վայրեր՝ ավտոբուսի տրանսպորտային միջոցների տեսակը տեղավորելու համար (օր.՝ 40 մետր երկարություն, 60 հզ. Երկարությամբ հողային ավտոբուս և այլն), անկախ նրանից, արդյոք երկու և ավելի ավտոբուսներ կարող են միաժամանակ կանգ առնել, և կանգառի տեղադրման վայրը: Ավտոբուսի կանգառի բեռնման վայրերը պետք է նշվեն կարմիր եզրագծով, փողոցային կայանման սահմանափակումներով, որպեսզի ավտոբուսները բավարար տեղ ունենան, որպեսզի ավտոբուսները մոտենան, կանգ առնեն և դուրս գան եզրագիծ: Բոլոր կանգառների համար նախքան իրականացումը հաստատեք տարանցիկ գործակալության հետ ավտոբուսի կանգառի բեռնման տարածքի անհրաժեշտ երկարության վրա: Օրինակ՝ Մետրոյի նվազագույն պահանջվող ավտոբուսի բեռնման վայրերը թվարկված են ստորև (լրացուցիչ տեղեկությունների համար դիմեք 2020-ի մետրոյի տարանցիկ ծառայության քաղաքականություններին և ստանդարտներին):[\[9\]](#):

40 ֆուտ ավտոբուսներ.

Հեռավոր կողմ՝ 90 ֆուտ:

Մոտակայքում՝ 100 ֆուտ:

Mid-block: 150 ֆուտ:

Լրացուցիչ 50 ֆուտ ավելացրեք, եթե միաժամանակ կանգ առնեն երկու կամ ավելի ավտոբուսներ

60 ֆուտ ավտոբուսներ.

Հեռավոր կողմն ու կեսը `120 ֆտ:

Մոտակայքում ` 170 ֆտ:

Լրացուցիչ լրացուցիչ 70 ֆետր ավելացրեք, եթե միաժամանակ կանգ առնեն երկու և ավելի ավտոբուսներ

4 կանգառի կանգառում

Բոլոր կանգառների համար նախքան իրականացումը հաստատեք տարանցիկ գործակալության հետ ավտոբուսի կանգառների միջև ցանկալի հեռավորության վրա: Ավտոբուսի կանգառի հեռավորությունը պետք է հավասարակշռի ազատության պահանջը `միաժամանակ ապահովելով համապատասխան ծածկույթ: Օրինակ, Մետրոյի ավտոբուսի կանգառի առավելագույն միջին հեռավորությունը նշված է ստորև (լրացուցիչ տեղեկությունների համար դիմեք 2020-ի մետրոյի տարանցիկ ծառայության քաղաքականություններին և ստանդարտներին):[\[10\]](#):

BRT կայանները տարածվում էին յուրաքանչյուր 1,25 մղոնի վրա

Metro Rapid ավտոբուսի կանգառները տարածվում են ամեն 0,75 մղոնի սահմաններից

Մետրոն Տեղական ավտոբուսի կանգառները տարածվում են ամեն 0.25 մղոնի վրա

5 Դադարեցնել մատչելիությունը

Ավտոբուսի կանգառները պետք է ապահովեն անվտանգություն և մատչելիություն բոլոր տեսակի տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամության համար: Ունիվերսալ դիզայնը պետք է կիրառվի այնտեղ, որտեղ դա հնարավոր է: Ունիվերսալ դիզայնի լուծումները սպասարկում են օգտագործողների և հնարավորությունների լայն շրջանակ ` ապահովելով, որ բոլոր մարդիկ կարողանան հավասար հասանելիություն ունենալ տարանցման հարցում ` նվազեցնելով խոչընդոտները: Տե՛ս Գծապատկեր 6-

11 -ը Նկար 6-16 -ի միջոցով , որոնք պատկերում են ավտոբուսի կանգառի բնորոշ պայմանները, ներառյալ, բայց չեն սահմանափակվում միայն.

Ամուր, կայուն մակերես;

Ավտոբուսի կանգառի գիշերօթիկ տարածք և լուսավորող տարածք, որի 96 խորությամբ հստակ երկարությունը (8 ֆտ.) Չափվում է կորով ուղղահայաց, իսկ 60-ից ցածր լայնությունը (5 ֆուտ), չափվում է եզրագծին զուգահեռ, եզրագծին զուգահեռ, տեղակայման համար սայլակի թեքահարթակ;

Մաքրել առնվազն 48 ներ (4 մետր) հեռավորության վրա հասանելի երթուղիները ամբողջ ճանապարհի և դրա շուրջ բոլոր խոչընդոտների վերաբերյալ `փողոցների, մայթերի / ավտոճանապարհների կամ հետիոտնային ճանապարհների միացմամբ.

Ավտոբուսի ապաստարանի տակ 30 հատ (2,5 ոտնաչափ) նվազագույն մակերեսով.

Մատչելի լանջեր և խաչաձև լանջեր;

80 սենյակի ականջակալների նվազագույն քանակը ավտոբուսի ապաստարանում:

Ետնի աջակցությամբ ավտոբուսային նստարաններ; և

Մատչելի մուտքագրում, ինչպիսիք են ավտոբուսի կանգառի երթուղու նույնականացման նշանները, որոնք համապատասխանում են ավարտի, հակադրության, ոճի, կերպարի, բարձրության, տարածության և այլն տեսողական ազդանշանային պահանջներին:

6E. Փողոցում և խաչմերուկներում

1

Բոլոր ավտոբուսները

Տեղադրեք բոլոր ավտոբուսները խառը հոսքի, կողմնակի կարգաբերմամբ, որտեղ ճանապարհային երթևեկելի գոտիները օգտագործվում են ինչպես ավտոբուսներով, այնպես էլ տրանսպորտային միջոցներով:

Հնարավորության դեպքում ավտոբուսները պետք է ուղղվեն դեպի զարկերակային փողոցներ և պետք է խուսափել ցածր արագությամբ և ցածր ծավալի փողոցներում, ինչպիսիք են կոլեկցիոներները կամ տեղական փողոցները:

Ինչպես ցույց է տրված Նկար 6-17 - ում նկար 6-22-ը, ավտոբուսները տեղակայող ճանապարհային երթուղիները պետք է ունենան 12 ոտնաչափ լայնություն, բայց ոչ պակաս, քան 11 մետր, եթե գտնվում են II դասի կամ ներսից փողոցային, IV դասի ավտոճանապարհի հարևանությամբ: Հնարավորության դեպքում, ավտոբուսները ՉՊԵՏՔ են ընթանան II դասի ավտոճանապարհների կողքին: Լանապարհի գծի լայնության մնացած բոլոր ստանդարտների համար տե՛ս Գլուխ 8C- 1 ապանապարհի վերափոխումները՝ էջ 120-ում, նվազագույն ճանապարհային գծի լայնությունների համար:

2 ավտոբուսային արագ տրանզիտ (BRT)

Հաշվի առեք, որ միայն կողմնակի երթևեկող, ավտոբուսներով երթևեկող գոտիներ տրամադրեք օրվա օրվա բոլոր ժամերին կամ սահմանափակեք փողոցային կայանատեղերը միայն պիկ ժամերին:

Մտածեք խաչմերուկներում ակտիվ անցումային ազդանշանային առաջնահերթության ապահովումը՝ երթևեկի և տարանցիկ ծառայության հետաձգումը նվազեցնելու համար, մանավանդ, եթե իրականացվում է խառը հոսքի կազմաձև:

7- քաղաքականության առաջարկություններ. Հեծանվորդներ

Ներդրումներն ու քաղաքի հեծանիվների ցանցի բարելավումները ծառայում են երկարաժամկետ հասարակական նպատակներին: Դրանք բարելավում են համայնքի առողջությունը: Դրանք նվազեցնում են մոլորակի տաքացնող գազերի արտանետումները: Դրանք նպաստում են երիտասարդ և ծերերի կողմից քաղաքային միջավայրի բացահայտմանը: Դրանք մարդկանց տալիս են ճանապարհորդության և հանգստի համար տարբերակների ավելի լայն տեսականի:

Այս գլխում ներկայացված է քաղաքի 2009 թվականի հեծանիվների գլխավոր հատակագծի թարմացումը:

7 Ա. Քաղաքականության նպատակներ

Հեծանվորդի ապագա բարելավումները Քաղաքում ամբողջ քաղաքում պետք է նախագծվեն և պահպանվեն՝ հետևյալ նպատակներին հասնելու համար.

Խրախուսեք հեծանիվների օգտագործումը ամբողջ քաղաքում՝ որպես գրավիչ, անվտանգ, հարմարավետ, առողջ, հուսալի և էկոլոգիապես կայուն հանգստի և տրանսպորտի այլընտրանք:

Ապահովել հեծանիվների ենթակառուցվածք, որը հեշտությամբ նավարկելի է, մատչելի և պահպանելի է բոլոր տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամության համար:

Միացրեք նպատակակետերը, ներառյալ տարանցիկ կենտրոնները, աշխատանքային կենտրոնները, առևտրային տարածքները, դպրոցները, զբոսայգիները, գրադարանները և բնակելի թաղամասերը:

Փակեք բացերը և վերացրեք հեծանվային ցանցի խոչընդոտները, հատկապես մայրուղիների, երկաթուղային միջանցքների և տարանցման համար առաջին մղոն / վերջին մղոններով միացումների երկայնքով:

Ապահովել տարանջատում հեծանվավազքի և երթևեկող մարդկանց միջև, որտեղ դա հնարավոր է:

7B: Կիրառելիություն

Սույն գլխի հաջորդ բաժիններում նկարագրված բարելավումները քաղաքականության առաջարկություններ են, որոնք նախատեսված են վերը նշված նպատակներին հասնելու համար: Ծրագրերը, որոնք ընկած են կիրառելիության հետևյալ երկու գոտիների մեջ, այս բարելավման թեկնածուներն են:

1 առաջնահերթ փոփոցներ

Ընդհանուր առմամբ, քաղաքը պետք է առաջնահերթություն դնի հեծանվորդի բարելավմանը «Հեծանվորդի առաջնահերթ փողոցներում», ինչպես ցույց է տրված Նկար 7-1-ում, որոնք ներառում են.

Գոյություն ունեցող կամ պլանավորված երթուղիներով.

Հեծանիվ վարող բարձր փողոցներ; և

Փողոցներ, որոնք փակում են բացերը և խոչընդոտները հեծանիվ վարելու համար, հատկապես առաջին մղոն / վերջին մղոն տարանցիկ միացումների երկայնքով:

2-ը

Կենտրոնացման ոլորտները

Բացի այդ, հեծանվորդի բարելավումները պետք է առաջնահերթություն տրվեն «Կենտրոնացման ոլորտներում», ինչպես ցույց է տրված Նկար 7-2-ում, քանի որ սրանք Քաղաքի այն տարածքներ են, որոնք հայտնաբերվել են կենտրոնացված ուշադրություն և ներդրումներ ստանալու համար այն չափանիշներով, որոնք ներառում են համայնքի խոցելիության բարձրացում, գործունեություն, ապատեղեկատվություն և այլն: և անբարենպաստություն: Տե՛ս 4B գլուխ : Լրացուցիչ տեղեկությունների համար կենտրոնացրեք ոլորտները 52-րդ էջում :

7C Ընտրելով Bikeway տեսակի

1

Դիտարկենք հողօգտագործման համատեքստը

Հեծանիվ ճանապարհի ընտրելիս հաշվի առեք հարակից հողօգտագործումները և հետաքրքրությունների կետերը: Հեծանվավազքի ցանցը պետք է հաշվի առնի հետևյալը.

Ուղղությունների ուղիղությունն ու շարունակականությունը`նպատակակետերը միացնելու համար, ինչպիսիք են աշխատանքը, տարանցումը, զբոսայգիները, արահետները, դպրոցները և այլն:

Հողօգտագործումներ, ինչպիսիք են խիտ առևտրային և բնակելի տարածքները կամ բարձր զբաղվածության վայրերը:

2 Դիտարկենք ճանապարհի բնութագրերը

Մայրուղու տիպ ընտրելիս հաշվի առեք, թե ինչպես որոշ ավտոճանապարհներ կարող են ավելի հարմար լինել, քան մյուսները` կախված տարբեր ճանապարհային բնութագրերից, ինչպիսիք են.

Մայրուղու գոյություն ունեցող երկրաչափություն, աջակողմյան (ROW) լայնություն, եզրագիծ մինչև եզրագիծ լայնություն, ճանապարհային երթևեկելի գոտիների լայնություն և ճանապարհների, շրջադարձների, կայանման գոտիների և երթուղիների քանակը.

Տեղադրված արագության սահմանափակումներ, միջին օրական երթևեկություն (ADT) և շրջադարձային շարժման հաշվարկներ (TMC);

Փողոցային կայանման, ավտոկանգառի շրջանառության կամ տրանսպորտային միջոցների բեռնման հաճախության, ավտոբուսի կանգառների և շրջանցող այլ գործողությունների առկայություն.

Օգտագործեք բեռնափոխադրումներ, բեռնատարներ, փողոցային ծառայության տրանսպորտային միջոցներ (օր.՝ հրաժարվել բեռնատարներից, փողոցից մաքրող սարքեր և այլն), ավտոբուսներով և վթարային տրանսպորտային միջոցներով.

Roadանապարհի առանձնահատկություններ, ինչպիսիք են տոպոգրաֆիան և ջրահեռացումը. և

Մայթի / զբոսայգու լայնությունը, ինչպես նաև հետիոտնային գործունեության, հատկապես տարեցների և երեխաների, հետիոտնային գործունեության առկայությունն ու ծավալը:

Հնարավոր է կենսունակ գուգահեռ այլընտրանքային փողոց`տրանսպորտային ավելի ցածր ծավալներով և / կամ արագությամբ

Հնարավոր է` ավտոճանապարհը ներառել որպես զարգացման նոր ծրագրի կամ կապիտալ բարելավման ծրագրերի, ընթացիկ պահպանման կամ վերափոխման / վերափոխման ծրագրերի մաս:

3 Դիտարկենք հեծանիվ օգտագործողների տեսակները

Հատուկ համատեքստում հենակետային ճանապարհի ընտրությունը, ի վերջո, որոշում է հարմարավետությունը, անվտանգությունը և գրավչությունը տարբեր տեսակի օգտագործողների համար: Բացի հեծանիվների ավելի մեծ ցանցի կամ ճանապարհային երթևեկության բնութագրերի վերաբերյալ նկատառումներից, կարևոր է նաև հասկանալ հավանական օգտագործողի պրոֆիլը^[11]:

Ժամանցի հեծանվորդներ ընդդեմ ուղևորների հեծանվորդների

Novice riders- ն ընդդեմ փորձառու հեծյալների

Օրինակ, եթե զարկերակային փողոցում տեղադրված են II կարգի ավտոճանապարհ (հեծանիվ երթևեկելի գոտի) կամ III դասի ավտոճանապարհ՝ ընդհանուր զծերով զծանշաններով («sharrows»), ապա դա կարող է ավելի քիչ գրավիչ լինել նորաստեղծ հեծանիվների համար, ինչպիսիք են մեծահասակը կամ երեխան նոր: դեպի հեծանիվ վարելը, քան փորձառու հեծանվորդները: Հնարավորության դեպքում ընտրեք հեծանվահրապարակի տեսակը՝ հեծանվային ցանցի խթանման համար, որը հարմար և հասանելի է բոլոր տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամության համար:

7D: I դասի bikeway նախագծման ուղեցույցները

1

Սահմանում

I դասի ավտոճանապարհները (հեծանիվների ուղիներ կամ համօգտագործման ճանապարհներ) ապահովում են բոլորովին առանձնացված և դուրս փողոցային ճանապարհի ճիշտ ճանապարհը, որը նախատեսված է վարորդների կողմից խաչաձև հոսքով հեծանիվների և հետիոտների բացառիկ օգտագործման համար:

2-ը

Կիրառելիություն

Ս դասի ավտոճանապարհները, որպես կանոն, երկկողմանի և բազմամողային հանգստի ուղիներ կամ արահետներ են: Դրանք տեղին են այգիներում, ջրուղիների կամ լողափերի երկայնքով, կամ վերակառուցված կոմունալ կամ երկայնուղային միջանցքներում: Chandler- ի և Burbank- ի ալիքային ճանապարհի երթուղիները Բուրբան քաղաքում գոյություն ունեցող Ս դասի ավտոճանապարհների օրինակներն են:

3

Ս կարգի ավտոճանապարհի ուղեցույցներ

Ս- ի բոլոր դասի Ս- ների համար`

Ապահովեք համոզագործված օգտագործումը հետիոտնների կամ այլ փոքր շարժունակության սարքերի հետ:

Երկկողմանի երթուղու համար տրամադրեք առնվազն 8 ոտնաչափ լայնություն, ուսերի տարածքի համար երկու կողմերից ևս 2 ֆտ: Ավելի շատ օգտագործված ուղիների համար նախընտրելի է երկու կողմի 10-12 ֆտ լայնություն, գումարած 2 ֆուտ ուս:

7E. II դասի Bikeway նախագծման ուղեցույցներ

1

Սահմանում

II դասի ավտոճանապարհները (հեծանիվների երթուղիներ) ապահովում են սահմանափակ ճանապարհով նախատեսված հեծանիվների բացառիկ կամ կիսամյակային փողոցային օգտագործման համար: Ավտոմոբիլային տրանսպորտով տրանսպորտային միջոցների կամ հետիոտների ճանապարհորդության միջոցով արգելվում է, բայց խաչմերուկային հոսքերը

կարող են թույլատրվել: II դասի ավտոճանապարհները սովորաբար ընթանում են կայանատեղիի կողքին կամ զսպված կայանված տրանսպորտային միջոցների և հարակից ճանապարհորդության գծի միջև:

2 կիրառելիություն

II դասի ավտոճանապարհները սովորաբար տեղին են միջին արագության և ծավալի փողոցների համար, ինչպիսիք են տեղական փողոցները և կենտրոնում և հարևանությամբ հավաքող փողոցները, տեղադրված արագության սահմանափակումներով՝ 25-30 մղոն / վրկ, իսկ ծավալները՝ 3000 ADT և 6.000 ADT: II դասի ավտոճանապարհները խորհուրդ չեն տրվում փակցված արագության սահմանափակում ունեցող փողոցների համար, որոնք գերազանցում են 30 մղոն / ժամ արագությունը և ավելի քան 6,000 ADT:

3

II դասի Bikeway ուղեցույցներ.

II դասի բոլոր ավտոճանապարհների համար.

Հաշվի առեք, որ կան կոշտ կամ «բաց թողնել» կանաչ գունավոր մայթի գծանշաններ՝ երկաթուղային կոնֆլիկտային տարածքները, ինչպիսիք են ավտոճանապարհները, ծառուղիները, աջ շրջադարձի գոտիները կամ խաչմերուկները հատելու համար:

Փողոցային կայանատեղին հարող II դասի ավտոճանապարհների համար.

Նախընտրություն . Եթե տարածքը թույլ է տալիս, ավտոճանապարհի և փողոցային կայանատեղիի միջև ապահովել առնվազն 2 մետր լայնությամբ գծավոր բուֆեր՝ տրանսպորտային միջոցների դռների բացումը տեղավորելու համար: Եթե գծավոր բուֆերը պարունակում է գուգահեռներ, օրինակ՝ գնդացիք, ապա ավտոճանապարհը համարվում է IV դասի ավտոճանապարհ: Տես 7G գլուխ : IV դասի ավտոճանապարհի նախագծման ուղեցույցներ, էջ 100:

Նվազագույնը. Bikանապարհի երթևեկելի հատվածի համար տրամադրեք առնվազն 5 ոտնաչափ ընդհանուր լայնություն, որը չափվում է եզրագծի երեսից:

Փողոցային կայանատեղին հարող II ավտոճանապարհների համար.

Նախընտրություն . Որտեղ տարածքը թույլ է տալիս, ապահովել ճանապարհի երթևեկելի հատվածի և տրանսպորտային միջոցների երթևեկելի գոտու միջև առնվազն 2 մետր լայնությամբ գծավոր բուֆեր: Եթե գծավոր բուֆերը պարունակում է զուգահեռներ, օրինակ՝ գնդացի, ապա ավտոճանապարհը համարվում է IV դասի ավտոճանապարհ: Տես 7G գլուխ : IV դասի ավտոճանապարհի նախագծման ուղեցույցներ, էջ 100:

Նվազագույնը. Երկանապարհի երթևեկելի հատվածի համար տրամադրված առնվազն 5 ոտնաչափ ընդհանուր լայնություն, որը չափվում է եզրագծի երեսից:

4

Տեղավորում հարևանության կոլեկցիոնների փողոցներում

Հարևանության կոլեկցիոններները գործում են միջինից ցածր տրանսպորտային արագությամբ և ծավալներով և կապ են ապահովում զարկերակային փողոցների և տեղական փողոցների միջև:

Քաղաքի ամբողջ հարևանությամբ հավաքող որոշ փողոցներ սովորաբար ունեն 68 ֆտ. ROW և 48 ծ. Եզրաքարով եզրագծելու լայնություն: Ինչպես ցույց է տրված Գծապատկեր 7-10 և Նկար 7-11, այս փողոցները հնարավորություն ունեն տեղավորել II դասի ավտոճանապարհները որպես այդպիսին.

Հնարավոր վերափոխում.

Նոր / փոփոխություն.

Միակողմանի, բուֆերային, II կարգի հենակետ յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Առկա պահված:

Numberանապարհային երթուղիների քանակը

Զանգահարելու լայնությունը

Մայթ / ավտոճանապարհի լայնություն

Առավել հարմար, որտեղ.

Գործող մայթի / պուրակի լայնությունն արդեն նվազագույն է և (կամ) պետք է պահպանվի, ինչպես և այլ օգտագործման համար:

Travelանապարհորդական գծերի լայնությունը գերազանցում է նվազագույն ստանդարտը:

7F: III դասի ավտոմայրուղու նախագծման ուղեցույցներ

1

Սահմանում

III դասի ավտոճանապարհները (հեծանիվների երթուղիներ) նշանակում են հեծանիվների և ավտոմեքենաների համատեղ ճանապարհորդություն `նշաններով և (կամ) մայթերով գծանշաններով, ինչպիսիք են ընդհանուր գծային գծանշանները (« sharrows »):

2 կիրառելիություն

III դասի ավտոճանապարհները սովորաբար տեղին են ցածր արագությամբ և ցածր ծավալի փողոցների համար, ինչպիսիք են հարևանությամբ կոլեկցիոներ կամ տեղական փողոցներ, որոնք տեղադրված արագության սահմանափակում ունեն ավելի քան 25 մղոն / ժամ և 3000 ADT- ից պակաս ծավալներ: III դասի ավտոճանապարհները ՉԻ առաջարկվում փակցված արագության սահմանափակում ունեցող փողոցների համար, որոնք գերազանցում են 25 մղոն / ժամ և 3000 ADT- ից ավելի ծավալներ:

3

III դասի ավտոմայրուղու տեսակները.

III դասի բոլոր ավտոճանապարհների համար.

Համատեղ ճանապարհային երթևեկությունը և ճամփորդական գոտին պետք է լինեն առնվազն 10 մետր լայնություն, որը չափվում է եզրագծի երեսից:

Demozգրտել ավտոճանապարհը համապատասխան մայթի գծանշաններով և ցուցանակներով, ինչպիսիք են.

«ԿԱՐՈՂ Է ԼԲԱԵԼ ԼԵՌՆ LANE» նշանը՝ նշելու, որ հեծանվորդները կարող են օգտվել ընդհանուր հեծանվային երթուղուց և տրանսպորտային միջոցների երթևեկելի գոտուց:

Aredուպանուղու ընդհանուր գծանշան գծանշաններ («sharrows»); և

Հաշվի առեք, որ կան կոշտ կամ «բաց թողնել» կանաչ գունավոր մայթի գծանշաններ՝ երկաթուղային կոնֆլիկտային տարածքները, ինչպիսիք են ավտոճանապարհները, ծառուղիները, աջ շրջադարձի գոտիները կամ խաչմերուկները հատելու համար:

Հեծանիվների բուլվարների համար.

Հեծանիվների ծաղկեփնջերը գտնվում են III կարգի ավտոճանապարհների երթևեկության գոտում, որոնք ապահովում են երթևեկի հանգստացնող լրացուցիչ բուժում՝ անվտանգության ապահովման համար, ինչպիսիք են.

Արագության բարձիկներ: Տե՛ս Գլուխ 5C- 6 բարձրացված խաչմերուկներ և արագաչափ խոռոչներ կամ բարձիկներ, էջ 62 :

Զսպել երկարացումները: Տե՛ս Գլուխ 5C- 4 եզրաքարերի ընդարձակման էջ 60:

Aredուպանուղու ընդհանուր գծանշան գծանշաններ («sharrows»):

Հեծանիվների բուլվարը տեղական այլ փողոցներից տարբերելու նշաններ, որոնք չեն ապահովում հեծանիվների բուլվարային տարրերը:

4 Տեղավորում հարևանության կոլեկցիոնների կամ տեղական փողոցների վրա

Հարևանության կոլեկցիոներ և տեղական փողոցները գործում են միջինից ցածր տրանսպորտային արագությամբ և ծավալներով և կապ են հաստատում զարկերակային փողոցների և տեղական փողոցների միջև: Քաղաքի ամբողջ հարևանությամբ հավաքողներ կամ տեղական փողոցներ սովորաբար ունեն 60 ֆտ. ROW և 36 ծ. Դեպի եզրաքար լայնություն: Ինչպես ցույց է տրված Գծապատկեր 7-14-ում և Նկար 7-15-ում, այս փողոցները հնարավորություն ունեն տեղավորել III դասի ավտոճանապարհները որպես այդպիսին.

Հնարավոր վերափոխում.

Նոր / փոփոխություն

Յուրաքանչյուր ուղղությամբ երթևեկության գոտի և III դասի երթևեկելի գոտի

Առկա պահված:

Փողոցային կայանատեղի

Numberանապարհորդական գծերի քանակը և լայնությունը

Զանգահարելու լայնությունը

Մայթ / ավտոճանապարհի լայնություն

Առավել հարմար, որտեղ.

Զսպելու-լայնակի լայնությունը զսպված է:

7 Գ. IV դասի ավտոճանապարհի նախագծման ուղեցույցներ

1

Սահմանում

IV դասի ավտոճանապարհները (ցիկլերի հետքեր կամ պաշտպանված երթուղիներ) ապահովում են ճանապարհի ճիշտ ճանապարհը, որը նախատեսված է բացառապես հետիոտների, տրանսպորտային միջոցների երթևեկության և կայանած տրանսպորտային միջոցներից առանձնացված հեծանվային ճանապարհորդությունների համար: IV դասի ավտոճանապարհները պաշտպանված և առանձնացված են՝ օգտագործելով դասարանի տարանջատումը, ճկուն կետերը, անսխալ ֆիզիկական խոչընդոտները և / կամ փողոցային կայանումը:

IV դասի ավտոճանապարհը կարող է լինել փողոցների կամ մայրերի մակարդակի: Ընդհանուր առմամբ, ներսից փողոցային դասի IV ավտոճանապարհները կարող են իրականացվել որպես ավելի ցածր կապիտալ ծախս և որպես արագ կառուցապատման տարբերակ, բայց ապագայում հնարավոր է արդիականացվի մայր մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհներին, եթե ապագայում դա հնարավոր լինի, և եթե ֆինանսավորումը դառնար մատչելի: . Պաշտպանված լինելու համար IV կարգի ավտոճանապարհը պետք է ունենա երկու կողմերից պաշտպանված պաշտպանություն հետիոտնային և տրանսպորտային միջոցների երթևեկությունից, ինչպես ցույց է տրված Նկար 7-16-ում և Նկար 7-17-ում:

Տրանսպորտային միջոցների բուֆեր.

Որ **Vehicle Buffer** է բուֆերացված տարածք միջև ճամփորդական գոտիով եւ Bikeway, որը կարող է զբաղեցրել են մայրերի striping, դասարանի առանձնացման, bollards, wheel կանգառներում, տնկիչ տուփեր, եւ / կամ-փողոցի ավտոկանգառ.

Հետիոտնի բուֆեր.

Որ **Հետիոտների Buffer** է բուֆերացված տարածք միջև հետիոտների ճանապարհին ճանապարհորդության եւ Bikeway, որը կարող է զբաղեցնել ներկի, շոշափելի հատված domes, կանաչապատում, կոմունալ, եւ / կամ փողոց կահույք: Տե՛ս Գլուխ 5D- 1 մայրերը / Parkways , էջ 69 , լրացուցիչ տեղեկություններ մայրին / ավտոճանապարհի գոտիներում:

2 կիրառելիություն

IV դասի ավտոճանապարհները, որպես կանոն, տեղին են արագ և մեծ ծավալի փողոցների համար, ինչպիսիք են փողոցները, որոնք տեղադրված են արագության սահմանափակումներով ավելի քան 30 մղոն / ժամ և ավելի մեծ ծավալներ, քան 6,000 ADT: Գծապատկեր 7-18-ը նկարագրում է IV դասի ավտոճանապարհի բազմաթիվ տատանումները և առաջարկվող չափերը: Բոլոր տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամության հետագա ճանապարհային ցանցը հեշտացնելու համար անհրաժեշտ է ապահովել պահպանվող ճանապարհահատվածները, երբ դա հնարավոր է:

3

Ներքին փողոցային դասի IV ավտոմայրուղիներ

Ներքին փողոցային դասի IV ավտոճանապարհները գտնվում են ավտոճանապարհի փողոցային մակարդակում, փողոցային հատվածում կամ փողոցային ավտոկայանատեղիին հարող տարածքում և կազմաձևված են ստորև նշվածից որևէ մեկի ուղղության վրա.

