



Filipino

COMPLETE OUR STREETS

Kumpletong Plano sa Kalye



CITY OF BURBANK

COMPLETE STREETS PLAN

ADOPTED 16 JUNE 2020



KABANATA 1 - Panimula

GINAGAWA ng mga kalye ang mga lungsod. Ang mga pang-siglo na eksperimento sa lungsod na nakikibahagi sa mga tao - ang ideya na ang mga kumpol ng trabaho at tahanan ay mas mahusay kaysa sa hindi - may utang sa tagumpay nito sa network ng mga kalye na nagpapagana sa mga lungsod. Ang mga kalye ay kumokonekta sa mga patutunguhan. Pinapayagan nila ang pagpasa. Nagsasagawa sila ng aktibidad. Sila ang gulugod para sa built environment. Nagbibigay sila ng lilim at kanlungan. Pinadali nila ang commerce. Inakupahan nila ang overhead at underground infrastructure na kritikal sa operasyon ng munisipyo. Ang mga kalye ay din ang imbakan ng mga kolektibong alaala at karanasan ng isang komunidad - paglalakad, kainan, pamimili, ehersisyo, pagbibisikleta, at paglalakad. Nangyayari ito sa mga kalye ng mga lungsod. Ito ay kung paano naranasan at natatandaan ang mga lugar.

1 Pagpopondo

Ang Lungsod ng Burbank (City) Kumpletong Plano ng Plano (Plano) ay pinondohan sa pamamagitan ng isang Sustainable Communities Grant mula sa Kagawaran ng Transportasyon (Caltrans) ng California. Ang mga pondong ito ay magagamit ng California Senate Bill (SB) 1 - ang Road Repair and Accountability Act ng 2017, na nagbibigay ng isang maaasahang mapagkukunan ng mga pondo upang mapanatili at pagsamahin ang multi-modal na sistema ng transportasyon ng Estado at karagdagang mga layunin sa transportasyon ng Estado at rehiyonal. Noong Oktubre 2017, ang Lungsod ng Burbank ay nag-apply para sa Caltrans Sustainable Communities Fiscal Year 2017-2018 na bigyan ng siklo ng programa upang matulungan ang mga pagsisikap na makabuo ng isang Plano ng Lungsod ng Burbank Kumpletong Kalsada. Noong Disyembre 2017, inaprubahan ng California Transportation Commission (CTC) ang application ng Kumpletong Streets ng Lungsod at iginawad ang mga pondo ng bigyan noong Mayo 2018. Noong Disyembre 2018, nagsimula ang Lungsod sa paghahanda ng Plano.

2 Burbank2035 Pangkalahatang Mga Layunin at Patakaran sa Plano

Nilalayon ng Lungsod na Kumpletuhin ang Mga Streets Plan na baguhin ang mga layunin at patakaran ng Burbank2035 Pangkalahatang Plano upang maging isang aksyon na plano para sa pagpapatupad. Itinampok sa ibaba ay isang listahan ng mga tukoy na layunin na partikular na nauugnay sa Kumpletong Mga Kalye na Kalye.

2A Kabanata 4: Sangkap ng Mobility

Ang Mobility Element ng Burbank2035 General Plan ay tumutukoy sa network ng transportasyon at inilarawan kung paano lumipat ang mga tao sa buong Lungsod, kabilang ang mga kalye, mga ruta ng transit, mga bisikleta, at mga sidewalk.

Layunin 1 - Balanse

Tinitiyak ng sistema ng transportasyon ng Burbank ang kaligtasan sa ekonomiya habang pinapanatili ang karakter sa kapitbahayan.

Patakaran 1.6: Gumamit ng teknolohiya at intelihenteng mga sistema ng transportasyon upang madagdagan ang kapasidad at kahusayan sa sistema ng kalye bilang isang kahalili sa pagpapalapad ng kalye.

Patakaran 1.7: Tiyakin na ang sistema ng transportasyon ay nagbibigay-daan sa mga residente, empleyado, at mga bisita ng Burbank na manirahan, magtrabaho, at maglaro sa buong pamayanan.

Layunin 2 - Sustainability

Ang sistema ng transportasyon ng Burbank ay aangkop sa pagbabago ng mga pangangailangan ng kadaliang mapakilos at kakayahang mai-access nang hindi isinasakripisyo ang mga halaga ng komunidad ngayon.

Patakaran 2.1: Pagbutihin ang alternatibong transportasyon ng Burbank sa mga lokal at rehiyonal na patutunguhan sa pamamagitan ng mga desisyon sa paggamit ng lupa na sumusuporta sa multi-modal na transportasyon.

Patakaran 2.2: Timbangin ang mga benepisyo ng mga pagpapabuti, mga patakaran, at mga programa sa transportasyon laban sa malamang na panlabas na gastos.

Patakaran 2.3: Unahin ang mga pamumuhunan sa mga proyekto sa transportasyon at mga programa na sumusuporta sa mabubuting alternatibo sa paggamit ng sasakyan.

Patakaran 2.4: Mangangailangan ng mga bagong proyekto upang mag-ambag sa transit ng Lungsod at / o hindi motor na transportasyong network na katumbas ng inaasahang henerasyon ng trapiko.

Patakaran 2.5: Kumunsulta sa mga lokal, rehiyonal, at mga ahensya ng estado upang mapagbuti ang kalidad ng hangin at limitahan ang mga paglabas ng greenhouse gas mula sa paggalaw ng transportasyon at kalakal.

Layunin 3 - Kumpletong Kalye

Ang kumpletong kalye ng Burbank ay tutugunan ang lahat ng mga pangangailangan ng kadaliang mapakilos at mapabuti ang kalusugan ng komunidad.

Patakaran 3.1: Gumamit ng pamantayan sa transportasyon ng multi-modal upang masuri ang pagganap ng sistema ng kalye ng Lungsod.

Patakaran 3.2: Kumpletuhin ang mga kalye ng Lungsod sa pamamagitan ng pagbibigay ng mga pasilidad para sa lahat ng mga mode ng transportasyon.

Patakaran 3.3: Magkaloob ng kaakit-akit, ligtas na disenyo ng kalye na nagpapabuti sa pagbiyahe, bisikleta, pedestrian, at koneksyon sa Equestrian sa pagitan ng mga tahanan at iba pang mga patutunguhan.

Patakaran 3.4: Ang lahat ng mga pagpapabuti sa kalye ay dapat ipatupad sa loob ng umiiral nang tama na paraan. Isaalang-alang ang pagpapalawak ng kalye at kanan-acquisition bilang mga pamamaraan ng huling paraan.

Patakaran 3.5: Disenyo ng mga pagpapabuti sa kalye upang mapanatili ang mga pagkakataon upang mapanatili o mapalawak ang bisikleta, pedestrian, at mga sistema ng transit.

Layunin 4 - Transit

Ang maginhawa, mahusay na pampublikong transit network ng Burbank ay nagbibigay ng isang maaaring kapalit sa sasakyan.

Patakaran 4.1: Tiyakin na ang lokal na serbisyo ng transit ay maaasahan, ligtas, at nagbibigay ng de-kalidad na serbisyo sa mga pangunahing sentro ng trabaho, distrito ng pamimili, mga sentro ng transit ng rehiyon, at mga lugar na tirahan.

Patakaran 4.2: Gumamit ng pinakamahusay na magagamit na teknolohiya sa transit upang mas mahusay na maiugnay ang mga lokal na patutunguhan at mapabuti ang kaginhawaan at kaligtasan ng rider, kabilang ang mga dalubhasang serbisyo para sa kabataan at matatanda.

Patakaran 4.3: Pagbutihin at palawakin ang mga sentro ng transit; lumikha ng isang bagong transit center sa Media District.

Patakaran 4.4: Tagataguyod para sa pinahusay na regional bus transit, bus mabilis na pagbiyahe, light rail, o mabibigat na serbisyo sa tren na nag-uugnay sa mga trabaho at tirahan ng Burbank sa iba pang rehiyon.

Patakaran 4.5: Pagbutihin ang mga koneksyon sa transit sa kalapit na mga komunidad at koneksyon sa Downtown Los Angeles, West San Fernando Valley, Hollywood, at Westside.

Patakaran 4.6: Ang aktibong plano para sa mga kakulangan sa transit ay dapat na gumawa ng mga cutback sa lokal na serbisyo ang Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (MTA).

Patakaran 4.7: Pagsamahin ang mga node ng transit at mga punto ng koneksyon sa mga katabing mga gamit sa lupa at mga pampublikong puwang ng pedestrian upang mas maginhawa ang mga ito sa mga gumagamit ng transit.

Patakaran 4.8: Itaguyod ang mga multi-modal transit center at huminto upang hikayatin ang mga walang kaugnayan na koneksyon sa pagitan ng mga lokal at rehiyonal na mga sistema ng transit, mga network ng pedestrian at bisikleta, at mga sentro ng komersyal at trabaho.

Patakaran 4.9: Suportahan ang mga pagsisikap na lumikha ng isang walang tahi na sistema ng paglipat ng pamasaha sa iba't ibang mga mode at operator ng transportasyon.

Patakaran 4.10: Aktibong itaguyod ang mga pampublikong-pribadong pakikipagsosyo para sa mga oportunidad sa pag-unlad na transit-oriented.

Tunguhin 5 - Bisikleta sa Bisikleta at Pedestrian

Pinagmumulan ng Burbank ang paglalakbay sa pedestrian at bisikleta bilang malusog, maayos na kapaligiran na pamamaraan upang mabawasan ang mga biyahe ng sasakyan at pagbutihin ang karakter ng komunidad.

Patakaran 5.1: I-maximize ang kaligtasan ng pedestrian at bisikleta, pag-access, koneksyon, at edukasyon sa buong Burbank upang lumikha ng mga kapitbahayan kung saan pipiliin ng mga tao na maglakad o sumakay sa pagitan ng mga kalapit na patutunguhan.

Patakaran 5.2: Ipatupad ang Plano ng Master ng Bisikleta sa pamamagitan ng pagpapanatili at pagpapalawak ng network ng bisikleta, pagbibigay ng mga end-of-trip na pasilidad, pagpapabuti ng pagsasama ng bisikleta / pagbibiyaha, paghikayat sa paggamit ng bisikleta, at gawing mas ligtas ang pagbisikleta.

Patakaran 5.3: Magkaloob ng mga koneksyon sa bisikleta sa mga pangunahing sentro ng pagtatrabaho, mga distrito ng pamimili, lugar ng tirahan, at mga koneksyon sa transit.

Patakaran 5.4: Tiyakin na ang mga bagong komersyal at tirahan na pag-unlad ay nakakasama sa mga network ng bisikleta ng bisikleta at pedestrian.

Patakaran 5.5: Mangangailangan ng bagong pag-unlad upang magbigay ng lupa na kinakailangan upang mapaunlakan ang imprastruktura ng pedestrian, kabilang ang mga sidewalk sa karaniwang mga lapad na tinukoy sa Talahanayan M-2.

Layunin 6 - Proteksyon sa Neighborhood

Ang imprastruktura ng transportasyon ng Burbank ay nagpapaliit sa pagbawas sa trapiko sa mga tirahan at komersyal na kapitbahayan upang mapanatili ang kalidad ng buhay ng kapitbahayan.

Patakaran 6.1: Panatilihin ang kahusayan sa arterial na kalye upang mapanghinawa ang trapiko ng spillover sa mga pamayanan ng tirahan.

Patakaran 6.2: Isaalang-alang ang muling pag-configure ng mga daanan ng paglalakbay at ang pagpapakilala ng pinababang mga limitasyon ng bilis bilang bahagi ng komprehensibong pagsisikap na kalmado ang trapiko.

Patakaran 6.3: Magsisikap ng komprehensibong mga programa sa proteksyon sa kapitbahayan upang maiwasan ang pag-iwas sa hindi kanais-nais na trapiko sa mga kalapit na kalye at kapitbahayan.

Layunin 7 - Paradahan

Ang pampubliko at pribadong paradahan ng Burbank ay mahusay na pinamamahalaan at maginhawa.

Patakaran 7.3: I- configure o tanggalin ang mga hindi gaanong gamit na paradahan ng kalye kung kinakailangan upang mapaunlakan ang mas ligtas na paglalakbay sa bisikleta, dagdagan ang paglalakad, pagbutihin ang operasyon ng transit, o pagbutihin ang kaligtasan ng sasakyan.

Layunin 8 - Pamamahala ng Demand ng Transportasyon

Ang Burbank ay namamahala sa mga mapagkukunan ng transportasyon upang mabawasan ang kasikipan.

Patakaran 8.1: I-update at palawakin ang mga kinakailangan sa pamamahala ng demand sa transportasyon ng Lungsod upang mapabuti ang indibidwal na mga insentibo sa pang-ekonomiya at baguhin ang pagpipilian ng mga manlalakbay.

Patakaran 8.2: Palakasin ang pakikipagtulungan sa mga organisasyon ng pamamahala ng transit upang mapaunlad ang mga programa sa pamamahala ng demand sa Lungsod at mga insentibo upang hikayatin ang mga alternatibong opsyon sa transportasyon.

Patakaran 8.3: Mangangailangan ng mga pamantayan sa pag-unlad ng multi-pamilya at komersyal na nagpapatibay sa mga koneksyon sa paglilipat at magsusulong ng paglalakad sa mga serbisyo sa kapitbahayan.

Layunin 9 - Kaligtasan, Pag-access, Equity

Ang network ng transportasyon ng Burbank ay ligtas, maa-access, at pantay.

Patakaran 9.1: Tiyakin ang ligtas na pakikipag-ugnayan sa pagitan ng lahat ng mga mode ng paglalakbay na gumagamit ng network ng kalye, partikular ang pakikipag-ugnay ng mga bisikleta, pedestrian, at mga equestrian sa mga sasakyan ng motor.

Patakaran 9.2: Matugunan ang mga pangangailangan ng mga taong may kapansanan at sumunod sa mga kinakailangan ng mga Amerikanong may Kapansanan na Batas sa panahon ng pagpapalano at pagpapatupad ng mga proyekto sa pagpapabuti ng transportasyon.

Patakaran 9.3: Magkaloob ng pag-access sa mga alternatibong transportasyon para sa lahat ng mga gumagamit, kabilang ang mga matatanda, may kapansanan, kabataan, at iba pang mga residente ng transit-dependant.

Patakaran 9.4: Panatilihin at itaguyod ang ligtas na pagsakay para sa mga equestrian upang ma-access ang mga daanan sa pagsakay sa publiko.

2B Kabanata 3: Element sa Paggamit ng Lupa

Ang Land Use Element ay gumagabay sa pag-unlad sa hinaharap sa Burbank at nagtatalaga ng mga naaangkop na lokasyon para sa iba't ibang mga gamit sa lupa, kabilang ang bukas na puwang, mga parke, tirahan, komersyal na paggamit, industriya, paaralan, at iba pang pampublikong gamit.

Tunguhin 4 - Mga pampublikong espasyo at Kumpletong Kalye

Ang Burbank ay may kaakit-akit at pag-anyaya sa mga pampublikong puwang at kumpletong kalye na nagpapaganda ng imahe at pagkatao ng komunidad.

Patakaran 4.1: Bumuo ng kumpletong mga kalye na lumilikha ng mga functional na lugar na nakakatugon sa mga pangangailangan ng mga naglalakad, bisikleta, mga gumagamit ng wheelchair, Equestrian, at mga motorista.

Patakaran 4.2: Kilalanin ang mga pagkakataon para sa mga bukas na bukas na mga puwang na ipagkaloob kasabay ng mga pampubliko at pribadong proyekto sa pag-unlad.

Patakaran 4.3: Gumamit ng mga puno ng kalye, landscaping, kasangkapan sa kalye, pampublikong sining, at iba pang mga aesthetic elemento upang mapahusay ang hitsura at pagkakakilanlan ng mga kapitbahayan at pampublikong mga puwang.

Patakaran 4.5: Hinihiling na ang mga lugar na nakatuon sa pedestrian ay may kasamang amenities tulad ng mga sidewalk na may sapat na lapad, mga bangko, mga puno ng kalye at landscaping, pandekorasyon na pang-akit, pampublikong sining, kiosks, at banyo.

Patakaran 4.7: Hikayatin ang mga artista, artipisyal, arkitekto, at arkitekto ng landscape upang maglaro ng mga pangunahing tungkulin sa pagdidisenyo at pagpapabuti ng mga pampublikong puwang.

Patakaran 4.8: Hanapin ang mga parking lot at istruktura sa likod ng mga gusali o sa ilalim ng lupa. Huwag mag-disenyo ng maraming paradahan at istraktura upang harapin ang mga kalye o sidewalk sa antas ng lupa. Gumamit ng mga kahalili sa mga paradahan sa ibabaw upang mabawasan ang dami ng lupa na nakatuon sa paradahan.

Patakaran 4.9: Pagbutihin ang mga aesthetics sa paradahan at bawasan ang epekto ng heat heat ng lunsod sa pamamagitan ng pagbibigay ng maraming lilim, mababang-tubig na landscaping, at mga puno.

Patakaran 4.10: Mangangailangan ng mga bagong proyekto sa pag-unlad upang magbigay ng sapat na landscaping ng mababang tubig.

Patakaran 4.11: Tiyakin na ang pampublikong imprastraktura ay nakakatugon sa mataas na kalidad na pamantayan sa disenyo at arkitektura. Alisin, lumipat, o pagbutihin ang hitsura ng mga umiiral na mga elemento ng imprastraktura na hindi kasiya-siya o nakikita ng biswal.

Patakaran 4.12: Mga kagamitan sa ilalim ng lupa para sa mga bagong proyekto sa pagbuo at proyekto sa loob ng mga nakatalagang under-grounding district.

1B. Proseso

Ang Plano ay binuo ng higit sa 18 buwan na gumagamit ng isang 4-phase na plano sa trabaho. Ang bawat yugto ay bantas ng mga pangunahing milestones ng outreach na karaniwang minarkahan ang pagtatapos ng isang yugto at ang paglulunsad ng susunod. Ang outreach ng komunidad ay pinagtagpi sa bawat isa sa mga phase na ito at nagsilbing kritikal na sangkap sa paghubog ng pangkalahatang mga rekomendasyon ng Plano.

1C. Paano at Kailan Gagamitin ang Plano na ito

1 Layunin

Ang Lungsod ng Kumpletong Kumpletong Stree ts ay naglalayong:

- Pag - aralan at katalogo umiiral na mga kondisyon ng kalye;
- Magtatag ng mga bagong patakarán, alituntunin, at mga hakbang sa pagganap para sa pagpapabuti ng kalye Lungsod;
- Kilalanin ang mga proyektong pangunahin sa loob ng Mga Lugar ng Pokus;
- Bumuo ng mas mahusay na mga kapitbahayan; at
- Lumikha ng isang patuloy na mekanismo para sa pagtatasa ng mga pagpapabuti sa kalye.

Gayunpaman, ang Plano ay lumalampas sa mga tiyak na hangaring ito at nagsisilbi sa maraming mga layunin. Ito ay sa wakas ay isang gabay na gagamitin ng Lungsod upang matiyak na ang mga pagpapabuti sa pampublikong kanang paraan ay naaayon sa mahusay na disenyo ng lunsod, kadaliang mobilisasyon, at paggawa ng lugar. Ang Plano ng Lungsod ng Kumpletong Lungsod ay isang 20-taong pang-haba na plano sa transportasyon na kailangang regular na mai-update sa pagitan ng bawat lima hanggang sampung taon. Ang Plano ay maaaring magamit sa maraming paraan at sa pamamagitan ng maraming mga madla sa buong proseso ng pagpapalano:

Ito ay isang dokumento ng pangitain ***NA PINAKAMAHUSAY NA NAKAPAGPAPAHAYAG NG PINAKAMATAAS NA HANGARIN NG KOMUNIDAD PARA SA KALIDAD, KATANGIAN, AT KARANASAN SA MGA KALYE NG BURBANK. SA PINAKAMATAAS NA ANTAS, ITINATATAG NITO ANG TONO AT NAGTATAKDA NG MGA INAASAHAN PARA SA HINAHARAP NG PAMPUBLIKONG KAHARIAN NG BURBANK.***

Nagbibigay ito ng mga priyoridad. ***ANG LUNGSOD NG BURBANK AY MAY HIGIT SA 280 CENTERLINE NA KALYE NG MGA KALYE. HABANG ANG MGA REKOMENDASYON NG KUMPLETONG STREETS PLAN AY MAILALAPAT SA LUNGSOD, ALAM NG PLANO NA ANG EPEKTIBONG PAGPAPATUPAD AY NANGANGAILANGAN NG ISANG BALANGKAS UPANG UNAHIN ANG MGA PAGPAPABUTI. NAKAKATULONG ITONG SAGUTIN ANG MGA TANONG: ANO, KAILAN, SAAN, BAKIT, AT PAANO?***

Ito ay isang pangunahing sanggunian na sanggunian *PARA SA ANUMANG PANGKAT NG DISENYO (PAMPUBLIKO O PRIBADO) NA NAGMUMUNGKAHI NG MGA PAGBABAGO O PAGPAPABUTI SA O KATABING SA ANUMANG PAMPUBLIKONG KARAPATAN SA LOOB NG LUNGSOD. ITO AY INAASAHAN NA MAGING LUBUSAN BASAHIN AT SUSURIIN UPANG MAUNAWAAN ANG KALAKIP NA ESPIRITU AT LAYUNIN NG COMPLETE STREETS. TINGNAN ANG APPENDIX D. PARA SA "COMPLETEOURSTREETS CHECKLIST."*

Nagtatatag ito ng transparency para sa komunidad *AT TUMUTULONG SA PAG-DEMYSTIFY NG PAMAMARAAN AT PAGESUSURI SA TEKNIKAL NA NAGBABLEWALA KUNG PAANO PINAUNA NG LUNGSOD ANG MGA PAGPAPABUTI SA KALYE.*

Ito ay nagtuturo at nagpapaalam sa mga tao, *KABILANG ANG MGA RESIDENTE AT PINUNO NG LUNGSOD, SA PREMISE AT MAKATWIRAN PARA SA PAG-AMPON NG MGA TUNTUNIN AT DISKARTE SA KUMPLETONG STREET.*

Nagbibigay ito ng kalinawan *PARA SA MGA KASOSYO SA PRIBADONG SEKTOR AT MGA DEVELOPER SA PAGLALARAWAN NG PARAAN, SUKAT, AT KATANGIAN NG MGA PAGPAPABUTI SA KALYE. ANG MGA NAG-DEVELOP AY RESPONSABLE NA HINDI LAMANG MAGTAYO NG MGA GUSALI, NGUNIT MAY PAPEL DIN SA PAGBUO NG MAGAGANDANG KAPITBAHAYAN SA BURBANK.*

Ito ay isang mapagkukunan *NA KINIKILALA ANG MGA NAAANGKOP NA PROYEKTO NA NAGBIBIGAY AT NAGBIBIGAY NG LUNGSOD NG KINAKAILANGANG PAGESUSURI NG DATA, PAGPAPABUTI NG DISENYO, AT PAGESASALAYSAY UPANG MAG-IPON NG MGA APLIKASYON PARA SA MGA PAGPAPABUTI SA HINAHARAP.*

2 Paano Makikinabang ang Plano na Ito ng Lungsod ng BUrbank?

Habang ang Plano ay ipinatutupad nang mabilis sa mga darating na taon at magsisimula ang mga epekto nito, maaasahan ng mga residente, empleyado, at mga bisita ang mga sumusunod:

Pinahusay na kaligtasan para sa lahat ng mga uri ng mga gumagamit, edad, kakayahan, at kapansanan

Tumaas na mga pagpipilian sa transportasyon at pagiging maaasahan

Nadagdagang mga pagkakataon sa paglalakad, pagkuha ng pagbibiyaha, at pagbibisikleta

3 Kaugnayan sa Ibang Plano, Mga Patakaran, Pamantayan, at Mga Code

Bill ng Assembly sa California (AB) 1358 - Kumpletong Batas ng Kalye ng 2008:

Napirmahan sa bisa ng gobernador na si Arnold Schwarzenegger, AB 1358 na ginawang California ang unang estado sa bansa upang matiyak na ang lahat ng mga lokal na kalye at kalsada ay mapaunlakan ang mga pangangailangan ng lahat ng mga gumagamit. Ang batas ay nangangailangan ng mga lungsod at county, kapag ina-update ang kanilang mga pangkalahatang plano, upang matugunan ang mga pangangailangan.

Kalusugan ng Kalikasan sa Kalikasan ng California (CEQA):

Ang Lungsod ng Burbank Complete Streets Plan ay statutorily exempt sa ilalim ng CEQA Pamagat 14, Artikulo 18, Seksyon 15262 bilang isang pag-aaral sa pagpapalano dahil hindi nito ipinagpapatupad ang Lungsod na maipatupad ang anuman sa mga natukoy na pagpapabuti na kasama o naaprubahan ng Plano.

Lungsod ng Burbank Pangkalahatang Plano:

Noong Pebrero 19, 2013, pinagtibay ng Konseho ng Lungsod ng Burbank ang Burbank2035 General Plan. Ang mga layunin at patakaran nito ay nakakaapekto sa isang malawak na hanay ng mga isyu kabilang ang pabahay, sirkulasyon ng trapiko at kadaliang kumilos, mga parke at libangan, pangangalaga sa mapagkukunan, at kaligtasan ng publiko. Kasama sa Mobility Element nito ang mga layunin ng patakaran na tiyak sa Kumpletong Kalye (tingnan ang Kabanata 1A. Background sa pahina 8 para sa karagdagang impormasyon). Ang dokumentong ito ay nagbibigay ng isang estratehikong plano para sa kung paano maaaring maipatupad ang mga itinatag na Kumpletong Mga layunin sa Kumpanya sa hinaharap.

Lungsod ng Burbank Tukoy na Plano at Mga Plano ng Master:

Ang Plano ng Lungsod na Kumpletuhin ang Mga Streets Plan ay nagbibigay ng gabay at pagdaragdag ng umiiral at hinaharap na Mga Tukoy na Plano at Mga Plano ng Master na may kaugnayan sa multi-modal na kadaliang mapakilos, pinabuting koneksyon, at mga patnubay na tama. Ang kumpletong mga alituntunin at patakaran ay ilalapat sa loob ng mga lugar ng Tukoy na Plano at Master Plan.

Lungsod ng Burbank Municipal Code (BMC):

Ang Plano ng Lungsod na Kumpletuhin ang Mga Streets Plan ay hindi gumawa ng anumang mga pagbabago sa umiiral na Code ng Munisipal na Burbank.

Lungsod ng Burbank Bicycle Master Plan:

Ang Lungsod na Kumpletuhin ang Mga Plano ng Lungsod na Kumpleto ay magbubuo at mag-update sa 2009 Bicycle Master Plan sa pamamagitan ng pagbibigay ng karagdagang gabay sa disenyo at pagiging tiyak sa pagiging angkop at uri ng mga bisikleta.

Lungsod ng Burbank Green Streets Patakaran (Ordinansa 7-3-102) at berdeng kalye Manu-manong:

Ang Lungsod na Kumpletuhin ang Mga Streets Plan ay nagbibigay ng mga patnubay sa kung paano at saan isasama ang mga piling lunas na paggamot sa imprastraktura sa loob ng mga proyekto sa transportasyon.

4 Ang 6 E ng Pagganap ng Kaligtasan sa Trapiko

Ang matagumpay na pagpapabuti ng kaligtasan para sa mga gumagamit ng daanan ay nangangailangan ng isang multi-disiplina at multi-pronged na pamamaraan. Ang orihinal na konsepto ng "Three E's" (engineering, edukasyon, at pagpapatupad) sa larangan ng transportasyon ay nagsimula noong 1925 kasama ang National Safety Council. Simula noon, ang pamamaraan ng E ay ginamit ng maraming iba't ibang mga entity at programa sa transportasyon, tulad ng National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), Federal Highway Association (FHWA), ang California Department of Transportation (Caltrans), ang Liga ng Amerikano Mga bisikleta, Vision Zero, Ligtas na Ruta sa Paaralan, at marami pa. Sa loob ng mga dekada, ang "Three E's" ay nagbago na nagsasama ng maraming iba't ibang mga uri ng "E" at partikular na nauugnay para sa pagtugon sa kaligtasan ng pedestrian at bisikleta.

Ang Plano ng Lungsod ng Kumpleto sa Lungsod ng Burbank at ang mga rekomendasyon ng patakaran ay batay sa konsepto ng Anim na E tulad ng inilarawan sa ibaba:

1. Edukasyon

Ang mga programa sa edukasyon, mga kampanya sa kaligtasan ng trapiko, o mga kaganapan sa pagpapakita ay isang mahalagang bahagi sa pagpapalaganap ng kamalayan sa mga miyembro ng komunidad tungkol sa mga batas sa trapiko at mga isyu sa kaligtasan upang maganyak ang mga pagbabago sa mga saloobin o pag-uugali upang mapabuti ang kaligtasan ng trapiko.

2. Paghihikayat

Ang pag-aalaga ng isang kultura na sumusuporta at naghihikayat sa kaligtasan ng lahat ng mga mode ng paglalakbay ay isang pangunahing sangkap para sa tagumpay. Ang pagiging masigla sa paligid ng aktibong mga opsyon sa transportasyon ay maaaring mabuo sa pamamagitan ng mga aktibidad, tulad ng paglalakad, pagbisikleta, o paglalakbay sa pamamagitan ng mga kaganapan sa komunidad tulad ng Walk to School Day, Bike to Work Day, atbp.

3. Pagsusuri

Ang patuloy na pagkolekta ng data at pagsubaybay ay dapat isagawa upang makatulong sa paglikha ng mga plano para sa pagpapabuti. Ang pagkolekta at pagsusuri ng data ay dapat isagawa bago at pagkatapos maipatupad ang mga proyekto upang matukoy ang epekto.