Միակողմանի ավտոճանապարհ, փողոցի յուրաքանչյուր կողմում

Երկկողմանի հեծանվալազք, փողոցի ձախ կողմում միայն միակողմանի փողոցում

Ի փողոցում դասի IV Bikeways պաշտպանված են եւ առանձնացվել ավտոմոբիլային երթուղիության մի ***փոխադրամիջոցների բուֆերային***, որը պետք է զծավոր հետ շեղակի կամ Chevron- ը պատվածքի գծանշումները եւ պարունակում է մեկ կամ ավելի է delineator բուժում ստորև[\[12\]](#):

Վերականգնողական գծավորներով բոլարները կենտրոնում տեղադրվում էին մոտավորապես 10 մետրից մինչև 40 մետր բարձրության վրա:

Անիվի կանգառներ և բոլարներ, որոնք հաջորդաբար տեղադրվում են մոտավորապես 6 ոտնաչափ հեռավորության վրա:

Մոնտաժային տուփեր, որոնց միջև հետևողական տարածություն կա:

Փողոցային կայանատեղի, վերը նշված բուժումներից բացի:

Ընդհանուր առմամբ, ներքաղաքային դասի IV դասի ավտոտրանսպորտային միջոցների բուժումը պետք է պատշաճ կերպով տեղադրվի՝ հաշվի առնելով տեղանքի եզակի պայմանները.

Դադարեցվեց ավտոբուսի կանգառներում, մատչելի փողոցային կայանատեղիներում, ավտոճանապարհներին և ծառուղիներում (տե՛ս 109 – րդ էջը՝ DriveG և Alleys- ում գտնվող Գլուխ 7G- 7):

Բավականին մոտ՝ տրանսպորտային միջոցները ավտոճանապարհի երթևեկելի մասից մտնելուց գերծ պահելու համար, բայց բավականաչափ հեռու՝ փողոցային ավտոկայանատեղիին հարող ճանապարհի վրա հետիոտնային տեղաշարժը թույլ տալու համար (տե՛ս Գլուխ 7G- 8 Փողոցային կայանատեղում, մատչելի փողոցում կայանատեղի, մատչելի փողոցային կայանատեղի, բեռնում և հովանոց գոտիներ, էջ 110).

Անհրաժեշտ է վթարային մուտքի թույլտվություն պահպանել յուրաքանչյուր ծածկագրով, օրինակ՝ հրդեհից:

ԱՆԻՎԻ ԿԱՆԳԱՌՆԵՐ ԵՒ ԲՈՂԼԱՐԴԵՐ: Քանի որ անիվի կանգառները ցածր են գետնին և վարորդների համար դժվար է տեսնել, խորհուրդ չի տրվում օգտագործել անիվի կանգառներ ԱՌԱՆ գնդակներով: Դրանք առավել նպատակահարմար են փողոցներում, որոնք չեն կարող տեղավորել փողոցային կայանատեղին:

ՄՈՆՏԱԺԱՅԻՆ ՏՈՒՓԵՐ: Երբ ապահովված է ճանապարհի երթևեկելի հատվածին, պլաստիկ արկղերը պաշտպանության գրավիչ մեթոդ են, որոնք պահանջում են ավելի մեծ կապիտալ և շարունակական սպասարկում: Դրանք առավել նպատակահարմար են առևտրային փողոցներում, որտեղ կարող է տեղի ունենալ բացօթյա գործունեություն:

BOLLARDS: Bollards են լայնորեն օգտագործվում մեթոդը պաշտպանության եւ բաժանման IV դասի համար Bikeways: Բոլլարդերը առաջարկում են համեմատաբար արագ, դյուրին և էժան միջոց՝ հեծանվավազք մարդկանց և մեքենա վարելու և քայլելու մարդկանց միջև բաժանումն առանձնացնելու համար: Բոլլարդերը կարող են համայնքին առաջարկել ճանապարհ՝ պաշտպանելու համար պահպանվող ավտոճանապարհի օբյեկտը՝ առանց մշտական կամ թանկ կապիտալ

ենթակառուցվածքների: Բայց կոլեգաների փոխարինմամբ պահպանումն ու տերևների կամ բեկորների ավտոճանապարհի բնականոն մաքրումը պետք է փաստարկվեն ծրագրի կյանքի ցիկլի արժեքի մեջ:

4

Մայթ-մակարդակ IV կարգի ավտոճանապարհներ

Մայթերի մակարդակի IV կարգի ավտոճանապարհները գտնվում են նույն մակարդակի վրա, ինչ մայթին, բայց ապահովում են առանձնացում հետիոտնից, ինչպես նաև ավտովարորդներից: Դրանք հնարավոր են միայն այն դեպքում, երբ մայթը / ավտոճանապարհի լայնությունը 16 մետր կամ ավելի բարձր են, որպեսզի կարողանան թույլ տալ ինչպես հեծանվորդներին, այնպես էլ հետիոտներին: Մայթերի մակարդակ IV կարգի ավտոճանապարհները կազմաձևված են ներքևում նշված որևէ ուղղությունից.

Միակողմանի յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Փողոցի մի կողմում երկկողմանի է, եթե ուղիղ ճանապարհը կաշկանդված է

Մայթերի մակարդակ IV կարգի ավտոճանապարհները պաշտպանված են և առանձնացված են տրանսպորտային միջոցների երթևեկից` **ավտոմեքենաների բուֆերներով**, որը գտնվում է մայթերի մակարդակով և կարող է պարունակել.

Ելակը

Կանաչապատում

Կոմունալ ծառայություններ

Մայթերի մակարդակի IV կարգի ավտոճանապարհները պետք է նաև հետիոտններից առանձնացվեն մայթով մակարդակի վրա գտնվող **հետիոտնային բուֆերի միջոցով**, որը կարող է պարունակել.

Ներկ

Կտրված գմբեթներ

Կանաչապատում

Կոմունալ ծառայություններ

Փողոցային կահույք

SIDEWALK-LEVEL. Այնտեղ, որտեղ հնարավոր է, մայթերի մակարդակով IV կարգի ավտոճանապարհները նախընտրելի են ներսից փողոցային դասի ավտոճանապարհների վրա, քանի որ դրանք ապահովում են ավտոտրանսպորտային միջոցներից տարանջատման և պաշտպանության ամենամեծ քանակը:

5

Տեղավորում զարկերակային փողոցներում

Զարկերակային փողոցները գործում են մեծ տրանսպորտային արագությամբ և ծավալներով և հանդիսանում են տարածաշրջանային տրանսպորտային միջանցքներ: Քաղաքի ամբողջ տարածքում գտնվող մի քանի զարկերակային փողոցներ սովորաբար ունեն 100 ֆոտս տող և 68 ծ. Դեպի եզրաքար լայնություն: Ինչպես երևում է Գծապատկեր 7-26 միջոցով Գծապատկեր 7-28, այդ փողոցները ունեն ներուժ տեղավորել IV դասի Bikeways է մի շարք տարբերակներ:

Հնարավոր վերափոխում # 1:

Նոր / փոփոխություն.

Միակողմանի, ներսից փողոց, IV դասի ավտոճանապարհ յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Փողոցային ավտոկայանատեղերը հանվում են փողոցի երկու կողմերում

Առկա պահված:

Numberանապարհորդական գծերի քանակը և լայնությունը

Զանգահարելու լայնությունը

Մայթ / ավտոճանապարհի լայնություն

Առավել հարմար, որտեղ.

Գոյություն ունեցող մայթին / ավտոճանապարհի լայնությունը պետք է պահպանվի ինչպես այլ օգտագործման համար (օրինակ՝ բացօթյա գործունեություն, ինչպիսիք են մայթեզրերը):

Քաղաքային ավտոկայանատեղիի կորուստը էականորեն վնասակար չէ հարակից հողօգտագործման համար (օր.՝ տեղում տեղակայված կայանատեղի կամ մոտակայքում գտնվող հանրային կայանատեղի):

Հնարավոր վերափոխում # 2:

Նոր / փոփոխություն.

Միակողմանի, մայթ մակարդակով, IV կարգի ճանապարհի երթևեկելի մաս յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Հետիոտների կողմից օգտագործվող մայթերի տարածքը կրճատվում է

Առկա պահված:

Փողոցային կայանատեղի

Numberանապարհորդական գծերի քանակը և լայնությունը

Զանգահարելու լայնությունը

Առավել հարմար, որտեղ.

Գոյություն ունեցող մայթի / զբոսայգու լայնությունը 16 մետր կամ ավելի է:

Փողոցային կայանատեղիի կորուստը էականորեն վնասակար կլինի հարակից հողօգտագործման համար (օրինակ՝ առևտրային օգտագործումներ, որոնք ապավինում են կարճաժամկետ փողոցային կայանատեղին):

Այլ զարկերակային փողոցներն ունեն ROW լայնություն 100 ֆտ., Իսկ 76-ից ցածր լայնություն ունեցող եզրագծով լայն տարածքներ: Այս փողոցները ներկայումս կարող են ապահովել II դասի երթուղիները, բայց նպատակ ունեն դրանք տեղափոխել IV դասի ճանապարհների երթուղիներ, որտեղ դա հնարավոր է: Քանի որ զարկերակները ապահովում են տարածաշրջանային կարևոր կապեր, հնարավոր է հնարավոր չէ ազդել ճանապարհորդական գծերի կամ լայնությունների առկա քանակի վրա: Հետևաբար, մի Class IV Bikeway կարող յաճախ լինել միայն իրագործելի մայթի վրա, այլ ոչ թե, փողոցում, եթե լայնությունը գոյություն ունեցող մայթով / parkway է 16 ft. Կամ ավելի, քանի որ երեւում է Գծապատկեր 7-29 միջոցով Նկար 7-32.

Հնարավոր վերափոխում # 1:

Նոր / փոփոխություն.

Միակողմանի, ներսից փողոցային դասարան IV ավտոճանապարհ յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Փողոցային կայանումը հանված է:

Առկա պահված:

Numberանապարհորդական գծերի քանակը և լայնությունը

Առավել հարմար, որտեղ.

Քաղաքային ավտոկայանատեղիի կորուստը էականորեն վնասակար չէ հարակից հողօգտագործման համար (օր.՝ տեղում տեղակայված կայանատեղի կամ մոտակայքում գտնվող հանրային կայանատեղի):

Հնարավոր վերափոխում # 2:

Նոր / փոփոխություն.

Միակողմանի, մայթ մակարդակով, IV կարգի ճանապարհի երթևեկելի մաս յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Մայթը / ավտոճանապարհը լայնացված է

Զանգահարման եզրագծի լայնությունը նեղացվում է

Առկա պահված:

Փողոցային կայանատեղի

Numberանապարհորդական գծերի քանակը և լայնությունը

Առավել հարմար, որտեղ.

Ներկայիս փողոցային դասի երկրորդ ավտոճանապարհը կարող է անցնել մայթ մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհի:

Հնարավոր է վերականգնել գոյություն ունեցող զսպման լայնությունը:

Հնարավոր վերափոխում # 3:

Նոր / փոփոխություն.

Երկկողմանի, մայթ մակարդակով, IV դասի ավտոճանապարհը փողոցի մի կողմում

Մայթը / ավտոճանապարհը ընդարձակվել են փողոցի մի կողմում, բայց հետիոտների կողմից օգտագործելի մայթը կրճատվում է

Զանգահարման եզրագծի լայնությունը նեղացվում է

Փողոցային ավտոկանգառը հանվել է փողոցի մի կողմում

Առկա պահված:

Numberանապարհորդական գծերի քանակը և լայնությունը

Առավել հարմար, որտեղ.

Գոյություն ունեցող մայթին / ավտոճանապարհի լայնությունը պետք է պահպանվի ինչպես այլ օգտագործման համար (օրինակ՝ բացօթյա գործունեություն, ինչպիսիք են մայթեզերերը):

Փողոցային կայանատեղիի կորուստը էականորեն վնասակար կլինի հարակից հողօգտագործման համար (օրինակ՝ առևտրային օգտագործումներ, որոնք ապավինում են կարճաժամկետ փողոցային կայանատեղին):

6

Տեղավորում կոլեկցիոնների փողոցներում

Կենտրոնի կոլեկցիոնների փողոցները գործում են միջին տրանսպորտային արագությամբ և ծավալներով: Դրանք սովորաբար պարունակում են ROW լայնություն 80 ft, իսկ ծայրամասային անկյունագծով լայնություն մինչև 38 ծ. Եւ ներկայումս կարող են ապահովել II դասի երթուղիները, բայց նպատակ ունեն անցնել IV դասի ճանապարհների երթուղիներ, որտեղ դա հնարավոր է: Ինչպես ցույց է տրված նկար 7-33 - ում նկար 7-35-ով, այս փողոցները հնարավորություն ունեն տեղավորել IV դասի ավտոճանապարհները մի շարք տարբերակներով.

Հնարավոր վերափոխում # 1:

Նոր / փոփոխություն.

Միակողմանի, ներսից փողոց, IV դասի ավտոճանապարհ յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Travelանապարհային գծի լայնությունները կրճատվել են

Փողոցային ավտոկանգառը հանվել է միայն մի կողմից

Առկա պահված:

Numberանապարհային երթուղիների քանակը

Մայթ / ավտոճանապարհի լայնություն

Առավել հարմար, որտեղ.

Ներկայիս փողոցային դասի երկրորդ ավտոճանապարհը կարող է անցնել մայթ մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհի:

Գոյություն ունեցող մայթին / ավտոճանապարհի լայնությունը պետք է պահպանվի ինչպես այլ օգտագործման համար (օրինակ՝ բացօթյա գործունեություն, ինչպիսիք են մայթեզրերը):

Քաղաքային ավտոկայանատեղիի կորուստը էականորեն վնասակար չէ հարակից հողօգտագործման համար (օր.՝ տեղում տեղակայված կայանատեղի կամ մոտակայքում գտնվող հանրային կայանատեղի):

Հնարավոր վերափոխում # 2:

Նոր / փոփոխություն.

Միակողմանի, մայթ մակարդակով, IV կարգի ճանապարհի երթնեկելի մաս յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Մայթը / ավտոճանապարհը լայնացված է

Զանգահարման եզրագծի լայնությունը նեղացվում է

Առկա պահված:

Փողոցային կայանատեղի

Numberանապարհային երթուղիների քանակը

Առավել հարմար, որտեղ.

Ներկայիս փողոցային դասի երկրորդ ավտոճանապարհը կարող է անցնել մայթ մակարդակի IV դասի մայթեզր, իսկ եզրագիծը մինչև եզրագծի լայնությունը կարող է վերակառուցվել:

Քաղաքի ամբողջ կոլեկցիոների որոշ քաղաքներ ավելի նեղ են և, որպես կանոն, ունեն 74 R ոտնաչափ լայնություն, իսկ եզրագծի լայնությունը՝ 44 Ֆետր: Ինչպես ցույց է տրված Նկար 7-36-ից Գծապատկեր 7-38-ով, այս փողոցները հնարավորություն ունեն տեղավորել IV դասի Bikeways- ը մի շարք տարբերակներով.

Հնարավոր վերափոխում # 1:

Նոր / փոփոխություն.

Միակողմանի, ներսից փողոց, IV դասի ավտոճանապարհի յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Փողոցի երկու կողմերում մայթ / ավտոճանապարհը նվազել է

Առաստաղի ճարմանդ լայնությունը ընդլայնվում է

Կենտրոնի գոտի լայնությունը կրճատվել է

Առկա պահված:

Numberանապարհային երթուղիների քանակը

Առավել հարմար, որտեղ.

Հնարավոր է վերականգնել գոյություն ունեցող զսպման լայնությունը:

Գոյություն ունեցող մայթին / ավտոճանապարհի լայնությունը պետք է հնարավորինս պահպանվի այլ օգտագործման համար (օրինակ՝ բացօթյա գործունեություն, ինչպիսին է մայթեզրերը):

Հնարավոր վերափոխում # 2:

Նոր / փոփոխություն.

Միակողմանի, մայթ մակարդակով, IV կարգի ճանապարհի երթևեկելի մաս յուրաքանչյուր ուղղությամբ

Փողոցի երկու կողմերում մայթ / ավտոճանապարհը ընդլայնվել է, բայց հետիոտների կողմից օգտագործելի մայթը կրճատվում է

Զանգահարման եզրագծի լայնությունը նեղացվում է

Travelանապարհային գծի լայնությունները կրճատվել են

Առկա պահված:

Numberանապարհային երթուղիների քանակը

Առավել հարմար, որտեղ.

Ներկայիս փողոցային դասի երկրորդ ավտոճանապարհը կարող է անցնել մայթ մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհի:

Հնարավոր է վերականգնել գոյություն ունեցող զսպման լայնությունը:

Գոյություն ունեցող մայթին / ավտոճանապարհի լայնությունը պետք է հնարավորինս պահպանվի այլ օգտագործման համար (օրինակ՝ բացօթյա գործունեություն, ինչպիսին է մայթեզրերը):

7

Driveways- ում և Alleys- ում

Մայրուղիներում և ճանապարհահատվածներում խոչընդոտները կարող են մթագնել վարորդի կարողությունը տեսնել առաջիկա երթևեկությունը, հետիոտնն ու հեծանվորդները: Բոլոր ռեժիմների անվտանգության համար կարևոր է պահպանել ավտոճանապարհի կամ ծառուղու երկու կողմերից ազատ և մաքուր գոտիները: Բոլոր ավտոճանապարհների և նրբանցքների ձևավորումը և սպասարկումը պետք է հետևեն հետևյալին.

Քաղաքային ավտոկայանատեղի, կանաչապատում և փողոցային կահույք, որոնք կարող են խցկել ավտովթարի տեսադաշտը, պետք է արգելվի ավտոճանապարհի կամ ծառուղու եզրից առնվազն 20 մետր հեռավորության վրա: Տե՛ս Գծապատկեր 7-39:

Մելինատորի տարրերը, ինչպիսիք են գնդակները, կարող են օգտագործվել ազատ և մաքուր գոտիները սահմանազատելու համար, որպեսզի վարորդները երթևեկեն ավտոճանապարհի երթևեկելի մասում և վարորդների համար ավելի մեծ տեսողություն ապահովեն: Տե՛ս Գծապատկեր 7-39:

Մոտոցիկլետային գոգնոցները պետք է նախագծված լինեն, որպեսզի մայթը (և մայթ-մակարդակ IV կարգի ավտոճանապարհը, եթե առկա է), մնում է մակարդակ, երբ անցնում է ավտոճանապարհը: Այս դեպքում ավտոճանապարհը կարող է տեղափոխվել և նեղանալ ոչ պակաս, քան 4 մետր լայնություն յուրաքանչյուր ուղղության վրա, որպեսզի տեղավորվի ավտոճանապարհի գոգնոցը: Տե՛ս Նկար 7-40:

Հաշվի առեք, որ կոշտ կամ «բաց թողնել» կանաչ գունավոր մայթի գծանշաններ պետք է տեղադրեք՝ ճանապարհային երթևեկության համար նախատեսված տարածքները, ինչպիսիք են ավտոճանապարհներն ու ծառուղիները: Տեսեք Նկար 7-39-ը և Նկար 7-40-ը :

8

Փողոցային կայանատեղիում, մատչելի փողոցային կայանատեղիում, բեռնման և հովանոցային գոտիներ

Գործող կողմի գործողությունները, ինչպիսիք են փողոցային ավտոկանգառը կամ ուղևորափոխադրումը, պահանջում է ակտիվ և հաճախակի օգտագործումը եզրագիծը և մայթը / ավտոճանապարհը: IV դասի ավտոճանապարհը, լինի փողոց կամ մայթ մակարդակ, կարող է գոյություն ունենալ կողք կողքի գործողությունից այնքան ժամանակ, քանի դեռ ճանապարհորդության ուղիները հստակ սահմանված են:

Մատակարարները (օր.՝ բոլլարներ) պետք է դադարեցնեն տրանսպորտային միջոցի բուֆերը ներսից փողոցային կայանատեղիի երկարության վրա, մատչելի փողոցային կայանատեղի կամ բեռնաթափման և փամփուշտի գոտիներ, որպեսզի թույլ տան մուտքը մեքենայի դռներ և անցումներ:

Մանապարհի երթևեկելի մասի և մատչելի ճանապարհի երթևեկելի գոտիով անցնող ճանապարհի երթևեկելի հատվածով անցնող ճանապարհի երթևեկելի գոտին պետք է կապի հետիոտնային ճանապարհները դեպի մայթ / մայթ, եթե բեռնման գոտիները,

փամփուշտային գոտիները կամ մատչելի փողոցային կայանատեղին գտնվում են բլոկի կեսին: Տե՛ս Գծապատկեր 7-41-ը Նկար 7-44-ի միջոցով :

Մայթերի մակարդակ IV կարգի ավտոճանապարհները կարող են տեղափոխվել և նեղանալ ոչ պակաս, քան 4 մետր լայնություն յուրաքանչյուր ուղղության վրա՝ ճանապարհորդության մատչելի ուղիները տեղավորելու համար, ինչպես, օրինակ, հետիոտնային ճարմանդը թեքվում է ճանապարհորդության մատչելի ուղիներով: Տե՛ս Նկար 7-43 և Նկար 7-44:

9

Ավտոբուսի կանգառներում

Ավտոբուսի կանգառները պահանջում են ակտիվ և հաճախակի կիրառում կորաքը և մայթը / ավտոճանապարհը: Երբ IV դասի ավտոճանապարհը ներկա է կանգառին, հետիոտներն ու հեծանվորդները պետք է ունենան հստակ սահմանազատված ուղևորությունների ուղիներ՝ անվտանգությունը բարձրացնելու համար:

Բոլոր տեսակի ավտոբուսների կանգառների համար.

Ավտոբուսների կանգառների տեղադրման վերաբերյալ առաջնորդության համար տե՛ս Գլուխ 6. Քաղաքականության առաջարկությունները. Տարանցում էջ 75-ում :

Ապահովեք առնվազն մեկ խաչմերուկ և հետիոտնային թեքահարթակ ճանապարհի երթևեկելի մասի վրա՝ հետիոտններին ճանապարհի մայթից միացնելու համար:

Ներքին գծի բեռնման համար.

Այն դեպքում, երբ փողոցային ավտոկայանատեղի կա կա՛մ մայթով, կա՛մ ներսից փողոցային դասի IV ավտոճանապարհով, ավտոբուսի բեռնման տարածքի համար սահմանափակումներ տրամադրեք՝ որպես ավտոճանապարհի և մայթից առանձին տարածք, դրանով իսկ ստեղծելով «լողացող ավտոբուսի հարթակ / կղզի»: Այս դեպքում հաշվի առեք գծապատկերը կամ

գծապատկերի արկղերը` հետիոտնային մուտքը ուղղելու համար և հստակ տարանջատում ապահովեք ավտոճանապարհի և ավտոբուսի բեռնման տարածքի միջև, ինչպես ցույց է տրված Նկար 7-45-ում:

Հնարավորության դեպքում, երբ ներսից փողոց կամ մայթ մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհը մոտենում է անցուղային բեռնատար կայանին, ավտոճանապարհը պետք է թեքվի մինչև կամ մնա մայթի մակարդակի վրա կանգառի միջով, ինչպես ցույց է տրված Նկար 7-46-ում:

Քաշելու բեռնման համար.

Հնարավորության դեպքում, երբ ներսից փողոցը, IV դասի Bikeway- ը մոտենում է բեռնաթափման բեռնման կանգառին, ավտոճանապարհը պետք է թեքվի մինչև մայթերի մակարդակը բավարարելու համար, այնպես, որ հետիոտները երթուղով հատեն մայթերի մակարդակով, նախքան թեքվելով դեպի խաչմերուկ:

10-ը

Bikeway- ի առանձնացում` աջ շրջադարձային կոնֆլիկտների ժամանակ

Հաշվի առեք, որ կոշտ կամ «բաց թողնել» կանաչ գունավոր մայթի գծանշաններ պետք է տեղադրվի` ճանապարհի երթևեկելի հատվածի տարածքների, օրինակ` աջ շրջադարձի գոտիներում և խաչմերուկներում ապամոնտաժելու համար:

Ներքին փողոցային դասի IV ավտոմայրուղիների համար.

Տե՛ս Գծապատկեր 7-47` աջ շրջադարձային կոնֆլիկտների դեպքում ճանապարհի ճանապարհների տարանջատման նախընտրելի բուժման համար:

Մայթերի մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհների համար.

Տե՛ս Գծապատկեր 7-47՝ աջ շրջադարձային կոնֆլիկտների դեպքում ճանապարհի ճանապարհների տարանջատման նախընտրելի բուժման համար:

Այնտեղ, որտեղ կա փողոցային կայանատեղի, տրամադրեք եզրաքարեր, որպեսզի թույլատրեք մուտքի պահանջվող լայնությունները հետիոտնային ճարմանդում:

Հնարավորության դեպքում, ավտոճանապարհը պետք է մնա մայթին հետիոտնային անցման հատվածում:

11

Bikeway- ի առանձնացում՝ ձախ շրջադարձային հակամարտություններում

Ներքին փողոցային դասի IV ավտոմայրուղիների համար.

Տե՛ս Գծապատկեր 7-50՝ ձախ շրջադարձային կոնֆլիկտների համար ճանապարհային ճանապարհի տարանջատման նախընտրելի բուժման համար:

Հեծանվորդների մեծ ծավալի տարածք ունեցող տարածքների համար հաշվի առեք խաչմերուկի հեծանիվների արկղը, որը հատուկ տարածք է, որը գտնվում է խաչմերուկի և առաջադեմ կանգառագծի միջև, որը թույլ է տալիս հեծանվորդներին հերթ կանգնել վարորդների առջև, երբ կանգ առնեն ազդանշանային խաչմերուկներում: Բազմաբնակարան փողոցներով հեծանիվների արկղը կարող է տարածվել դեպի ձախ շրջադարձային գոտի, որպեսզի թույլ տան շրջադարձային հեծանվորդներ: Այս դեպքում հեծանվորդներն ու ավտոմեքենաները կիսում էին ձախ շրջադարձերի ազդանշանային փուլը: Տե՛ս Նկար 7-51 և Նկար 7-53:

Հեծանվորդների մեծ ծավալի տարածք ունեցող տարածքների համար հաշվի առեք հերթով հերթի տուփը: Երկաստիճան հերթի տուփը հերթ է տալիս հերթի համար հատուկ նշանակության տարածք՝ ազդանշանային խաչմերուկները շրջելու համար ավտոմեքենաների կամ այլ հեծանիվների ճանապարհորդված ուղուց դուրս: Տե՛ս Նկար 7-52:

Մայթերի մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհների համար.

Տե՛ս Գծապատկեր 7-50 ` ձախ շրջադարձային կոնֆլիկտների համար ճանապարհային ճանապարհի տարանջատման նախընտրելի բուժման համար:

Երկկողմանի հերթի տուփերը կարող են տարածվել նաև մայթերի մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհների վրա:

12-ը

Խառը հոսք խաչմերուկներում

Հաշվի առեք, որ կոշտ կամ «բաց թողնել» կանաչ գունավոր մայթի գծանշաններ պետք է տեղադրվի ` ճանապարհի երթևեկելի հատվածի տարածքների, օրինակ ` աջ շրջադարձի գոտիներում և խաչմերուկներում ապամոնտաժելու համար:

Կիրառելիություն

Երբ խաչմերուկի միջոցով հեծանիվի առանձին ազդանշանային փուլ ապահովվելը անհնար է, կարող են տրամադրվել խառը հոսքի բուժում.

Վոլածր ծավալի կամ աջ շրջադարձ ունեցող տրանսպորտային միջոցների խաչմերուկներում `առանց աջակողմյան գծերի գծով:

Խաչմերուկներ ` ճիշտ ուղու սահմանափակումներով:

Խաչմերուկներ, որոնցից առավելագույն ժամ շրջադարձային ծավալներ ունեն 150-ից ավելի աջ շրջադարձ ունեցող և 100-ից պակաս ձախ շրջադարձող մեքենաներ:

Խառը հոսք, կողային հերթափոխ, RIGHT-TURN ՄԻԱՅՆ LANES.

Խառը հոսքի, կողային հերթափոխի դեպքում հատման բախման տարածքը պետք է առաջանա խաչմերուկից առաջ: Կողային հերթափոխը հեծանվորդներին տեղափոխում է աջակողմյան շարժիչներով մեքենաների ձախ կողմ: Տե՛ս Նկար 7-53:

Կիրառելի է միայն ավտոկայանատեղիով պաշտպանված դասի IV ավտոճանապարհներով:

Խառը հոսք, համակցված երկայնքով երթևեկելի գոտի աջ ուղղությամբ միայն երթուղիներով.

Խառը հոսքի համակցված ավտոճանապարհի և աջ շրջադարձի երթևեկելի գոտում հեծանվորդները և աջակողմյան շարժիչային սրանսպորտային միջոցները պետք է միավորվեն մեկ ընդհանուր ճանապարհային գոտի: Տե՛ս Նկար 7-54:

Կիրառելի փողոցներ առանց փողոցային ավտոկանգառի և / կամ տարածական սահմանափակումների պատճառով, որոնք չեն կարող տեղավորել ինչպես խաչմերուկում գտնվող IV կարգի ավտոճանապարհի, այնպես էլ աջ շրջադարձի գոտի:

8- քաղաքականության առաջարկություններ. Վարորդներ

Մարդիկ մեքենա վարելը հաճախ Բուրբբանկի փողոցների գերակշռող օգտվողներն են, ուստի կարող են բախումների ամենալայն դեպք զգալ: Ավտոմոբիլիստների անվտանգության բարելավմանն ուղղված ներդրումները դրական ազդեցություն են ունենում բոլոր մարդկանց անվտանգության վրա:

8 Ա. Քաղաքականության նպատակներ

Ավտոմեքենաների անվտանգության ապագա բարելավումները պետք է նախագծվեն և պահպանվեն՝ հետևյալ նպատակներին հասնելու համար.

Հնարավորության դեպքում ապահովեք տարանջատում վարող, հեծանվավազք և քայլելու մարդկանց միջև:

Հնարավորության դեպքում տեղադրեք երթևեկի հանգստացնող բուժում՝ բոլոր մարդկանց անվտանգությունն ու տեսանելիությունը բարձրացնելու համար:

Վերափոխել և վերափոխել փողոցներն ու խաչմերուկները՝ տեսադաշտը և տեսանելիությունը բարելավելու համար:

8 բ. Կիրառելիություն

Սույն գլխի հաջորդ բաժիններում նկարագրված բարելավումները քաղաքականության առաջարկություններ են, որոնք նախատեսված են վերը նշված նպատակներին հասնելու համար: Ծրագրերը, որոնք ընկած են կիրառելիության հետևյալ երկու գտիչների մեջ, այս բարելավման թեկնածուներն են:

1 առաջնահերթ փողոցներ

Ընդհանուր առմամբ, քաղաքը պետք է առաջնահերթություն տա ավտոարշավի կատարելագործմանը «Վարորդների առաջնահերթ փողոցներում», ինչպես ցույց է տրված Գծապատկեր 8-1-ում, որոնք ներառում են.