4. Engineering

Ang mga pagpapabuti ng imprastraktura ay mahalaga sa pagpapahusay at pagpapalakas sa kaligtasan at pag-access sa daan.

5. Pagpapatupad

Mahalaga ang mga opisyal ng pagpapatupad ng batas sa paglikha ng mga ulat ng banggaan na gagamitin para sa pagsusuri ng data, pagpapatupad ng mga batas sa trapiko, at pamunuan ang mga kampanya sa kaligtasan sa pag-uugali.

6. Equity

Ang kaligtasan para sa lahat ng edad, kakayahan, kapansanan, at mga gumagamit ay dapat isaalang-alang sa lahat ng mga pagsisikap. Ang pagdaragdag ng pag-access, kaligtasan, at kaghinaan ay kritikal para sa lahat ng mga tao, lalo na may kapansanan, minoritya, at populasyon ng mababang kita.

KABANATA 2 - Existing Conditions Isang nalisis

Ang Burbank ay may humigit-kumulang na 280 milya na centerline. Ang layout at pagkakahayan ng grid ng kalye ng Lungsod ay nabuo ng mga likas na tampok, tulad ng mga Mountains ng Verdugo, at higit na kapansin-pansin sa mga gawaing gawa sa riles ng tao na paunang-petsa ang pinagmulan ng Lungsod. Ang mga kalye ng Burbank ay ang pandikit na humahawak at nagkokonekta sa lumalaking pagkakaiba-iba ng pabahay, trabaho, at lugar para sa libangan ng Lungsod.

2A. Pag-align ng Heograpiya

Sa huling bahagi ng ika-19 na siglo, si Dr. David Burbank, ang eponymous na magsasaka ng tupa, ay nagmamay-ari ng bukirin na sa huli ay naging Lungsod ng Burbank. Ibinenta niya ang isang bahagi ng kanyang mga hawak sa Southern Pacific Railroad (SPRR) at noong 1874, natapos ang isang linya ng tren mula sa Los Angeles hanggang San Fernando at isang waystation ang naitatag sa kung ano ang magiging Downtown Burbank. Noong 1886, ipinagbili ni Dr. Burbank ang kanyang natitirang pag-aari sa mga speculators ng lupa, na bumuo ng Providencia Land, Water & Development Company. Hinati nila ang lupain, nagbebenta ng maraming at bukid, at pinangalanan ang kanilang maliit na bayan, Burbank.

Ang mga kalye ng batang pag-areglo ay unang nakahanay sa kanilang mga sarili kasama ang riles ng tren. Ito ang pinagmulan ng Downtown Burbank Grid, na nag-iwan ng isang pangmatagalang at agad na nakikilala im print sa urban core ng Lungsod.

Ang Magnolia Park Grid ay resulta ng Chatsworth Branch ng network ng Southern Pacific Railroad. Nahati ito sa kanluran noong 1895, na itinatag ang pagkakahayan ng mga kalye sa Magnolia Park. Ngayon, ang Chatsworth Branch ay mas kilala bilang Chandler Bikeway, pinalitan ang tren sa isang bagong mode ng paglalakbay sa Burbank.

Sa hilagang-kanluran, kung saan nakikipag-ugnay ang Lungsod sa San Fernando Valley, ang kalye na linya ay nakabalik sa Valley Grid na nagpapakita ng orientation ng nal-direksyon sa puso na nakikita sa ibang lugar sa rehiyon.

Ang Rancho District grid ay lumaki sa paligid ng pagkakaroon ng Griffith Park at ang Los Angeles River. Lumitaw ito bilang isang distrito na pinapanatili ng kabayo habang ang mga studio ng pelikula ay nagsimulang paggawa ng pelikula sa 100 ng mga kanluran sa unang bahagi / kalagitnaan ng ika-20 siglo. Noong 1938, ang aktor / mang-aawit na si Gene Autry ay gumawa ng isang matagumpay na kahilingan ng Lungsod ng Burbank na "ipahiram ang bawat pagsusumikap upang makita na ang mga pribilehiyo ng Griffith Park ay hindi tinanggihan ang mga [residente] ng Burbank at ang mga nagpapatrolya sa mga lokal na kuwadra, sa pamamagitan ng .. .Pagsusulong ng isang permanenteng pagtawid sa ilog sa o

malapit sa Mariposa Street "(Burbank City Council minuto, Agosto 23, 1938). Ang isang tulay na equestrian ay itinayo sa grid ng Burbank, na tinitiyak ang isang natatanging at umuusbong na pagpapanatiling kabayo sa distrito ng timog.

Ang heograpiya ay humubog din sa paglaki ng Burbank. Ang topograpiya ay pinanatili ang tatlong grids ng Lungsod mula sa hilagang-silangan na kuwadrante, na tahanan sa mga Pag-bundok ng Verdugo. Tumataas ang mga bundok mula sa 750 talampakan ng taas ng mga bahay hanggang sa 3,126 talampakan sa kanilang ruok. Ang Los Angeles River at Griffith Park (ang silangang dulo ng Bundok ng Santa Monica) ay bumubuo ng timog na hangganan ng Burbank.

1918: Sa pagliko ng siglo, Burbank ay higit sa lahat kanayunan. Ang pag-unlad ay puro sa Downtown, malapit sa Olive Ave. at San Fernando Blvd., kasama ang mga sporadic settlements sa silangan.

1922: Sa loob lamang ng ilang taon, lumago ang Lungsod sa silangan at kanluran. Ang bagong itinatag na lugar ng Magnolia Park ay nagbigay ng isang pagkalkula sa pagpapalawak ng Ben Mar Hills sa silangan patungo sa Mga Bundok ng Verdugo. Ang pagtatatag ng Warner Studios sa southwest quadrant ng Lungsod ay nagtakda ng yugto para sa paglitaw ng Burbank bilang "Media Capital of the World".

1944: Patuloy na lumawak ang Burbank sa hilaga at kanluran sa Lambak ng San Fernando. Itinatag ng Lockheed Aircraft Company ang pabrika ng Burbank nitong 1928 at umusbong ang paglaki sa northwest quadrant ng Lungsod.

1954: Natapos ang Ben Mar Hills (kahit na walang iminungkahing unibersidad at sentro ng sibiko) at ang mga kapatagan ng Lungsod ay higit sa lahat na binuo.

1966: Unti-unting umunlad ang pabahay ng maraming pamilya sa lunsod ng lunsod at nagkaroon ng mabagal na pagpapalawak ng mga low-density na gamit ng tirahan hanggang sa Mga Bundok ng Verdugo.

1979: Ang Lungsod ay ganap na naitayo. Ang Lockheed Martin Corporation ay nagtuturo ng mga bagong kaunlarang pang-industriya na katabi ng pabrika nito, na lumilikha ng isa sa pinakamalakas na kumpol ng aerospace ng rehiyon.

1992: Inanunsyo ni Lockheed ang pag-alis nito mula sa Burbank noong 1990, ngunit ang aktibidad ng muling pagpapaunlad ay ilang taon pa rin. Ang muling pagpapaunlad ng Downtown ay patuloy na umunlad, kabilang ang bagong Burbank Town Center Mall.

2003: B1 ng Lockheed's B1 ay nabuo bilang ang Empire Center, ang pinakamalaking pagbebenta ng tingi sa Burbank. Ang aktibidad sa kaunlaran ng lunsod ay bumagal na sumasalamain sa ganap na nakabuo na kalikasan ng Lungsod. Ang aktibidad ng pag-unlad na malapit sa Verdugo Mountains ay tumigil din.

Ngayon: Ang mga pagpapaunlad ng Burbank ay pangunahin na single-story, ngunit mayroon ding mga kumpol ng pinatataas na intensity na kapansin-pansin. Ang Downtown Burbank ay may maraming mga sentro ng tingian na mga palengke, mga gusali ng tanggapan, at mga garahe sa paradahan na nagsisilbi sa mga residente at bisita. Ang Media District, ang pinakamalaking kumpol ng empleyo sa Lungsod, ay may mga gusali ng opisina at studio na may maraming palapag, na nagdadala ng mga empleyado mula sa loob ng Burbank at sa buong rehiyon. Ang Distrito ng Estado ng Sula, na malapit sa Hollywood Burbank Airport at tahanan na dati sa mga operasyon ng aerospace ng Lockheed, ay lumipat sa mga taon sa mas mataas na density ng teknolohiya, media, at mga gamit sa malikhaing opisina.

Ang mga kalye sa loob ng mas mataas na mga lugar ng intensidad ng Burbank, tulad ng Downtown, Media District, at Golden State District, ay malamang na makakita ng maraming mga tao sa kalye, sa paa, sa mga bisikleta, sa mga bus, o sa mga kotse.

2C. Populasyon

1

Density

Ngayon, ang Burbank ay may halos 105,000 residente. Kapag inaprubahan ng mga botante ang pagsasama ng Lungsod ng Burbank noong 1911, mayroong humigit-kumulang 500 na residente. Sa loob ng dalawang dekada na maisama, ang populasyon ay tumaas sa halos 16,000 residente at nagpatuloy sa paitaas na tilapon. Ang mga density ng populasyon ay nag-iiba ayon sa kapitbahayan, na may mga pamilyang multi-pamilya sa silangan at timog ng Downtown na nakikita ang ilan sa mga pinakamataas na densidad. Ang mga nakahiwalay na bulsa ng density ay nakikita din sa paligid ng McCambridge Park, ang Golden State District, at ang Warner Brothers Ranch.

2

Mga Kabahayan

Ang bilang ng mga kabahayan bawat ektarya ay tuwirang nakakakaugnay sa mga patakaran sa paggamit ng Lungsod. Ang mga lugar na may pinakamataas na populasyon ng populasyon ay mga lugar din na na-zone para sa maraming pamilyang pabahay sa Burbank2035 Pangkalahatang

Plano ng Lungsod. Ang pinakamataas na mga density ng sambahayan ay matatagpuan sa mga bloke ng tirahan ng tirahan sa timog at silangan ng Downtown, kanluran ng McCambridge Park, at sa Golden State District. Ang pinakamababang mga density ay nasa mga kapitbahayan ng Hillside, ang Golden State District na malapit sa Hollywood Burbank Airport, at ang Distrito ng Media. Ang Golden State District at ang Distrito ng Media ay parehong pangunahing mga sentro ng trabaho sa Lungsod at nakakakita ng higit pang mga pag-unlad na halo-halong paggamit at multi-pamilya na nagaganap sa mga nakaraang taon.

3

Edad

Ang panggitna edad ng mga residente ng Burbank ay 38.3 taon. Ito ay bahagyang mas mataas kaysa sa panggitna ng Los Angeles County na may edad na 36 taon. Ang mga bloke ng Downtown Burbank na kinabibilangan ng mga senior development development, tulad ng Senior Artists Colony, Harvard Plaza, at Pacific Manor, ay may pinakamataas na median age na 76.6 taon. Ang mga residente sa Hillside, Downtown, at mga kapitbahayan sa kanluran ng Victory Blvd. sa pangkalahatan mas matanda kaysa sa median edad ng Lungsod.

Ang lugar na may pinakamababang edad na median sa Burbank (28.9 na taon) ay isang pamilyang multi-pamilya na malapit sa McKinley Elementary School, na matatagpuan lamang sa silangan ng Interstate-5 at sa pagitan ng Olive Ave. at Verdugo Ave. Karaniwan, ang mga residente sa mga pamilyang maraming pamilya sa labas ng ang lugar sa Downtown ay mas bata.

4

Lahi

Ang mga non-Hispanic na puti ay ang pinakamalaking pangkat ng lahi sa Lungsod, at bumubuo ng higit sa kalahati (57%) ng populasyon ng Burbank. Ang mga puti ay bumubuo ng malalaking majorities ng Hillside na kapitbahayan sa silangan, isang bulsa sa Downtown na nauugnay sa matatandang pabahay, at Magnolia Park sa kanluran. Sa paghahambing, isang-kapat lamang ng mga residente ng Los Angeles County ay mga di-Hispanic na mga puti.

Ang isang quarter ng mga residente sa Burbank ay Hispanic. Sa 25% ng populasyon, ang mga residente ng Hispanic ng Burbank ay mas mababa kaysa sa 49% average sa County ng Los Angeles. Ang kanilang mga pattern ng pag-areglo ay nagpapakita ng malinaw na kumpol sa kahabaan ng San Fernando Blvd. at Interstate-5 corridors na may isang malakas na presensya sa Golden State District at Airport Area. Sa timog, kasama ang Alameda Ave at Victory Blvd., binubuo ng Hispanics ang pinakamalaking bahagi ng populasyon na aabot sa 68%.

Ang mga residente ng Asyano, Pacific Island, at Native Hawaiian na pinagmulan ay bumubuo ng mga 11% ng populasyon ng Lungsod. Mayroong ilang kumpol sa lugar ng North San Fernando, ngunit sa pangkalahatan, ang grupong ito ng populasyon ay pantay na ipinamamahagi sa buong Lungsod. Ang porsyento na ito ay bahagyang mas mababa sa 17% average sa Los Angeles County.

Ang populasyon ng African American ng Burbank ay 2.5% sa pangkalahatan. Karaniwan, ang proporsyon ng mga residente ng African American ay pinakamataas sa hilaga at timog na dulo ng San Fernando Corridor. Isang kapitbahayan sa Buena Vista at Tagumpay Blvd. nagpapakita ng pinakamataas na proporsyon sa 12%. Sa Los Angeles County, 9% ng mga residente ay African American.

5

Kalusugan

Tatlumpu't apat na porsyento ng populasyon ng Burbank ay may isang masusugatan na edad, na tinukoy bilang mga residente na wala pang 18 taong gulang o mahigit sa edad na 65. Ang mga residente ng pagpunta sa paaralan ay bumubuo ng isang mas malaking bahagi ng populasyon ng kapitbahayan sa hilaga at kanluran ng Lungsod. Ang populasyon ng matatanda sa pangkalahatan ay mas malaki sa silangan at timog ng Lungsod, lalo na sa mga bloke ng Downtown na tumatanggap ng mga matatandang pabahay (kung saan halos tatlong-kapat ng mga residente ang isang masusugatan na edad).

Ang mga komunidad na pinakamalapit sa Interstate-5 ay ang mga hindi bababa sa malusog at pinaka-kapansanan. Gamit ang impormasyon sa kapaligiran, kalusugan, at socioeconomic, CalEnviroScreen [\[1\]](#) kinikilala ang mga hindi nakakasamang mga komunidad sa pamamagitan ng census tract - ang mga pinaka-apektado ng maraming mga mapagkukunan ng polusyon, at kung saan ang mga tao ay madalas na mahina laban sa mga epekto ng polusyon. Ang isang lugar na may mataas na marka ng porsyento ay isa na nakakaranas ng isang mas mataas na pasanin ng polusyon kaysa sa mga lugar na may mababang marka. Sa Lungsod ng Burbank, ang mga nakulangan na komunidad ay namamalagi sa Interstate-5 at sa pagitan ng mga linya ng tren ng Antelope at Ventura County. Paggamit ng California Healthy Places Index (HPI) [\[2\]](#), na gumagamit ng 25 mga indibidwal na tagapagpahiwatig upang masukat ang kalusugan ng isang komunidad at mahulaan ang pag-asa sa buhay, ang parehong mga komunidad ay lilitaw na ang pinaka-hindi malusog sa Lungsod. Ang isang lugar na may mababang marka ay ang nakakaranas ng mas mahirap na kalusugan kaysa sa mga lugar na may mataas na marka.

Ang imprastruktura ng daanan at riles ay lumikha ng isang corridor ng disinvestment at kawalan sa loob ng Lungsod.

Ang mga lugar na hindi kapinsalaan at hindi bababa sa malusog na lugar ng Burbank ay nauugnay din sa kita ng pamilyang median. Ang kita sa Lungsod ng medisina ay \$ 69,118, kahit na nag-iiba-iba ito sa loob ng mga limitasyon ng Lungsod ng Burbank. Ang mga pattern ay nagpapahiwatig na ang karagdagang karagdagang sambahayan ay mula sa Interstate-5 at Downtown, mas mataas ang kita sa panggitna. Ang mga sambahayan sa Hillside at Verdugo Mountains, ang pinakamalayo sa Interstate-5 at mga corridors sa riles, ay may kita na halos doble ang average ng Citywide.

6

Trabaho

Ang Lungsod ng Burbank ay may tatlong pangunahing sentro ng trabaho. Ang Downtown Burbank ay ang pangunahing sentro ng lungsod ng Lungsod at isang kilalang sentro ng trabaho. Ang Distrito ng Media ng Burbank ay tahanan ng maraming kumpanya na nauugnay sa media at binubuo ng pinakamalaking kumpol ng trabaho sa Lungsod. Ang Distrito ng Estado ng Ginto, na isang tahanan sa industriya ng aerospace ng Burbank, ay nananatiling isang matatag na sentro ng pagtatrabaho na lalong umaakit sa mga kumpanya ng teknolohiya at media upang makahanap ng katabi ng Hollywood Burbank Airport.

Apat sa limang nagtatrabaho na residente sa Burbank commute sa pamamagitan ng pagmamaneho. Higit sa 90% sa kanila ang nagmaneho mag-isa.

Halos 52,000 mga residente ng Burbank ang pumupunta sa trabaho. Ang pinakamataas na konsentrasyon ng mga nagtatrabaho na residente ay nakikita sa mga pamilyang multi-pamilya ng Downtown at North San Fernando. Ang paggamit ng iba pang mga mode ng transportasyon, tulad ng paglalakad, bisikleta, motorsiklo, taksi ng taxi, rideshare, at pagbiyahe, bumubuo ng isang pinagsamang kabuuang 6% ng mga commuter. Ito ay tungkol sa parehong bilang ng mga manggagawa na nagtatrabaho mula sa bahay o hindi magbabawas.

Schools

Ang Burbank ay may 27 na paaralan na ipinamamahagi sa buong Lungsod. Walo sa mga paaralang ito ay nahulog sa loob ng Burbank Unified School District (BUSD), at ang natitirang siyam na paaralan ay pribado na pinatatakbo. Ang BUSD ay hindi nagpapatakbo ng mga bus sa paaralan at samakatuwid ang pag-access sa paaralan ay nakasalalay sa lahat ng mga pribadong sasakyan, paglalakad, pagbiyahe, o pagbibisikleta.

2D. Transit

1

Pang-rehiyon sa Transit

Ang Burbank ay isa sa mga bihirang lungsod sa lugar ng Los Angeles na ihahain ng tatlong istasyon ng Metrolink sa dalawang magkakaibang linya ng Metrolink. Dalawang linya ng tren ng Metrolink, ang Antelope Valley Line at ang Ventura County Line, ay lumihis sa Downtown Burbank mula sa Los Angeles Union Station. Ang parehong mga linya ay huminto sa paghahatid ng Hollywood Burbank Airport. Sa kasalukuyan, ang Paliparan ng Burbank ng Hollywood ay ang tanging komersyal na paliparan sa rehiyon na may access sa rehiyon ng transit. Para sa mga layunin ng pagsusuri na ito, ang terminal ng paliparan ay itinuturing na isang pangunahing rehiyonal na paghinto ng transit dahil nagbibigay ito ng pag-access sa rehiyon sa Bay Area, tulad ng San Francisco at Sacramento.

2

Lokal na Transit

Ang dalawang lokal na sistema ng bus ay nagbibigay ng mga koneksyon sa loob ng mga limitasyon ng Lungsod ng Burbank. Ang BurbankBus, pinatatakbo bilang isang munisipalidad

2E. Banggaan at Data ng Trapiko

Kung ikukumpara sa mga kalapit na lungsod, ang Burbank ay may pinakamababang bilang ng mga pinsala mula sa mga pagbangga sa bawat capita (para sa bawat 1,000 residente) sa parehong limang taong oras na frame (Hunyo 2013 hanggang Hunyo 2018) ayon sa data ng banggaan na ibinigay ng Burbank Police Department (BPD) . Sa kabuuang banggaan na naganap sa loob ng oras na ito, 5% na kasangkot sa mga naglalakad, 4% na kasangkot sa mga bisikleta, at 90% na kasangkot na mga sasakyan.

1

Mga naglalakad

Batay sa mga bilang ng pedestrian na isinasagawa sa pagitan ng 2016 at 2018, may mga kilalang kumpol ng aktibidad ng pedestrian. Ang kalakal na tingian sa kalye kasama ang San Fernando Blvd. sa Downtown at kasama ng Magnolia Blvd. sa Magnolia Park ay nakatayo para sa mas mataas na dami ng pedestrian kung ihahambing sa iba pang mga bahagi ng Lungsod.

Ang mga hotspots ng pedestrian na kasangkot sa mga banggaan ay nagtatampok ng mga lugar na maaaring nangangailangan ng espesyal na pansin. Sa kabuuang banggaan na pinag-aralan sa limang taong panahon, humigit-kumulang na 4.7% ng mga pagbangga na kasangkot sa mga naglalakad. Sa karamihan ng kabuuang banggaan ng sasakyan-pedestrian, ang motorista ay nagkamali ng 86% ng oras. Kapag nagkamali

ang mga motorista, 40% ng bangga ang naganap nang gumawa ng kaliwa ang mga motorista, 30% habang gumagawa ng isang kanan, at 25% habang sila ay nagpapatuloy. Ang pagsasama ng mga bangga na kasangkot sa pedestrian ay makikita sa kahabaan ng Glenoaks Blvd. koridor sa Downtown, kasama ang bahagi ng kanluran ng Victory Blvd., at ang Magnolia Blvd. at corridors ng Olive Ave.

Sa loob ng limang taong panahon ng pag-aaral, mayroong 0.04% ng kabuuang bangga kung saan pinatay ang mga naglalakad o malubhang nasugatan (KSI).

2

Mga bisikleta

Ang data ng bisikleta bilangin mula 2016 hanggang 2018 ay kinikilala ang umiiral na mga corridors ng aktibidad ng bisikleta. Ang South Victory Blvd., na kumokonekta sa Los Angeles River Bike Path at Griffith Park patungo sa timog, at Chandler Bikeway patungo sa hilaga, ipinapakita ang mataas na hilaga-timog na pagsakay sa bisikleta. Gayunpaman, ang mga koneksyon sa bisiklangan-kanluran, nakakaranas ng isang mapaghamong agwat na nilikha ng Interstate-5 freeway at corridors ng tren.

Ang mga bangga na kasangkot sa bisikleta na pinag-aralan sa pagitan ng Hunyo 2013 at Hunyo 2018 ay pangkalahatang natagpuan na mas laganap sa mga lugar na may mas mataas na aktibidad at dami ng mga bisikleta. Sa kabuuang bangga sa five-yr na pang-ranggo, ang 4.1% ay nagpakita ng isang pagtatalaga kahit na kung saan 53% ng oras na nagbisikleta ay nagkamali at 47% ng oras na ang motorista ay nagkamali. Kapag ang bisikleta ay hindi nagkakamali, 98% ng mga pagbangga na kasangkot sa mga bisikleta na dumidiretso, na may mga kilalang kumpol ng bangga kasama ang Tagumpay Blvd. at sa Downtown. Sa limang taong set ng data, mayroong 3% ng pagbangga kung saan ang mga bisikleta ay malubhang nasugatan at 1% ng mga pagbangga na kasangkot sa mga pagkamatay.

Ang mga tulay, corridors ng tren, at Interstate-5 Freeway ay lumikha ng isang pisikal na hadlang na may mataas na dami ng sasakyan at bilis na nagpapahirap at hindi naaayon sa mga taong naglalakbay sa silangan (sa mga lugar tulad ng Downtown) o kanluran (sa mga lugar tulad ng Media District at Hollywood Burbank Airport).

3

Mga motorista

Ang Pangkalahatang Plano ng Burbank, Burbank2035, ay nagtatalaga sa mga kalye ng Lungsod sa limang kategorya batay sa kanilang pag-andar.

Pag-uuri ng Kalye

Ang mga pangunahing lansangan sa arterya ay nagsisilbing mga corridor sa transportasyon sa rehiyon na hangganan ng pag-unlad ng komersyo at multi-pamilya. Nagbibigay ito ng pag-access sa lahat ng mga mode ng transit, na may pagtuon sa rehiyonal na transit at trapiko ng sasakyan. Inakupahan nito ang pinakamataas na dami ng trapiko sa Lungsod, nagsisilbing mga korporasyong pangkomunidad sa rehiyon, at nagbibigay ng pag-access sa network ng freeway sa rehiyon. Sa pangkalahatan, ito ay mga high-speed at high-volume na kalye na nagbibigay ng access sa mga pangunahing patutunguhan.

Ang mga pangalawang arterial na kalye ay maaaring maghatid ng trapiko sa rehiyon, ngunit pangunahing maglingkod sa lokal na trapiko ng cross-town.

Ang mga kalye ng kolektor ng bayan ay namamahagi ng mga kotse, pedestrian, at bisikleta sa pagitan ng mga arterya at paggamit ng lupa sa lugar ng Downtown Burbank.

Ang kolektor ng kapit-bahay at mga lokal na kalye ay nagbibigay ng pag-access sa pagitan ng mga lokal na kalye at arterya, o na nagbibigay ng mga arterial na pagtawid sa kalye para sa mga naglalakad, bisikleta, at equestrian. Ang mga lokal na kalye ay bumubuo sa karamihan ng network ng kalye ng Burbank. Sa pangkalahatan, ang mga ito ay mababang bilis, mababang dami ng mga kalye na nagbibigay ng pangwakas na pag-access sa mga gamit sa tirahan.

Karaniwan sa Pang-araw-araw na Trapiko

Ang account sa mga kalye ng arterial para sa pinakamataas na dami ng trapiko sa Lungsod, batay sa kamakailang bilang ng Average Daily Traffic (ADT). Ang mga pattern ay nagpapahiwatig na ang dami ng trapiko ay tumataas sa mga kalye na lumilipat patungo sa Downtown Burbank, ang Media District, at patungo sa Hollywood Burbank Airport. Ang dami ng trapiko ay bumaba nang malaki sa lahat ng mga lokal na kalye at mga arterial na kalye sa hilaga ng Downtown Burbank.

Bilis

Nai-post ang mga limitasyon ng bilis nang naaayon sa mga pag-uuri ng kalye. Ang mga kalye ng arterial ay may mas mataas na nai-post na mga limitasyon ng bilis (30, 35, at 40 mph) kaysa sa kolektor ng kapitbahayan at lokal na kalye (15 at 25 mph). Noong Nobyembre 2018, inaprubahan ng Konseho ng Lungsod ng Burbank ang mga patakaran sa Lungsod sa loob ng 15 mph speed ng paaralan.

Mga banggaan

Sa limang taong set ng data na napag-aralan, humigit-kumulang na 92% ng mga pagbangga ay nagsasangkot sa mga sasakyan na nakabangga sa iba pang mga gumagalaw na sasakyan, naka-park na mga sasakyan, at naayos na mga bagay. Ang pamamahagi ng mga banggaan na ito ay higit sa lahat ay sumasalamain sa network ng mga arterial na kalye sa Lungsod na may mga kilalang clustering sa mga interseksyon at corridor ng Downtown. Tungkol sa 70% ng mga pagbangga na ito ay kasangkot sa isa pang sasakyan ng motor, 21% na may naka-park na motor na sasakyan, at 9% na may isang nakapirming bagay. 0.78% ng mga pagbangga ay binubuo ng mga insidente kung saan ang mga motorista ay namatay o malubhang nasugatan.

KABANATA 3 - PAGKATUTO SA KOMUNIDAD

Ang mga aktibong pakikipag-ugnayan sa komunidad, maalalahanin na mga rekomendasyon, at matatag na pagsusuri ay mga pangunahing sangkap sa matagumpay na mga plano sa pangmatagalan. Inayos ng Kumpletong Plano ang Kumpletong Kalye na ito at isinasagawa ang malalim na pakikipag-ugnayan sa komunidad na may bukas na diyalogo at pagtugon sa mga pangangailangan ng komunidad. Ang pakikipag-ugnayan sa proseso ng 18-buwang naganap sa dalawang antas. Una, ang mas malawak na pakikipag-ugnayan sa komunidad na kasangkot sa pag-host ng bukas na mga kaganapan sa mga lokasyon sa buong Lungsod. Kasama dito ang mga paglalakad at pagbisikleta, mga interactive na workshop, at mga kaganapan sa pop-up. Pangalawa, ang mga direktang pakikipanayam sa iba't ibang mga stakeholder na kumakatawan sa mga samahan ng komunidad at mga civic body ay nagbigay ng pagkakataon para sa nakatuon at madunong na pag-uusap sa mga eksperto at mga nilalang.

3A. Pakikisalamuha sa Malawak na Komunidad

Sa buong pag-unlad ng Plano, ang Lungsod ng Burbank ay naglalagay ng mataas na priyoridad sa pakikinig, pag-aaral, at pagsasama ng mga puna mula sa mga miyembro ng komunidad. Ang plano ng outreach ay na-prioritize ang mga aktibidad at mga forum na nagpadali sa mga diyalogo ng komunidad upang galugarin ang mga pangangailangan, kagustuhan, tagumpay, at mga hamon. Ang diyalogo na ito ay gumabay sa bawat yugto ng proseso ng pagpapalano at pinayagan ang mga miyembro ng komunidad na "makita ang kanilang mga daliri" sa natapos na Plano.

Sa simula, kinilala ng Plano na ang input ng komunidad ay higit sa naririnig ng mga tagaplano sa mga panloob na workshop na gaganapin sa gitna ng workweek. Ang pakikipag-ugnayan ay maaaring at dapat maging mas malinaw at aktibo sa pamamagitan ng "dalhin ito sa mga kalye" kung saan nagtatrabaho, naglalaro, at natural na nagtitipon ang mga tao. Ang pamamaraang ito ay pinalakas ng katotohanan na ang Plano ay nakatuon sa kung paano mapagbuti ang mga lansangan ng Lungsod, na kung saan ay ginawang mas may kaugnayan ang mga panlabas na kaganapan sa publiko. Ang Plano ay partikular na nakabalangkas ng mga di-tradisyonang mga tool at aktibidad na iginuhit ang mayaman, hands-on, eksperimentong pag-input mula sa mga karanasan sa kalye ng komunidad.