Լայնածավալ և արագընթաց փողոցներ; և

Խաչմերուկները թեք անկյուններով:

2-ը

Կենտրոնացման ոլորտները

Բացի այդ, ավտոմոբիլիստական անվտանգության բարելավումը պետք է առաջնահերթություն տրվի «Կենտրոնացման ոլորտներում», ինչպես ցույց է տրված նկար 8-2-ում, քանի որ սրանք Քաղաքի այն տարածքներ են, որոնք հայտնաբերվել են

կենտրոնացված ուշադրություն և ներդրումներ ստանալու համար այն չափանիշներով, որոնք ներառում են համայնքի խոցելիությունը, գործունեությունը, ապատեղեկատվությունը: , և թերություն: Տե՛ս 4B գլուխ: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար կենտրոնացրեք ոլորտները 52-րդ էջում :

8C Փողոցների բարեկարգում

1

Wayանապարհի վերափոխում

Որպես երթևեկությունը հանգստացնելու և փողոցային նոր բարելավումներ ապահովելու միջոց՝ ճանապարհային երթևեկության վերակազմավորումները (նաև «ճանապարհային դիետան») կարող են փոխել, թե ինչպես է տեղ հատկացվում բոլոր տարբեր տեսակի ռեժիմների համար: Roadանապարհի վերափոխումները կարող են բաղկացած լինել կամ ճանապարհի երթևեկելի գոտիների լայնությունների կրճատումից կամ / կամ ճանապարհային երթևեկելի կամ փողոցային կայանատեղի հեռացնելուց հեռացնելուց: Ընդհանուր առմամբ, բացառությամբ հատուկ պայմանների պահանջի (օրինակ՝ մայթին / պուրակը լայնացնելով Burbank2035- ի գլխավոր հատակագծի մայթային չափանիշներին համապատասխանելու համար, Ադյուսակ M-2), հաշվի առեք պահպանել գոյություն ունեցող զսպման ճանապարհով մինչև եզրագծի լայնությունը, այնպես, որ լայնածավալ վերակառուցումը անհրաժեշտ չէ: Roadանապարհների վերականգնման նախագծերի համար հաշվի առեք հետևյալը.

Նվազեցրեք գծի լայնությունները

Հնարավորություն ունենալ փողոցային նոր բարեկարգումներ տեղակայել գործող ճանապարհի ներսում, որտեղ դա հնարավոր է, հաշվի առեք գծապատկերների լայնությունը նվազեցնել Նկար 8-3-ում նշված նվազագույն չափանիշներին :

Հեռացրեք ճանապարհային երթուղիները

Հնարավորություն ունենալ փողոցային նոր բարեկարգումներ տեղակայել գործող ճանապարհի ներսում, որտեղ դա հնարավոր է, հաշվի առեք ճանապարհային կամ կայանման գոտիները: Գծապատկեր 8-4-ը ցույց է տալիս ճանապարհի վերափոխման համար մոդելային հոսքի գծապատկեր՝ 4- կամ 5-գոտուց լայն մայրուղուց մինչև 3-գոտուց լայն մայրուղի: 6-գոտիների լայնությամբ ճանապարհների համար հաշվի առեք 40K ADT- ի առավելագույն շեմը ճանապարհի վերակազմավորման համար: Արտակարգ շտապ մուտքի պահպանման համար գոյություն ունեն կենտրոնական շրջադարձային գծեր:

2-ը

Ենթաթող ռադի

Այն դեպքերում, երբ դա հնարավոր է խաչմերուկներում, ճառագայթային ճառագայթները և այլ տարրերի առկայությունը, ինչպիսիք են՝ եզրաքարեր երկարացնելը, փողոցային կայանատեղիները, II կարգի կամ IV դասի ավտոճանապարհները, միջնորդները և ճանապարհի ճանապարհի այլ տարրեր, պետք է նախագծված լինեն.

Խրախուսեք մեքենայի շրջադարձային արագությունը 15 մղոն / ժամից պակաս:

Առավելագույնի հասցնել հետիոտնային սպասարահը և կրճատել հետիոտնային անցման հեռավորությունը:

Բարելավեք հետիոտների և հեծանվորդների տեսանելիությունը խաչմերուկում:

Ընդհանուր առմամբ, «փաստացի կորային շառավղը» պետք է պակաս լինի նախագծման մեքենայի «արդյունավետ շրջադարձային շառավղից»: «Իրական ճարմանդ շառավղը» խաչմերուկում եզրագիծ անկյունի իրական կամ ֆիզիկական շառավղին է: «Արդյունավետ շրջադարձային շառավղը» այն շառավղն է, որը մատչելի է դիզայնի համար, որպեսզի տրանսպորտային միջոցը շրջվի, ինչը ենթադրում է ճանապարհի այլ տարրերի առկայություն: Արդյունավետ շրջադարձային շառավղը պետք է օգտագործվի խաչմերուկում շրջադարձ կատարելու համար տրանսպորտային միջոցների կարողությունը որոշելու համար: Ընդհանուր առմամբ, 25 ծ. Բալային ճառագայթների շառավղը տեղին է և առաջարկվում է խաչմերուկների մեծ մասի համար, քանի դեռ նախագծային տրանսպորտային միջոցների արդյունավետ շրջադարձային շառավղը բավարարված է: Հնարավորության դեպքում նախընտրելի է փոքր ավելի փոքր ճառագայթային շառավղի (15-20 ֆտ.) Նախընտրելի է հետիոտնային բարձր ծավալի խաչմերուկներում, իսկ բեռնափոխադրումների և մեծ բեռնատարների երթևեկությունը ցածր է: Բոլոր դեպքերում, ճառագայթների ճառագայթները պետք է ստուգվեն բոլոր քաղաքային գերատեսչությունների հետ, որպեսզի ապահովեն հասարակական անվտանգությունը, և փողոցային ծառայությունները խիստ չեն ազդում:

3

Խոչընդոտներ

Հատկապես ավտոճանապարհների երթուղիներում և ճանապարհահատվածներում խոչընդոտները կարող են մթազնել վարորդի կարողությունը տեսնել առաջիկա երթուղիներում, հետիոտները և հեծանվորդները: Բոլոր ռեժիմների անվտանգության համար կարևոր է պահպանել ազատ և հստակ գոտիները՝ ավտոճանապարհի կամ ծառուղու երկու կողմերում պատշաճ անկյունային կտրվածքով: Տեսեք Գլուխ 7G- 7 Driveways- ում և Alleys- ում, էջ 109 : Լրացուցիչ տեղեկությունների համար:

4 Skewed խաչմերուկներ

Թեքված խաչմերուկները այն վայրերն են, երբ փողոցները հատվում են անկյունից, որը գտնվում է 90 աստիճանից ցածր: Հնարավորության դեպքում վերափոխեք խիտ խաչմերուկները, որպեսզի փողոցները հատվեն հնարավորինս մոտ 90 աստիճանով, որպեսզի տեսանելիությունը բարելավվի բոլոր ռեժիմների համար և կրճատվի հետիոտնային անցման հեռավորությունները:

Տե՛ս Գլուխ 9D- 3 Skewed խաչմերուկները, էջ 132- ում, կանաչ ենթակառուցվածքների հնարավորությունների մասին լրացուցիչ տեղեկություններ ստանալու համար:

Տե՛ս Գլուխ 13. 147 էջի առաջնահերթ ծրագրերը՝ Բուրբան քաղաքում քաղաքում գտնվող խիտ խաչմերուկի վերափոխման նախագծերի հատուկ նախագծերի վերաբերյալ լրացուցիչ տեղեկություններ ստանալու համար:

8D: Նշաններ, ազդանշաններ և մայրերի գծանշաններ

1

Նշաններ

Ընդլայնված կորի նախազգուշացման նշաններ.

Բլուրով թեքված և թեք ճանապարհի վրա, օբյեկտի հետ կապված բախումներով, հաշվի առեք տեղադրման դինամիկ կամ ստատիկ նախնական նախազգուշացման նշաններ և շեվրոնի նշաններ:

Արագության հետադարձ կապի նշաններ.

Տեղադրեք արագության հետադարձ կապի նշաններ փողոցներում՝ դպրոցների, գրադարանների, այգիների և ավագ կենտրոնների, ինչպես նաև փողոցների վրա, որոնք ուստիկանության Բուրբանկի բաժնի կողմից երաշխավորում են կենտրոնացված երթևեկի հանգստացում: Համակարգել արագ արձագանքման նշանների տեղադրումը երթևեկի հանգստացնող այլ բարելավումների հետ, ինչպիսիք են.

Միջին բլոկի անցումներ

Արագության բարձիկներ

Այլ նշաններ և մայթի նշաններ

2-ը

Ազդանշաններ

ՀԵՏԱԴԱՐՁ ՄԱՀՄԱՆՆԵՐ.

Ազդանշանի հետ կապված բախումներով վայրերում ազդանշաններն արդիականացրեք՝ հետադարձ գծերի վրա հետադարձման սահմաններ ավելացնելով՝ ազդանշանի լուսավորված դեմքի տեսանելիությունը բարելավելու և վերահսկվող-հակադրվող ֆոն ստեղծելու համար:

Աջ շրջադարձի վերահսկում.

Տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների և հեծանվորդների միջև ձախ և աջ շրջադարձային կոնֆլիկտները կանխելու համար հաշվի առեք, որ արգելեք տրանսպորտային միջոցները աջ կողմնորոշվել դեպի կարմիր լույսերը հետևյալում.

Խաչմերուկներ հետիոտնային ծավալի բարձր մակարդակներով (օր.՝ պիկ ժամանակահատվածներում 200 և ավելի հետիոտն մեկ ժամվա ընթացքում):

Խաչմերուկները, որոնք անմիջապես կից են դպրոցներին, գրադարաններին, զբոսայգիներին և ավագ կենտրոններին:

Ձախ շրջադարձի վերահսկում.

Ձախ և աջ շրջադարձային տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների հետ բախումը կանխելու համար խաչմերուկներում ապահովեք թույլատրելի կամ պաշտպանված / թույլատրելի / թույլատրելի ձախ շրջադարձ, ինչպես առաջարկվում է FHWA ազդանշանային ժնչփի ժամանակացույցում:[\[13\]](#)

Արտակարգ տրանսպորտային միջոցների նախապատվություն.

Մտածեք վթարային տրանսպորտային միջոցների կանխման համակարգերի տեղադրումը երթևեկության ազդանշանների վրա, որպեսզի արտակարգ իրավիճակների տրանսպորտային միջոցները ժամանակավորապես խանգարեն երթևեկության ազդանշանային նորմալ ցիկլը, որպեսզի արտակարգ իրավիճակների տրանսպորտային միջոցները հնարավորություն տան անվտանգ և արդյունավետ կերպով անցնել խաչմերուկից: Մտածեք դիմումը բարձր և լայն արագությամբ փողոցների հատման ժամանակ:

3

Մայթերի գծանշաններ

Խաչմերուկի գծավոր:

Ձախ շրջադարձային փուլով և (կամ) IV կարգի ավտոճանապարհներով բարձրորակ և արագընթաց փողոցների խաչմերուկում հաշվի առեք խաչմերուկի ժապավենի տեղադրումը՝ խաչմերուկով հաղորդակցվելու համար նախատեսված բոլոր ճանապարհների ուղևորությունների ուղու համար: Տե՛ս Գլուխ 7. Քաղաքականության առաջարկությունները. Հեծանվորդները 89-րդ էջում՝ լրացուցիչ տեղեկություններ ստանալու համար:

Hillside, Curved և Sloped Roadways:

Բլուրի, կոր և լանջի ճանապարհի վրա, օբյեկտին առնչվող բախումներով, հաշվի առեք.

Բարձր մակերեսային մակերևույթի վերամշակում (HFST), որը բարձրորակ ագրեգատ է մայթին, մայթի շփումը ուժեղացնելու համար:

Ուսի և (կամ) կենտրոնակողմանի կոպիտ ժապավեններ, որոնք ջրադացով կամ բարձրացրած տարրերով են մայթին, կոր ճանապարհներով: Տեղադրեք մայթերի գծանշումները դորոյուն ժապավենի վրա՝ խոնավ և գիշերային պայմաններում մայթին գծանշման տեսանկյունները մեծացնելու համար:

Ուղղորդված միջնադարյան բացումներ.

Բաժանված ավտոճանապարհների երկայնքով հաշվի առեք միջնաժամկետ բացվածքները, որպեսզի տրանսպորտային միջոցները թույլ տան շրջադարձային շարժումներ կատարել հարակից փողոցներից կամ ավտոճանապարհներից դեպի և / կամ դուրս: Տիպիկ միջին բացվածքները թույլ են տալիս բոլոր միջնորոշումները տեղափոխել միջնորդի: Ուղղորդված միջնաբերական բացվածքները նվազեցնում են շրջադարձային թույլատրելի շարժման քանակը՝ իջեցնելով հակասական շարժումների քանակը:

Միակողմանի փողոցային փոխարկումներ.

Մինչ երկկողմանի փողոցները միակողմանի փողոցներ վերածելը պետք է վերլուծվեն առկա երթևեկության ձևերը և երթևեկության օրինաչափությունների սպասվող փոփոխությունները: Միակողմանի փողոցային փոխարկումներն ավելի տեղին են Կենտրոնի առևտրային տարածքներում կամ խիստ գերբնակեցված տարածքներում: Որոշ առավելություններ կարող են ներառել.

Լարված հետիոտնային անվտանգության ուժեղացում՝ հակամարտության նվազագույն կետերի կամ տրանսպորտային միջոցների շրջադարձային շարժումների պատճառով:

Բարելավված ազդանշանային ժամանակացույցը, որոշակի պայմաններում, ինչպիսիք են տարօրինակ կերպով հեռավորվող ազդանշանները:

Երկկողմանի փողոցների վերածումը միակողմանի փողոցներ ուսումնասիրելիս հաշվի առեք հետևյալը.

TraffSՊ ազդեցությունը հարակից փողոցներում:

Մեքենաների արագության բարձրացում, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ զուգակցվում են երթևեկի հանգստացնող միջոցառումներով:

Միակողմանի փողոցային գույգով անցնող զարկերակային փողոցների ազդանշանային ժամադրության դժվարություններ:

9- Կանաչ ենթակառուցվածք

9 Ա. Քաղաքականության նպատակներ

Քաղաքի ամբողջ ենթակառուցվածքի հետագա բարելավումները պետք է նախագծվեն և պահպանվեն՝ հետևյալ նպատակներին հասնելու համար.

Ավելի արդյունավետորեն վարվել և գրավել փոթորիկը:

Կրճատել պահանջարկը փոթորկի ջրային ենթակառուցվածքների վրա:

Ինտեգրել երթևեկի հանգստացնող միջոցառումները:

Բարելավել օդի որակը և նվազեցնել քաղաքային ջերմային կղզու ազդեցությունը:

Ինտեգրել փողոցային գեղեցկությունը:

Լրացրեք քաղաքի գոյություն ունեցող կանաչ փողոցի քաղաքականությունը

9 բ. Կիրառելիություն

Հետագա բաժիններում ներկայացված կանաչ ենթակառուցվածքների բարելավումները արտացոլում են վերոնշյալ նպատակներին հասնելու քաղաքականության առաջարկությունները: Քաղաքը պետք է առաջնահերթություն տա այդ

բարելավումներին «կանաչ ենթակառուցվածքների առաջնահերթ վայրերում», ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-1-ում, որոնք ներառում են.

Մայթերով / պուրակներով այն փողոցներով, որոնք ներկայումս չունեն ծառի հովանոցների բավարար ծածկույթ; և

Լայն փողոցներ և խիտ խաչմերուկներ, որոնք կարող են օգուտ բերել երթևեկի հանգստացումից՝ ճանապարհորդության բոլոր եղանակների անվտանգությունը բարելավելու համար. և

Բանապարհային երթևեկության բոլոր եղանակների անվտանգությունը բարելավելու համար շրջապատված խաչմերուկներ:

9C Ամբողջական փողոցները կանաչ փողոցներ են

1

Ինչո՞ւ

Չնայած որ փողոցները հիմնականում սահմանվում են որպես շարժունակության միջանցքներ, դրանք պետք է համարվեն նաև որպես ավելի մեծ քաղաքային էկոհամակարգի մաս, որը բաղկացած է մարդկանցից, բնությունից և ենթակառուցվածքներից՝ ինչպես բնական, այնպես էլ տեխնածին: Հաշվի առնելով կլիմայի փոփոխության աճող հետևանքները, որոնք քաղաքներին ստիպում են հաղթահարել եղանակային ծայրահեղ ծայրահեղությունները՝ շոգը, երաշտը, ջրհեղեղը, և հրդեհային փողոցները կարող են և պետք է գործեն որպես շրջակա միջավայրի ճկունության և կայունության գործիք: Փողոցային ամբողջական բարելավման օգուտները հաճելի են կանաչ ենթակառուցվածքների բարելավման համար: Օրինակ:

Երբ սվինները, խրամատները և ծառերի հորերը տեղադրվում են ռազմավարական նշանակության վայրերում, ինչպիսիք են սալաքարերը կամ ավտոճանապարհները, դրանք կարող են օգնել հանգստացնել երթևեկությունը և, հետևաբար, բարելավել անվտանգությունը բոլոր ռեժիմների համար՝ միննույն ժամանակ ավելացնելով այն վայրերի քանակը, որտեղ կարող է լինել փոթորիկը: գրավել, կառավարել, պահել, մաքրել և ներթափանցել:

Երբ ծառի հովանոցները առատորեն ծածկում են Քաղաքի փողոցներն ու մայթերը, դրանք երանգ, հարմարավետություն և ապաստարան են տրամադրում հետիոտներին, հեծանվորդներին և տարանցիկ հեծանիվներին, միննույն ժամանակ աշխատում են քաղաքային ջերմային կղզու էֆեկտի դեմ պայքարի և օդի ընդհանուր որակի բարելավման համար:

Երբ փարթամ կանաչապատումը գծում է Քաղաքի փողոցների և մայրերի եզրերը, այն գեղեցկացնում է քաղաքային միջավայրը և ողջունում բնակիչներին, բիզնեսներին և այցելուներին, միննույն ժամանակ միննույն ժամանակ ավելացնելով թռչունների, թիթեռների, մեղուների և այլ քաղաքային կենդանական աշխարհի բնական միջավայրի տարածքները:

Հնարավորության դեպքում կանաչ ենթակառուցվածքները պետք է ներառվեն փողոցային ամբողջական բարելավման մեջ:

2-ը

Հղումներ

Բուրբան քաղաքում քաղաքային կանաչ ենթակառուցվածքներ իրականացնելիս անդրադարձեք կիրառվող տեխնիկական ցուցումներին, չափորոշիչներին և պլաններին, ներառյալ, բայց չսահմանափակվելով.

Բուրբանկի Քաղաքային կանաչ փողոցների քաղաքականությունը և «Կանաչ փողոցների ձեռնարկ» ձեռնարկը Բիբբանկի քաղաքային օրենսգրքի 102-րդ հոդվածի 3-րդ գլխի 3-րդ գլխի համար:[\[14\]](#)

Քաղաքի Բուրբան քաղաքային փոթորկի ջրի և քաղաքային հոսանքազրկման լիցքաթափումները և ցածր ազդեցության զարգացման ձեռնարկը (2015 թ.)` Բյուրբանկի քաղաքային օրենսգրքի 414-րդ բաժնի 9-րդ գլխի 9-րդ գլխի 3-րդ գլխի համար:[\[15\]](#)

Բուրբանկի փողոցային ծառի գլխավոր հատակագիծ:

Լոս Անջելեսի կոմսություն Ստանդարտ քաղաքային փոթորիկների ջրի մեղմացման պլան (SUSMP) ըստ Բուրբանի քաղաքային օրենսգրքի 413-րդ բաժնի 9-րդ հոդվածի 3-րդ գլխի:[\[16\]](#)

Լոս Անջելեսի շրջանի ցածր ազդեցության զարգացման ստանդարտների ձեռնարկ (2014 թվականի փետրվար):[\[17\]](#)

3 Առջևում

Քաղաքը կարող է օգուտ քաղել ավելի ընդգրկուն պլանի կամ ռազմավարության մշակման և իրագործման գործընթացից, որը ինտեգրում է քաղաքի բազմակի, բայց փոխկապակցված ջանքերը ցածր ազդեցության զարգացման և փոթորկի կառավարման ոլորտում և այլն:

Քաղաքի Բուրբանկի պուրակների և հանգստի վարչությունը ներկայումս նախատեսում է «Ծառերի քարոզչության ծրագիր» ամեն տարի ավելի շատ ծառեր տնկելու համար: Նմանատիպ ծրագրերը կարող են օգնել համայնքներին զգալ իրենց ծառերի հետ կապը: Հաշվի առեք, որ պետք է ստեղծեք դեսպանատուն կամ որդեգրեք ծառատունկ ծրագիր՝ խրախուսելով կրթությունն ու տնտեսությունը քաղաքի ծառերի և հանրային լանդշաֆտի խնամքի գործում:

9D: Կանաչ ենթակառուցվածքների բուժում

Հետևյալ բաժնում ներկայացված են առաջարկություններ կանաչ ենթակառուցվածքների բուժման տարբեր ընթացակարգերի վերաբերյալ, որոնք կարող են կիրառվել Բուրբան քաղաքում՝ որպես այլ ամբողջական փողոցների բարելավման մաս:

1 մայթ / Parkways

Մոտակայքում գտնվող մայթերը / պուրակները ճանապարհներ են՝ ծառի և տնկման ենթակառուցվածքների նոր կամ նորացման ապահովում՝ կանաչ ենթակառուցվածքների բուժում ապահովելու համար: Ընդհանուր առմամբ, մայթերին / ավտոճանապարհներին պետք է հաշվի առնել հետևյալը.

Ծառեր:

Ավելի քան 40 տարի անընդմեջ, Arbor Day ազգային հիմնադրամը Բուրբան քաղաքին անվանեց «Tree City USA» ստացող:[\[18\]](#): Բուրբան քաղաքը ճանաչում է ծառերի տարատեսակ բնապահպանական, սոցիալական և տնտեսական առավելությունները: Քաղաքում ծառ տնկելիս հաշվի առեք հետևյալը.

Բույսերի կլիմայի համապատասխան տեսակներ: Փողոցային ծառերը, որոնք պատմականորեն տնկվել են Հարավային Կալիֆոռնիայի քաղաքներում, այլևս չեն կարող հարմար լինել կլիմայի պայմանները փոխելու համար, որոնք ավելի տաք և չոր կլիման են: Հաշվի առեք, որ քաղաքում նոր տնկող ավեր մտցնելը, մինչդեռ նախատեսում էք հեռացնել և / կամ փոխարինել ուրիշներին:

Օրագիր ծառի բազմազանության համար: Տեսակների, տարիքի և չափի բազմազանությունը բոլորն անհրաժեշտ են հարմարեցված էկոհամակարգի համար, որը դիմացկուն է և խանգարում է խանգարմանը: Հարմարվողականությունը քաղաքային անտառներին թույլ է տալիս երկարաժամկետ օգուտներ տալ փորձարկումների միջոցով, ինչպիսիք են կլիմայի փոփոխությունը, վնասատուները և հիվանդությունները:

Տրամադրել առատ առողջ հող: Առողջ հողեր ունեցող վայրերում տնկված ծառերը և աճելու սենյակը թույլ կտան արմատներին ավելի երկար և առողջ ապրել: Այս պայմանները կարող են ստեղծվել մակերևույթի մակարդակով, մասնակիորեն՝ ունենալով ավելի մեծ ծառերի հորեր / փոսեր, բաց ավտոճանապարհի շերտերով տնկել և ենթարկվել հողերի ցանքածածկման: Մակերևույթի տակ, կախովի մայթերն ու կառուցվածքային հողերը կարող են ապահովվել հողերի առողջ տիպի պայմանների տակ, ինչպես մայթերն ու կայանատեղիները:

Maintain իշտ պահպանել ծառերը: Քաղաքային փողոցային ծառերի մեծ մասը բնության մեջ գտնվող անտառային ծառերի մի հատված չէ: Փողոցային ծառերը պահանջում են շարունակական սպասարկում՝ իրենց առողջությունն ու անվտանգությունը պահպանելու համար: Փողոց ծառատունկի նախագծերը պետք է սկսվեն միայն այն ժամանակ, երբ պլան է դրվում նոր տնկված ծառերը ջրելու և երկարաժամկետ պահպանություն ապահովելու համար: Ծառերը պետք է կտրվեն՝ բեռնատար ավտոմեքենաների երթևեկից վնաս պատճառելու և տեսողաշտերը պահպանելու համար հետիոտների և տրանսպորտային միջոցների համար, և դրանց պայմանները պարբերաբար վերազնահատվում են կամ նոր կամ հարակից պահպանման նախագծերի ընթացքում, ինչպիսիք են փողոցների վերաբնակեցումը:

Նախատեսեք ծառեր՝ այլ ենթակառուցվածքով: Ծառերը քաղաքի ենթակառուցվածքների դինամիկ բաղադրիչ են, որոնք հասունանալու դեպքում կաճեն և կփոխվեն: Ծառերի պլանավորումը միևնույն ժամանակ, երբ փողոցային լույսերը, մայթերը և այլ կոմունալ ծառայություններ կօգնեն ապահովել, որ ծառը հասուն չափի կարողանա հասնել, առանց բախվելու քաղաքային ենթակառուցվածքների հետ:

Tree Wells (փոս):

Փողոցային ծառերը կարող են տնկվել առանձին ծառերի հորերում (փոսերում) կամ մայթին / ավտոճանապարհի կահավորման գոտում տեղակայված տնկարկներում (տե՛ս Գլուխ 5D- 1 մայթերը / Պարկուղիները, էջ 69): Դիտարկենք ծառի հորերի համար հետևյալը.