Ang malawak na pakikipag-ugnayan sa komunidad ay naganap sa dalawang yugto: 1) Pangitain at 2) Mga ideya. Sa panahon ng Visioning Phase, inanyayahan ang mga miyembro ng komunidad na ibahagi ang kanilang pangitain para sa kinabukasan ng Burbank, kilalanin ang mga asset at mga hamon, at alamin ang tungkol sa konsepto ng "kumpletong kalye". Ang Mga Ideya Phase ay humingi ng puna sa komunidad sa isang hanay ng mga rekomendasyon sa Plano at kahalili.

1 Phase 1: Pangitain

Ang layunin ng unang yugto ng outreach ay upang makakuha ng isang higit na pag-unawa sa mga kalye ng Lungsod mula sa isang miyembro ng komunidad at pananaw ng gumagamit. Apat na mga kaganapan ang isinagawa (tingnan ang [Larawan 3-1](#)), bawat isa ay may isang hanay ng mga materyal na impormasyon at mga interactive na aktibidad.

1A

Format ng Kaganapan ng Outreach

Ang Paglalakbay sa Komunidad ng Lungsod at Pagbibisikleta

Ang layunin ng kaganapan ay upang matulungan ang Lungsod na matuto mula sa kaalaman, pangangailangan, at pananaw ng komunidad sa mga kalye at pagkilos ng Burbank. Ang aktibidad ay nagbigay ng isang interactive, unang kamay na karanasan para sa isang magkakaibang hanay ng mga miyembro ng komunidad, na tumutulong sa kanila na magbigay ng kaalaman sa pag-input. Ang mga kalahok ay nakatanggap ng isang mapa ng ruta na naaangkop sa kanilang napiling mode (paglalakad o pagbisikleta), isang form ng pagsusuri, at hiniling na irekord ang mga obserbasyon sa kanilang paglalakad o pagsakay habang nakikipag-usap sa mga kawani ng proyekto sa mga checkpoints sa kahabaan ng ruta. Humigit-kumulang 40 survey ang natanggap. Tingnan ang [Appendix E. Community Outreach Exhibits sa pahina 192.](#)

Mga Bukas na Bahay, Workshop, at Mga Kaganapan sa Pop-Up

Ang mga bukas na bahay, pamayanan, at mga kaganapan sa pop-up ay idinisenyo upang mailakip ang mga miyembro ng komunidad at mga stakeholder sa mga aktibidad na pinag-uusapan at talakayan. Ang mga kaganapang ito ay ginanap sa iba't ibang mga kapitbahayan sa buong Lungsod, kabilang ang Downtown, Media District, at Magnolia Park. Ang pag-host sa mga kaganapang ito kasabay ng iba pang mga mas malaking kaganapan sa pamayanan, tulad ng Downtown Farmers Market, Magnolia Park Ladies and Gents Night Out, at ang Downtown Arts Festival, pinapayagan para sa higit na pakikilahok. Humigit-kumulang sa 150 mga miyembro ng pamayanan ang nakikibahagi sa unang yugto ng mga kaganapan sa outreach sa pamamagitan ng mga bukas na bahay, workshop, at mga pop-up na kaganapan.

1B

Mga Aktibidad sa Kaalaman at Pakikipag-ugnay

Ang isang hanay ng mga interactive na aktibidad at informational board ay ginamit sa kabuuan ng mga kaganapan sa outreach sa unang yugto. Ang mga ito ay inilarawan sa ibaba.

Mga Board na may kaalaman: Ang mga board na pang-impormasyon na ipinapakita sa bawat kaganapan ay nagbigay ng konteksto, background, at impormasyon sa kasaysayan upang matulungan ang mga dadalo na maunawaan ang konsepto ng kumpletong kalye, mga layunin ng proyekto, at mga pagkakataon at mga hamon na may kaugnayan sa kapaligiran ng Burbank. Pinapayagan din ng mga board na ito ang "pag-uulat" ng puna na natanggap sa pamamagitan ng mga nakaraang aktibidad ng outreach - isang mahalagang paraan upang maipakita na naririnig ang feedback ng komunidad.

Mga Aktibidad sa Pagma-map: Pinahihintulutan ng mga aktibidad sa pagma-map ang mga kalahok na i-highlight ang mga asset at mga pagkakataon sa kanilang kapitbahayan. Dalawang malalaking nakalimbag na mapa, isang tiyak sa kapitbahayan at iba pang naglalarawan sa

buong Lungsod, ay magagamit para sa mga kalahok na gumamit ng mga sticker upang ipahiwatig ang mga asset, mga lugar ng problema, at ginustong mga mode ng transportasyon. Ang mga dadalo ay hinilingang magsulat ng isang maikling puna sa tabi ng kanilang sticker.

Graffiti Wall: Sa isang malaking sheet ng newsprint, ang mga dadalo ay hinilingang tumugon sa inilahad: "Kumpleto ang aking mga kalye kapag ..." Hinikayat silang gumuhit ng mga larawan o magsulat ng mga pahayag sa kung ano ang inisip nila na "kumpletong kalye" ay magiging hitsura sa kanila.

Mga headline mula sa Hinaharap: Para sa aktibidad na ito, hiniling ang mga kalahok na lumikha ng mga aspirational headlines na maaaring lumitaw sa kathang-isip na "Burbank Transportation Ngayon" pahayagan sa taon 2040.

Mga postkard mula sa Hinaharap: Para sa aktibidad ng malikhaing at bata na ito, hiniling ang mga kalahok na ihatid ang kanilang perpektong kinabukasan para sa Burbank sa pamamagitan ng pagdidisenyo ng isang postkard mula sa hinaharap. Blank mga postkard na may pariralang "Mga Pagbati mula sa Burbank!" ay ibinigay.

1C

Mga pangunahing Tema

Ang Lungsod ay nakatanggap ng isang rich set ng input mula sa mga interactive na aktibidad sa Phase 1: Pangitain. Maraming mga pangunahing tema ang lumitaw at naisaayos sa [Larawan 3-2](#).

2

Phase 2: Mga ideya

Ang ikalawang yugto ng outreach ay nagbigay ng pagkakataon sa komunidad upang suriin at magkomento sa paunang mga rekomendasyon at kahalili. Ang input ng komunidad na natanggap sa Phase 1: Nabuo ang pangitain ang mga rekomendasyon na ipinakita sa Phase 2: Mga ideya. Tatlong mga kaganapan (tingnan ang [Larawan 3-3](#)), ay isinagawa, ang bawat isa ay may isang hanay ng mga materyal na impormasyon at mga interactive na aktibidad.

2A

Format ng Kaganapan ng Outreach

Tatlong mga kaganapan ng pop-up na pinadali ang pag-input mula sa mga miyembro ng komunidad sa pamamagitan ng mga board information at mga aktibidad na interactive, katulad ng mga kaganapan sa Phase 1: Pangitain. Ang unang kaganapan ay naka-host kasabay ng Downtown Farmers Market, ang pangalawa ay isang pop-up event sa South San Fernando kapitbahayan sa Robert R. Ostrom Park, at ang pangatlo ay isang pop-up sa taunang Holiday sa Park event sa Magnolia Park. Higit sa 200 mga miyembro ng komunidad ang lumahok at nagbigay ng input sa tatlong mga kaganapan sa ikalawang yugto ng outreach.

2B

Mga Aktibidad sa Kaalaman at Pakikipag-ugnay

Ang isang hanay ng mga interactive na aktibidad at informational board ay ginamit sa kabuuan ng mga kaganapan sa outreach sa ikalawang yugto. Ang mga ito ay inilarawan sa ibaba.

Photo Booth - "Ang mga kalye ay kumpleto kapag ..." Ang mga dumadalo sa kaganapan sa Pop-Market Market-Up ng Downtown ay hinilingang magsulat ng ilang mga salita na nakuha kung ano ang kahulugan ng isang "kumpletong kalye" sa kanila sa isang maliit na whiteboard. Pagkatapos ay nakuhanan sila ng litrato kasama ang board at ang larawan ay nakalimbag at ipinapakita sa booth ng event.

Idisenyo ang Aktibong Aktibidad sa Kalye: Ang mga kalahok ay binigyan ng mga magnet na kumakatawan sa mga daanan ng bisikleta, mga linya ng paglalakbay sa sasakyan, mga bangketa, landscaping, kasangkapan sa kalye, mga daanan ng paradahan, at iba pang mga sangkap ng kapaligiran sa kalye. Hiniling silang mag-disenyo ng isang cross-section ng kanilang perpektong kalye. Ang lupon ay na-scale, at ang mga limitasyon ay inilagay sa lapad ng kanan-ng-paraan upang gayahin ang mga tunay na paghihigpit sa mundo. Ang mga kalahok ay maaaring malaman ang tungkol sa mga trade-off at hinikayat na ipakita sa kopyon ng proyekto ang kanilang pinakamataas na priyoridad.

Pansamantalang Street Demonstration: Ang pagsasara ng Magnolia Blvd. sa trapiko ng sasakyan para sa taunang Holiday sa Park Event pinapayagan ang pansamantalang pag-install ng mga potensyal na pagpapabuti ng kalye. Ang paggamit ng may kulay na tape at sidewalk na tisa, ang mga gilid ng kurbada ay pansamantalang minarkahan sa daanan ng daan upang magbigay ng mga nakaka-engganyong karanasan ng mga potensyal na benepisyo at epekto.

Repasuhin ang Mga Paunang ideya: Ang mga eksibit ay inihanda na naglalarawan ng paunang kumpletong mga ideya sa kalye. Natukoy ang mga pagpapabuti sa kaligtasan at kaginhawaan para sa iba't ibang uri ng mga gumagamit ng kalye, potensyal na diskarte sa mga gaps at hadlang sa tulay, mga pagkakataon para sa pagpapakilala ng berdeng imprastruktura, at pangmatagalang mga pagbabago sa ideya.

2C

Mga pangunahing Tema

Ibinigay na ang mga materyales at ideya na ipinakita sa panahon ng Phase 2 ay higit sa lahat resulta ng input na natanggap sa Phase 1, ang mga dumalo ay karaniwang napatunayan ang mga layunin at prinsipyo ng pagsisikap. Sa partikular, binibigyang diin ng mga dadalo ang kahalagahan ng pagtiyak ng kaligtasan ng mga hindi motorista na gumagamit ng kalye at pagtanggap ng mga gaps at hadlang sa kanilang mga network ng paglalakbay. Ang iba pang mga pangunahing tema ay lumitaw at naisaayos sa Larawan 3-4.

3B. Mga Panayam ng Stakeholder

Upang madagdagan ang pag-input mula sa komunidad, ang mga panayam ay ginanap sa mga civic, negosyo, at mga nilalang sa komunidad na kumakatawan sa isang hanay ng mga interes at tinig sa loob ng Burbank. Umaasa sa kanilang karanasan, kaalaman, at kadalubhasaan, ang mga kinatawan ng mga katawang ito ay nakapagbigay ng mga pananaw at gabay sa mga tiyak na isyu. Sa paglipas ng tatlong araw, 18 mga panayam ang isinagawa kasama ang 32 indibidwal na representat ives mula sa mga sumusunod na grupo:

- Konseho ng Advisory ng Burbank sa Kapansanan (BACOD)
- Burbank Chamber of Commerce
- Asosasyon ng Magulang Guro ng Burbank Council
- Burbank Housing Corporation (BHC)
- Board Board sa Pagpapalano ng Burbank
- Lupon ng Mamamayan ng Burbank Senior
- Burbank Teachers Association (BTA)
- Komisyon sa Transportasyon ng Burbank
- Organisasyon ng Pamamahala ng Burbank (BTMO)
- Burbank Unified School District (BUSD)
- Burbank Water and Power Board
- Burbank YMCA
- Burbank Young Propesyonal (BYP)
- Distrito ng Pagpapabuti ng Negosyo sa Downtown Burbank (DTN BUR)
- Paliparan sa Burbank ng Hollywood
- Pamumuno Burbank

- Asosasyon ng Magnolia Merchants
- Park, Libangan, at Lupon ng Serbisyo ng Komunidad
- Association ng Rail Passenger ng California (RailPAC)
- Association ng Pamahalaan ng Southern California (SCAG)
- Sustainable Burbank Commission

1

Mga pangunahing Tema

Ang pag-input na natanggap mula sa mga pangkat ng stakeholder ay karaniwang nakahanay sa input na narinig sa mas malaking mga kaganapan sa komunidad, habang nagdaragdag ng karagdagang nuance at pagtutukoy. Ang pangkalahatang mga tema ng pag-input ay isinalarawan sa ibaba. Tingnan ang [Appendix E. Community Outreach Exhibits sa pahina 192.](#)

Pag-access sa Universal at pagiging kumpleto

Tiyakin ang kakayahang maglakad at kakayahang magamit para sa mga nakatatanda at mga taong may kapansanan. Dapat mapadali ng Plano ang hindi naaangkop na pag-iipon at tulongan ang paglipat na ang ilang mga nakatatanda ay sumailalim sa malayang kadaliang mapakilos hanggang sa umaasa na kadaliang kumilos.

Kinakailangan ang mga pagpapabuti ng crosswalk kasama ang maraming mga kalye na katabi ng mababang kita at matatandang tirahan. Maraming mga tao, kabilang ang mga may kapansanan sa mga bata at bata, tumawid sa kabila ng kakulangan ng mga crosswalks.

Ang mga pagbawas sa curb ay maaaring mapabuti, kabilang ang pagbabawas ng pitch, pagpapalawak ng mga pagbubukas, at pagtiyak na ang isang landing ay kasama sa tuktok. Isaalang-alang ang direksyon ng mga pagbawas. Ang ilan ay maaaring idirekta ang mga naglalakad sa intersection. Ang paglalagay ng mga pindutan ng tawiran ng pedestrian ay mahalaga, at ang ilan ay hindi maaabot ng mga nasa wheelchair. Isaalang-alang kung ang mga pindutan ay kinakailangan sa lahat. Kapag nagdidisenyo para sa pagsunod sa ADA, ang disenyo na lampas sa kasalukuyang mga pamantayan upang matiyak na ang proyekto ay nakakatugon sa mga pamantayan sa ADA. Ang may kapansanan na pag-access sa Chandler Bikeway ay maaaring maging hamon sa ilang mga lugar, isaalang-alang ang pagbibigay ng mas madalas na pag-access.

May pangangailangan para sa mas naa-access na paradahan sa mga paradahan at sa kalye. Kapag nagdidisenyo ng paradahan sa kalye, isaalang-alang ang mga may kapansanan na motorista na maaaring kailanganing ibababa ang isang rampa o iba pang aparato papunta sa bangketa. Maaari itong maging hamon lalo na kung ang isang bike lane ay nakalagay sa pagitan ng parking area at ng kurbada, dahil ang mga rampa ay maaaring ibababa sa bike lane na lumilikha ng isang peligro para sa lahat ng mga gumagamit.

Tiyakin na ang mga taong may kapansanan ay kasangkot sa pagdidisenyo ng mga kalye. Ang mga sidewalk sa Burbank sa pangkalahatan ay nasa mabuting kalagayan. Pinahahalagahan ang regular na pagsusuri ng mga naa-access na pasilidad sa Lungsod.

Kinakailangan ang mas naa-access na paradahan sa mga paaralan. Isaalang-alang ang mga paraan upang matugunan ang naa-access na pang-aabuso sa placard, kabilang ang paglikha ng isang hot-line para sa pag-uulat. Sa ilang mga kaso, ang kalapitan ng isang naa-access na puwang sa paradahan sa gusali ay hindi gaanong mahalaga kaysa sa laki at hugis ng puwang. Isaalang-alang kung paano maaaring malikha ang mga malalaking puwang kung saan posible.

Isaalang-alang ang pagbuo ng isang 'one-stop' na mapagkukunan (halimbawa, isang 1-800 na numero) kung saan ang mga negosyo at iba pa ay maaaring makakuha ng impormasyon tungkol sa pag-install ng mga bagong naa-access na mga paradahan at maaaring mag-uulat ng mga isyu tungkol sa mga hindi magagandang pagbawas sa kurbada, mga serbisyo ng mga outage ng serbisyo, mga reklamo ng ADA, atbp. Isaalang-alang ang isang patakaran na nagpapahintulot sa mga isyu na masuri at matugunan nang patuloy na batayan.

Ligtas na Pag-access sa Mga Paaralan

Malapit na isaalang-alang ang kaligtasan ng mga mag-aaral, guro, at matatandang mamamayan na naglalakad at nagbibisikleta papunta sa paaralan at iba pang mga patutunguhan. Ang mas ligtas na mga kondisyon ay maaaring magsulong ng mas maraming paglalakad at pagbibisikleta. Kailangang pakiramdam ng mga magulang na ligtas ang pagpapadala ng kanilang mga anak sa kanilang sarili.

Isaalang-alang ang mga paraan upang maisulong ang mas mabagal na bilis, lalo na sa paligid ng mga paaralan. Ang mga pag-drop-off sa paligid ng mga paaralan ay nagdudulot ng mga isyu sa pagsisikip ng trapiko.

Pinahusay na Kaligtasan ng Pedestrian

Mahalaga ang pag-iilaw para sa kaligtasan ng pedestrian at dapat mapabuti. Ang mga kasiguruhan tulad ng mga bangko at lilim ay makikinabang sa mga pedestrian, at ang mga sidewalk at mga puno ng kalye ay dapat mapanatili.

Ang mga naglalakad ay dapat na madaling at ligtas na gumamit ng mga sidewalk. Ang mga permanenteng basurahan at iba pang mga amenities ay maaaring gawing mas kasiya-siya ang mga sidewalk. Karamihan sa mga crosswalk ay kinakailangan dapat silang maging mas nakikita, mas malawak, at dapat isama ang mga driver ng babala sa pag-signage.

Isaalang-alang ang higit pang mga signal na may dilaw na kumikislap na mga arrow ng pagliko, at higit pa at pinahusay na mga crosswalk sa mas masidhing kalye tulad ng Magnolia Ave., kung saan ang mga bilis ng sasakyan sa kalye ay isang isyu. Lumikha ng pantay na pamantayan sa pag-iilaw na nagtataguyod ng ligtas at aesthetically nakalulugod na mga kapaligiran ng pedestrian.

Pamahalaan ang Micromobility

Isaalang-alang kung paano nakakaapekto ang mga scooter at electric bikes sa pisikal na kapaligiran at nakikipag-ugnay sa iba pang mga mode. Ang mga bilis ay maaaring magkakaiba sa mga pasilidad ng pedestrian at bisikleta, tulad ng Chandler Bikeway, dahil sa isang halo ng motorized personal options, bikes, at pedestrian, na maaaring magdulot ng mga salungatan.

Isaalang-alang kung paano nakakaapekto ang mga scooter sa kaligtasan ng sakay at pedestrian. Naiintindihan ba ng mga mangangabayo ang mga patakaran ng kalsada, at mayroong isang paraan upang mabigyan ng mas mahusay na edukasyon sa sakay?

Mas mahusay na imprastruktura ng Bike

Isaalang-alang ang mga paraan upang mapagbuti ang pag-access at mga tulay sa Interstate-5, kabilang ang mga mas mataas na bakod sa mga tulay. Makikinabang ang mga siklista mula sa direksyon at wayfinding signage.

Ang mga kalye na may mga limitasyon ng bilis na mas mataas kaysa sa 35 mph ay maaaring hindi komportable para sa mga bisikleta. Isaalang-alang ang mga paraan upang mapabuti ang distansya ng paningin para sa mga pasilidad ng bisikleta, kabilang ang iba't ibang paggamot sa semento.

Chandler Bikeway ay napaka-aktibo, at maraming mga kagamitan tulad nito ay maaaring mabawasan ang demand para sa pagmamaneho. Pinahusay na mga koneksyon sa alinman sa dulo ay maaaring mapabuti ang kakayahang magamit.

Magtaguyod ng maraming mga pagkakataon para sa paradahan ng bisikleta, ngunit maging makatotohanang hindi ito ganap na mapapalitan ang paradahan ng sasakyan. Lumikha ng mga pagkakataon para sa mas ligtas na mga linya ng bike, kabilang ang itinaas o hiwalay na mga linya, ngunit huwag mag-alis ng isang malaking halaga ng kapasidad ng trapiko ng sasakyan.

Para sa kaswal na mangangabayo, ang mga kalye ng Burbank ay maaaring hindi ligtas na pakiramdam. Ang mas ligtas na mga kondisyon ng pagsakay ay maaaring magsulong ng higit pang pagbibisikleta at higit na pakikilahok sa mga programa sa paglalakad at bisikleta upang magtrabaho.

Ang mga protektadong daanan ng bike, at mga linya na ganap na hiwalay mula sa trapiko ng sasakyan ay maaaring dagdagan ang kaligtasan para sa mga siklista, ngunit dapat isaalang-alang ang pagsasaalang-alang sa disenyo upang maiwasan ang mga "siklo". Markahan nang malinaw ang mga landas ng bike upang madali itong makita at maaga ng mga driver.

Pinahusay na Transit

Ang Burbank ay may potensyal para sa mas mahusay na pagbibiyaha, ngunit kailangang gawin ang mga pagpapabuti. Maaaring kabilang dito ang mga bus at trollies na humihinto sa mas maraming mga lugar at sa mas madalas na agwat. Mayroong isang pang-unawa ng kawalan ng kaligtasan sa pagbiyahe. Kilalanin na ang mga nakababatang residente ay hindi umaasa sa mga kotse o maaaring hindi nakakakuha ng mga lisensya sa pagmamaneho.

Isaalang-alang ang serbisyo sa bus sa katapusan ng linggo na may mga koneksyon sa pagitan ng North Hollywood at paliparan. Isaalang-alang ang mga paraan upang turuan ang publiko sa kung paano gumamit ng mga serbisyo sa transit. Tumutok sa mga biyahe sa commuter.

Isaalang-alang ang mga paraan upang mabawasan ang mga biyahe sa tanghalian. Kailangang maramdaman ng mga tao na makukuha nila ang oras ng tanghalian nang walang kotse. Isaalang-alang ang bukas na mga kaganapan sa kalye na maaaring magsulong ng mga ligtas na alternatibong gamit para sa mga kalye.

Pamahalaan ang Mga Serbisyo ng Rideshare

Isaalang-alang ang mga paraan upang mapabuti ang kakayahang magamit ng rideshare. Maaaring kabilang dito ang pagpapalit ng paradahan sa kalye o mga pulang curbs na may puti o berdeng mga curbs para sa drop-off, na maaaring dagdagan ang kakayahang magamit ng paradahan sa harap ng mga negosyo.

Ang mga sasakyang rideshare na humihinto sa mga daanan ng paglalakbay ay maaaring mapanganib.

Makagamit ang Equestrian Gumagamit

Isaalang-alang ang kaligtasan ng mga kabayo sa naaangkop na mga lugar ng Lungsod, kabilang ang mga pinahusay na mga ruta, marahil sa mga parke. Kailangang ma-ligtas ang mga kabayo sa Riverside Drive.

Transparency sa Development at Financing

Ang Lungsod ay dapat na malinaw na makipag-usap nangunguna sa mga gastos, tulad ng mga bayarin sa epekto ng pag-unlad sa maaga.

Pinahusay na Pag-access sa Hollywood Burbank Airport

Pagbutihin ang pag-access sa paliparan para sa lahat ng mga mode, kabilang ang mas mahusay na mga koneksyon sa pagitan ng mga istasyon ng paliparan at Metrolink. Mas inuunahan ng paliparan ang mas mahusay at mas ligtas na mga koneksyon sa multi-modal sa pasilidad. Kasama dito ang pinahusay na sasakyan, bisikleta, at pag-access sa pedestrian.

Ang Rideshare Services at Micro Mobility (halimbawa, UBER, Lift, Bird, Lime, atbp.) Ay isang mahalagang pagsasaalang-alang para sa paliparan, dahil may epekto ito sa pag-access at sa demand ng paradahan. Kailangang isaalang-alang ng paliparan kung paano mapamamahalaan ang mga scooter at electric bikes.

Ang Paliparan ay isinasaalang-alang ang mga paraan upang maisama at pamahalaan ang paradahan ng de-koryenteng sasakyan.

Malawak na Pagkilala sa Komunidad, Edukasyon, at Promosyon

Isaalang-alang ang mga paraan upang mabuo ang kamalayan ng komunidad ng iba't ibang mga mode ng paglalakbay. Isaalang-alang din ang mga paraan na maaaring itaguyod ng mga employer ang paglalakad, pagbibisikleta, at paglalakbay sa pamamagitan ng mga insentibo at programa.

Magsimula ng bata. Himukin ang mga mag-aaral sa mga paaralan at talakayin ang pangangailangan para sa kaligtasan ng lahat ng mga gumagamit ng kalye.

Tiyakin na nakikipag-ugnayan kami sa komunidad sa mga isyu sa kadaliang kumilos. Isaalang-alang ang mga paraan upang mabuo ang kamalayan ng komunidad ng iba't ibang mga mode ng paglalakbay at kung paano ma-access ang mga ito.

Isaalang-alang ang mga paraan upang mabuo ang kamalayan ng komunidad sa mga patakaran para sa iba't ibang mode ng paglalakbay, lalo na ang mga driver dahil sa pangkalahatan sila ay magalang, ngunit ang mga pag-uugali tulad ng bilis at mga pagliko sa kanan ay maaaring mapabuti.

Ang mga kaganapan, tulad ng Oktubre Walk To School Day, ay tumutulong upang madagdagan ang kamalayan at itaguyod ang paglalakad at pagbibisikleta, ngunit may kakulangan ng pondo at mga mapagkukunan ng oras ng kawani upang magsagawa ng mga uri ng mga kaganapan nang mas madalas. Kinakailangan ang pag-signage upang ihanda ang mga driver para sa pakikipag-ugnay sa mga bisikleta at pedestrian.

4- Mga Paraan, Mga Layunin, at Mga Prinsipyo

4A. Mga Kadalasan ng Kaduna

Ang Lungsod ng Burbank ay may higit sa 280 centerline na kalye ng mga kalye. Habang ang mga rekomendasyon ng Kumpletong Streets Plan ay mailalapat sa Lungsod, alam ng Plano na ang epektibong pagpapatupad ay nangangailangan ng isang balangkas upang unahin ang mga pagpapabuti sa mga lokasyon ng pinakamaraming pangangailangan una. Batay sa input ng komunidad, ang mga umiiral na datos ng mga kondisyon na pinag-aralan sa pagitan ng 2019-2020, at mga obserbasyon sa larangan, ang Plano ay gumagamit ng isang pamamaraan ng analitikal na gumagamit ng dalawang filter upang makilala ang Mga Priyorya ng Kalye at Mga Lugar ng Pokus. Tulad ng pag-update ng Plano sa pagitan ng bawat lima hanggang sampung taon, ang Priority Streets at Focus Area ay maaaring magbago at kailangang maitatag muli.

Sinusuri ng unang filter ang network ng kalye ng Lungsod sa pamamagitan ng apat na pangunahing mga mode ng paglalakbay (paglalakad, pagkuha ng pagbiyahe, pagbibisikleta, at pagmamaneho) at kinikilala ang Mga Katangian ng Priority, na tinukoy bilang mga kalye kung saan ang mga pangangailangan ng isang partikular na mode ng paglalakbay ay dapat unahin ayon sa indibidwal na pamantayan.

1 Mga Katangian ng Pauna sa Pedestrian

Para sa karagdagang impormasyon tungkol sa mga kalye ng priyoridad sa pedestrian, tingnan ang Kabanata 5. Mga Mungkahi sa Patakarán: Mga naglalakad sa pahina 57. Ang mga pangunahing lansangan sa pedestrian ay ang mga:

Ang mga kalye na nagbibigay ng pag-access sa loob ng 5 minutong lakad (1/4 milya) patungo sa mga paaralan, aklatan, parke, mga senior center, at mga pangunahing paghinto sa transit; at

Ang mga kalye na nagpapakita ng mataas na antas ng dami ng mga naglalakad (200 o higit pang mga naglalakad sa isang oras sa mga panahon ng rurok).

2

Mga Transit Priority Streets

Para sa karagdagang impormasyon tungkol sa mga kalye ng transportasyon sa priority, tingnan ang Kabanata 6. Mga Rekomendasyon sa Patakarán: Transit sa pahina 75. Ang mga pangunahing kalye ng transit ay ang mga:

Mga linya ng bus at hinto na tumanggap ng mataas na pang-araw-araw na pagsakay, na tinukoy ng 75 o higit pang pang-araw-araw na mga sakay sa bawat paghinto;

Mga linya ng bus at hihinto na mapaunlakan ang mataas na dalas ng serbisyo, na tinukoy ng isang 15-minuto o mas kaunting serbisyo sa rurok ng ulo, kasama ang iminungkahing bago o binagong mga ruta bilang bahagi ng Draft 2020 ng NextGen Bus Plan [\[3\]](#); at

Huminto ang mga bus na nagbibigay ng mga intermodal na paglilipat sa pagitan ng serbisyo ng tren at bus sa mga istasyon ng tren ng tren.

3

Mga Katangian ng Bicyclist Priority

Para sa karagdagang impormasyon tungkol sa mga kalye ng priority ng bisikleta, tingnan ang Kabanata 7. Mga Mungkahi sa Patakaran: Mga bisikleta sa pahina 89. Ang mga pangunahing lansangan sa bisikleta ay ang mga:

Mga umiiral o binalak na mga bisikleta;

Mataas na kalye ng pagsakay sa bisikleta; at

Ang mga kalye na malapit sa mga gaps at hadlang sa pagsakay sa bisikleta, lalo na kasama ang mga koneksyon sa unang milya / huling-milya.