Բարձր և արագությամբ փողոցների երկայնքով հաշվի առեք ծառի անհատական հորերը, ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-2-ում:

Անհատական ծառերի ջրհորները պետք է ընդհատված լինեն, որպեսզի թույլ տան պատշաճ աճեցնել կախված ծառի տեսակից, տարիքից և չափից և թույլատրել ծառատունկներին կամ փողոցային կահավորմանը (օրինակ՝ լուսավորություն, նստատեղեր, կոմունալ ծառայություններ) անհրաժեշտության դեպքում:

Ծառերի հորերը պետք է չափվեն առնվազն 4 մետր լայնությամբ, 8 ֆտ երկարությամբ, որտեղ նախընտրելի է 5 հարկում 10 ֆտ չափերով:

Ծառերի հորերը պետք է պարունակեն արմատային պատնեշ բոլոր ծառերում, եթե ծառի միջքաղաքը 4 մետր հեռավորության վրա է կամ հարակից հարակից լեռնաշղթայից ավելի քիչ հեռու է, եթե օգտագործվի, արմատային ներխուժում և թափանցիկ պավերի տեղահանում:

Ծառերը չպետք է տեղակայված լինեն խաչմերուկով 20 մետր հեռավորության վրա, որպեսզի չխոչընդոտեն ավտոճանապարհի երթևեկելի հատվածում հետիոտններին, հեծանվորդներին և այլ տրանսպորտային միջոցներին ապահով տեսնելու կարողությունը:

Նոր հասարակական կայանատեղիներ կառուցելիս պետք է հաշվի առնել կանաչ փողոցների տարրերը:

Բույսեր:

Հողագործները սովորաբար վերին աստիճանի կամ աստիճանի կառույցներ են, ուղղահայաց պատերով կողմեր կամ եզրեր: Կախված իրենց համակարգի դիզայնից, տնկողները կարող են կա՛մ բաց բացվածքներ ունենալ՝ ներթափանցելու (կամ վերալիցքավորելու) փոթորիկը ջրի մեջ գետնին, կա՛մ փակ ներքևներ՝ ժամանակավոր ժամանակով փոթորիկը ջրելու համար: Հողագործները կարող են բաղկացած լինել ժայռից, մանրախիճից, հողից և / կամ բուսականությունից, ծառերից ներառյալ, համապատասխանաբար՝ փոթորկի և փոթորկի ջրերի աղտոտող նյութերի հավաքման, մաքրման, պահպանման, ներթափանցման և (կամ) բեռնաթափման համար: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար դիմեք Բուրբանկի Կանաչ փողոցների

ձեռնարկին՝ կանաչ ենթակառուցվածքների տնկարկների տարբեր տեսակների, ինչպիսիք են հոսքի միջոցով տնկարկները, ներթափանցող տնկարկները, բուսական խուլերը, բիոզավրերը և այլն:

Ընդհանուր առմամբ, տնկողները պետք է օգտագործեն զսպման կրճատումներ, երբ անհրաժեշտ է, որպեսզի ջուր հավաքվի, միաժամանակ կանխելով ջրահեռացման խնդիրները և (կամ) նստվածքների հոսքը: Ընդհանուր առմամբ, փողոցային մակարդակում գտնվող եզրաքարերի կտրվածքները հիմնականում պետք է լինեն 2 մետր լայնություն: Մայթերի մակարդակում տեղակայված եզրաքարերի կտրվածքները պետք է լինեն առնվազն 6 ներս լայնությամբ: Թեքված աստիճաններում, ինչպիսիք են խաչմերուկի անկյունները կամ եզրաքարային երկարությունները, ճարմանդների կտրվածքները պետք է հետևեն կորի կորիզին:

Ընդհանուր առմամբ, տեղում պաշտպանեք բոլոր առկա կոմունալ ծառայությունները, որոնք վարում են ցածր դասարանի փողոցային գծերի երկայնքով (օրինակ՝ կոյուղագծեր) և ավելի բարձր դասարաններից (օրինակ՝ ջրաչափական պահոցներ): Ապահովեք Մանիտարական կոյուղու և փոթորիկ ջրահեռացման գլխավոր գծերից 10 մետր հեռավորություն, կամ կողային հատվածների 5 հեռավորության վրա:

Հայնաձավալ և արագության փողոցների երկայնքով հաշվի առեք անհատ տնկարկիչները ծառերի հորերի հետ միասին, ընդհատվող հեռավորության վրա, որպեսզի անհրաժեշտ լինի փողոցներում կահավորել (օրինակ՝ լուսավորություն, նստատեղ, կոմունալ ծառայություններ), երբ անհրաժեշտ է, ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-2-ում:

Լօսածր ծավալի և արագության փողոցների երկայնքով հաշվի առեք ծառատունկ ունեցող շարունակաբար կամ երկար ձգվող ծառերը, ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-3-ում: Այն դեպքում, երբ տնկողները պարունակում են ծառեր, պահանջվում է առնվազն 4 մետր լայնությամբ նվազագույն երկարություն՝ 8 ֆտ երկարությամբ, որտեղ նախընտրելի է 5 մետր բարձրությամբ 10 ֆտ չափով:

-Ածր ծավալի և արագության փողոցների խաչմերուկում խաչմերուկների ժամանակ, որտեղ հետիոտնային ծավալները կարող են ցածր լինել, հաշվի առեք տնկարկները եզրագծի երկարացման ամբողջ ծայրամասի երկայնքով, միաժամանակ թույլ տալով բացեր պահանջվող հետիոտնային թեքահարթակների համար, ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-4-ում: Կախված ճանապարհի լանջին, անհատ տնկարկները եզրաքարային երկարությամբ կարող են ունենալ կամ իրենց ջրահեռացման համակարգերը միացված լինեն դասարանի ցածր մակարդակից, կամ յուրաքանչյուր տնկարանում կարող է տեղադրվել լրացուցիչ կորեղներ, որպեսզի արտահոսքը թույլ տա:

Բարձր ծավալի և արագության փողոցների խաչմերուկում եզրագծերի երկարացման դեպքում, որտեղ հետիոտնային ծավալները կարող են մեծ լինել, տնկողներին հաշվի առեք միայն եզրագիծ ունեցող թեքահարթակների հեռավոր մասերում, մինչդեռ անկյունը վերապահելով անհրաժեշտ կոմունալ ծառայությունների համար (օրինակ՝ երթևեկության ազդանշաններ, թեթև բևեռներ) և սալահատակ, ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-5-ում:

Միջին բլոկի հատման կետերում հաշվի առեք ցածրադիր տնկարկներ հետիոտնային թեքահարթակի երկու կողմերում, ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-6-ում : Եթե առկա է հետիոտնային ապաստան կղզի, ապա այն կարող է բաղկացած լինել ծառերի փոխարեն ցածր տնկումից: Ծառերը պետք է տեղադրվեն միայն այն տնկարկներում, որոնք առավել հեռու են սպասվող երթևեկից, որպեսզի չխոչընդոտի ավտոճանապարհների երթևեկելի մասում հետիոտններին, հեծանվորդներին և այլ տրանսպորտային միջոցներին ապահով տեսնելու կարողությունը:

Permeable մայթ:

Ստանդարտ սալահատակի փոխարեն, հաշվի առեք թափանցելի սալահատակների օգտագործումը զսպման երկարացման մասերում: Կոմունալ ծառայություններում (օրինակ՝ երթևեկության ազդանշաններ, թեթև բևեռներ և այլն), ապահովեք բետոնի դաշտը բետոնե դաշտում՝ երոզիայի հավանական խնդիրներից խուսափելու համար: Որպեսզի պատշաճ ներթափանցումը պահպանվի, թափանցելի սալաքարերը պետք է պարբերաբար փորձարկվեն և փոշեկուլ մաքրվեն՝ խցանված նստվածքն ու բեկորները հանելու համար և թույլատրվի պատշաճ ներթափանցում: Անթափանց սալահատակ կպահանջի ավելի մեծ կապիտալ ծախսեր և ընթացիկ պահպանման ծախսեր ծրագրի կյանքի համար:

Լայն մայթերով / Parkways

-Աձր ծավալի և արագության փողոցների երկայնքով մայթերով / ավտոտնակներով ավելի լայն, քան 16 մետր հեռավորության վրա, հաշվի առեք տնկման լայն շերտեր, որոնք հասունացման դեպքում կարող են տեղավորել մեծ չափսի ծառեր:

2 հեթանոսներ լայն փողոցներում

Տեղական կամ կոլեկտորային փողոցներում, որոնք ունեն առնվազն 6 մետր հեռավորության վրա ճանապարհի ավելցուկային ճանապարհներ (տե՛ս 120- րդ էջի տե՛ս Գլուխ 8C- 1 մայրուղու վերափոխումները), դիտարկեք բուսական կարապի ներդրումը որպես նոր միջնորդի մաս՝ մայրուղու կենտրոնում ինչպես ճանապարհային ճանապարհի, այնպես էլ բնապահպանական և հանգստի նպաստներ: Դիտարկենք հետևյալը լայն փողոցներում.

Մայթերը / Parkways:

Լայն փողոցների մայթերի / զբոսայգիների կողքին, տե՛ս Գլուխ 9D- 1 մայթերը / Պարկավանները` <OV> էջում :

Բուսական (Bioswale) Swales:

Բուսական սվաղերը գծային, բուսական դեպրեսիաներ են, որոնք հարակից մակերեսներից գրավում և մաքրում են փոթորիկը: Բուսական կարասների մասին լրացուցիչ տեղեկություններ ստանալու համար դիմեք Բրբրեյնքի կանաչ փողոցների ձեռնարկին: Հաշվի առեք հետևյալը բուսական կարասների համար.

Ընտրանք 1, ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-7-ում: Միջնորդի ամբողջությունը կարող է բաղկացած լինել բուսական կարասից: Եթե ծառեր և ավելի բարձր բույսեր տնկեք, ապահովեք առնվազն 20 մետր միջին լայնություն: Զգալիորեն թեքված փողոցները պետք է ջուրը դանդաղեցնելու և կանխելու էրոզը թույլ չտալու համար ջրային դիսպերատորներ (օրինակ` ստուգել ամբարտակները լայն պայմաններում կամ նեղ պայմաններում գտնվող քարի կտորներ): Եթե սալիկի ներսում որևէ ուղի չի տրամադրվում, ապահովեք նվազագույն 18 սանտիմետր լայնաշերտ տարածք` սվաղի պարագծի շուրջը` անվտանգ պահպանման համար:

Ընտրանք 2, ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-8-ում: Նվազագույնի դեպքում, կարասները կարող են նույնքան նեղ լինել, որքան 6 ոտնաչափ լայնությամբ: Այս լայնության մեջ խոզուկները պետք է բաղկացած լինեն միայն ցածր տնկարկներից և չպետք է ծառեր պարունակեն: Անկության դեպքում, ցանկության դեպքում, ցանկության դեպքում կարելի է տեղադրել կենտրոնակապի հետիոտնային ճանապարհ: Դիտարկենք թափանցիկ սալահատակ հետիոտնային ճանապարհի համար: Հետիոտնային ճանապարհը պետք է նախագծված լինի, որպեսզի ռիսկերը չթափվեն կարասների մեջ:

Ընտրանք 3, ինչպես ցույց է տրված Նկար 9-9-ում: Կենտրոնում գործող համատեղ օգտագործման ուղին կարելի է տեղադրել մի կողմից կողային հոսող թափքով, իսկ մյուս կողմից` թափանցիկ սալիկներով և տնկարկներով: Համօգտագործման ուղին պետք է նախագծված լինի, որպեսզի ռիսկերը չթափվեն սվաղի կամ տնկարանների մեջ:

Ընդհանուր առմամբ, տեղում պաշտպանեք բոլոր առկա կոմունալ ծառայությունները, որոնք վարում են ցածր դասարանի փողոցային գծերի երկայնքով (օրինակ` կոյուղագծեր) և ավելի բարձր դասարաններից (օրինակ` ջրաչափական

պահոցներ): Ապահովեք 3 մետր հեռավորություն բոլոր վերգետնյա կոմունալ ծառայությունների շուրջ: Լարի փակումը և երթևեկության վերահսկողությունը կպահանջվի, երբ կանաչապատման միջնորդները սպասարկում են:

3 Skewed խաչմերուկներ

Թեքված խաչմերուկները այն վայրերն են, երբ փողոցները հատվում են անկյունից, որը գտնվում է 90 աստիճանից ցածր: Երբ այդ խաչմերուկները կազմաձևվեն այնպես, որ փողոցները հատվեն հնարավորինս մոտ 90 աստիճանով, տարածքը հնարավոր է հավաքել կանաչ ենթակառուցվածքների նպատակներով: Հաշվի առեք խիտ խաչմերուկի վերափոխումներում հետևյալը.

Մայթերը / Parkways:

Ընդհանուր առմամբ, խաչմերուկների վերափոխումները պետք է օգտագործվեն որպես հարակից մայթերը / պուրակները ավարտելու կամ երկարացնելու հնարավորություններ, որպեսզի հետիոտնային ուղիները շարունակական լինեն:

Վերակառուցված ձգված խաչմերուկների փողոցների մայթերի / ճանապարհների երկայնքով, տե՛ս <OV> Էջ 9D- 1 մայթերը / Պատուղիները:

ՊՈԱԿԻ ՊԱՐԿՄԵՐ.

Ի տարբերություն թաղամասի կամ քաղաքի զբոսայգու, գրպանային պարկերը փոքր բացօթյա տարածքներ են, սովորաբար, ոչ ավելի, քան քառորդ ակր չափի, որոնք ստեղծվում են վերականգնված տարածքներից դուրս: Գրպանի պարկերը կարող են ծրագրավորվել տարբեր տեսակի օգտագործման մեջ, օրինակ, ակտիվ օգտագործման մեջ, ինչպիսիք են երեխաների համար նախատեսված խաղահրապարակները կամ խաղահրապարակները կամ պասիվ տարածքներ, ինչպիսիք են այգիները:

Մտածեք հասարակական բացօթյա տարածքներ ավելացնել `պասիվ հանգստի, նստատեղերի և բացօթյա ճաշերի հնարավորությունները մեծացնելու համար:

ԴԵՄՈՆՍՏՐԱՇՆԻ այգիներ.

Ծանուցադրման պարտեզները բացօթյա տարածքներ են տրամադրում լանդշաֆտային կրթության համար: Մովորաբար ընդունվել և պահպանվել են տեղական համայնքային կազմակերպությունների կողմից, ցուցադրական այգիները թույլ են տալիս ձեռք բերել փորձ և համայնքային ներգրավվածություն տարբեր թեմաներով, ինչպիսիք են.

Թռչնի, թիթեռի կամ աղտոտող այգիներ

Մայրենի բույս կամ երաշտի հանդուրժող այգիներ

Անձրևի այգիներ

Քաղաքային հողագործություն

Անհրաժեշտության դեպքում ցուցադրական այգիները պետք է պահպանվեն պատշաճ սալորման, ցանքածածկման և բույսերի փոխարինման միջոցով: Հնարավոր է, որ տեղական համայնքի խմբերը և / կամ համայնքի անդամները հնարավորություն ունենան պարտեզներ ընդունել, որոնք կօգնեն պահպանել և տարածել կրթությունը / տեղեկացվածությունը այդ հասարակական տարածքների կարևորության վերաբերյալ:

10 - քաղաքականության առաջարկություններ. Ձիասպորտ

Մինչև ավտոմոբիլների գալուստը, ձիասպորտի փողոց օգտագործողները անակնկալ էին և սպասում էին քաղաքային փողոցների տեսարաններ: Այնուամենայնիվ, սա այլևս այդպես չէ: Այսօր անվտանգությունը ուշադրություն է դարձնում, երբ այդ կենդանիները և նրանց հեծանվորդները պետք է խառնվեն փողոցների այլ օգտագործողների հետ, ովքեր կարող են իրենց ներկայությանն անօգուտ լինել:

10 Ա. Քաղաքականության նպատակներ

Քաղաքի ամբողջ ընթացքում ձիասպորտի հետագա բարելավումները պետք է նախագծվեն և պահպանվեն `հետևյալ նպատակներին հասնելու համար.

Հեշտացնել և տեղավորել Rancho թաղամասում ձիասպորտի եզակի մուտքի և շարժունակության պահանջները:

Խթանել ձիերի, նրանց հեծյալների և փողոցների այլ օգտագործողների անվտանգությունը Ռանչո թաղամասում:

10B: Կիրառելիություն

Ինչպես ցույց է տրված Նկար 10-1-ում, ձիասպորտի կարիքները բավարարող բարելավումները պետք է կիրառվեն տեղական և կոլեկտորային փողոցներում, որոնք.

Պառկեք Rancho թաղամասում, մասնավորապես փողոցներ, որոնք ապահովում են մուտք դեպի այն ծանրոցներ, որոնք գոտիավորված են որպես R-1-H (մեկ ընտանիքի բնակելի ձիավարություն); և

Միացեք ձիասպորտի արահետներին և հաստատություններին՝ Լոս Անջելես գետի և Գրեյֆիթ պարկի երկայնքով:

10C Բնորոշ բարելավումներ

1

Ձիեր Off-Street՝ արգելապատնեշներով առանձնացված կամուրջի ճանապարհով

Մայրուղիների և ավտոճանապարհի լայնության լայնությամբ փողոցների երկայնքով հաշվի առեք, որ ներկայացնում եք ձիասպորտի համար նախատեսված կամուրջների ուղիներ՝ 10 ֆտ-ից մինչև 12 ծ. Տիպային լայնությամբ: Լայնությունը կարող է կրճատվել մինչև 6 մետր նվազագույնի՝ սահմանափակող տեղագրությունը կամ տարածությունը հասցեագրելու համար, ինչպես ցույց է տրված Նկար 10-2-ի նկար 10-4-ում:

Մակերևութային նյութերը պետք է լինեն սայթաքուն դիմացկուն և ի վիճակի լինեն դիմակայել ձիավոր հարվածների ազդեցությանը: Մալապատ մակերեսները փոքր ձգում են ձիավոր հարվածների համար և խորհուրդ չեն տրվում: Կամրջի ուղու մակերեսային բուժումը պետք է բաղկացած լինի փափուկ բնական նյութից (օրինակ՝ հայրենի հող, փայտի չիպսեր, մանրացված ժայռերով տուգանքներով, քայքայված գրանիտով, ավազով): Խուսափեք սուր մանրախիճից: Ուղու դասերը չպետք է գերազանցեն 12 տոկոսը:

12 ֆտ բարձրությամբ ուղղահայաց մաքրություն պետք է պահպանվի գետնից մինչև ցանկացած վերգետնյա կառույց:

4 մետր բարձրության առավելագույն բարձրությունները առաջարկվում են բոլոր ցանկապատերի և խոչընդոտների համար կամուրջի ուղիների երկայնքով: 4-6 ֆտ-ից բարձր պինդ խոչընդոտները խիստ սահմանափակում են կենդանու ծայրամասային տեսողությունը և անվտանգության զգացումը: Բարձրությունը պետք է իջեցվի, քանի որ ուղին մոտենում է խաչմերուկներին ձիու / հեծանվորդի տեսքը առավելագույնի հասցնելու համար:

Եթե օգտագործվում է ոչ-ձիասպորտ օգտագործողների մուտքը կամուրջի ուղի մուտք գործելու համար, ապա ցուցանակները կամ գրառումները պետք է տեղադրվեն 5 մետր հեռավորության վրա:

Ընդհանրապես, նախընտրելի չէ համատեղ ձիավարություն և հեծանվորդներ խառնել համատեղ օգտագործման արահետներով:

2 Ձիեր փողոցում

Տեղական փողոցներում, որտեղ կամուրջների արահետներն անհասանելի են, ձիասպորտի կողմից մայթի օգտագործումը անխուսափելի է դառնում: Ձգումը պետք է բարելավվի՝ օգտագործելով ձիասեր մակերեսային բուժում, ինչպիսիք են ասֆալտը չիպային կնիքով, կոշտ, քաշքշուկով սալիկներով:

3

Ձիասպորտի անցումներ

Ազդանշանային խաչմերուկներում, որոնք պետք է տեղավորեն ձիասպորտի անցումները, երկրորդը (բացի կանոնավոր հետիոտնից) հրումի կոճակը (ձիով անցման ազդանշան) պետք է տեղադրվի գետնից վերևից 5 մետրից մինչև 6 ֆուտ: Հաղորդագրությունը պետք է տեղադրված լինի ճանապարհի եզրից 6,5 կմ հեռավորության վրա, որպեսզի կենդանու գլուխը չխփվի ճանապարհի վրա:

Հնարավոր վերափոխում.

Նոր / փոփոխություն.

Փողոցի մի կողմում երկկողմանի, մայթին հարակից կամուրջի արահետ

Մայթը / ավտոճանապարհը ընդարձակվել են փողոցի մի կողմում, բայց հետիոտների կողմից օգտագործելի մայթը կրճատվում է
Զանգահարման եզրագծի լայնությունը նեղացվում է
Փողոցային ավտոկանգառը հանվել է փողոցի մի կողմում

Առկա պահված:

Numberանապարհորդական գծերի քանակը և լայնությունը

Առավել հարմար, որտեղ.

Փողոցային կայանատեղիի կորուստը էականորեն վնասակար կլինի հարակից հողօգտագործման համար (օրինակ՝ առևտրային օգտագործումներ, որոնք ապավինում են կարճաժամկետ փողոցային կայանատեղին):

1 1 - քաղաքականության առաջարկություններ. Խելացի տեխնոլոգիա

Վերամշակող ընկերությունների, փոքր շարժունակության սարքերի առաջացումը, ինչպես նաև էլեկտրոնային առևտրի աճող միտումը, որը պահանջում է ապրանքների հաճախակի առաքում, մեծացրել է նոր տեխնոլոգիաների պահանջարկը և ճանապարհների ճանապարհների վրա զսպման օգտագործումը: Քաղաքը պետք է պլանավորի անվտանգ և արդյունավետ կերպով տեղավորել այս աճող և մրցակցող կարիքները:

11 Ա. Քաղաքականության նպատակներ

Անդրադարձ կատարեք զսպող տարածքի փոփոխվող և աճող մրցակցության և հանրային իրավունքի իրավունքի հետ կապված նոր միտումներին:

Հասցեք տեղեկատվական հաղորդակցության նոր տեխնոլոգիաների (S2S) ենթակառուցվածքների, որոնք կարող են օգտագործվել հանրային իրավունքի շրջանակներում՝ Քաղաքի բազմաթիվ գերատեսչությունների օգտագործման տվյալների հավաքման, դիտանցման, պահպանման, վերլուծության և գնահատման համար:

Մշակեք եզրագծի կառավարման պլան՝ գույքագրելու, գնահատելու, բարելավելու և առաջնահերթություն սահմանափակի տարածությունը՝ բազմաբնակարան օգտագործողների կարիքները հավասարակշռելու համար:

Խթանել մասնավոր էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը՝ ընդլայնելով էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման ենթակառուցվածքը ամբողջ աշխարհում:

11 բ. Կիրառելիություն

Ապագայում Քաղաքը պետք է առաջնահերթություն տա «խելացի տեխնոլոգիայի» կատարելագործմանը՝

Փողոցներ, որոնք ցուցաբերում են հետիոտնային մեծ ծավալի բարձր մակարդակներ (օր.՝ 200 և ավելի հետիոտնային ժամեր և ժամ՝ պիկ ժամանակահատվածներում):

Փողոցներ, որոնք գտնվում են Burbank2035 գլխավոր հատակագծում բարձր խտությամբ բնակելի և առևտրային օգտագործման համար սահմանված տարածքներում:

Փողոցներ, որոնք ցուցաբերում են մեծ քանակությամբ տրանսպորտային միջոցներ:

Փողոցներ, որոնք ցուցափեղկերի ակտիվության բարձր մակարդակ են ցուցաբերում, ինչպիսիք են.

Ավտոբուսի հաճախակի բեռնում;

Ավտոմեքենաների հաճախակի բեռնում (օրինակ, առաքում, ուղևորի դուրս գալ); և

Բարձր փողոցներում կայանման շրջանառություն:

Փողոցներ, որոնք ապահովում են IV դասի ավտոճանապարհները՝ փողոցային կամ մայր՝ մակարդակի վրա:

11C Նկատառումներ

Հետևյալը համառոտ ցուցակ է, որը Քաղաքը կարող է համարել առաջնահերթ փողոցներում «խելացի տեխնոլոգիայի» բարելավման մաս:

1

Տեղեկատվական հաղորդակցման տեխնոլոգիաների (S2S) ենթակառուցվածքներ

Traffանապարհային խցիկներ և տվիչներ

CCTV, ինդուկցիոն օդակներ, GPS- ով տեղակայված ավտոբուսներ և այլն:

Ծառայությունների մակարդակի վերահսկում (LOS); հայտնաբերել դժբախտ պատահարներ, հաշմանդամ տրանսպորտային միջոցներ և ապօրինի ավտոկանգառ. օժանդակել արտակարգ իրավիճակների պատասխանողներին; կարգաբերել ազդանշանի ժամանակը և առաջընթացը. հավաքել երթևեկության հաշվարկի և բախման տվյալները և այլն:

Բազմաբնակարանային կայանման չափիչներ

Բազմաթիվ տարածությունների համար մեկ մետր, որը ընդունում է վճարման բազմակի եղանակներ, կարող է արևային էներգիա ունենալ, և կարելի է հեռակա կարգով կառավարել:

Թվային ցուցադրման կամ ստատիկ տեղեկատվության տախտակներ

Թվային կամ ոչ թվային տեղեկատվական տախտակները կարող են տրամադրել ճանապարհային տեղեկատվություն՝ տարանցման ժամանակների / ժամանակացույցերի, անելիքների կամ տեսնելու և այլն:

2-ը

Գործընթացների կառավարման լավագույն փորձեր և ռազմավարություններ

Curbside կառավարման պլանը, զուգակցված նոր տեղեկատվական հաղորդակցական տեխնոլոգիաների (S2S) ենթակառուցվածքների ռազմավարական օգտագործմամբ, կարող է օգնել գույքագրելու, գնահատելու, բարելավելու և առաջնահերթությունը զսպելու տարածությունը՝ բազմաբնակարան օգտագործողների կարիքները հավասարակշռելու համար:

2A օգտագործումներ և օգտվողներ

Դիտարկենք հետևյալ օգտագործումները և օգտագործողները [\[19\]](#) Curbside կառավարման պլանը մշակելիս.

Շարժունակության կարիքների համար օգտագործվող եզրաքար տարածքը.

IV դասի ավտոճանապարհներ

Խառը հոսքի ավտոբուսային գծեր

Ճանապարհորդական գծերի միջով

Ուղղակի շրջադարձ դեպի միայն գոտիները

Ուղևորների բեռնման համար օգտագործվող սալաքար տարածություն.

Կանգառներ

Տաքսիները

Rideshare ուղևորի հեռացում

Վալետ

Անձնական ուղևորի հեռացում

Ինքնավար տրանսպորտային միջոցների անկում

Անվասայլակների մատչելի տեղակայում

Սահմանափակ տարածք փողոցային կայանատեղիում.

Մատչելի տրանսպորտային միջոցներ

Մոտոցիկլետներ

Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցներ և լիցքավորման կայաններ

Հեծանիվ կայանատեղի / դարակաշարեր և հեծանիվ բաժանման կայաններ

Մանրէագերծման կայանատեղի

Առևտրի համար օգտագործվող տարածք`

Առևտրային առաքում (օրինակ` բեռնատար մեքենա)

Էլեկտրոնային առևտրի առաքում

Քանդման տարածք, որն օգտագործվում է կանաչապատման համար.

Զսպել երկարացումները

Կանաչ ենթակառուցվածք (օր. ` bioswales)

Փողոցային ծառեր

Տեղաբաշխման համար օգտագործվող եզրաքարային տարածք.

Սննդի բեռնատարներ

Պարկլետներ

Հասարակական արվեստ

2B օրինակ` կառավարման եզրագծի կառավարման ռազմավարությունների օրինակներ

Ստորև ներկայացված է եզրագծի կառավարման հավանական մեթոդների համառոտ ցուցակը[20] աշխատանքի ընդունվել կամ օդաչուվելով երկրի ամբողջ քաղաքներում.

Մոտեցումները.

Եզրաքարը ` որպես ճկուն գոտի

Բարելավումների ժամանակավոր տեղադրում

Բեռնափոխադրումներ և առաքում

Վճարովի մուտք դեպի բեռնափոխադրման գոտիներ

Off-pik առաքման քաղաքականություն և գերբնակվածության գներ

Քաղաքային համախմբման կենտրոններ վերջին մղոն առաքման համար

Կայանատեղի

Զբաղվածության թիրախների սահմանում

Դինամիկ կամ պահանջելու համար պատասխանատու ավտոկանգառի գները

Կայանման ժամանակ կամ օրվա սահմանաչափեր

Արտաքին փողոցների կայանման ընտրանքներ (օրինակ ` հասարակական կայանման կառույցներ)

Բնակելի ավտոկանգառի ծրագրեր

Կատարումը

Տրանզիտ

Պիկ ժամանակահատվածներում միայն ավտոբուսներն են երթևեկում
Ավտոբուսի հերթի ցատկման գծեր
Զսպել երկարացումները ավտոբուսի բեռնման տարածքների համար

Հեծանիվներ:

IV դասի ավտոճանապարհներ

Հեծանիվների դարակաշարեր և պահարաններ

Հետիոտներ.

Լայն մայթերով

Զսպել երկարացումները

Պարկլետներ

1 2 - Performance միջոցառումներ

Ամբողջական փողոցների բոլոր բարելավումների հիմքում դրված է այն փաստը, որ դրանք ուժեղացնում են անվտանգությունը, հարմարավետությունը և ֆիզիկական գործունեությունը, և որ այդ լրացումները նպաստում են համայնքների երկարաժամկետ օգուտներին՝ առողջության, վայրի կայացման, շարժունակության, ներառականության և արդարության մեջ: Թեև անեկդոտական ապացույցները և հրապարակայնորեն մատչելի հետազոտական տվյալները աջակցում են այդ նախադրյալին, Պլանի համար կարևոր է Բուրբանկի առանձնահատկությունների կատարման թիրախները նույնականացնել և ստեղծել՝ ժամանակի ընթացքում ծրագրի հաջողությունը գնահատելու համար:

12 Ա. Ինչու՞ չափել կատարումը:

Քանի որ Ծրագիրն առաջիկա տարիներին աստիճանաբար իրականացվում է, և դրա հետևանքները սկսվում են նյութականացումից, քաղաքը պետք է կարողանա ժամանակի ընթացքում նույնականացնել փոփոխությունները: Կատարողականի չափումը միջոց է:

Հետևեք փողոցների ամբողջական բարելավման **իրական ազդեցություններին**: Սեշմարտության փորձարկման փաստացի օգուտները կհամալրեն Քաղաքի՝ «Լրիվ փողոցներ» ծրագրի հաջող կիրառման գիտելիքների բազան:

Կամթել և իհարկե ճիշտ, եթե իրական կատարումը չի բավարարում սպասումները: Դա քաղաքին թույլ կտա վերաբաշխել ներդրումները և կենտրոնացնել առաջնահերթությունները՝ ավելի ծախսարդյունավետ օգուտ ստանալու համար:

Շրջանառեք պարզ չափումների և ցուցանիշների, որպեսզի համայնքի անդամները և փորձագետները հեշտությամբ հասկանան: Այս չափումները հեռարձակում են Complete Streets քաղաքականության նպատակներն ու ձգտումները, որոնք արտահայտվում են որպես չափելի, քանակական չափելի թիրախներ:

Վերացնել երկիմաստությունը և խստություն և առանձնահատկություն պահանջել անհատական ծրագրերի նպատակները լրացնելու գործում՝ իմանալով, որ ծրագրի տարրերը փորձարկվելու են հետագա կատարման համար:

12 բ. Ինչպես չափել կատարումը

Ծրագիրը առաջարկում է կատարողականի գնահատում երկու մասշտաբով՝ Ծրագիր և Քաղաքային: Ծրագրի մասշտաբը կգնահատի անհատական ծրագրերը, մինչդեռ Citywide- ի մասշտաբները չափելու են այն հավաքական ազդեցությունը, որը Փողոցների ամբողջական բարելավումները կունենան ավելի երկար ժամանակահատվածի և տարածքի վրա:

1

Ծրագրի կատարումը

Ծրագրի մասշտաբը չափելու է անհատական ծրագրերի իրականացումը՝ ելնելով ճանապարհորդության չորս հիմնական եղանակներից՝ անվտանգություն և / կամ գործունեության հիման վրա՝ քայլել, տարանցում իրականացնել, հեծանիվ վարել և մեքենա վարել:

1 Ա.

Երթևեկի հանգստացում

Նպատակը. Նվազեցնել արագությունը ծրագրի միջանցքի երկայնքով:

Նախագծից 12 ամիս առաջ չափեք նախագծի հատվածի արագության պրոֆիլները:

Ծրագիրն ավարտելուց 12 ամիս անց չափեք արագության պրոֆիլները բարելավված հատվածի վրա:

Համեմատեք փակցված արագության սահմանաչափից բարձր երթևեկող տրանսպորտային միջոցների տոկոսը:

1B հետիոտնային անվտանգություն

Նպատակը. Բարելավեք անվտանգությունը քայլող մարդկանց համար:

Վերլուծել երթևեկության բախման տվյալները մինչև նախագիծը և ծրագրի ավարտից 12 ամիս անց՝ ծրագրի բարելավման ընթացքում տեղի ունեցած հետիոտնային բախումների քանակի փոփոխությունը որոշելու համար:

Նախորդ 12 ամսվա ընթացքում, նախագիծը սկսելուց առաջ, ծրագրի վայրում անցկացրեք հետիոտնային հաշվարկներ (շրջադարձային շարժում կամ ձեռքով գծապատկեր): Եթե նախագիծը տարածվում է բազմաթիվ բլոկների և խաչմերուկների միջոցով, ընտրեք առավել ներկայացուցչական վայրը հետիոտնային հաշվարկներ անցկացնելու համար: Սա կձառայի որպես նմուշ՝ ծրագրի վրա հիմնված հետիոտնային գործունեության համար:

Նախաարդյունավետության հետիոտների խոցելիությունը չափվում է որպես հետիոտնային բախումներ նախորդ ամբողջ տարվա ընթացքում, որոնք բաժանվում են նախնական իրականացման հետիոտների հաշվարկով (շաբաթվա կամ շաբաթվա գազաթնակետը ըստ ենթատեքստի):

Հետագայում իրականացնելով հետիոտնային խոցելիությունը չափվում է որպես հետիոտնային բախումներ հետագա ամբողջ տարվա ընթացքում՝ բաժանված հետագա իրականացման հետիոտնների հաշվարկով:

ՆՇՈՒՄ. Կարևոր է բաժանել հետիոտնային բախումները ներկայացուցչական հետի հաշվարկով, որպեսզի վերահսկվի հետիոտնային գործունեության ավելացումը, որը կարող է առաջանալ հետիոտնային անվտանգության միջոցառումների իրականացման արդյունքում:

1Ը

Հեծանվորդի անվտանգություն

Նպատակը. Մարդկանց հեծանիվների անվտանգությունը բարելավելը:

Վերլուծել երթևեկության բախման տվյալները մինչև նախագիծը և նախագծի ավարտից 12 ամիս անց՝ որոշելու հեծանիվների բախման միջանցքում տեղի ունեցած հեծանիվների բախումների քանակի փոփոխությունը:

Նախնական իրականացման հեծանվորդի խոցելիությունը չափվում է որպես նախորդ տարվա ընթացքում հեծանիվների բախումներ, որոնք բաժանված են նախնական հեծանիվների հաշվարկով:

Հետագայում իրականացվող հեծանվորդի խոցելիությունը չափվում է որպես հեծանիվների բախում հետագա ամբողջ տարվա ընթացքում, բաժանված ըստ հետագա իրականացման հեծանիվների հաշվարկի:

Նշում. Կարևոր է բաժանել հեծանիվների բախումները ներկայացուցչական հեծանվորդների հաշվարկի միջոցով, որպեսզի հսկողություն իրականացվի հեծանիվների ակտիվության աճի վրա, որը կարող է առաջանալ հեծանվորդի անվտանգության միջոցառումների իրականացման արդյունքում:

1Գ

Վարորդի անվտանգություն

Նպատակը. Բարձրացնել անվտանգությունը մեքենայով երթևեկող մարդկանց համար:

Վերլուծել երթևեկության բախման տվյալները մինչև նախագիծը և ծրագրի ավարտից 12 ամիս անց՝ ծրագրի 200 ոտքերի ընթացքում տեղի ունեցած ավտովթարի բախումների վրա վարորդի թիվը որոշելու համար:

Նախնական իրականացումը վարորդի խոցելիությունը չափվում է որպես նախորդ տարվա ամբողջ ընթացքում մեքենայի բախումներ, որոնք բաժանվում են նախնական իրականացման ADT բաժնի:

Հետագա իրականացումը վարորդի խոցելիությունը չափվում է որպես հետագա իրականացման ամբողջ տարվա ընթացքում վարորդների բախումներ, որոնք բաժանվում են հետագա իրականացման ներկայացուցիչ ADT- ի կողմից:

1E

Բարձրացնել քայլերը և հեծանիվը

Մուտք դպրոցներ

Նպատակը. Դյուրացրեք դպրոցում զբոսնելը և հեծանվավագը:

Նախագծից առաջ և 12 ամիս անց, առարկայական դպրոցի և Բուրբանկի միասնական դպրոցական շրջանի գործընկերն անցկացնի դպրոցական հետազոտություն `որոշելու ռեժիմի փոփոխությունը, թե ինչպես են ուսանողները ժամանում և մեկնում:

Իրականացնել երթևեկության հաշվարկից առաջ և հետո, ներառյալ հեծանվորդների և հետիոտնների հաշվարկը

1 ֆ

Հետիոտնային գործունեություն

Նպատակը. Նպաստել քայլերու ճանապարհին և բարձրացնել հետիոտնային գործունեությունը Քաղաքում:

Նախագծից առաջ և 12 ամիս անց, անցկացրեք հետիոտնների հաշվարկ ` միջանցքի երկայնքով կամ ծրագրի վայրի հարևանությամբ ընթացիկ երթևեկության ձևերը և ակտիվ տրանսպորտային գործունեությունը որոշելու համար:

Համեմատել հետիոտն հետիոտնային գործունեության (շաբաթվա կամ շաբաթվա գազաթնակետը, ըստ համատեքստի) հետ հետագա իրականացման հետիոտնային գործունեության հետ:

1 Գ

Հեծանիվների ակտիվությունը

Նպատակը. Հեծանվավազքի հասանելիության բարձրացում և հեծանվային գործունեության ավելացում Քաղաքային տարածքում:

Ծրագրի ավարտից առաջ նախագծի վայրում հեծանիվների հաշվարկների անցկացում և նախագծի ավարտից 12 ամիս անց:

Համեմատեք նախնական իրականացման հեծանիվը (շաբաթվա կամ հանգստյան օրերի գազաթնակետը, ըստ համատեքստի), հետագա իրականացման հեծանվային գործունեության հետ:

1 Հ

Տարանցիկ գործունեություն

Նպատակը. Նպաստել տարանցիկ փոխադրամիջոցների օգտագործմանը Citywide- ում:

Լոս Անջելեսի մետրոյի կանգառներում առաջարկվող բարելավումներով ավտոբուսների կանգառների համար ամեն կիրառումից առաջ ձեռք բերելու ամենօրյա տվյալներ ձեռք բերեք Լոս Անջելեսի շրջանի մետրոյից՝ վերջին մեկ տարվա ընթացքում:

BurbankBus- ի համար ավտոբուսի կանգառները առաջարկվում են կատարելագործվել, վերլուծել համակարգային հմտությունները և կանգառի մակարդակի տվյալները:

Իրականացումից հետո ձեռք բերեք հսկողության տվյալների առաջին ամբողջ տարին և համեմատեք հենակետային տվյալների փոփոխությունները:

1 Ի

StormWater- ի փախուստ

Նպատակը. Կրճատել փոթորկի ջրի հոսքի ծավալի քանակը, որը մտնում է քաղաքի ենթակառուցվածքային համակարգ:

Չափել փոթորկի հոսքը ջրահեռացման տարածքում բնորոշ անձրևային իրադարձությունից հետո՝ մինչև ծրագրի կառուցումը
Ծրագրի իրականացումից հետո վերահսկեք հետևանքները կամ բիոտեկցիայի առանձնահատկությունները՝ գնահատելու հոսքի ծավալի կրճատումները:

1J

Lowածր ազդեցության զարգացում

Նպատակը. Ներառեք ցածր ազդեցության զարգացմանը (LID) կանաչապատման նախագծերի լավագույն փորձը:

Անթափանց մակերևութային նախագծերը պետք է ներառեն ցածր ազդեցության զարգացման (LID) ռազմավարություններ:

Շինանյութերը և ենթակառուցվածքները պետք է պարունակեն առնվազն 20% վերամշակված պարունակություն, ինչպիսիք են լրացուցիչ ցեմենտային նյութեր (այսինքն՝ թռչող մոխիր, պոպոլոններ և այլն):

Սալիկապատման նախագծերը պետք է օգտագործեն ցածր էներգետիկ նյութեր՝ ընդհանուր նախագծի նյութի առնվազն 50% -ի համար և սալիկապատված մակերևութի կամ սալահատակ նյութերի առնվազն 50% -ով երանգավորելով արևային արտացոլման ինդեքս (SRI) արժեքը, քան ավելի կամ հավասար է 29:

Կանաչապատումը պետք է հասնի ջրի պահանջարկի առնվազն 50% նվազմանը Կալիֆոռնիայի նահանգի Effրի արդյունավետ լանդշաֆտային հրամանագիրը (MWELO):

1 Կ

Ծառի հովանոց ծածկույթ

Նպատակը. Բարձրացնել ծառերի հովանոց ծածկույթը

Ստեղծեք ելակետ՝ քարտեզագրելով գոյություն ունեցող ծառերի հովանոց ծածկույթը ամբողջ քաղաքում:

Առաջնահերթություն դարձրեք այն վայրերին, որտեղ ծառերի հովանոց ծածկույթը կարող է ռազմավարականորեն աճել, ինչպիսիք են այն վայրերը, որոնք ներկայումս գտնվում են անբարենպաստ տարածքներում կամ մոտակայքում գտնվող զգայուն տարիքի բնակչության առանց ծառի ծածկերի:

Ժամանակի ընթացքում վերահսկեք հովանոցային ծածկույթի փոփոխությունը, ինչպես նաև մշակեք ծրագրեր՝ աջակցելու և պաշտպանելու նոր և առկա հովանոցային ծածկույթը:

2 Տարեկան քաղաքային կատարում

Ժամանակի ընթացքում «Complete Streets» նախագծերի իրականացումը նպատակ ունի բարելավել քաղաքի անվտանգությունը ճանապարհորդության բոլոր եղանակների համար: Տարեկան Citywide հաշվետվության քարտը կարող է օգտագործվել մեկ տարվա ընթացքում այս ակնկալիքն ուսումնասիրելու և ստուգելու համար: Այն պետք է ներառի հետևյալ միջոցառումները.

2 Ա

Համայնքային հետիոտնի խոցելիություն

Նպատակը՝ Բարբանքում քայլող մարդկանց համար անվտանգության ապահովում:

Ամեն տարի, օգտագործելով ոստիկանության Բուրբանիի դեպարտամենտի բախման տարեկան տվյալները, որոշեք հետիոտների բախումների քանակը:

Բաժանեք այս հաշվարկը ըստ համապատասխան տարվա Բուրբանիի բնակչության և Բուրբանիի աշխատատեղերի (ԱՄՆ-ի մարդահամարի տվյալներից):

Համեմատեք և հակադրեք այս գնահատականը նախորդ տարիների ցուցանիշի հետ: Նվազող միտումները ցույց կտան հետիոտնային խոցելիության նվազում և աճող անվտանգություն:

2B

Քաղաքային հեծանվորդների խոցելիություն

Նպատակը. Բարբանքում հեծանվավազքի անվտանգության ամրապնդում:

Ամեն տարի, օգտագործելով ոստիկանության Բըրբենքի դեպարտամենտի բախման տարեկան տվյալները, որոշեք հեծանիվների հետ կապված բախումների քանակը:

Բաժանեք այս հաշվարկը ըստ համապատասխան տարվա Բուրբանկի բնակչության և Բուրբանկի աշխատատեղերի (ԱՄՆ-ի մարդահամարի տվյալներից):

Համեմատեք և հակադրեք այս գնահատականը նախորդ տարիների ցուցանիշի հետ: Նվազող միտումները ցույց կտան հեծանվորդների խոցելիության նվազում և աճող անվտանգություն:

2C

Տարեկան քաղաքային ռեժիմ Տարածում

Նպատակը. Ակտիվ փոխադրումը կենսունակ տարբերակ դարձրեք երթևեկի և հանգստի նպատակներով:

Համեմատեք տարեվերջին Burbank- ում ռեժիմի մասնաբաժնի փոփոխությունները՝ վերլուծելով ԱՄՆ մարդահամարի ամերիկյան համայնքների հետազոտությունը:

Ոչ ավտոմոբիլային ռեժիմի բաժնետոմսերի միավորը այն փոխադրողների տոկոսային գումարն է, որոնք օգտագործում էին տարանցիկ փոխադրումներ, հեծանիվ կամ գնում էին աշխատանքի:

2016-ի համար այս մետրը 6% է: Տարեկան բարձրացումները ցույց կտան, որ աճում են անձնական ավտոմեքենաներից դեպի ոչ ավտոմատ ռեժիմներ:

13 - առաջնահերթ ծրագրեր

13 Ա. Ակնարկ

Սույն Պլանի քաղաքականությունն ու ուղեցույցը կիրառվում են Citywide- ում փողոցային ապագա բարելավման համար: Պլանը սահմանում է նաև իրականացման հատուկ նախագծեր, որոնք որոշվել են շահագրգիռ կողմերի ներդրմամբ և տվյալների վերլուծությամբ: Այս առաջնային նախագծերը կազմակերպվում են երեք կարգի՝ կարճաժամկետ, միջնաժամկետ և երկարաժամկետ: Իրականացված ծրագրերի իրական թիվը և բնույթը որոշվելու են քաղաքային գերատեսչությունների և աշխատողների միջոցների առկայությամբ և իրականացման կարողությամբ:

Նախագծերի ցանկը ներկայացված է որպես նախագծերի ցանկ, որոնք մատչելի են իրականացման համար՝ տարբեր չափանիշների հիման վրա, ինչպես նկարագրված է ստորև:

CompleteOurStreets պլանում առաջարկվող բոլոր նախագծերը հետագայում կշարունակեն և կենտրոնացած համայնքային ներգրավվածությունը հետագայում, եթե և երբ ծրագիրը ֆինանսավորվի և սկսի հետագա տարիներին: Ծրագրերը կվերադառնան նաև Քաղաքային խորհրդի՝ ավելի ուշ, քանի որ յուրաքանչյուր նախագիծ է ընթանում ոլորտի գտման, միջոցների ձեռք բերման, նախագծման և շինարարության ուղղությամբ:

Առաջնային իրավասություն

Առաջնահերթ իրավասությունը որոշվում է այն բանի կողմից, թե արդյոք նախագիծը գտնվում է առաջնային փողոցային ցանցում որոշակի ռեժիմի (հետիոտնի, տարանցիկ, հեծանվորդների կամ վարորդների կողմից) և / կամ, թե արդյոք նախագիծը կայանում է բազմաթիվ կենտրոնացված տարածքների համընկնման հետ: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար տե՛ս [Գլուխ 4](#):

4. Մեթոդաբանություն, նպատակներ և սկզբունքներ, էջ 47 :

Բախումներ

Տարբեր ռեժիմների բախումների տարեկան տոկոսադրույքը (ինչպես որոշվում է 5 տարվա տվյալների բազայով, որոնք ընդգրկում են 2013 թվականի հուլիսից մինչև 2018-ի հունիսը) որոշվում է ծրագրի կայքի քառորդ մոդնի ընթացքում: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար տե՛ս Գլուխ 2E: 29-րդ էջի բախման և տրաֆիկի տվյալները :

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ

CalEnviroScreen 3.0- ը Կալիֆոռնիայի համայնքները նույնացնում է մարդահամարի միջոցով, որոնք անհամաչափ ծանրաբեռնված են և խոցելի են աղտոտման բազմակի աղբյուրների համար: Վարկանիշը հաշվի է առնում այնպիսի գործոններ, ինչպիսիք են աղքատությունը, հանրային առողջությունը և ժողովրդագրությունը: Յուրաքանչյուր ծրագրի համար տրամադրվում է CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր (եթե նախագծերը տարածվում են բազմաթիվ մարդահամարային տրակտներով, ապահովվում է յուրաքանչյուր անհատական տրակտորի միավոր): Բարձր տոկոսային միավոր ունեցող տարածք ունեցող տարածքը աղտոտման ավելի մեծ բեռ է զգում, քան ցածր միավորներ ունեցող տարածքները: Լրացուցիչ տեղեկությունների համար տե՛ս Գլուխ 2C: 22-րդ էջի բնակչություն կամ այցելեք

<https://oehha.ca.gov/calenviroscreen> :

Պլանավորում-մակարդակ

Մեծության մեծության (ROM) արժեքի գնահատում

Յուրաքանչյուր ծրագրի համար տրամադրվում է ROM- ի արժեքի գնահատում: Այս գնահատականները պլանավորման մակարդակի գնահատումներ են, որոնք նախատեսված են բարձր մակարդակի ուղեցույցներ կապիտալի բարելավման ապագա բյուջեներին և դիմում-հայտեր ստանալու համար:

Տարեկան գործառնություններ և

Պահպանման (O&M) արժեքի գնահատում

Յուրաքանչյուր ծրագրի համար տրամադրվում է O&M ծախսերի նախահաշիվ: Այս գնահատականները պլանավորման մակարդակի գնահատումներ են, որոնք նախատեսված են բարձր մակարդակի առաջնորդություն ապահովելու համար՝ հետագա ծրագրերին գործողությունների բյուջեները հատկացնելու համար:

Կարճաժամկետ, միջնաժամկետ և երկարաժամկետ ծրագրի ընտրության չափանիշները հետևյալն են.

ԿԱՐՃԱԺԱՄԿԵՏ:

C RITERIA ընտրության:

Գտնվում է Զտիչ 1-ի (առաջնահերթ ծրագրեր) և ֆիլտր 2-ի (կենտրոնացման ոլորտներ) սահմաններում:

Capitalածր կապիտալ ծախսեր, օրինակ՝ «արագ կառուցում»

Դրամաշնորհի իրավասություն

Կարող էր օգտագործել գոյություն ունեցող ֆոնդերը կամ հնարավոր է մոտ ապագայում իրականացվի մասնավոր մշակողի միջոցով

ՄԻ ՄԻԾՆԱԿԱՐԳ.

ԸՆՏՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՎԻՄԱԿԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆ.

Գտնվում է Զտիչ 1-ի (առաջնահերթ ծրագրեր) և / կամ ֆիլտր 2-ի (կենտրոնացման ոլորտներ) սահմաններում:

Միջին կապիտալի արժեքը

Դրամաշնորհի իրավասություն

ԵՐԿԱՐՃԱԺԱՄԿԵՏ:

ԸՆՏՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՎԻՄԱԿԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆ.

Գտնվում է Զտիչ 1-ի (առաջնահերթ ծրագրեր) և ֆիլտր 2-ի (կենտրոնացման ոլորտներ) սահմաններում:

Կապիտալի բարձր արժեք

Դրամաշնորհի իրավասություն

Բազմամակարդակ և (կամ) բազմաբնույթ իրավասություններ

Պահանջում է լրացուցիչ հասարակական ներգրավվածություն և աջակցություն

Զգալի միջամտությունը, որը կվերափոխեր քաղաքի հասարակական տիրույթը

13 բ. Կարճաժամկետ առաջնահերթ ծրագրեր

Bonnywood Place / 1-ին փողոցի հետիոտնային անվտանգության բարելավման նախագիծ

Ծրագրի տեղաբաշխում.

Bonnywood Pl. 1-ին փողոցի և Ջիթապտղի պող.

Ծրագրի նկարագրությունը:

Փակեք մուտքի ճանապարհը Bonnywood Pl- ում:

Բարելավեք հետիոտնային անցումը `ավելացնելով բարձր տեսանելիության խաչմերուկներ, վերազինելով ADA- ի թեքահարթակները և ընդլայնելով հետիոտնային վայրէջքի տարածքը` Ջիթապտղի կամրջի ստորին մասում:

Նպատակը.

Բարելավեք հետիոտնային անվտանգության կենտրոնը Burbank- ում:

Բարելավել առաջին / վերջին մղոն տարանցիկ կապը Downtown Burbank Metrolink Station- ին:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. Այո

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 40,8** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 2.8** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 1,2** (քաղաքային միջինը ` տարեկան 53,2 տարեկան)

Վարորդի բախումներ. **Տարեկան 36,6 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 204 բախումից 6-ը (**3%**) բախվել են KSI միջադեպերին

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 14 բախումներից 1-ը (**7%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 6 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 183 բախումից 5-ը (**3%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: տատանվում է **70-75%** -ից

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության արժեքը (ROM) Արժեքի գնահատում. \$ 150K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում. N / A

Առջևի փողոցի պահպանվող նախագիծ (փուլ 1)

Ծրագրի տեղաբաշխում.

ԱՌՋԵԻԻ ՓՈՂՈՑԻ 1-ԻՆ ՓՈՂՈՑԻ ԵՒ ՁԻԹԱՊՏՂԻ ԿԱՍՐՁԻ ՄԻՋԱՆՅՔՈՒ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Երկկողմանի, ներսից փողոցային դասի չորրորդ ավտոճանապարհը բոլլերով:

Նպատակը.

Առաջին / վերջին մղոն տարանցիկ բացը վերացնելու համար կապահովվեք արևելք / արևմուտք կապակցություն Downtown Metrolink Station- ի և Downtown Burbank- ի միջև:

Միացեք ապագա LaTerra (777 Front St.) զարգացման մայթ մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհին:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, հեծանվորդ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 42,8** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 2.8** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 0,8** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 38,6 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 214 բախումից 4-ը (**2%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 14 բախումներից 1-ը (**7%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 4 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 193 բախումից 3-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **70-75%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` \$ 300K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 25K

1-ին փողոցների ամբողջական փողոցների նախագիծ (փուլ 1)

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

1-ԻՆ ՓՈՂՈՑ ՄԱՆ ՖԵՐՆԱՆԴՈՒ ԲԼԲ. ԵՒ ՎԵՐԴՈՒԳՈՅԻ ՊՈՂ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Ներքին փողոցային դասի IV ավտոճանապարհը բոլլարդերով և լողացող ավտոբուսի հարթակով / կղզիներով:

Նպատակը.

Առաջին / վերջին մղոն տարանցիկ բացը վերացնելու համար կապահովվեք արևելք / արևմուտք կապակցություն Downtown Metrolink Station- ի և Downtown Burbank- ի միջև:

Միացեք ապագա Առաջին Street Village- ի մայթերի մակարդակի ավտոճանապարհին 1-ին փողոցի և Մազնուլիայի բ. և առաջարկվող Front Street Class IV ավտոճանապարհի նախագիծը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Բախումներ քառորդ մղոնի սահմաններում (հունիս 2013-2018):

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 113** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 6,4** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 3.8** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 102,2** (միջին քաղաքը ` տարեկան 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 565 բախումներից 10-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրություն. 32 բախումներից 2-ը (**6%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 19 բախումներից 1-ը (**5%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 511 բախումներից 7-ը (**1%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: տատանվում է **70-75%** -ից **75-80%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` \$ 350K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 35K

Կենտրոն, Սան Ֆերնանդո բլր. Վերափոխման նախագիծ (1-ին փուլ)

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՄԱՆ ՖԵՐՆԱՆԴՈՒ ԲԼՐ. MAGNOLIA BLVD- Ի ՄԻՋԵԻ: ԵԻ ՉԻԹԵՆՅԱՅ ՊՈՂ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Փոխեք փոխադրամիջոցների հոսքը միակողմանի ճանապարհորդող դեպի հյուսիսային սահման ` Սան Ֆերնանդոյի բլրկի վրա:

Տեղադրեք ազդանշաններ և փոփոխեք ճանապարհի գծավորումը:

Հեռացրեք վեց կայանատեղի ` Սան Ֆերնանդոյի բլրկի արևմտյան մասում գտնվող անկյունային անկյունային կայանատեղի պահպանելու համար:

Նպատակը.

Բարձրացնել տրանսպորտային և հետիոտների անվտանգությունը:

1-ին փուլը կլինի կարճաժամկետ թեստային նախագիծ: Հաջողության դեպքում 2-րդ փուլը նախագիծը ավելի երկարաժամկետ բարելավում կստեղծի ավելի լայն մայթերով և երթևեկի հանգստացմամբ:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ ` **տարեկան 97,6** (միջին քաղաքը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 6.2** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 3.2** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 87,4 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Ընդհանուր բախման ծանրություն. 488 բախումից 8-ը (**2%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 31 բախումներից 1-ը (**3%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 16 բախումներից 1-ը (**6%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 437 բախումից 7-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **70-75%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` \$ 255K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 50K

Կենտրոնի հետիոտնային անվտանգության ապահովման բարելավման ուսումնասիրություն և հայեցակարգային ձևավորում

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

38 ԽԱՀՄԵՐՈՒԿ ԿԵՆՏՐՈՆՈՒՄ ' ԲՈՒՐԲԱՆ ԲԼԱՆԿԻ ԿԵՆՏՐՈՆՈՒՄ, ԴԵՊԻ ՎԵՐԴՈՒԳՈ ՊՈՂՈՏԱ ԳԼԵՆԱՔՄԻ ԲԼՈԿԻ ՄԻՋԵԻԵԻ-1-ԻՆ ՍԲ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Կենտրոնի հիմքում հետիոտնի անվտանգության հետագա հնարավոր բարելավման ուսումնասիրությունների և հայեցակարգերի նախագծման անցկացում:

Նպատակը.

Բարելավել հետիոտնային անվտանգության կենտրոնը Burbank- ում, որը ցույց է տվել քաղաքում ամենաբարձր հետիոտնային ծավալներն ու հետիոտնին բախումները:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 211.4** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 13.8** (միջինը միջին քաղաքով ` տարեկան 61.4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 7** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմեքենաների համար միայն բախումներ. **189.4 տարեկան** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 1.057 բախումից 15-ը (**1%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրություն. 69 բախումներից 4-ը (**6%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 35 բախումներից 2-ը (**6%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 947 բախումներից 9-ը (**1%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: տատանվում է **70-75%** -ից **75-80%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` \$ 600K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում. N / A

Քաղաքային անվտանգ երթուղիներ դեպի դպրոցական պլան

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՔԱՂԱՔԻ ԲՈՒՈՐ 27 ԴՊՐՈՑՆԵՐԸ:

Ծրագրի նկարագրությունը:

Քաղաքի յուրաքանչյուր դպրոցում անցկացնել տեղանքի գնահատումներ և ստեղծել հայեցակարգային պլաններ երթևեկության անվտանգության բարելավման համար:

Ստեղծեք իրականացման ծրագիր `դրամաշնորհների ֆինանսավորման հետագա հնարավորությունների համար կամ ժամանակի ընթացքում աստիճանաբար տեղադրվելու համար:

Նպատակը.

Ընդլայնեք Քաղաքի տեղական միակողմանի կանգառը և դպրոցական արագության գոտու 15 մղոն արագությունը չափանիշներով ` դպրոցական երթևեկության անվտանգության ամրապնդման և երթևեկի հանգստացման համար

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 386.6** (քաղաքային միջինը ` 1,302.4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 23 տարեկան** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 17,4 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 342.6** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրությունը .933 բախումներից 27-ը (**1%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրություն. 115 բախումներից 10-ը (**9%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 87 բախումներից 4-ը (**5%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 1.713 բախումից 13-ը (**0,7%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: տատանվում է **25-30%** -ից մինչև **90-95%**:

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` \$ 400K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում. N / A

Տեղական ճանապարհային անվտանգության տեղական ծրագիր (LRSP)

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ:

Ծրագրի նկարագրությունը:

Ստեղծեք շրջանակ՝ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության խնդիրները համակարգվածորեն ճանաչելու և վերլուծելու նպատակով, և առաջարկեք անվտանգության ապագա բարելավումներ՝ հիմնված տվյալների համապարփակ վերլուծության վրա:

Նպատակը.

Նվազեցնել ավտովթարի հետևանքով մահացության դեպքերը և լուրջ վնասվածքները:

Հանդիպեք պետական և դաշնային պահանջներին՝ հետագա դրամաշնորհի ֆինանսավորման իրավասությունը ընդլայնելու համար:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 3030.4 քաղաք** ամբողջ աշխարհում

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 61.4 տարեկան** ամբողջ աշխարհում

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 53,2 տարեկան** ամբողջ աշխարհում

Ավտոմեքենաների համար բախումներ. **Տարեցտարի 1,175,2** ամբողջ աշխարհում

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 6,512 բախումից 89-ը (**1%**) 89-ը հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 307 բախումներից 27-ը (**9%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 266 բախումներից 11-ը (**4%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր
Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 5.876 բախումից 51-ը (**0,9%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: տատանվում է **25-30%** -ից մինչև **90-95%**:

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` \$ 250K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում. N / A

13C: Միջնաժամկետ առաջնահերթ ծրագրեր

Քաղաքային մայրերի իրականացման ծրագիր

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ԲՍՅԱԿԱՅՈՒՄ ԵՆ ՄՍՅԹԵՐԸ ՔԱՂԱՔՈՎ ՄԵԿ:

Ծրագրի նկարագրությունը:

Կառուցել անհայտ կորած մայրեզրեր քաղաքը ` որպես տարեկան ճանապարհների վերանորոգման և նորոգման կամ ծրագրի միջոցով:

Առաջին հերթին առաջնահերթ կլինեն դպրոցների, այգիների, գրադարանների, ավագ կենտրոնների և տարանցման կանգառների մոտակայքում գտնվող վայրերը:

Լպատակը.

Բարելավել հետիոտների անվտանգությունն ու կապը:

Լրացրեք առաջին / վերջին մղոն տարանցիկ կապերը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 31,8** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 0.2** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 1,2** (քաղաքային միջինը ` տարեկան 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումները. **Տարեկան 29,8 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 159 բախումից 4-ը (**3%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 1 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 6 բախումներից 1-ը (**17%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Ավտոմոբիլիստների միակ բախման ծանրությունը. 149 բախումից 3-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: տատանվում է **25-30%** -ից մինչև **90-95%**:

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի նախահաշիվը՝ 18 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում. N / A

Առջևի փողոցի պահպանվող նախագիծ (փուլ 2)

Ծրագրի տեղաբաշխում.

ԱՌՋԵԻԻ ՓՈՂՈՑԻ 1-ԻՆ ՓՈՂՈՑԻ ԵՒ ՁԻԹԱՊՏՂԻ ԿԱՄՐՁԻ ՄԻՋԱՆՅՔՈՒ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Երկկողմանի, մայթ մակարդակով IV դասի պահպանվող ավտոճանապարհը:

Նպատակը.

Առաջին / վերջին մղոն տարանցիկ բացը վերացնելու համար կապահովվեք արևելք / արևմուտք կապակցություն Downtown Metrolink Station- ի և Downtown Burbank- ի միջև:

Միացեք ապագա LaTerra (777 Front St.) զարգացման մայթ մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհին:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, հեծանվորդ**

Ուշադրության կենտրոնում. Այո

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 42,8** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 2.8** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 0,8** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 38,6 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 214 բախումից 4-ը (**2%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 14 բախումներից 1-ը (**7%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 4 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 193 բախումից 3-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **70-75%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` 520K \$

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 35K

Կենտրոն, Ման Ֆերնանդո բլր. Վերափոխման նախագիծ (2-րդ փուլ)

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՄԱՆ ՖԵՆՆԱՆԴՈՒ ՔԼԲ. MAGNOLIA BLVD- Ի ՄԻՋԵԻՆԻ ԶԻԹԵՆՅԱՅ ՊՈՂ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Ստեղծել մշտական ենթակառուցվածք 2-րդ փուլի համար:

Դարձրել երթևեկության միակողմանի տրանսպորտային հոսքը մշտական: Նվազեցրել տրանսպորտային ուղևորությունների երթևեկելի գոտիները երկու գոտուց մինչև մեկ շարքը:

Վերակառուցել ճարմանը և ջրաղացը՝ ավտոճանապարհները սկսելու համար ընթացիկ 10 մետրից մինչև 17 մետր բարձրության վրա: Ուղղացրել և վերակազմավորել մայթերի գոտիները:

Ապահովել ավելի շատ փողոցային ծառեր կամ սովերային կառույցներ:

Նպատակը.