4

Mga Katangian ng Motorsiklo

Para sa karagdagang impormasyon tungkol sa mga pagpapabuti sa kaligtasan ng motorista, tingnan ang Kabanata 8. Mga Mungkahi sa Patakaran: Mga motorista sa pahina 117. Ang mga kalye ng prayoridad ng motorista ay karaniwang kasama ang mga kalye at mga interseksyon na:

Mataas na dami at high-speed na kalye; at

Mga interseksyon sa mga skewed anggulo.

4B. Mga Lugar ng Pokus

Ang pangalawang filter ay gumagamit ng siyam na pamantayan na lampas sa mga mode ng paglalakbay, tulad ng paggamit ng lupa, demograpiko, banggaan, puno, kapaligiran, hustisya, equity, at datos ng imprastruktura, upang makilala ang Mga Lugar ng Mga Pokus sa Lungsod na lalong nararapat sa pansin ng Lungsod.

Gumagamit ng High-Intensity

Ang mga lugar na ito ay ang pinakamataas na sentro ng trabaho at komersyal sa Lungsod. Ang mga ito ay mga lugar na kasalukuyang naka-zone para sa siksik na pag-unlad ng tirahan at komersyal sa Burbank2035 General Plan. Kasama sa Mga Lugar ng Pokus ang Downtown Burbank, Media District, at Golden State District.

Mga Distrito ng Komuter

Ang Burbank ay may tatlong natatanging distrito na hindi kapani-paniwala na mga hub ng trabaho at mga lugar na tirahan na may maraming pamilya. Ang mga lugar na ito ay may mas mataas na bilang ng mga commuter na parehong dumarating at umalis para sa mga trabaho at tahanan sa oras ng rurok ng umaga at hapon. Bilang isang resulta, ang Golden State District, Downtown at South San Fernando, at Media District ay may mas mataas na antas ng mga gumagamit ng kalye at aktibidad na multi-modal, at nakilala bilang Mga lugar na Pokus.

Mobility Gaps at Mga hadlang

Ang mga network ng bisikleta at pedestrian sa Lungsod ay nakatagpo ng mga gaps na nilikha ng mga mabibigat na hadlang sa imprastruktura, tulad ng mga freeways at corridors ng riles. Kasama sa Mga Lugar ng Pokus ang mga under under crossing sa Golden State District, South San Fernando, at Downtown. Ang Ruta ng Estado-134 at Interstate-5 na mga freeway na katulad ng kasalukuyan sa hilaga-timog at silangan-kanlurang gaps, ayon sa pagkakabanggit. Mahalaga ang mga pagpapabuti sa unang milyahe na milyahe sa mga lugar na ito.

Mga Hotspots ng Pagsakay sa Pedestrian

Ang mga lugar na ito ay nagkaroon ng hotspots ng banggaan sa pagitan ng mga taong naglalakad at mga taong nagmamaneho (tulad ng bawat data mula Hunyo 2013-Hunyo 2018). Downtown Burbank, Magnolia Park, Media District, at mga segment ng Olive Ave. at Victory Blvd. ay kinilala bilang Mga Lugar ng Pokus.

Mga Hotspots ng Bicyclist na banggaan

Ang mga lugar na ito ay nagkaroon ng mga hotspots ng banggaan sa pagitan ng mga taong nakasakay sa mga bisikleta at mga taong nagmamaneho (tulad ng bawat data mula Hunyo 2013-Hunyo 2018). Kasama sa Mga Lugar ng Pokus sa Downtown Burbank, ang Victory Blvd. koridor, at ang koneksyon sa pagitan ng Media District at Magnolia Park.

Mga Motorist Hotspots

Ang mga lugar na ito ay nagkaroon ng hotspots ng banggaan sa pagitan ng mga taong nagmamaneho, ibang tao na nagmamaneho, naka-park na mga sasakyan, o naayos na mga bagay (tulad ng bawat data mula Hunyo 2013-Hunyo 2018). Kasama sa Mga Lugar ng Pokus ang Downtown Burbank at mga arterial na kalye, tulad ng Olive Ave., Hollywood Way, Buena Vista St., mga bahagi ng Victory Blvd., mga bahagi ng Alameda Ave., at mga bahagi ng Glenoaks Blvd.

KSI Hotspots

Ang mga lugar na ito (ang paggamit ng data ng banggaan mula Hunyo 2013 hanggang Hunyo 2018) ay nagpapakita ng mga hotspots ng "Pinatay o Seryoso na Nasugatan" (KSI) para sa lahat ng mga mode, kabilang ang mga taong naglalakad, nagbisikleta, at nagmamaneho. Ang Downtown Burbank, North San Fernando, Golden State District, at arterial corridors ay kinilala bilang Mga lugar na Pokus.

Kulang sa Tree Shade

Ang isang pagsusuri ng takip ng canopy ng Lungsod ay nagpapakita ng mga kapitbahayan at corridors na maaaring makinabang mula sa nadagdagan na lilim. Ang mga distrito ng komersyal na residente ng South San Fernando at ang Golden State District ay kinilala bilang Mga Lugar na Pokus.

Mga Komunidad na Hindi Nakakaaabala

Batay sa data mula sa CalEnviroScreen at Healthy Place Index ng California, ang mga ito ay mga lugar na hindi pinapabigat ng labis na pasanin ng polusyon sa kalikasan, habang nahaharap din sa mga hamon sa socioeconomic at kalusugan. Lahat ng mga pamayanan na ito ay namamalagi sa loob ng koridor sa kahabaan ng Interstate-5 Freeway, ngunit nakikita rin ang isang mas mataas na proporsyon ng mga gumagamit ng transit, at samakatuwid ang unang-milya / huling milyahe na koneksyon ng transit ay lalong mahalaga sa mga lugar na ito.

Ang Mga Lugar ng Pokus na tinutukoy ng nauna na siyam na pamantayan ay maaaring pinagsama at kinakatawan sa isang solong mapa na may lahat ng mga layer na superimposed. Ang overlay na mga mapa ay tumatawag ng isang hierarchy ng mga zone na nangangailangan ng pansin. Ang mas madidilim na lugar, mas malaki ang priority. Bagaman hindi ito isang eksaktong agham, nagbibigay ito ng isang epektibong tool na maaaring magamit ng Lungsod upang makatulong na unahin ang limitadong mga mapagkukunan para sa mga pagpapabuti sa buong Lungsod. Ang pamamaraang ito ay bumubuo ng batayan para sa pagkilala sa mga proyektong pangunahin sa Kabanata 13. Mga Pangunahing Proyekto sa pahina 147 .

4C. Mga Layunin at Prinsipyo

Ang input ng komunidad, data analysis, at mga obserbasyon sa larangan ay humantong sa pagbabalangkas ng 10 mga layunin at nauugnay na mga prinsipyo upang matulungan ang gabay at magbigay ng balangkas para sa mga rekomendasyong patakaran ng Plano.

Layunin # 1

Kumpletuhin ang mga network para sa lahat ng mga mode ng paglalakbay.

Mga Alituntunin:

Punan ang mga gaps at alisin ang unang-milya / huling milya na mga hadlang ng kadaliang kumilos upang ikonekta ang lahat ng mga tao nang walang putol sa pagitan ng mga kapitbahayan at mga katabing komunidad.

Tunguhin # 2

Paghiwalayin ang mabilis at mabigat mula sa mabagal at mahina.

Mga Alituntunin:

Galugarin ang mga diskarte upang kalmado ang trapiko sa mga kalye ng kapitbahayan habang pinapahusay ang kaligtasan para sa mga motorista sa mga arterial na kalye.

Dagdagan ang pisikal na paghihiwalay sa pagitan ng mga taong nagmamaneho mula sa mga taong naglalakad at nagbibisikleta.

Layunin # 3

Bumuo ng mas mahusay na mga kapitbahayan.

Mga Alituntunin:

Lumikha ng isang ligtas, maganda, at maunlad na pamayanan.

Huwag lamang magtayo ng mga kalye, ngunit magtayo ng mas mahusay na mga kapitbahayan.

Huminahon ang trapiko sa mga kalye ng tirahan.

Layunin # 4

Bridge sa buong mga hadlang sa imprastraktura.

Mga Alituntunin:

Kumonekta sa mga freeways, underpasses, at mga corridors ng tren na naghahati sa mga kapitbahayan ng Burbank.

Layunin # 5

Magsagawa ng mas malusog na Burbank.

Mga Alituntunin:

Dagdagan ang mga benepisyo sa kalusugan ng publiko sa pamamagitan ng pag-prioritize ng kakayahang maglakad sa Burbank.

Paganahin ang kagalakan sa paglalakad sa kalye sa pamamagitan ng pagtiyak na ang mga sidewalk ay hindi naka-encode ng ibang mga mode.

Pagdisenyo, pagbuo, pag-ayos, at pamahalaan ang mas mahusay na mga sidewalk sa pamamagitan ng pagpapatupad ng mga zones ng lansangan.

Ang mga sidewalk ng programa para sa maraming paggamit, kabilang ang isang kasiyahan sa libangan.

Layunin # 6

Balanse na mga pangangailangan sa pakikipagkumpitensya.

Mga Alituntunin:

Ang pampublikong right-of-way ay isang may hangganan at kontrobersyal na mapagkukunan sa isang built-out-city tulad ng Burbank. Unahin ang mga pangangailangan sa pakikipagkumpitensya sa isang malinaw, proseso na hinihimok ng data, at proseso na hinihimok ng halaga upang isaalang-alang ang mga benepisyo at natapos sa pangangalakal.

Tiyakin na ang mga pangangailangan ng mga pinaka mahihirap na gumagamit ng kalye ay inuuna.

Sa pagtatalaga ng mga prayoridad, kilalanin din ang mga katotohanan ng mahirap na data, pagsusuri, mga adhikain sa komunidad, gastos sa pananalapi, pagiging posible, at mga trade-off ng pagtaas ng kaligtasan kumpara sa kaginhawaan.

Tunguhin # 7

Gawin ang Burbank na isang mas inclusive City.

Mga Alituntunin:

Ang Burbank ay dapat na magsikap na magplano para sa unibersal na disenyo para sa mga bata, matatanda, at iba-ibang abala.

Mapadali ang napakahusay na pag-iipon sa lugar sa pamamagitan ng pagdidisenyo ng mga imprastrukturang kalye na palakaibigan, ligtas, at malugod sa lahat ng edad, kakayahan, at may kapansanan.

Tunguhin # 8

Tulungan ang mga tao na maging at maging ligtas sa mga lansangan ng Burbank.

Mga Alituntunin:

Pagbutihin ang kadaliang mapakilos para sa lahat ng mga tao upang ang mga tao ay nakakaramdam ng ligtas na paglipat sa buong pamayanan.

Pagandahin ang mga network ng kadaliang mapakilos upang ang mga tao ay ligtas na ma-access ang mga patutunguhan sa lahat ng mga mode ng paglalakbay.

Pagbutihin ang ligtas na pag-access sa mga parke, paaralan, at mga sentro ng komunidad para sa lahat ng mga gumagamit, edad, at kakayahan.

Magsumikap upang mapaunlakan at tanggapin ang kadaliang mapakilos- at may kapansanan sa paningin.

Tunguhin # 9

Pagkalat ng lilim at kanlungan.

Mga Alituntunin:

Palawakin ang ideya ng "Kumpletong Kalye" upang isama ang "Green Streets."

Palawakin ang takip ng puno at iba pang mga istraktura ng shade sa buong Lungsod.

Palawakin ang mga silungan ng bus para sa shade at rest rest sa mga transit hinto.

Layunin # 10

Maging aktibo.

Mga Alituntunin:

Itaguyod ang mga aktibong pagpipilian sa transportasyon upang matulungan ang mas mababang mga paglabas ng gas ng greenhouse.

Ipakilala ang berdeng imprastraktura upang mabawasan ang pasanin sa kapasidad ng umiiral na imprastraktura ng bagyo.

Ang teknolohiyang kadaliang mapakilos ng bayan ay patuloy na umuusbong. Proaktibong plano upang mapaunlakan at pamahalaan ang bagong teknolohiya upang mabalanse ang mga prayoridad na nakikipagkumpitensya.

5- Mga Mungkahi sa Patakaran: Mga Pedestrian

Ang karanasan sa pedestrian ay nananatiling natukoy na karanasan ng mga tao. Ang aming mga alaala sa mga lugar ay nabubuo sa pamamagitan ng nakaka-engganyong karanasan ng aktibidad na nakalakad sa pedestrian: paglalakad, pag-jogging, o pagsakay sa isang andador o wheelchair. Ang mga pagpapabuti sa karanasan sa pedestrian ay maaaring magkaroon ng positibong epekto sa kalidad at katangian ng mga lugar at kalye. Anuman ang edad, kakayahan, kapansanan, o mode ng transportasyon, ang lahat ng tao ay dapat lumakad (o magulong) kahit na sa simula at pagtatapos ng isang paglalakbay, kahit na mula sa pintuan patungo sa kotse.

5A. Mga Patakaran sa Patakaran

Ang mga pagpapabuti sa hinaharap na pedestrian sa buong Lungsod ay dapat idinisenyo at mapanatili upang matugunan ang mga sumusunod na layunin:

Bigyan ng walang tigil, nakikita, at ligtas na mga landas ng pag-access sa pedestrian sa buong Lungsod.

Himukin ang kakayahang maglakad para sa positibong benepisyo sa kalusugan ng publiko at pangkapaligiran.

Pagbutihin o magbigay ng imprastrukturang kalye upang payagan ang ligtas at maginhawang pag-access para sa mga taong may edad, kakayahan, at may kapansanan.

Itaguyod ang pag-access at paggamit ng pagbibiyahe, tulad ng bus at tren, sa pamamagitan ng pag-prioritise ng kakayahang maglakad sa mga paghinto sa transportasyon.

Kalmado ang trapiko upang matiyak na ang lahat ng tao ay makalakad nang ligtas at maginhawa.

Magbigay ng ligtas at pantay na pag-access sa mga paaralan, parke at mga aklatan para sa lahat ng edad, kakayahan, at may kapansanan.

Magplano ng mga kalye na maging maligayang pagdating sa mga matatanda upang ang mga tao ay masisiyahan sa Burbank kahit na sa kanilang mga huling taon.

5B. Kakayahang magamit

Ang mga pagpapabuti na isinalarawan sa mga kasunod na seksyon ng kabanatang ito ay mga rekomendasyon sa patakaran na inilaan upang makamit ang mga layunin na nakalista sa itaas. Ang mga proyekto na nakasalalay sa loob ng sumusunod na dalawang mga filter ng kakayahang magamit ay mga kandidato para sa mga pagpapabuti na ito.