Բարձրացնել տրանսպորտային և հետիոտների անվտանգությունը:

Ընդարձակել սովերն ու քաղաքային կանաչապատումը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ՝ **տարեկան 97,6** (միջին քաղաքը՝ 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 6.2** (միջին քաղաքը՝ տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 3.2** (քաղաքային միջինը՝ 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 87,4 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)
Ընդհանուր բախման ծանրություն. 488 բախումից 8-ը (**2%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր
Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 31 բախումներից 1-ը (**3%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 16 բախումներից 1-ը (**6%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 437 բախումից 7-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **70-75%**

Պլանավորման մակարդակի կոպիտ կարգի մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` 3,3 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում. N / A

Կենտրոն, Մագնոլիա թաղ. Բարելավման նախագիծ (1-ին փուլ)

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՄԱԳՆՈԼԻԱ ԹԱՂ. 1-ԻՆ ՓՈՂՈՑԻ ԵՒ ՄԱՆ ՖԵՐՆԱՆԴՈՅԻ ԲԼՈԿԻ ՄԻՋԵ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Թարմացրեք հետիոտնային անցումը 1-ին փողոցի և Մագնոլիայի բլ. խաչմերուկ դեպի բարձր տեսանելիության անցուղիներ:

Լայնացրեք մայթերը / պուրակները Մագնոլիայի բլուկի հարավային կողմի երկայնքով: 1-ին փողոցից մինչև բլուկի կեսը մինչև 3-րդ Մբ-ը մինչև մոտ 10 ft, մոտավորապես ութ կայանատեղիների տեղում և հեռացնելով երկու կենտրոնի միջնորդներին:

Ընդարձակեք հյուսիս-արևելք և հարավ-արևելք անկյունը 1-ին փողոցի և Մազնուլիայի բ. նվազեցնել հետիոտնային անցման հեռավորությունը մոտ 30 ֆետրով:

Պահպանել տրանսպորտային միջոցների հզորությունը և առկա ճանապարհորդական երթուղիները:

Հետիոտնի ազդանշանի ժամկետների բարելավում անվտանգությունը լուծելու համար:

Նպատակը.

Բարելավել հետիոտների անվտանգությունն ու կապը:

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 52.4** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 3.4** (միջին քաղաքը `տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 2.2** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 46,6 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Ընդհանուր բախման ծանրություն. 262 բախումից 4-ը (**2%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 17 բախումներից 1-ը (**6%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 11 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 233 բախումից 3-ը (**1%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատականը ` **70-75%** , և **75-80%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` \$ 660K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 25K

Magnolia Park, Magnolia Blvd. Վերափոխման նախագիծ (1-ին փուլ)

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՄԱԳՆՈԼԻԱՅԻ ԲԼՈՎԻ ԵՐԿԱՅՆՔՈՎՑ ԲԼՈՎ: ԿԱՏԱԼԻՆԱ ՍԲԻ ԵՒ ՀՈԼԻՎՈՒԴՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ ՄԻՋԵ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Տեղադրեք բարձր տեսանելիության անցուղիներ և վերահսկվող հետիոտնային անցումներ յուրաքանչյուր խաչմերուկում:

Տեղադրեք եզրագծերի երկարությունները խաչմերուկներում բարձր հետիոտնային ծավալներով:

Նպատակը.

Բարելավել հետիոտների անվտանգությունն ու կապը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 35 տարեկան** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 1.8** (քաղաքային միջինը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 2** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 30.4 տարեկան** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 175 բախումներից 3-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 9 բախումներից 1-ը (**11%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 10 բախումներից 1-ը (**10%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 152 բախումից 1-ը (**0,6%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **40-45%** և **60-65%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` 4,6 միլիոն դոլար

Տարեկան գործառնություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 65K

Chandler Bikeway- ի մուտքի բարելավման և վերափոխման նախագիծ

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

Չանդլերի փ. Clybourn Ave- ի և Մարիպոսայի Սբ.

Ծրագրի նկարագրությունը:

Կառուցել հետիոտների 26 թեքահարթակներ՝ քարձր տեսանելիության անցումներով և ստեղծել 5 նոր մուտքի կետեր առկա բազմաբնույթ օգտագործման ճանապարհով:

Նորից շերտավորել Չանդլերի Blvd. որպեսզի տրանսպորտային միջոցների երթևեկությունը լինի ավանդական միակողմանի յուրաքանչյուր ուղղությամբ՝ հետիոտնային և վարորդական անվտանգության ապահովման ուժեղացում ապահովելու համար:

Նպատակը.

Ներկայումս հաշմանդամություն ունեցող անձինք պետք է ճանապարհորդեն մինչև մեկ մղոն դեպի Չանդլեր ավտոճանապարհը: Ծրագիրը կապահովի ՁՀԳ արդիացումներ և կբարելավի հետիոտների անվտանգությունն ու հարմարավետությունը:

Բարելավել հեծանվորդի անվտանգությունն ու հասանելիությունը:

Բարելավել վարորդի անվտանգությունը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, հեծանվորդ**

Ուշադրության կենտրոնում՝ **ոչ**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 43** (քաղաքային միջինը՝ 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 1,2** (միջին քաղաքը՝ տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 3.8** (քաղաքային միջինը՝ 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 37,6 մարդ** (քաղաքային միջինը ` տարեկան 1,175,2 տարեկան)
Բախման ընդհանուր ծանրություն. 215 բախումից 2-ը (**1%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր
Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 6 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 19 բախումներից 1-ը (**5%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 188 բախումներից 1-ը (**0,5%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Մոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավորներ ` **40-45%, 50-55% և 55-60%**

Պլանավորման մակարդակի կոպիտ կարգի մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` 1,55 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 13K

Հովիվուդի ճանապարհ Ուիթնալ մայրուղու հատման վերափոխման նախագծում

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՈՒԻԹՆԱԼ ՄՍՅՐՈՒՂԻՆ ` ՀՈԼԻՎՈՒՂԻ ՎՍՅ ԵՒ ՔԼԱՐԿ ՊՈՂ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Նորոգեք խաչմերուկը ` հետիոտնային և վարորդների անվտանգությունը բարձրացնելու համար:

Նվազեցրեք հետիոտնային անցման հեռավորությունը Հովիվուդյան ճանապարհով և տեղադրեք բարձր տեսանելիության անցուղիներ:

Տեղադրեք կանաչապատման, հասարակական արվեստի, ցուցադրական այգի և / կամ փոթորկի ջրեր:

Նպատակը.

Բարձրացնել սովերն ու քաղաքային կանաչապատումը:

Բարելավել հետիոտների և վարորդների անվտանգությունը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 23,2** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 1,2** (միջին քաղաքը `տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 1.8** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 20 տարեկան** (միջինը միջին մակարդակը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 116 բախումից 2-ը (**2%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հետիոտնի բախման ծանրություն. 6 բախումներից 2-ը (**33%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 9 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 100 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: **60-65%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` \$ 265K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 40K

Էդիտոն բլբ. Հովիվուդի ճանապարհի խաչմերուկի վերականգնման նախագծում

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ԷՂԻՍՈՆ ԲԼԲ. ՀՈՒՎՈՒԴԻ ԸՄՆԱՊԱՐՀԻ ԽԱՉՄԵՐՈՒԿՈՒՄ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Բարձրացնել տեսանելիությունը վարորդների համար:

Նորոգեք խաչմերուկը `հետիոտնային և վարորդների անվտանգությունը բարձրացնելու համար:

Նվազեցրեք հետիոտնային անցման հեռավորությունը Հովիվուդյան ճանապարհով և տեղադրեք բարձր տեսանելիության անցուղիներ:

Տեղադրեք կանաչապատման, հասարակական արվեստի, ցուցադրական այգի և / կամ փոթորկի ջրեր:

Նպատակը.

Բարձրացնել սովերն ու քաղաքային կանաչապատումը:

Բարելավել հետիոտների և վարորդների անվտանգությունը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն**

Ուշադրության կենտրոնում ` ոչ

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 27** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտն բախումներ. **Տարեկան 0,6** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 1.4** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 24,6 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 135 բախումներից 3-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 3 բախումներից 1-ը (**33%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 7 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 123 բախումներից 2-ը (**2%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: **60-65%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության արժեքը (ROM) Արժեքի գնահատում. \$ 290K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 30K

13 Դ. Երկարաժամկետ առաջնահերթ ծրագրեր

Կենտրոն, Մազնուլիա կամուրջի վերականգնման նախագիծ

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

Մազնուլիայի կամուրջ 1-ին փողոցից մինչև Վառնա Ս.

Ծրագրի նկարագրությունը:

Երբ Մազնուլիայի կամուրջը վերականգնվի, նախագիծը պետք է ներառի հեծանիվ և հետիոտնային ուղիներ, որոնք առանձնացված և պաշտպանված են տրանսպորտային միջոցներից:

Նպատակը.

Բարելավել հետիոտների և հեծանվորդների անվտանգությունը:

Բարելավել արևելք / արևմուտք հետիոտնային և հեծանվասպորտի միացումը մայրուղու վրա: Ներկայումս 1-5 մայրուղով հատելու ուղղակի և հարմար միջոց չկա:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում ` ոչ

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 67** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 3.6** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 2.4** (միջին քաղաքը ` տարեկան 53,2)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 60,2** (միջին քաղաքը ` տարեկան 1,175,2 տարեկան)
Բախման ընդհանուր ծանրություն. 335 բախումից 4-ը (**1%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 18 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 12 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 301 բախումից 4-ը (**1%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Մոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: **70-75%** և **75-80%**

Պլանավորման մակարդակի կոպիտ կարգի մեծության (ROM) արժեքի գնահատում. 15 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 25K

1-ին փողոցների ամբողջական փողոցների նախագիծ (փուլ 2)

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

1-ին ՓՈՂՈՑ ՄԱՆ ՖԵՐՆԱՆԿՈՒ ԲԼԲ. ԵՒ ՎԵՐԴՈՒԳՈՅԻ ՊՈՂ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Մայթերի մակարդակով IV կարգի պահպանվող ավտոճանապարհը և ավտոբուսային գիշերօթիկ կղզիները

Նպատակը.

Առաջին / վերջին մղոն տարանցիկ բացը վերացնելու համար կապահովվեք արևելք / արևմուտք կապակցություն Downtown Metrolink Station- ի և Downtown Burbank- ի միջև:

Միացեք ապագա Առաջին Street Village- ի մայթերի մակարդակի ավտոճանապարհին 1-ին փողոցի և Մազնուլիայի բ. և առաջարկվող Front Street Class IV ավտոճանապարհի նախագիծը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 113** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 6,4** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 3.8** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 102,2** (միջին քաղաքը ` տարեկան 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 565 բախումներից 10-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրություն. 32 բախումներից 2-ը (**6%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 19 բախումներից 1-ը (**5%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 511 բախումներից 7-ը (**1%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: տատանվում է **70-75%** -ից **75-80%**

Պլանավորման մակարդակի կոպիտ կարգի մեծության (ROM) արժեքի արժեքը՝ 2,2 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում՝ \$ 35K

Կենտրոն, Մագնոլիա թաղ. Բարելավման նախագիծ (2-րդ փուլ)

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՄԱԳՆՈԼԻԱ ԹԱՂ. 1-ԻՆ ԵՒ 3-ԲԴ ՄԲ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Հեռացրեք մեկ արևմտյան սահմանի ճանապարհային երթևեկելի գոտուց և պահպանեք գոյություն ունեցող երկու արևելք ճանապարհի երթևեկելի գոտիները Մագնոլիայի բլուրում:

Կառուցեք երկկողմանի մայթ մակարդակով IV դասի ավտոճանապարհը՝ Մագնոլիայի բլրկի հյուսիսային կողմում:

Ընդարձակիր մայթը / ավտոճանապարհը Մագնոլիայի բլուրի հյուսիսային կողմում:

Նպատակը.

Բարելավել հետիոտների և հեծանվորդների անվտանգությունը:

Բարելավել առաջին / վերջին մղոն տարանցիկ կապը:

Բարձրացնել սովերն ու քաղաքային կանաչապատումը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, հեծանվորդ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. Այո

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 81,2** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 5 տարեկան** (միջինը միջին մակարդակով ` տարեկան 61.4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 2.6** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 73 տարեկան** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Ընդհանուր բախման ծանրություն. 406 բախումից 8-ը (**2%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 25 բախումներից 1-ը (**4%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 13 բախումներից 1-ը (**8%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 365 բախումներից 6-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: **70-75%** և **75-80%**

Պլանավորման մակարդակի կոպիտ կարգի մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` 1,52 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 51K

Հյուսիսային ձիթապտղի կանաչապատման նախագիծ

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՁԻԹԵՆՅԱՅ ՊՈՂՈՏԱՍՏԱՆԵՏ CANYON DR.- Ի ԵՒ KENNETH RD- Ի ՄԻՋԵ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Կառուցեք կանաչապատ միջնորդ փոթորկի ջրով գրավման և / կամ կանաչապատման հետքերով քայլելու ուղու համար:

Առկա տրանսպորտային գոտիները և փողոցային կայանատեղին անփոփոխ են:

Նպատակը.

Բնակելի փողոցում երթևեկի հանգստացնող բուժում:

Լրացրեք Քաղաքի կանաչ փողոցների քաղաքականությունը և ընդլայնեք փոթորկի ջրերի գրավումը:

Ընդարձակեք ստվերն ու քաղաքային կանաչապատումը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն**

Ուշադրության կենտրոնում ` **ոչ**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 24.8** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 0.4** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 0,2** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 24 տարեկան** (միջինը միջին մակարդակը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 124 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 2 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 1 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 120 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **45-50%** և **60-65%**

Պլանավորման մակարդակի կոպիտ կարգի մեծության (ROM) արժեքի գնահատում. 2.34 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 50K

Mariposa St. Bridle ուղու նախագիծ

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՄԱՐԻՊՈՍՍԵՐ ՄԲ. ՌԻՎԵՐՍԻՂԱ ԴՈՎՏՈՐԻ ԵՒ ՎԱԼԼԱՅԹԻ ԴՈՎՏ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Հայցել ապագա նվիրատվություն հարևան մասնավոր սեփականությունից `Մարիպոսա փողոցի արևելյան կողմի երկայնքով և հեռացնել մոտ ութ փողոցային կայանատեղի` 12 ձմեռ հեռավորության վրա ձիասպորտի ուղի կառուցելու համար:

4 փողոց բարձր ցանկապատի կառուցում ` փողոցային այլ օգտագործողներից ձիասպորտը առանձնացնելու համար:

Նպատակը.

Նախագիծը կբարելավի ձիասպորտի հասանելիությունը միակ ձիասպորտային կամուրջին, որը միացնում է Բուրբբանկը դեպի Գրիֆիթ պարկ:

Բարելավել ձիասպորտի, հետիոտնային և ավտոբուսների անվտանգությունը:

Ապահովել անհայտ միացում Ռանչոյի շրջանից մինչև Գրիֆիթի պարկը և քաղաքի հարևանությամբ անապահով համայնքները:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, ձիասպորտ**

Ուշադրության կենտրոնում ` ոչ

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 2.8** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 0** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 0** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմեքենաների համար միայն բախումներ. **Տարեկան 2.6** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 14 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 0 բախումներից 0-ը (**20%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 0 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 13 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային միավոր: **55-60%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` \$ 950K

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 25K

Հովիվուդի ճանապարհը Empire Ave. անցուղու նախագծում

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՀՈՒԻՎՈՒԴԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ ԱՆՑՆՈՒՄ Է EMPIRE AVE- Ի ԵՒ VANOWEN ST

Ծրագրի նկարագրությունը:

Ստորգետնյա անցուղու երկայնքով կառուցեք բարձրացված և առանձնացված մայթեր:

Տրամադրել ADA մատչելիություն:

Բարելավել ճանապարհի և հետիոտնային լուսավորությունը:

Նպատակը.

Ներկայումս առկա է սանդուղք, բայց ոչ մի մայթ, որը կապում է Empire Ave.- ի և Vanowen St.- ի միջև Հովիվուդյան ճանապարհի երկայնքով:

Բարելավել ADA հասանելիությունը, հետիոտների անվտանգությունը և հանրային անվտանգությունը:

Փակեք բացերը և բարելավեք առաջին / վերջին մղոն կապը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 24.4** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 0,8** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 0,6** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմեքենաների համար միակ բախումները. **Տարեկան 23 տարեկան** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 122 բախումից 1-ը (**0,8%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրություն. 4 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 3 բախումներից 1-ը (**33%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 115 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Մոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **90-95%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` 2,05 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 20K

Alameda մայրուղու բարելավման նախագիծ

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

Ալամեդայի պողոտայի ստորգետնյա հատվածը՝ Ծաղկի Սբ և Սան Ֆերնանդո բլուկի միջև:

Ծրագրի նկարագրությունը:

Ստորգետնյա անցուղու երկայնքով կառուցեք բարձրացված և առանձնացված մայթեր:

Տրամադրել ADA մատչելիություն:

Բարելավել ճանապարհի և հետիոտնային լուսավորությունը:

Նպատակը.

Բարելավել ADA հասանելիությունը, հետիոտների անվտանգությունը և ընդհանուր հանրային անվտանգությունը:

Փակեք բացերը և բարելավեք առաջին / վերջին մղոն տարանցիկ կապը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 37,8** (քաղաքային միջինը՝ 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 1** (քաղաքային միջինը՝ տարեկան 61.4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 2** (քաղաքային միջինը՝ տարեկան 63,2)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 34,4 մարդ** (քաղաքային միջինը՝ տարեկան 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 189 բախումից 3-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հետիոտնային բախումների ծանրություն. 5 բախումներից 1-ը (**20%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 10 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի
Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 172 բախումից 2-ը (**1%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **90-95%**

Պլանավորման մակարդակի կոպիտ կարգի մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` 3,3 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 15K

Magnolia Park, Magnolia Blvd. Վերափոխման նախագիծ (2-րդ փուլ)

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

ՄՍԳՆՈՒԻԱՅԻ ԲԼՈՎԻ ԵՐԿՍՅՆՔՈՎ 8 ԲԼՈՎ: ԿՍՏԱԼԻՆԱ ՍԲԻ ԵՒ ՀՈՒԻՎՈՒԴՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԻ ՄԻՋ

Ծրագրի նկարագրությունը:

Նվազեցրեք տրանսպորտային ուղևորությունների երթևեկելի գոտիները յուրաքանչյուր ուղղությամբ երկու երթևեկելի գոտուց, կենտրոնական շրջադարձային գոտիով դեպի յուրաքանչյուր երթևեկելի գոտի դեպի յուրաքանչյուր խաչմերուկում ձախ և աջ շրջադարձային գրպաններով:

Տեղադրեք 30 հենակետային միջնորդ ` կայանատեղիի և կանաչապատման համար: Ընդհանուր 176 կայանատեղիի համար մեկ բլոկում կավելացվեն մոտ 22 լրացուցիչ կայանատեղեր:

Պետք է տեղի ունենան հարևանության պաշտպանության ուսումնասիրություն և պլանավորում՝ կրճատելով երթևեկությունը:

Նպատակը.

Կրկին պատկերացրեք հատվածը՝ որպես դանդաղ և մանրաձախ փողոց, որը հետագայում չի ծառայում որպես զարկերակային փողոց:

Տրաֆիկի հանգստացումը կարող է օգնել բիզնեսին և ավելի լավ հարևաններ կառուցել:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 35 տարեկան** (քաղաքային միջինը՝ 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 1.8** (քաղաքային միջինը՝ տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 2** (քաղաքային միջինը՝ 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 30.4 տարեկան** (քաղաքային միջինը՝ 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 175 բախումներից 3-ը (**2%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հետիոտնային բախումների ծանրությունը. 9 բախումներից 1-ը (**11%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 10 բախումներից 1-ը (**10%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 152 բախումից 1-ը (**0,6%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Սոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **40-45%** և **60-65%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի գնահատում. 2.3 միլիոն դոլար

Տարեկան գործողություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 60K

CA-134 ավտոմայրուղու կափարիչի նախագիծ

Ծրագրի գտնվելու վայրը.

SR-124 մայրուղին Կալիֆոռնիայից `Մբ. Պասի պող.

Ծրագրի նկարագրությունը:

Քաղաքի Մեդիային շրջանում կառուցեք նոր տարանցիկ կենտրոն, որը նշված է Burbank2035 գլխավոր հատակագծում:

Կառուցեք չորս տախտակամած ` միացնելու համար SR-134 ավտոմայրուղին:

Կառուցեք պասիվ հանգստի զբոսայգի `կանաչապատմամբ և կանաչապատմամբ:

Տեղական կազմակերպությունների և տեղական ստուդիաների գործընկեր ` բացօթյա տարածքը ծրագրավորելու համայնքի գործողություններով և իրադարձություններով:

Նպատակը.

Փակեք բացերը և բարելավեք առաջին / վերջին մղոն կապը:

Ընդարձակեք քաղաքային կանաչապատմամբ և զբոսայգիների տարածքը:

Առաջնային իրավասություն.

Առաջնային ցանցեր. **Հետիոտն, տարանցիկ, ավտոմոբիլիստ**

Ուշադրության կենտրոնում. **Այո**

Միջին տարեկան բախումները քառորդ մղոնի ընթացքում (2013 թ. Հունիս - 2018 թ. Հունիս).

Ընդհանուր բախումներ. **Տարեկան 379** (քաղաքային միջինը ` 1,302,4 տարեկան)

Հետիոտնային բախումներ. **Տարեկան 15 տարեկան** (միջին քաղաքը ` տարեկան 61,4)

Հեծանվորդի բախումներ. **Տարեկան 19 տարեկան** (քաղաքային միջինը ` 53,2 տարեկան)

Ավտոմոբիլիստների միակ բախումներ. **Տարեկան 343 մարդ** (քաղաքային միջինը ` 1,175,2 տարեկան)

Բախման ընդհանուր ծանրություն. 379 բախումից 4-ը (**1%**) առաջացրել են KSI միջադեպեր

Հետիոտնային բախումների ծանրություն. 15 բախումներից 1-ը (**7%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Հեծանվորդի բախման ծանրությունը. 19 բախումներից 0-ը (**0%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Վարորդի միակ բախման ծանրությունը. 343 բախումից 3-ը (**0,9%**) հանգեցրել են KSI միջադեպերի

Մոցիալ-տնտեսական ցուցանիշներ.

CalEnviroScreen 3.0 տոկոսային գնահատական ` **40-45%** և **60-65%**

Պլանավորման մակարդակի կոշտ կարգի-մեծության (ROM) արժեքի արժեքը ` 830 միլիոն դոլար

Տարեկան գործառնություններ և սպասարկում (O&M) Արժեքի գնահատում ` \$ 200K

14 - հավելված

Քաղաքային խորհրդի որոշումը

ԲԱՆԱԶԵՔ ՈՉ. 20-29,150

Ա խորհրդի որոշմամբ քաղաքի BURBANK ընդունելով ՀՀ BURBANK համաքաղաքային ամբողջական փողոցների ՊԼԱՆ եւ հայտարարելով կատեգորիկ ազատելը ՇՐՋԱՆԱԿՈՒՄ ՇԵՂԱ:

ԲՈՒԲԲԱՆԿԻ ՔԱՂԱՔԱՊԵՏԱՐԱՆԻ ԳՅՈՒՂՆ ԱՆՆՈՒՄ Է.

A. 2017 թվականի ապրիլի 28-ին անցավ Կալիֆոռնիայի օրենսդիր մարմինը և նահանգապետ Էդմոնդը

Գ Brown Jr. ստորագրել մեջ օրենքի Սենատի Bill (SB) 1 - The Road վերանորոգում եւ հաշվետվողականության ակտը 2017 թ., Որպես տրանսպորտային ֆինանսավորման օրինագծի , որը կարող

է տրամադրել մի հուսալի աղբյուր է միջոցների է պահպանել եւ ինտեգրել պետության բազմաձյուղ տրանսպորտային համակարգ.

Այն SB 1 դրամաշնորհային միջոցները , որոնք նախատեսված են աջակցության եւ իրականացնել այն տարածաշրջանային տրանսպորտային Plan (RTP) Կայուն համայնքների Ստրատեգիա (ԳՊԿ), եւ պետք է ի վերջո

հասնելու է պետության ջերմոցային գազի (ՋԳ) նվազեցման թիրախը է 40 եւ 80 տոկոս ստորեւ 1990- մակարդակից 2030 թ. Եւ 2050 թ., համապատասխանաբար;

2018-ի փետրվարի 13-ին Բուրբան քաղաքը ընդունեց «Caltrans» կայուն փոխադրումների պլանավորման դրամաշնորհի ճանապարհների պահպանման և վերականգնման հաշիվը (RMRA) `519,228,00 ԱՄՆ դոլարի չափով կազմելու քաղաքային ամբողջական փողոցների պլան: Տեղական հանդիպումը \$ 67,272.00 քաղաքի միջոցների համար նախատեսված էր որպես ընդհանուր ծրագրի գումարի մասին

586,228,00 դոլար: -

Քաղաքը Burbank Complete փողոցների Plan («Համաքաղաքային Complete փողոցներ պլան»), կցված է սույն բանաձևի , որպես ցուցահանդես A, կատարում է հետևյալ Burbank2035 գլխավոր հատակագիծը Mobility Element Նպատակ 3, ամբողջական փողոցներով, որոնք նշվում է, որ BURBANK ի ամբողջական փողոցները որը կբավարարի բոլոր շարժունակության կարիքները եւ բարելավել համայնքի առողջությունը: Նպատակը 3-ն ունի նաև հետևյալ քաղաքականությունը.

Քաղաքականություն 3.1. Քաղաքային փողոցային համակարգի կատարողականը գնահատելու համար օգտագործեք բազմամակարդակ փոխադրման ստանդարտներ :

Քաղաքականություն 3.2. Քաղաքային փողոցներն ավարտեք `տրանսպորտային բոլոր ռեժիմների համար հարմարություններ ապահովելով :

Քաղաքականություն 3.3. Տրամադրել գրավիչ, անվտանգ փողոցային ձևավորում, որոնք բարելավում են տարանցիկ, հեծանվային, հետիոտների և ձիասպորտի կապը տների և այլ ուղղությունների միջև:

Քաղաքականություն 3.4. Քաղաքային բոլոր բարելավումները պետք է լինեն: իրականացվում է գոյություն ունեցող աջակցության շրջանակներում: Քննեք փողոցների լայնացումը և ճիշտ ճանապարհով ձեռք բերելը որպես վերջին միջոց:

Քաղաքականություն 3.5. Նախագծել փողոցային բարելավումներ, որպեսզի դրանք պահպանեն հեծանվային, հետիոտնային և տարանցիկ համակարգերը պահպանելու կամ ընդլայնելու հնարավորությունները :

Համաքաղաքային Լրացրեք Փողոցներում Plan է statutorily ազատում է Կալիֆորնիայի Բնապահպանական որակի ակտի (CEQA) վերնագիրը , 14, հոդված 18, բաժին 15262 քանի

որ մի պլանավորման ուսումնասիրության, քանի որ այն չի կատարել Քաղաք իրականացնել որեւէ բացահայտված բարեփոխումների, որոնք կընդգրկվեն կամ հաստատած ծրագիրը.

ԲՈՒԲԲԱՆԿԻ ՔԱՂԱՔԻ ՔԱՂԱՔԱՊԵՏԸ ՈՐՈՇՈՒՄ Է.

Համաքաղաքային Լրացրեք Փողոցներում Plan մշակվել է համաձայն ,
որ կիրառելի դրույթներին վրա է Կալիֆորնիայի Բնապահպանական որակի ակտի (CEQA):

Սույնով ընդունվում է «Քաղաքային ամբողջական փողոցների պլանը»՝ ուղղված ապագա բարելավումներին՝ տրանսպորտային համակարգի բոլոր ռեժիմների, օգտագործողների, տարիքի, կարողությունների և հաշմանդամության անվտանգության բարձրացման համար :

ՈՐՈՇՎԵ and և ՈՐՈՇՎԵ this 2020-ի հունիսի 16-ին:

Շերոն Սպրինգեր, քաղաքապետ

Zizette Mullins, MMC, City Clerk

Հաստատվել է ձևի կարգով. Քաղաքացիական փաստաբանի գրասենյակ

ՔԴ _____

դրել MacMillan

Քաղաքի փաստաբանի օգնական

ՊԵՏԱԿԱՆ ՕԿՐԻՏԻՄԵՆՏԱԿԱՆ (COUNTY OF LOS ANGELES) ss. CITY OF Burbank)

Ես, Zizette Mullins, MMC, քաղաք Clerk ՀՀ է քաղաքի վրա Burbank, չեմ սույնով հավաստում են , որ վերոհիշյալը բանաձևեր պատշաճ կերպով եւ պարբերաբար անցել եւ ընդունվել Խորհրդի կողմից քաղաքի վրա Burbank ժամը իր հերթական հանդիպման կայացած վրա է 16-րդ օրը Հանրապետության հունիսի, 2020 թ. , ի ՀՀ հետեւյալ քվեարկության:

ԱՅՍԵՍ ` Ֆրուտոս , Գաբել-Լյուդի, Մերֆի, Տալամանտես և Սպրինգեր: ՈՉ. ՈՉ .

ԴԵՊՔ: Ոչ մեկը:

Zizette Mullins, MMC, City Clerk

Բ. Տերմինների բառարան

U

ԱՄՇՏՈ. Պետական մայրուղու և տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ամերիկյան ասոցիացիա:

Մուտք: Տեղ կամ միջոց, որով հետիոտներն ու տրանսպորտային միջոցները ունեն անվտանգ, համարժեք և օգտագործման համար մուտք և ելք դեպի որևէ գույք կամ օգտագործման: Աղբյուրը՝ BMC:

Մատչելիություն: Տերմին, որը նկարագրում է այն աստիճանը, որով հնարավորինս շատ մարդիկ մատչելի են, անկախ ֆիզիկական կարողությունից կամ եկամտի մակարդակից: Տրանսպորտի ձևավորման ժամանակ մատչելիությունը հաճախ օգտագործվում է հաշմանդամություն ունեցող անձանց ուշադրությունը սևեռելու և մայրուղիներից, շենքերից և հասարակական տրանսպորտից օգտվելու իրենց իրավունքի վրա: Մատչելիությունը վերաբերում է նաև տրանսպորտային միջոցներին, որոնք համապատասխանում են ADA- ի հետ առնչվող հասարակական-ճանապարհային մատչելիության ցուցումներին (PROWAG):

Հասանելի հետիոտնի ազդանշան (APS): Մի սարք, որը հաղորդակցում է հետիոտնային ազդանշանի ժամանակագրման մասին տեղեկատվությունը ոչ տեսողական ձևաչափով, ինչպիսիք են լսելի երանգները, խոսակցական հաղորդագրությունները և (կամ) թրթռացող մակերեսները: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հասանելի հետիոտնի ազդանշանի (APS) դետեկտոր: Մի սարք, որը նախատեսված է հետիոտնի փուլն ակտիվացնելու հարցում տեսողական կամ ֆիզիկական խնդիրներ ունեցող հետիոտնին օգնելու համար: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

ADA: Հաշմանդամություն ունեցող ամերիկացիների մասին օրենքը:

Alley կամ Alleyway. Հասարակայնության իրավունք, որը ծառայում է որպես անշարժ գույքի նկատմամբ մատչելիության երկրորդական միջոց: Աղբյուրը՝ BMC:

Ջարկերակային փողոց, մայրոք: Տարածաշրջանային տրանսպորտային միջանցքները, որոնք սահմանակից են առևտրային և բազմազան ընտանիքի զարգացմանը: Մատչելիություն տրամադրեք բոլոր տարանցիկ ռեժիմներին՝ կենտրոնանալով տարածաշրջանային տարանցման և ավտոտրաֆիկի վրա: Հետիոտների միացումները կապում են հողօգտագործումը տարանցման համար: Աղբյուրը՝ Burbank2035 գլխավոր հատակագիծը:

Ջարկերակային փողոց, միջնակարգ: Փողոցներ, որոնք սպասարկում են տեղական միջքաղաքային երթևեկություն; կարող է ծառայել տարածաշրջանային երթևեկությանը: Մատչելիություն ապահովել տեղական տրանզիտին: Հետիոտնային միացումներ, որոնք նախատեսված են խրախուսելու բազմակողմանի ուղևորությունները: Աղբյուրը՝ Burbank2035 գլխավոր հատակագիծը:

Միջին օրական տրաֆիկ (ADT): Միջին 24 ժամվա ծավալը, որը հանդիսանում է ընդհանուր ծավալը նշված ժամանակահատվածում, որը բաժանված է այդ ժամանակահատվածի օրերի քանակի հետ: Սովորաբար, դա պարբերաբար ամենօրյա երթևեկության ծավալները կլինեն մի քանի օրվա ընթացքում, չհամակարգված շաբաթվա կամ տարվա եղանակների օրերի համար: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

F

Փարոս: Մայրուղու երթևեկի ազդանշան մեկ կամ մի քանի ազդանշանային հատվածներով, որոնք գործում են flashրամեկուսացման ռեժիմով: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հեծանիվ կամ հեծանիվ: Ոտնաչափ աշխատող մեքենա, որի վրա նստում է մարդկային օպերատորը: Համաձայն Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների օրենսգրքի (CVC) 231, հեծանիվը այն սարքն է, որի վրա ցանկացած անձ կարող է լողալ, որը շարժվում է բացառապես մարդկային ուժով գոտիով, շրթայով կամ շարժակների միջոցով և ունենալ մեկ կամ մի քանի անիվ: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հեծանիվ կամ հեծանիվ հաստատություններ: Ընդհանուր տերմին, որը պարունակում է հեծանվավազք ներառող կամ խրախուսող բարելավումներ և դրույթներ, ներառյալ կայանատեղի և պահեստային հաստատություններ և հեծանիվների օգտագործման համար հատուկ սահմանված ճանապարհներ: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Ավտոճանապարհ: Roadանկացած ճանապարհի, փողոցի, ուղու կամ ձևի ընդհանուր տերմին, որը ինչ-որ ձևով հատուկ նախատեսված է հեծանիվների ճանապարհորդության համար, անկախ նրանից, թե այդպիսի օբյեկտները նախատեսված են հեծանիվների բացառիկ օգտագործման համար, թե դրանք պետք է համօգտագործվեն այլ տրանսպորտային ռեժիմների հետ: Բոլոր հարմարությունները, որոնք հիմնականում ապահովում են հեծանվային ճանապարհորդություն: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Bikeway, I դաս. Հեծանվային ուղի կամ համօգտագործման ճանապարհ, որն ապահովում է բոլորովին առանձնացված և դուրս փողոցային ճանապարհի ճիշտ ճանապարհը, որը նախատեսված է ավտոտրսիչների կողմից խաչմերուկներով հեծանիվների և հետիոտների բացառիկ օգտագործման համար: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Bikeway, II դաս: Հեծանիվների երթևեկելի գոտի, որն ապահովում է սահմանափակ ճանապարհով նախատեսված հեծանիվների բացառիկ փողոցային օգտագործման համար ավտոտրանսպորտային միջոցների կամ հետիոտների ճանապարհորդության միջոցով, բայց կարող է թույլատրվել խաչաձև հոսքեր: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Bikeway, III դաս: Հեծանիվների երթուղի, որը նախանշում է հեծանիվների և ավտոմոբիլային տրանսպորտի համատեղ ճանապարհորդություն՝ նշաններով կամ մայթերով գծանշաններով, ինչպիսիք են ընդհանուր գծային գծանշանները: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Bikeway, IV դաս: Հեծանվավազք կամ պաշտպանված ավտոճանապարհ, որն ապահովում է ուղիղ ճանապարհ, որը նախատեսված է բացառապես հեծանվային ճանապարհորդությունների համար, որոնք առանձնացված են հետիոտնից, տրանսպորտային միջոցների երթևեկությունից և կայանած տրանսպորտային միջոցներից: IV դասի ավտոճանապարհները պաշտպանված և առանձնացված են՝ օգտագործելով դասարանի տարանջատումը, ճկուն կետերը, անսխալ ֆիզիկական խոչընդոտները և / կամ փողոցային կայանումը: Դիզայնի չափանիշների համար դիմեք Կալիֆոռնիայի փողոցների և մայրուղիների կոդ 890.4 բաժին և Caltrans- ի նախագծման տեղեկատվական տեղեկագիր թիվ 89: IV կարգի ավտոճանապարհները կարող են լինել մայթ-մակարդակի

կամ ներսի փողոցով և պաշտպանված են և առանձնացված՝ օգտագործելով Տրանսպորտային միջոցի և հետիոտնային բուֆեր: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

BMC: Բուրբանկի քաղաքային օրենսգիրք:

Bridle ուղի: Ձիասպորտի միակ արահետը լողորդների և նրանց ձիերի համար: Աղբյուրը՝ FHWA:

Ղենքի կամ ֆասսադների կառուցում: Շենքի արտաքին պատի այդ մասը, որը կանգնած է մեկ ուղղությամբ, և գտնվում է գետնի մակարդակի և իր վերին պատմվածքի առաստաղի միջև: Դռան ճակատը շենքի դեմքը չէ: Աղբյուրը՝ BMC:

Bus Rapid Transit (BRT): Բարձրորակ ավտոբուսային ծառայություններ, որոնք ապահովում են ավելի արագ, ավելի հուսալի և հարմարավետ սպասարկում մի քանի հիմնական հատկանիշների, ներառյալ՝ հատուկ ավտոբուսային գոտիներ, բրենդավորված տրանսպորտային միջոցներ և կայաններ, ավելի բարձր հաճախականություն, խելացի տրանսպորտային համակարգեր և հնարավոր է արտասահմանյան ուղեվարձի հավաքում և / կամ դռան ամբողջ գիշերօթիկ: Աղբյուրը՝ Լոս Անջելեսի մետրոն:

9

CA MUTCD: Californiaանապարհային երթևեկության կառավարման միասնական սարքերի Կալիֆոռնիայի ձեռնարկ: CA MUTCD:

Կալտրաններ: Կալիֆոռնիայի տրանսպորտի վարչություն: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Կենտրոնի գծերի գծանշաններ: Դեղին մայթի գծանշան գիծը (ներ), որը սահմանափակում է ճանապարհային երթևեկի մասի հակառակ ուղղությամբ երթևեկի գոտիների տարանջատումը: Այս գծանշանները պետք չէ մայթի երկրաչափական կենտրոնում: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Բետոնի ավտոբուսային պահոց: Ավտոբուսի կանգառներում մայրուղու մակերևույթի բարձր դիմացկուն տարածքները, որոնք սովորաբար կառուցված են բետոնով, անդրադառնում են ավտոբուսի կանգառներում ասֆալտի աղավաղման ընդհանուր խնդրին: (Աղբյուր՝ NACTO.)

Կոլեկցիոնների փողոց Փոքր Կենտրոն: Կոլեկցիոնների փողոցները, որոնք կերակրում են ավտոմեքենաների, հետիոտների և հեծանիվների կենտրոնները զարկերակների և քաղաքի օգտագործման միջև, Կենտրոնի տարածքում: Աղբյուրը՝ Burbank2035 գլխավոր հատակագիծը:

Կոլեկցիոնների փողոց հարևանություն: Բնակելի փողոցներ, որոնք ապահովում են տեղական փողոցների և զարկերակների միջև հասանելիությունը, կամ որոնք ապահովում են զարկերակային փողոցային անցումներ հեծանիվների, հետիոտների և ձիասպորտների համար: Աղբյուրը՝ Burbank2035 գլխավոր հատակագիծը:

Հատում: Տեսեք խաչմերուկը:

Խաչմերուկ: ա) մայրուղու այն հատվածը, որը ներառված է մայթերի սահմանային գծերի երկարացման կամ միացման այն խաչմերուկներում, որտեղ խաչմերուկային ճանապարհները հանդիպում են մոտավորապես ճիշտ անկյուններով, բացառությամբ այդպիսի գծերի երկարաձգում ծառուղուց մի փողոց: բ) ճանապարհի ցանկացած հատված, որը հստակ նշված է հետիոտների հատման համար գծերի կամ մակերևույթի այլ գծանշանների միջոցով: Չնայած սույն բաժնի վերոհիշյալ դրույթներին, չի կարող լինել խաչմերուկ, որտեղ տեղական իշխանությունները տեղադրել են նշաններ, որոնք ցույց չեն տալիս հատում: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Խաչմերուկ, բարձրացված: Թեքահարված արագության սեղաններ, որոնք ընդգրկում են ճանապարհի լայնությունը, որը հաճախ տեղադրվում է բլոկի հատման կետերում: Խաչմերուկը գծանշվում է ներկով և / կամ հատուկ սալահատակներով նյութերով և հանդես է գալիս որպես երթևեկի հանգստացնող միջոց, որը թույլ է տալիս հետիոտնին բարձրանալ աստիճանի մայթին: Աղբյուրը՝ FHWA:

Ցիկլի երկարությունը: Ազդանշանային ցուցումների մեկ ամբողջական հաջորդականության համար անհրաժեշտ ժամանակը: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

CVC: Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների ծածկագիրը:

Ամբողջական փողոց: Փողոց, որը նախագծված, գործարկված և պահպանված է՝ ապահովելու անվտանգ շարժունակություն բոլոր տեսակի օգտագործողների, բոլոր տարիքի և բոլոր կարողությունների համար: Բոլորը՝ մարդիկ, ովքեր քայլում են, տարանցում են իրականացնում, հեծանիվ վարել, վարել և մնացած բոլոր մարդիկ, պետք է կարողանան անվտանգ օգտագործել փողոցները:

Ջանգահարելու լայնությունը: Տեսեք ճանապարհորդված ճանապարհը:

Curb Extension կամ Bulbout: Մայթին երկարացնելով մայրուղին, երբ նշված է փողոցային կայանատեղիում: Աղբյուր՝ Caltrans Highway Design Manual.

Curb Radius, Actual. Կորի կորուստը գծի գծի երկայնքով: Տեսեք արդյունավետ շրջադարձային ճառագայթը: Աղբյուրը՝ FHWA:

Եզրաքար կամ մայթ-մակարդակ: Շենքի դիմային մասի կենտրոնում սահմանված եզրաքանակի մակարդակը: Աղբյուրը՝ BMC:

Եզրագծային գոտի: Տեսեք մայթ, եզրաքանակներ:

Գ

Մատուցող: Օրանապարհի մակերևույթի վրա կամ մի շարք հատվածի վրա տեղադրված հետադարձ արտացոլող սարք, որը ցույց է տալիս ճանապարհի երթևեկությունը, հատկապես գիշերը կամ անբարենպաստ եղանակը: Աղբյուր ` CA MUTCD.

Նախագծում մեքենա: Roadանապարհային մարմնի (Պետության կամ այլ) կանոնադրությամբ թույլատրված ամենաերկար ավտոմեքենան այդ ճանապարհի վրա: Աղբյուր ` CA MUTCD.

Ավտոճանապարհ Մալիկապատ մուտք փողոցից կամ ծառուղուց դեպի ավտոտնակ, ավտոբուս կամ այլ կայանատեղի. ավտոճանապարհը կարող է ներառել ավտոտրանսպորտային միջոցը այդպիսի կայանատեղիից դուրս և մանևրելու համար անհրաժեշտ տարածքը: Աղբյուրը ` BMC:

Ե

Արդյունավետ շրջադարձային ճառագայթ: Վրագեղձի տրանսպորտային միջոցները հետևում են շրջադարձային շարժում ձեռնաշղթայի շուրջը: Տե՛ս Curb Radius, Actual: Աղբյուրը ` FHWA:

Ինժեներական վճիռ: Առկա համապատասխան տեղեկությունների գնահատումը և համապատասխան սկզբունքների, փորձի, կրթության, հայեցողության, դրույթների և պրակտիկայի կիրառումը, ինչպես նախատեսված է սույն ձեռնարկում և այլ աղբյուրներում, կիրառելիության, ձևավորման, շահագործման կամ տեղադրման որոշման նպատակով: Երթևեկության կառավարման սարք: Ինժեներական դատավճիռը իրականացվում է ինժեների կողմից կամ ինժեների հսկողության ներքո

աշխատող անհատի կողմից, ինժեների կողմից սահմանված ընթացակարգերի և չափանիշների կիրառման միջոցով: Ինժեներական վճռի փաստաթղթավորում չի պահանջվում: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցներ (EV): Կամ միացված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցները, բոլոր էլեկտրական մեքենաները կամ խրոցային հիբրիդային էլեկտրական մեքենաները, որոնք իրենց էներգիայի ամբողջ կամ մի մասը բխում են էլեկտրական ցանցի կողմից մատակարարվող էլեկտրականությունից: Աղբյուրը՝ էներգետիկայի նախարարություն

Ձիասպորտ: Ձիավարություն կամ կապված ձիասպորտի հետ: Ձիասպորտում ընդգրկված են երիտասարդները, տարեցները, ժամանցի վարողները, արհեստավարժ հեծանվորդները, կազմակերպված խմբերը, նորաստեղծները, հաշմանդամություն ունեցող անձինք և աշխատանքային մրցավարները: Աղբյուրը՝ FHWA:

5

Հեռավոր կողմի կանգառ: Ավտոբուսի կանգառներ, որոնք տեղակայված են խաչմերուկի հեռավոր հատվածում (ավտոբուսը հատելուց հետո անցնելուց հետո):

Իոցրամեկուսացում: Գործողություն, որի ընթացքում կրկնակիորեն միացված և անջատված է լույսի աղբյուրը, ինչպիսին է ճանապարհային ազդանշանի ցուցումը: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Ակատի գոտի: Տե՛ս մայթ, ճակատային գոտի:

Կահավորման գոտի: Տե՛ս մայթ, կահավորման գոտի:

FHWA: Դաշնային մայրուղու կառավարում:

Գ

Green երևոցային գազ (GHG): Գազեր, որոնք ջերմացնում են մթնոլորտում, ինչպիսիք են ածխաթթու գազը, մեթանը, ազոտային օքսիդը և ֆտորացված գազերը: (Աղբյուրը՝ EPA):

Հ

Մայրուղի: Փողոց, որը ներկայացված է քաղաքի գլխավոր հատակագծում որպես հիմնական կամ երկրորդային զարկերակ: Աղբյուրը՝ BMC:

Հիբրիդ փարոս: Հատուկ տեսակի փարոս, որը դիտավորյալ տեղադրված է մուտք ուժիմում (ցուցանակներ չեն երևում) շահագործման ժամանակահատվածների միջև և, երբ գործարկվում է, ցուցադրում է ինչպես կայուն, այնպես էլ ողողող երթևեկության վերահսկման ազդանշանային ցուցանակներ: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Ես

Ներքին գոտի (կամ զսպող կողմ) ավտոբուսի բեռնում: Ուղևորի բեռնատարը, որը տեղի է ունենում երթևեկելի գոտում՝ ճանապարհի երթևեկելի գոտում, որտեղ երթևեկի գոտին պետք չէ երթևեկել:

Ներքին ճանապարհի լույսեր: Highwayանապարհի մակերևույթի վրա տեղադրված հատուկ մայրուղու երթևեկության ազդանշան ճանապարհային օգտագործողներին նախազգուշացնելու համար, որ իրենք մոտենում են ճանապարհի կամ հարևանությամբ գտնվող մի պայմանի, որը կարող է անհասկանալի տեսք ունենալ, և կարող է պահանջել, որ ճանապարհային օգտագործողները դանդաղեցնեն և / կամ կանգ առնեն: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Ներքին փողոցային հետիոտնային անցման նշան: Կարգավորող նշան (նշանակություն R1-6 կամ 6a), որը կարող է օգտագործվել ճանապարհային օգտագործողներին հիշեցնելու համար, թե ինչ ճանապարհով են անցնում ճանապարհը դեպի աջ ուղի չթողարկվող հետիոտնային անցուղում: Ներքին փողոցային հետիոտնային անցման նշանը պետք է տեղադրվի մայրուղու հատման կետի վրա՝ կենտրոնի գծի, գծի գծի կամ միջին կղզու վրա: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Խաչմերուկ Համաձայն Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների ծածկագրի (CVC) 365 կետի, խաչմերուկը այն տարածքն է, որը ընդգրկված է կողային եզրագիծ գծերի երկարաձգմամբ կամ, եթե ոչ մեկը, ապա ճանապարհների կողային սահմանային գծերը՝ երկու մայրուղիների, որոնք միանում են միմյանց մոտավորապես ճիշտ անկյուններով: կամ այն տարածքը, որի ընթացքում տարբեր մայրուղիներով անցնող տրանսպորտային միջոցները միանում են ցանկացած այլ անկյան տակ, կարող են բախվել: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Խաչմերուկ, քառակի կանգառի հսկողություն (կամ բազմակողմանի կանգառի հսկողություն): Խաչմերուկ, որտեղ բոլոր մոտեցումները վերահսկվում են STOP նշանով: Սա սովորաբար օգտագործվում է այն դեպքում, երբ խաչմերուկային ճանապարհները բավարարում են երթևեկի որոշակի պայմաններ կամ ապահովում են անվտանգություն և հարմարավետություն հետիոտնային և հեծանիվների անցումների համար: Աղբյուրը՝ FHWA:

Խաչմերուկ, երկկողմանի կանգառի հսկողություն (կամ աննշան ճանապարհի միակ կանգառի կառավարում): Այն խաչմերուկը, որի խաչմերուկի մուտքը երկու մոտեցումներից (սովորաբար, ցածր ծավալի, փոքր ճանապարհը) վերահսկվում է STOP նշանով: Սա սովորաբար օգտագործվում է այն դեպքում, երբ հիմնական ճանապարհի խաչմերուկները ցածր ծավալի աննշան ճանապարհ են: Աղբյուրը՝ FHWA:

Խաչմերուկ, ազդանշանային: Խաչմերուկ, որը վերահսկվում է ամբողջական երթևեկության ազդանշանի միջոցով: Իրենց ամենատարածված ձևով՝ ազդանշանային խաչմերուկները օգտվողների համար ցուցումներ ունեն յուրաքանչյուր խաչմերուկային մոտեցման վերաբերյալ: Աղբյուրը՝ FHWA:

L

Գիծ գծի գծանշաններ: Սպիտակ մայթի գծանշան գծեր, որոնք սահմանազատում են ճանապարհային երթևեկության նույն ուղղության երթևեկող երթևեկության գոտիների տարանջատումը: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Առաջատար հետխոտնային ընդմիջում (LPI): Մի ընդմիջում, որի ընթացքում Սրամեկուսացման Բրամեկուսացման Ձեռքը (որը խորհրդանշում է ՉԻ ԱՇԽԱՏԵԼ) ազդանշանի ցուցումը, ցուցադրվում է մոտավորապես 3-7 վայրկյան առաջ, երբ տրանսպորտային միջոցները կանաչ նշում են տալիս: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Սահմանային գիծ: Կոշտ սպիտակ գիծ, ոչ պակաս, քան 12, և ոչ ավելի, քան 24 դյույմ լայնություն, որը տարածվում է ճանապարհի կամ դրա ցանկացած մասի վրա՝ նշելու այն կետը, որով պահանջվում է երթևեկությունը դադարեցնել իրավական պահանջներին համապատասխան: Տե՛ս Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների ծածկագիրը (CVC) 377. Աղբյուր՝ CA MUTCD:

Տեղական փողոց: Բնակելի կամ առևտրային փողոցներ, որոնք ուղիղ մուտք են ապահովում հողօգտագործվող օգտագործման համար: Աղբյուրը՝ Burbank2035 գլխավոր հատակագիծը:

Լորածր ազդեցության մշակում (LID): Համակարգեր և պրակտիկա, որոնք օգտագործում կամ ընդօրինակում են բնական գործընթացները, որոնք հանգեցնում են փոթորկի ջրի ներթափանցմանը, գոլորշիացմանը կամ օգտագործմանը՝ ջրի որակը և հարակից ջրային միջավայրը պաշտպանելու համար: (Աղբյուրը՝ EPA):

Մ

Մեղիան: Բաժանված մայրուղու երկու ճանապարհների միջև ընկած տարածքը չափվում է ճանապարհորդության ճանապարհի ծայրից մինչև ճանապարհորդության ճանապարհի եզրը: Միջնորդը բացառում է շրջադարձային գոտիները: Միջին լայնությունը կարող է տարբեր լինել խաչմերուկների, խաչմերուկների և նույն խաչմերուկի հակառակ մոտեցումների միջև: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Մետրո: Լուս Անջելեսի շրջանի Մետրոպոլիտենի տրանսպորտային մարմինը:

Mid-Block Bus Stop- ը: Bus կանգառը, որը գտնվում է փողոցի երկայնքով, կապված չէ խաչմերուկի հետ:

Mid-Block հատում: Տեղադրումը խաչմերուկների միջև, որտեղ նշված են հետիոտնային անցուղիներ: Միջին բլոկի անցումները բարձրացնում են հետիոտնային անվտանգությունն ու հարմարավետությունը փողոցների երկար անխափան երկարությամբ առանց առկա անցումների:

Multi-Lane. Նույն ուղղությամբ ավելի քան մեկ գոտի: Բազմաբնակարանային փողոց, մայրուղի կամ մայրուղի ունի հիմնական խաչմերուկ, որը բաղկացած է երկու կամ ավելի գծերից մեկ կամ երկու ուղղություններով: Բազմաբնակարանային մոտեցում ունի երկու կամ ավելի գոտիներ, որոնք շարժվում են դեպի խաչմերուկը, ներառյալ շրջադարձային գծերը: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Մտքը հոսք (կամ խառնիչ գոտի): Ինչ վերաբերում է ավտոճանապարհներին, խառը հոսքը վերաբերում է հեծանվորդների և ավտոմեքենաների համադրմանը ճանապարհային երթևեկելի գոտում, սովորաբար ձախ կամ աջ շրջադարձային գծ: Տրոսիցանիշները և մայթերի գծանշաններն օգտագործվում են հակամարտության տարածքը սահմանազատելու համար: Ինչ վերաբերում է տարանցիկ փոխադրմանը, ապա խառը հոսքը վերաբերում է ավտոբուսների և շարժիչային տրանսպորտային միջոցների համատեղմանը ճանապարհային երթևեկելի գոտում:

Ն

ՆԱԿՏՈ. Քաղաքային տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ազգային ասոցիացիա:

Կողքի կանգառի մոտ: Bus կանգառը, որը գտնվում է խաչմերուկի մոտակայքում (նախքան ավտոբուսը հատվում է խաչմերուկով):

Գիշերային կամ գիշերային ժամեր: Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների օրենսգրքով (CVC) «Մթության» համարժեքությունը Բաժին 280-ին. «Խավարը» ցանկացած պահ է մայրամուտից մեկուկես ժամից մինչև արևելք մեկուկես ժամ առաջ, և ցանկացած այլ ժամանակ, երբ տեսանելիությունը բավարար չէ հստակ տեսանելի դարձնելու համար: մարդ կամ մեքենա մայրուղու վրա՝ 1000 ոտնաչափ հեռավորության վրա: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Օ

Օբյեկտի մարկեր: Մի սարք, որն օգտագործվում է խոչընդոտները նշելու համար ճանապարհի երթևեկելի մասի հարևանությամբ կամ հարակից տարածքում: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հակառակ երթևեկությանը: Տրանսպորտային միջոցներ, որոնք հակառակ ուղղությամբ շրջում են: Խաչմերուկում, մոտավորապես ուղիղ հեռանկարից մուտք ունեցող տրանսպորտային միջոցը համարվում է, որ հակառակ է երթևեկությանը, բայց ձախ կամ աջից մոտեցումներով մուտք գործող տրանսպորտային միջոցները չեն համարվի, որ դեմ են երթևեկությանը: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Գլխավոր հատակագիծ: Նշան, որը տեղադրվում է այնպես, որ նշանի մի մասը կամ դրա ամբողջ աջակիցը գտնվում է ուղիղ ճանապարհի կամ ուսի վերին մասում, որպեսզի տրանսպորտային միջոցներն անցնեն դրա տակ: Բնորոշ տեղադրումներում կան նշաններ, որոնք տեղադրված են պահապան զենքի վրա, որոնք տարածվում են ճանապարհի կամ ուսի վրա, ազդանշանային

աջակցության կառույցների վրա, որոնք տարածվում են մայթին ամբողջ լայնությունը, տաշտի զենքի կամ միջանցքային լարերի վրա, որոնք նաև աջակցում են երթևեկության վերահսկման ազդանշաններին, ինչպես նաև մայրուղիների կամուրջների վրա, որոնք անցնում են ճանապարհը: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Պ

ՊարկուեյՏե՛ս մայթ, կահավորման գոտի:

Սալահատակ գծանշում: Բոլոր տողերը, բառերը կամ խորհրդանիշները, բացառությամբ նշանների, որոնք պաշտոնապես տեղադրված են երթևեկությունը կարգավորելու, նախագուշացնելու կամ ուղղորդելու ճանապարհի վրա: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հետիոտն: Համաձայն Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների օրենսգրքի (CVC) 467, (ա) այն անձը, ով հեռու է գտնվում կամ օգտագործում է հետևյալներից որևէ մեկը. (1) Փոխադրման միջոց, որը հեծանիվից բացի այլ ուժերով է շարժվում: (2) Էլեկտրական անձնական օժանդակ շարժունակության սարք: Բ) այն անձը, որը շահագործում է ինքնագնաց սայլակ, շարժիչային եռանիվ կամ շարժիչ հեծանիվ և, ֆիզիկական հաշմանդամության պատճառով, այլապես ի վիճակի չէ տեղափոխվել որպես հետիոտն, ինչպես նշված է (ա) ենթաբաժնում: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հետիոտնի բուֆեր: Բuffանապարհորդության հետիոտնային ճանապարհի և IV դասի ավտոճանապարհի միջև բուֆերային տարածքը, որը կարող է զբաղեցնել մայթերի գծանշաններով, շոշափելի կրճատված գմբեթներով, կանաչապատմամբ, կոմունալ ծառայություններով և / կամ փողոցային կահույքով:

Հետիոտների փոփոխության ընդմիջում: Մի ընդմիջում, որի ընթացքում ցուցադրվում է օնգրամեկուսացման Բրամեկուսացման Ձեռքը (խորհրդանշում ՉԻ ԱՇԽՍՏԵԼ) ազդանշանի ցուցումը: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հետիոտնային հարմարություններ: Ընդհանուր տերմին, որը նշանակում է բարելավումներ և դրույթներ, որոնք արվել են քայլելու հարմարեցման կամ խրախուսման համար: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հետիոտնային հիբրիդ փարոս: Հատուկ տիպի հիբրիդային փարոս, որն օգտագործվում է նախագուշացնելու և վերահսկելու երթևեկությունը ոչ ազդանշանային վայրում՝ հետիոտնների օգնելու համար, նշանավոր խաչմերուկում փողոց կամ մայրուղի հատելու միջոցով: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հետիոտնային զբոսանքի ազդանշան (կամ հետիոտնի ազդանշանային դեկավար): Հետիոտնի հսկողության առանձնահատկություն, որն ապահովում է ճանապարհային ազդանշանային ցուցումների հատուկ տեսակներ, որոնք բացառապես նախատեսված են հետիոտնային երթևեկությունը վերահսկելու համար: Այս ազդանշանային ցուցանակները բաղկացած են ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԱՆՎՏԱՆՁԻ լուսավորված խորհրդանիշներից (WALK-ը խորհրդանշող) և ԲԱԱՌԻԿ ՁԵՌՔՈՎ (խորհրդանշում ՉԻ ԱՇԽԱՏԵԼ): Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Թույլատրելի ռեժիմ: Trafficանապարհային երթևեկության վերահսկման ազդանշանային գործողության ռեժիմ, որի դեպքում ձախ կամ աջ շրջադարձ թույլատրվում է կատարել հետիոտնին, եթե այդպիսիք կան, և (կամ) առկա հետիոտնին հանձնելուց հետո: Երբ CIRCULAR GREEN ազդանշանի ցուցումը ցուցադրվում է, ձախ և աջ շրջադարձները թույլատրվում են, եթե ճանապարհային երթևեկության կառավարման այլ սարքով այլ բան արգելված չէ: Երբ flashրամեկուսացման դեղին նետը կամ օդրամեկուսիչ ԿԱՐՄԻՐ Ռադիո ազդանշանի ցուցումը ցուցադրվում է, սլաքի կողմից նշված հերթը թույլատրվում է: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Նախապատվություն: Trafficանապարհային երթևեկության կառավարման ազդանշանի բնականոն շահագործման տեղափոխումը հատուկ հսկողության ռեժիմի: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Փուլի գիծ: Նշանակում է շատերի հորիզոնական սահմանների նկարագրություն, որոնք բաղկացած են առջևի, կողային և հետևի լոտի գծերից: Աղբյուրը՝ BMC:

ՊՐՈՎՍԳ Հասարակայնության հետ կապի մատչելիության ուղեցույցներ:

Pull-Out (կամ ավտոբուսի մասնակցությունը) ավտոբուսի բեռնումը: Ավտոբուսի ուղևորի բեռնումը, որը տեղի է ունենում երթևեկության սահմաններից դուրս, փողոցային երթևեկելի գոտում այն սահմանի հատվածում, որտեղ անհրաժեշտ է, որ ավտոբուսը փոխի գոտիները:

Հրել կոճակը: Մի կոճակ՝ հետիոտնի, հեծանվորդների կամ այլ ճանապարհային օգտագործողների համար սարքի կամ ազդանշանային ժամադրության ակտիվացման կոճակ: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Ω:

Բարձրացված մայթի ցուցիչ: Մի սարք, որը տեղադրված է ճանապարհի մակերևույթի վրա կամ այն ճանապարհի վրա, որն ընդհանուր առմամբ ունի բարձրություն, որը չպետք է գերազանցի ճանապարհի մակերևույթից մոտավորապես 1 դյույմը մշտական նշանի համար, կամ չի կարող գերազանցել ճանապարհի մակերևույթից մոտավորապես 2 դյույմ բարձրությունը ժամանակավոր ճկուն մարկեր համար, և դա նախատեսված է օգտագործվում է որպես դիրքավորման ուղեցույց և (կամ) մայթերի գծանշաններ լրացնելու կամ փոխարինելու համար: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Հետադարձ հայացք: Մակերևույթի սեփականություն, որը թույլ է տալիս մի կետի աղբյուրից եկող լույսի մեծ մասը ուղղակի վերադարձնել իր ծագման մոտակայքում գտնվող կետին: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Աջ ուղի (ROW): Հասարակական դրվագի բաժինը գույքային գծերի միջև:

Ճանապարհը: Մայրուղու այդ հատվածը բարելավվել է, նախագծվել կամ սովորաբար օգտագործվում է տրանսպորտային միջոցների երթևեկության և կայանման գծերի համար, բայց բացառիկ մայթին, բերմին կամ ուսին, չնայած որ այդպիսի մայթը, բերմը կամ ուսը օգտագործվում են հեծանիվներով կամ այլ մարդատար ավտոմեքենաներով երթևեկող անձանց կողմից: . Այն

դեպքում, երբ մայրուղին իր մեջ ներառում է երկու կամ մի քանի առանձին ճանապարհներ, ճանապարհային ուղու տերմինը, որն օգտագործվում է սույն Ձեռնարկում, վերաբերում է յուրաքանչյուր նման ճանապարհի առանձին-առանձին, բայց ոչ բոլոր այդպիսի ճանապարհներին հավաքականորեն: Տե՛ս Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների ծածկագիրը (CVC) 527. Աղբյուր՝ CA MUTCD:

Պայանապարհի վերականգնում (կամ ճանապարհի դիետա): Travelանապարհային երթևեկի գոտիների հեռացում և այլ օգտագործման և ճանապարհային ռեժիմների համար տարածքի օգտագործում: Դասական ճանապարհային դիետան, որպես կանոն, ենթադրում է գոյություն ունեցող քառանկյուն, չբաժանված ճանապարհային հատվածի եռանկյուն հատվածի վերափոխում, որը բաղկացած է երկայնքով անցուղիներից և կենտրոնից, երկկողմանի ձախ շրջադարձային գոտուց: Աղբյուրը՝ FHWA:

Խոչընդոտ ժապավեն: Մի կոշտ հյուսվածքով, մի փոքր բարձրացված կամ ընկճված ճանապարհի մակերևույթի ընդհատվող, նեղ, լայնակի տարածքների մի շարք, որոնք տարածվում են ճանապարհի երթևեկի գոտով՝ ճանապարհային օգտագործողներին զգուշացնելու համար երթևեկի անսովոր պայմանների մասին, կամ գտնվում են ուսի երկայնքով, մայրուղու կենտրոնի գծի երկայնքով կամ ներսում մայթերով ձևավորված կղզիներ ճանապարհային օգտագործողներին ահազանգելու համար, որ նրանք լքում են ճանապարհորդական գոտիները: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Մ

Պարոց: Պետական ուսումնական մարմնում մեկ կամ մի քանի դասարանների համար ճանաչված պետական կամ մասնավոր ուսումնական հաստատություն, որը K- ից 12-ից կամ այլ կերպ սահմանված է պետության կողմից: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Պարոցական գոտի: Համաձայն Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների ծածկագրի (CVC) 22352 (ա) (2) (Բ) դպրոցի մոտակայքում կամ անցնելու ժամանակ, այն անցնում է մայրուղով և փակցված է «ԴՊՈ» ստանդարտ նախազգուշացման նշանով, մինչ երեխաները պատրաստվում են կամ դպրոցից դուրս գալը կամ դպրոցական ժամերին կամ կեսօրվա ընդմիջման

Ժամանակահատվածում: Prima facie- ի սահմանը կիրառվում է նաև այն դպրոցական հրապարակներից մոտենալու կամ անցնելու ժամանակ, երբ մայրուղին չբաժանված է ցանկապատով, դարպասով կամ այլ ֆիզիկական պատնեշով, մինչդեռ հիմքերը երեխաների կողմից օգտագործվում են, իսկ մայրուղին փակցված է սովորական «ԴՊՐՈ» -ով: նախագգուշացման նշան: Աղբյուր ` CA MUTCD.

Վերադարձը: Անշարժ գույքի գծի և շենքի կամ կառույցի միջև ընկած տարածքը, որը պետք է մաքուր կամ բաց պահվի: Աղբյուրը ` BMC:

Ուսին Մայրուղու այն մասը համընկնում է հետիոտների, հեծանվորդների, կանգառի փոխադրամիջոցների տեղակայման, արտակարգ իրավիճակների համար օգտագործման և բազային և մակերեսային դասընթացների կողային աջակցության ճանապարհին: Աղբյուր ` CA MUTCD.

Մայթ: Փողոցի այդ հատվածը ` եզրագծի գծի կամ ճանապարհի կողային գծի և հարակից գույքի գծի կամ այն առանձնահատկությունների վրա, որոնք ասֆալտապատված կամ բարեկարգված են, և նախատեսված է օգտագործման համար հետիոտների կողմից: Համաձայն Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների օրենսգրքի (CVC) 555, «մայթ» -ը մայրուղու այն հատվածն է, որը բացի մայրուղուց, առանձնացված է եզրաքարերով, խոչընդոտներով, գծանշաններով կամ հետիոտնային ճանապարհորդությունների այլ գծանշումներից: Աղբյուր ` CA MUTCD.

Մայթ, եզրագիծ: Տարածքը անմիջապես հարակից ճարմանդին կամ պարզապես ինքն իրեն զսպելուն: Եթե մայթը ընդլայնվում է եզրաքարային գոտում տեղակայելու համար, ափամերձ գոտին կարող է պարունակել կանաչապատման աշխատանքներ:

Մայթ, հետիոտնի գոտի: Theակատային գոտու և կահավորման գոտու միջև ընկած տարածքը մայթի երկայնքով, որը նախատեսված է շարժասանդուղքների համար հետիոտնին:

Մայթ, ճակատային գոտի: Անշարժ գույքի գծի և շենքի ճակատի միջև ընկած տարածքը: Երբ շենքը վերադառնում է գույքի գծից, մայթերի ընդհանուր լայնությունը կարող է մեծանալ, իսկ ճակատային գոտին կարող է տեղավորվել ինչպես ակտիվ, այնպես էլ ոչ ակտիվ օգտագործման համար:

Մայթ, կահավորման գոտի: Հետիոտնային գոտու և եզրագծի գոտու միջև ընկած տարածքը, որն ապահովում է բուֆեր հետիոտնային երթուղու և եզրագծի միջև (կամ մայթ մակարդակի IV դասի ավտոճանապարհ):

Նշաններ: Trafficանկացած երթևեկության կառավարման սարք, որը նախատեսված է ճանապարհային օգտագործողներին հատուկ տեղեկատվություն հաղորդելու համար՝ բառի, խորհրդանիշի և / կամ սլաքի լեգենդի միջոցով: Նշանները չեն ներառում ավտոճանապարհի երթևեկության ազդանշաններ, մայթերի գծանշաններ, գծագրիչներ կամ հեռուստաալիքավորման սարքեր: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Ազդանշան, երթևեկություն: Highwayանկացած մայրուղու երթևեկի ազդանշան, որով երթևեկությունն այլընտրանքով ուղղված է կանգ առնելուն և թույլատրվում է շարունակել: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Ազդանշանի ետին պլան: Նյութի բարակ շերտ, որը տարածվում է ազդանշանային երեսպատման բոլոր կողմերից դեպի արտաքին և զուգահեռ ազդանշանային երեսին, որպեսզի ապահովի ազդանշանի ցուցումների բարելավման տեսանկյունից: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Ազդանշանային փուլ: Cycleիշտ ճանապարհի, դեղին փոփոխության և կարմիր մաքրման ընդմիջումներով մի ցիկլով, որոնք նշանակված են անկախ երթևեկության կամ շարժումների համակցման: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Skewed խաչմերուկ: Խաչմերուկ, որը տեղի է ունենում այն ժամանակ, երբ փողոցները հատվում են 90 աստիճանից դուրս անկյուններից և կարող են բարդ սցենարներ ստեղծել հետիոտների, հեծանվորդների և վարորդների համար: Աղբյուրը՝ FHWA:

Արագություն Սահմանվել է չհիմնվելով հետևյալ դասակարգումների վրա: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

(Ա) Միջին արագություն. Ակնթարթային կամ տեղում չափված արագությունների ամփոփում տրանսպորտային միջոցների որոշակի վայրում, որոնք բաժանված են դիտարկված տրանսպորտային միջոցների քանակով:

(Բ) Դիզայնի արագություն. Ընտրված արագություն, որն օգտագործվում է ճանապարհային ճանապարհի տարբեր երկրաչափական ձևավորման առանձնահատկությունները որոշելու համար:

(Գ) 85-րդ տոկոսային արագություն. Արագությունը, որի սահմաններում կամ ներքևում անցնում է ավտոմեքենաների 85 տոկոսը:

(Դ) Գործող արագություն. Արագություն, որով գործում է սովորական տրանսպորտային միջոցը կամ ընդհանուր երթևեկությունը: Գործող արագությունը կարող է սահմանվել արագության արժեքներով, ինչպիսիք են միջին, տեմպը կամ 85-րդ տոկոսային արագությունը:

(Ե) Pace 10 10 մղոն / ժամ արագություն ունեցող միջակայքը, որը ներկայացնում է երթևեկի հոսքի մեջ տրանսպորտային միջոցների ամենամեծ տոկոսի արագությունը:

Speed Bump. Traffանապարհի հանգստացնող սարքը, որը բաղկացած է բարձրացված մայթից, այն անցնում է մայրուղով, որը սովորաբար ունի 3-ից 6 դյույմ բարձրություն և 1-ից 3 ֆտետր ճանապարհորդության երկարություն: Արագության թեքությունները սովորաբար պահվում են մասնավոր ճանապարհների և ավտոկայանատեղերի համար: Աղբյուրը՝ NACTO:

Speed Cushion (կամ Speed Slot կամ Speed Pillow): Երթևեկության հանգստացնող սարքը, որը բաղկացած է երկու կամ մի քանի բարձրացված տարածքներից, որոնք տեղադրված են կողային ճանապարհի վրա՝ բարձրացված տարածքների միջև առկա բացերով: Բարձրությունն ու երկարությունը նման են արագության խոռոչի, բայց բացերի տարածությունը հնարավորություն է տալիս անցնել վթարային մեքենաներ: Արագության բարձիկները հաճախ տեղադրվում են շարքի մեջ (սովորաբար 260-ից 500 ֆուտ հեռավորության վրա): Աղբյուր՝ Միջազգային տրանսպորտային ճարտարագետներ (ITE):

Speed Hump. Traffանապարհային երթևեկի հանգստացնող սարքը, որը բաղկացած է կլորացված (ուղղահայաց երկայնքով ճանապարհորդության արահետից) բարձրացրած մայթերից, սովորաբար 12-ից 14 ֆտ երկարությամբ, որոնք հաճախ տեղադրվում

են շարքի մեջ (սովորաբար գտնվում են 260-ից 500 ֆուտ հեռավորության վրա): Աղբյուր՝ Միջազգային տրանսպորտային ճարտարագետներ (ITE):

Արագության սահմանաչափ: Օրենքով կամ կանոններով սահմանված մայրուղու մի հատվածի նկատմամբ կիրառվող առավելագույն (կամ նվազագույն) արագությունը:

Պետական մայրուղի: Caltrans- ի կողմից պատկանող և շահագործվող ցանկացած մայրուղի:

Stop Line. Կտրուկ սպիտակ մայթի գծանշման գիծ, որը տարածվում է մոտեցման գծերով՝ նշելու այն կետը, որի վրա կանգառ է նախատեսվում կամ պահանջվում է կատարել: Բոլոր նպատակների համար սահմանային գիծ (ներ) ը, ինչպես սահմանված է Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների ծածկագրով (CVC) 377, նշանակում է կանգառի գիծ (ներ): Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Փողոց Հասարակական միջոց, որը հնարավորություն է տալիս փոխհատուցել գույքը, ինչը կարող է ներառել եզրաքարեր, ավտոճանապարհներ և մայթեր: Աղբյուրը՝ BMC:

Երթևեկությունը: Հետիոտներ, հեծանվորդներ, ձիավարություն կամ հոտեր ունեցող կենդանիներ, տրանսպորտային միջոցներ, փողոցային տրանսպորտային միջոցներ և այլ փոխադրումներ՝ կամ առանձին կամ միասին, ճանապարհորդության նպատակներով օգտագործելու դեպքում ցանկացած մայրուղի կամ հանրային ճանապարհորդության համար բաց մասնավոր ճանապարհ (տես տե՛ս մասնավոր ճանապարհի սահմանումը, որը բաց է հանրային ճանապարհորդության համար): Համաձայն Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների ծածկագրի (CVC) 620, «երթևեկություն» տերմինը ներառում է հետիոտն, թռչող կենդանիներ, տրանսպորտային միջոցներ, փողոցային մեքենաներ և այլ փոխադրամիջոցներ՝ առանձին կամ միասին, մինչդեռ ցանկացած մայրուղի օգտագործում է ճանապարհորդության համար: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Traffանապարհային երթևեկության կառավարման սարք: Նշան, ազդանշան, մակնշում կամ այլ սարք, որն օգտագործվում է կարգավորելու, նախազգուշացնելու կամ ուղղորդելու երթևեկությունը, որը տեղադրված է փողոցից, մայրուղուց, հարևանությամբ կամ փողոցին, մայրուղին, հասարակական ճանապարհորդությանը, հետիոտնային հաստատություններին կամ համատեղ

օգտագործման ուղին, որը տեղադրված է փողոցից դուրս: իրավասություն ունեցող պետական գործակալության կամ պաշտոնատար անձի կամ հասարակական ճանապարհորդության համար բաց մասնավոր ճանապարհի առկայության դեպքում՝ մասնավոր սեփականատիրոջ կամ իրավասություն ունեցող մասնավոր պաշտոնատար անձի լիազորությամբ: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

S

Երթևեկի հանգստացում: Միջոցառումների համադրություն, որոնք նվազեցնում են ավտոմոբիլային տրանսպորտի օգտագործման բացասական հետևանքները, փոխում վարորդի պահվածքը և բարելավում են փողոցները ոչ շարժիչ օգտագործողների համար պայմանները: Traffանապարհային երթևեկի հանգստացումը բաղկացած է ֆիզիկական ձևավորումից և առկա այլ ճանապարհներից, որոնք կիրառվում են տրանսպորտային միջոցների արագությունը նվազեցնելու և հետիոտների և հեծանվորդների անվտանգությունը բարելավելու համար: Օրինակ՝ ուղղահայաց թեքությունները (արագության բեկորներ, արագության սեղաններ և բարձրացված խաչմերուկներ), հորիզոնական տեղաշարժեր և ճանապարհների նեղացում նախատեսված են ոչ արագաշարժ վարորդների համար արագության նվազեցման և փողոցային միջավայրի բարելավման համար: Այն փակումները, որոնք խոչընդոտում են երթևեկության շարժումը մեկ կամ մի քանի ուղղություններով, ինչպիսիք են միջին խոչընդոտները, նախատեսված են կրճատել կրճատվող երթևեկությունը: Երթևեկության հանգստացնող միջոցառումները կարող են իրականացվել խաչմերուկում, փողոցում, հարևանությամբ կամ տարածքի մակարդակով: Trafficանապարհային երթևեկի հանգստացնող միջոցառումների իրականացումը կարող է նվազեցնել երթևեկության արագությունը, նվազեցնել ավտոմեքենաների բխումները և բարելավել հետիոտների և հեծանվորդների անվտանգությունը: Այս միջոցները կարող են նաև մեծացնել հետիոտնային և հեծանվասպորտի գործունեությունը: Աղբյուրը՝ Տրանսպորտի վարչություն:

Traffանապարհային ազդանշան: Էլեկտրաէներգիայի միջոցով շահագործվող երթևեկության կառավարման սարքերը, որոնք ցուցում են ճանապարհային երթևեկի օգտագործողների համար՝ առաջ տանելու իրենց ճանապարհորդությունները՝ յուրաքանչյուր մոտեցման և շարժման ուղու իրավունք տալով: Աղբյուրը՝ FHWA:

Ճանապարհորդված ճանապարհ: Հայտնի է նաև որպես զսպման լայնություն: Տրանսպորտային միջոցների տեղաշարժի համար ճանապարհի այն հատվածը, որը բացառապես ուսերին, գետաբերաններին, մայթերին և կայանման գոտիներից է: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Ս

Օգտագործել Նպատակը, որի համար օգտագործվում է հողը կամ կառույցը: Աղբյուրը՝ BMC:

Վ

Փոխադրամիջոց Համաձայն Կալիֆոռնիայի տրանսպորտային միջոցների ծածկագրի (CVC) 670-ի, «տրանսպորտային միջոց» նշանակում է այնպիսի սարք, որի միջոցով ցանկացած անձ կամ գույք կարող է բարձրանալ, տեղափոխվել կամ գծվել մայրուղու վրա, բացառությամբ այն սարքի, որը տեղափոխվել է բացառապես մարդկային ուժով կամ օգտագործվում է բացառապես ստանդարտ ռելսերի վրա կամ հետքերը: Աղբյուր՝ CA MUTCD.

Տրանսպորտային միջոցների բուֆեր: Theանապահային երթևեկելի գոտու և IV դասի ավտոճանապարհի միջև խարխուլ տեղակայված տարածքը, որը կարող է զբաղեցվել մայթերի գծանշաններով, դասարանի տարանջատմամբ, գնդակաշարերով և / կամ փողոցային կայանատեղիով

Լեռնապարհորդել մեքենայի մղոնները (VMT): Մեկ տարվա ընթացքում տրանսպորտային միջոցներով ճանապարհորդված մղոնների քանակը: VMT- ը կամ հաշվարկվում է՝ օգտագործելով ո՛չ հոտոմետրի ընթերցում, կա՛մ, երբ երկու քմ-ով պակաս ընթերցումներ ունեցող մեքենաների համար, ենթադրվում է ռեգրեսիայի գնահատման միջոցով: Աղբյուրը՝ FHWA:

Վ

Զգուշացնող փարոս: Փարոս, որն օգտագործվում է միայն համապատասխան նախազգուշացման կամ կարգավորիչ նշանի կամ ցուցիչի լրացման համար:

Զգուշացնող լույս: Դյուրակիր, սնուցվող, դեղին, ոսպնյակով ուղղորդված, պարիսպ լույս, որն օգտագործվում է ժամանակավոր երթևեկության հսկողության գոտում՝ կայուն այրման կամ flashրամեկուսացման ռեժիմով:

Նախազգուշացման նշան: Նշան, որը ճանապարհային օգտագործողներին նկատում է մի իրավիճակի մասին, որը կարող է անհասկանալի երևալ:

Գ

Հետևյալը հղումների ցանկ է՝ ներառյալ ստանդարտները, ուղեցույցները, ծրագրերը, քաղաքականությունը և լավագույն փորձը, որոնք օգտագործվել են այս փաստաթղթում փողոցների ամբողջական բարելավման վերաբերյալ առաջարկությունների մշակման համար: Բոլոր հետիոտնային, հեծանվորդների, տարանցիկ, ավտոճանապարհային, ձիասպորտի և այլ ավտոճանապարհների օբյեկտների նախագծումն ու պահպանումը պետք է համապատասխանի կիրառելի դաշնային, նահանգային և տեղական օրենքներին:

Ազգային:

Պետական մայրուղու և տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ամերիկյան ասոցիացիա: 2004 թ. *AASHTO քաղաքականություն փողոցների և մայրուղիների երկրաչափական ձևավորման վերաբերյալ:*

Պետական մայրուղու և տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ամերիկյան ասոցիացիա: 1999 թ. *ՄԱՇՏՈ ուղեցույց հեծանվային օբյեկտների զարգացման համար:*

Դաշնային մայրուղու կառավարում (FHWA): 2019. *Bikeway- ի ընտրության ուղեցույց:*

Դաշնային մայրուղու կառավարում (FHWA): 2007. *Ձիասպորտի ձևավորման ուղեցույց՝ արահետների, արահետների և ճամբարների համար:*

Դաշնային մայրուղու կառավարում (FHWA): 2018. *Անկառավարելի անցման վայրերում հետիոտնային անվտանգության բարելավման ուղեցույց:*

Դաշնային մայրուղու կառավարում (FHWA): 2007. *Ձիասպորտի ձևավորման ուղեցույց՝ արահետների, արահետների և ճամբարների համար:*

Դաշնային մայրուղու կառավարում (FHWA): 2013. *Հետիոտների անվտանգության ուղեցույց և հաշվիչ միջոցների ընտրության համակարգ:*

Դաշնային մայրուղու կառավարում (FHWA): 2008 թ. *Անցումային գործակալությունների հետիոտների անվտանգության ուղեցույց:*

Դաշնային մայրուղու կառավարում (FHWA): 2015. *Հեծանիվների առանձին զծերի պլանավորման և նախագծման ուղեցույց:*

Դաշնային մայրուղու կառավարում (FHWA): 2014. *Roadանապարհային դիետայի տեղեկատվական ուղեցույց:*

Տրանսպորտային ճարտարագետների ինստիտուտ (ITE): 2018. *Curbside կառավարման պրակտիկայի մասնագետների ուղեցույց:*

Քաղաքային տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ազգային ասոցիացիա (ՆԱՏՕ): 2017. *Նախագծում բոլոր դարերի և կարողությունների համար. Հարմարավետ հեծանիվ հաստատությունների համատեքստային ուղեցույց:*

Քաղաքային տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ազգային ասոցիացիա (ՆԱՏՕ): 2018. *Ուղեցույցներ Համատեղ ակտիվ տրանսպորտի կարգավորման և կառավարման վերաբերյալ:*

Քաղաքային տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ազգային ասոցիացիա (NACTO): 2016. *Transit Street Design Guide.*

Քաղաքային տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ազգային ասոցիացիա (NACTO): 2014. *Urban Bikeway նախագծման ուղեցույց:*

Քաղաքային տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ազգային ասոցիացիա (NACTO): 2013. *Քաղաքային փողոցների ձևավորման ուղեցույց:*

Քաղաքային տրանսպորտի պաշտոնատար անձանց ազգային ասոցիացիա (NACTO): 2017. *Urban Street Stormwater Guide .*

Ազգային կոոպերատիվ մայրուղու հետազոտության ազգային ծրագիր (NCHRP): 2007. *Ուղեցույցներ մատչելի հետիոտն ազդանշանների համար:*

Ազգային կոոպերատիվ մայրուղու հետազոտության ազգային ծրագիր (NCHRP): 2003 թ. *Բեռնատարի բնութագրերի վերանայում՝ որպես ճանապարհների նախագծման գործոններ* :

Ազգային կոոպերատիվ մայրուղու հետազոտության ազգային ծրագիր (NCHRP): 2015. *NCHRP Հաշվետվություն 812. Ազդանշանի ժամկետային ձեռնարկ*.

Տրանսպորտի հետազոտման խորհուրդ: 1996. *Transit Cooperative Research Programme (TCRP) Report 19. Ուղեցույցներ կանգառների գտնվելու վայրի և նախագծման համար* :

Տրանսպորտի հետազոտման խորհուրդ: 2015. *Transit Cooperative Research Program (TCRP) Synthesis 117. Better On-Street Bus Stops* .

Միացյալ Նահանգների տրանսպորտի նախարարություն: 2006. *Հաշմանդամություն ունեցող ամերիկացիներ (ADA) Ստանդարտ տրանսպորտային օբյեկտների համար* :

Միացյալ Նահանգների մուտքի խորհուրդ: 2011. *Հասարակայնության հետ կապի մատչելիության ուղեցույցներ (PROWAG)*:

Միացյալ Նահանգների մուտքի խորհուրդ: 2015. *Architարտարապետական խոչընդոտների մասին ակտի (UFA) չափանիշները* :

Պետություն.

Կալիֆոռնիայի պուրակների և հանգստի վարչություն: Կալիֆոռնիայի ձիասպորտի արահետներ և ցամաքային կոալիցիա: 2005 թ. *Առանձնահատուկ նկատառումներ բազմակի օգտագործման արահետների համար*:

Կալիֆոռնիայի տրանսպորտի վարչություն (Caltrans): 2014. *California անապարհային երթևեկության վերահսկման միասնական սարքերի Կալիֆոռնիայի ձեռնարկ* :

Կալիֆոռնիայի տրանսպորտի վարչություն (Caltrans): 2015 թ. *Դիզայնի տեղեկատվական տեղեկագիր թիվ 89. IV դասի ավտոմայրուղու ուղեցույց* :

Կալիֆոռնիայի տրանսպորտի վարչություն (Caltrans): Վեցերորդ հրատարակություն: *Highway Design Manual* .

Տեղական:

Քաղաք Լոս Անջելես: *Լրիվ փողոցների նախագծման ուղեցույց* :

Քաղաք Պասադենա: 2017. *Փողոցի ձևավորման ուղեցույց*:

Լոս Անջելեսի շրջան: 2012. *Հեծանիվների գլխավոր հատակագիծ. Հավելված F. Դիզայնի ուղեցույցներ* :

Լոս Անջելեսի շրջան: 2014. *Lowածր ազդեցության զարգացման ստանդարտների ձեռնարկ*:

Լոս Անջելեսի շրջան: 2011. *Բնակելի փողոցների համար մոդելային դիզայնի ձեռնարկ*:

Լոս Անջելեսի կոմսություն Մետրոպոլիտենի տրանսպորտային մարմինը (մետրոն): *NoHo to Pasadena տեխնիկական ուսումնասիրությանը*:

Լոս Անջելեսի կոմսություն Մետրոպոլիտենի տրանսպորտային մարմինը (մետրոն): 2019. *Մետրոյի տարանցման ծառայության քաղաքականություն և չափորոշիչներ*:

Օրանջի շրջանի Կառավարությունների խորհուրդ: 2016. *Ամբողջ փողոցների նախաձեռնության նախագծման ձեռնարկ*:

[1] <https://oehha.ca.gov/calenviroscreen>

[2] <https://healthyplacesindex.org/>

[3] <https://www.metro.net/projects/nextgen/>

[4] https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_w117b.pdf

[5] https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/step/res_աղբյուր/docs/fhwasa19040.pdf

[6] <https://www.metro.net/projects/nextgen/>

[7] http://media.metro.net/projects_studies/toc/images/Metro_Transfers_Design_Guide_2018-0312.pdf

[8] http://media.metro.net/projects_studies/nextgen/images/nextgen-report-tsp-final.pdf

[9] http://media.metro.net/projects_studies/nextgen/images/nextgen-report-tsp-final.pdf

- [10] http://media.metro.net/projects_studies/nextgen/images/nextgen-report-tsp-final.pdf
- [11] https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/tools_solve/docs/fhwasa18077.pdf
- [12] https://www.fhwa.dot.gov/enociation/bicycle_pedestrian/publications/separated_bikelane_pdg/separatedbikelane_pdg.pdf
- [13] <http://www.trb.org/OperationsTrafficManagement/Blurbs/173121.aspx>
- [14] <https://www.burbankca.gov/home/showdocument?id=32060>
- [15] <https://www.burbankca.gov/home/showdocument?id=35261>
- [16] https://www.waterboards.ca.gov/losangeles/water_issues/programs/stormwater/susmp/susmp_rbfinal.pdf
- [17] <https://dpw.lacounty.gov/ldd/lib/jp/Hydrology/Low%20Impact%20Development%20Standards%20Manual.pdf>
- [18] <https://burbankinfocus.org/islandora/object/islandora%3A1446>
- [19] <https://www.ite.org/pub/?id=C75A6B8B-E210-5EB3-F4A6-A2FDDA8AE4AA>
- [20] <https://nacto.org/wp-content/uploads/2017/11/NACTO-Curb-Appeal-Curbside-Management.pdf>