1

Mga Kadalasan ng Kaduna

Sa pangkalahatan, dapat na unahin ng Lungsod ang mga pagpapabuti ng mga pedestrian sa "Mga Kalye ng Pauna sa Trabaho," tulad ng nakalarawan sa Larawan 5-1, na kinabibilangan ng:

Ang mga kalye na nagbibigay ng pag-access sa loob ng 5 minutong lakad (1/4 milya) patungo sa mga paaralan, aklatan, parke, senior center, at mga pangunahing transit na hinto, at

Ang mga kalye na nagpapakita ng mataas na antas ng dami ng mga naglalakad (200 o higit pang mga naglalakad sa isang oras sa mga panahon ng rurok).

2

Mga Lugar ng Pokus

Bilang karagdagan, ang mga pagpapabuti sa pedestrian ay dapat na unahin sa loob ng "Mga Lugar na Pokus," tulad ng inilarawan sa Figure 5-2, dahil ang mga ito ay mga lugar ng Lungsod na natukoy upang makatanggap ng nakatuon na atensyon at pamumuhunan sa pamamagitan ng mga pamantayan na kinabibilangan ng mas mataas na kahinaan ng komunidad, aktibidad, pagkawasak, at kawalan. Tingnan ang Kabanata 4B. Mga Lugar ng Pokus sa pahina 52 para sa karagdagang impormasyon.

5C. Mga Pagpapabuti sa Pagtawid

Ang sumusunod na mga pagpapabuti ng geometric na pedestrian ay maaaring ipatupad sa Lungsod, ngunit dapat munang unahin sa "mga lokasyon ng priyoridad ng pedestrian," tulad ng nakalarawan sa Larawan 5-1. Para sa karagdagang impormasyon tungkol sa mga lokasyon ng priyoridad, tingnan ang Kabanata 4. Pamamaraan, Mga Layunin, at Mga Alituntunin sa pahina 47.

1 Curb Radii

Upang mapahusay ang kakayahang makita ang mga pedestrian, ang mga pagpapabuti tulad ng pag-ikli ng mga distansya sa pagtawid ng pedestrian, pagbabawas ng bilis ng pag-on ng motorist, at pagbabawas ng mga curb radii sa sulok ay maaaring maipatupad. Tingnan ang Kabanata 8C. Mga Pagpapabuti sa Kalye sa pahina 120 para sa gabay sa curb radii.

2 Curb Ramp

Nag-aalok ang mga Curb ramp ng sloped access mula sa bangketa patungo sa daan para sa mga taong may edad, kakayahan, at may kapansanan, kabilang ang mga gumagamit ng mga wheelchair, stroller, at crutches, atbp Kung saan magagawa, isalang-alang ang sumusunod:

Magbigay ng isang kurbada ng rampa sa bawat dulo ng isang minarkahang crosswalk. Tingnan ang Larawan 5-3.

Magbigay ng dalawang magkahiwalay na mga rampa ng kurbada sa bawat sulok ng intersection, na nakahanay ng malapit sa gitna sa bawat crosswalk. Tingnan ang Larawan 5-4 at Larawan 5-5.

3 Mga Markadong Kruskoy

Ang mga minarkahang crosswalks, kapag ginamit kasabay ng iba pang mga paggamot, tulad ng mga palatandaan o senyas, ay nagbibigay ng mga taong naglalakad sa isang mataas na nakikita na paraan ng pagtawid sa isang kalye o intersection. Kung magagawa, isalang-alang ang sumusunod:

Ang lahat ng mga signalized at all-way na hinto-kontrol na mga interseksyon ay dapat na minarkahan ang mga crosswalk sa lahat ng mga sulok.

Ang mga naka-marka na crosswalks ay dapat na hindi bababa sa 11 piye ang lapad, o mas malaki kung saan kinakailangan ang konteksto (hal., Mga kalye na nagpapakita ng mataas na antas ng dami ng mga naglalakad), at dapat na sumasaklaw sa buong lapad ng semento.

Ang mga naka-marka na crosswalk ay dapat na maging mataas na kakayahang makita, tulad ng estilo ng Continental o Ladder.

Ang mga markadong crosswalks ay dapat magkaroon ng mga advanced na linya ng paghinto at mga linya ng ani.

Kung walang umiiral na extension ng kurbada, ang ipinagbabawal na paradahan ay dapat na ipinagbabawal sa loob ng 20 ft. Ng isang minarkahang crosswalk.

4 Mga Extension ng Curb

Ang mga extension ng curb (o bulb-outs) ay isang pinahabang bahagi ng bangketa na nagbibigay ng labis na paghihintay sa pedestrian, paikliin ang distansya ng pagtawid ng mga pedestrian, dagdagan ang kakayahang makita ng pedestrian, at maaaring kung minsan ay magbibigay ng mababang-nakahiga na landscap para sa pagkuha ng tubig sa bagyo (tingnan ang Kabanata 9. Patakaran. Mga Rekomendasyon: Green imprastruktura sa pahina 123). Kung magagawa, isaalang-alang ang sumusunod:

Ang mga Curb extension ay maaaring LAMANG mai-install kung saan umiiral ang permanenteng paradahan. Ang paradahang nasa labas ay maaaring HINDI magkaroon ng mga paghihigpit sa oras, halimbawa, "Walang Paradahan sa panahon ng Rush Hour."

Ang mga exturb ng Curb ay HINDI maaaring palawakin sa mga daanan ng paglalakbay, mga bisikleta, o sa mga landas sa paglalakbay ng mga disenyo ng sasakyan batay sa mga pag-uuri ng kalye ng Pangkalahatang Plano at paggamit ng lupa.

Ang mga exturb ng Curb ay HINDI maaaring magalaw sa mga dedikado na mga linya ng kanan-turn lamang.

Upang mapanatili ang pagdaan sa trapiko, ang mga extension ng kurbada ay HINDI mai-install sa kahabaan ng dalawang linya ng lokal na kalye nang walang dedikadong mga linya ng kaliwa-turn sa mga signalized o two-way stop na kinokontrol na mga interseksyon ng arterial o kolektor.

Ang lapad ng isang extension ng kurbada ay dapat palawakin nang palabas HINDI higit sa 2 ft. Mula sa gilid ng katabing nasa paradahang paradahan, tulad ng, kung ang nasa paradahan ay 8 ft ang lapad, ang extension ng kurbada ay dapat na hindi hihigit sa 6 ft . malawak.

Panatilihin ang isang minimum na 26 ft. Clearance sa pagitan ng curb-to-curb para sa pag-access sa sunog.

Para sa mga kurbada ng extension ng curb radii, tingnan ang Kabanata 8C. Mga Pagpapabuti sa Kalye sa pahina 120.

Para sa mga extension ng curb sa mga hinto ng bus, tingnan ang Kabanata 6. Mga Mungkahi sa Patakaran: Transit sa pahina 75.

Para sa mga oportunidad na berdeng imprastruktura sa mga kurbatang extension, tingnan ang Kabanata 9. Mga Mungkahi sa Patakaran: Green Infrastructure sa pahina 123.

Bilang isang proyekto ng demonstrasyon o pansamantalang pagpapabuti, ang mga pansamantalang materyales gamit ang pintura, bollards, at signage ay maaaring mai-install upang ipakita kung saan maaaring itayo ang isang curb extension sa hinaharap.

5 Mid-block Crossings

Ang mga cross-block crossings ay nagpapaganda ng kaligtasan at kaginhawahan ng mga naglalakad kasama ang mahaba ang walang tigil na haba ng mga kalye nang walang mga pagtawid. Kung magagawa, isaalang-alang ang sumusunod:

Sa kahabaan ng mga kalye na nagpapakita ng isang hangarin sa pedestrian na tumawid sa gitnang bloke (halimbawa, upang ikonekta ang mga pagpasok ng gusali o mga paghinto sa bus sa magkabilang panig ng kalye), isaalang-alang ang pagbibigay ng isang minarkahang kalagitnaan ng block-block.

Sa buong kalye na may higit sa dalawang mga daanan ng paglalakbay at isang nai-post na limitasyon ng bilis na mas malaki kaysa sa 25 mph, i-install ang mid-block na pagtawid sa mga kumikislap na mga beacon o mga signal ng trapiko (tingnan ang Kabanata 5E. Mga Palatandaan at Mga Signal sa pahina 72). Kung naroroon ang isang median o center turn lane, isaalang-alang ang pag-install ng isang isla ng kanlungan ng pedestrian, tulad ng nakalarawan sa Larawan 5-6.

Sa buong kalye na may dalawang daanan ng paglalakbay at isang nai-post na limitasyon ng bilis na 25 mph, dapat na mai-install ang mid-block crossing na may mga palatandaan ng pedestrian, mga palatandaan ng babala, at / o mga palatandaan ng ani. Bilang isang pagpipilian, isaalang-alang ang pag-install gamit ang isang palabas na karatula ng pedestrian, tulad ng inilalarawan sa Figure 5-8, at kumikislap na mga beacon, tulad ng nakalarawan sa Larawan 5-7. Tingnan ang Kabanata 5E. Mga Palatandaan at Mga Signal sa pahina 72.

Kung saan magagawa, ang gitnang-block na pagtawid ay dapat mai-install na may mga extension ng curb. Tingnan ang Kabanata 5C- 4 na Mga Extension ng Curb sa pahina <OV>.

Para sa mga berdeng oportunidad sa imprastraktura sa mga cross-block crossings, tingnan ang Kabanata 9. Mga Mungkahi sa Patakarán: Green Infrastructure sa pahina 123.

6 Itinaas ang Crosswalks at Speed Humps o Cushions

Itinaas ang mga crosswalks at cushion ng bilis ay mga uri ng mga panukat na pagpapatahimik ng trapiko na naka-install sa buong lokal na kalye na may mababang bilis at mababang dami ng trapiko. Inilaan silang mabawasan ang bilis para sa mga taong nagmamaneho at upang mapahusay ang kaligtasan ng mga taong naglalakad at nagbibisikleta. Kung magagawa, isaalang-alang ang sumusunod:

Ang maiangat na mga crosswalk ay maaaring mai-install kasabay ng isang mid-block na tumatawid sa isang kalye na may dalawang linya ng paglalakbay at isang naka-post na limitasyon ng bilis na hindi hihigit sa 25 mph, tulad ng nakalarawan sa Larawan 5-8. Bilang kapalit ng itinaas na mga crosswalks, na may mas malaking gastos sa kapital, isaalang-alang ang mga pintura na may pintura ng 3D na maaaring mas magastos at maaaring magbigay ng isang katulad na pagpapatahimik ng trapiko.

Ang mga bilis ng unan ay ang mga bilis ng umbok na idinisenyo ng mga gulong ng gulong upang payagan ang mas malaking mga sasakyang pang-emergency na hindi maapektuhan. Maaari silang mai-install sa kahabaan ng mga lansangan kung saan may ilang mga interseksyon at mga daanan ng tren at walang iba pang mga visual cues upang mabagal ang mga motorista. Mangyaring sumangguni sa mga patnubay ng Lungsod ng Burbank Public Works upang matukoy ang pagiging karapat-dapat ng mga bilis ng umbok o bilis ng mga unan sa isang partikular na kalye.

7

Bagong Mga Pagtawid sa Dalawang-Way na Mga Kontrol na Stop-Controlled

Ang kaligtasan ng pedestrian ay maaaring mapahusay sa isang two-way stop na kinokontrol na intersection sa pamamagitan ng pagdaragdag ng isang bagong minarkahang pagtawid. Kung magagawa, isaalang-alang ang sumusunod:

Magbigay ng isang minarkahang crosswalk sa kabuuan ng isang hindi makontrol na diskarte ng interseksyon.

Hanapin ang mga minarkahang crosswalks sa two-way stop na kinokontrol na mga interseksyon sa mga madiskarteng lokasyon, tulad ng mga crosswalks ay hindi inilalagay sa sobrang madalas na agwat, batay sa paghatol sa inhinyero.

Sa buong kalye na may dalawa o higit pang mga daanan sa paglalakbay at isang nai-post na limitasyon ng bilis na 25 mph, ang minarkahang crosswalk ay dapat mai-install kasama ang mga pagpapatahimik ng trapiko at kumikislap na mga beacon o mga signal ng trapiko (tingnan ang Kabanata 5E. Mga Palatandaan at Mga Signal sa pahina 72). Para sa mga kalye hanggang sa dalawang daanan ng paglalakbay, maaaring isaalang-alang ang isang panloob na karatula ng pagtawid ng pedestrian, tulad ng nakalarawan sa Larawan 5-8.

8 Mga Paglalakad sa Pedestrian (Pag-cross ng Diagonal)

Ang mga pedestrian scrambles (diagonal crosswalks) o eksklusibong agwat ng mga naglalakad ay maaaring maging epektibo sa mga komersyal na lugar ng bayan na nakakaranas ng mataas na dami ng mga naglalakad na gumagamit ng isang pindutan ng pagtulak ng pedestrian. Ang pagpapatupad ng isang scramble crosswalk ay maaaring isaalang-alang kapag nangyari ang mga sumusunod na pangyayari:

Ang dami ng mga naglalakad ay nakakatugon o lumalagpas sa 30% ng dami ng sasakyan sa oras ng rurok;

Ang mga sasakyan na lumusot sa isang crosswalk ay lumampas sa 200 mga sasakyan bawat oras; o

Mataas na porsyento ng mga banggaan na kinasasangkutan ng pag-on ng mga sasakyan at pedestrian sa isang intersection.

Ang mga sumusunod na pagsasaalang-alang ay dapat isaalang-alang dahil maaari nitong bawasan ang kakayahang magamit at pagiging epektibo ng mga crosswalks ng pedestrian scramble:

Mataas na dami ng mga kanan na pag-on ng mga sasakyan na may katamtamang dami ng mga naglalakad na tumatawid sa dalawang tuluy-tuloy na mga crosswalks;

Mga volume ng mababang sasakyan at mataas na bilang ng mga naglalakad na tumatawid sa dalawang tuluy-tuloy na crosswalks;

Isara ang kalapitan sa mga daanan ng freeway o sa mga grade na pagtawid sa riles;

Mga T-interseksyon; o

Ang mga mataas na dami ng pedestrian, na maaaring mangailangan ng mas malaking lugar ng landing ng pedestrian o puwang ng kanlungan.

Ang kabuuang oras ng paghihintay sa pedestrian kasama ang oras ng pagtawid ay dapat suriin kapag isinasaalang-alang ang isang pedestrian scramble crossing.

Ang pagpapatupad ng rekomendasyong ito ay kailangang magsama ng isang pagsusuri sa trapiko dahil ang mga oras ng paghihintay para sa lahat ng mga mode ng paglalakbay ay tataas. Ang mga taong nagmamaneho ay magpapahinto rin sa kanilang mga sasakyan sa mas mahabang panahon, na maaaring mag-ambag sa isang pagtaas ng mga emisyon ng greenhouse gas sa pang-matagalang.

9

Pagtawid sa Karaniwang Mga Interseksyon

Ang nabanggit na mga pagpapabuti ng pagtawid ng pedestrian ay inilalarawan sa [Figure 5-12](#) hanggang [Larawan 5-19](#) para sa mga tipikal na kondisyon ng intersection sa Lungsod ng Burbank. Ang mga pagpapabuti ay maaaring magkakaiba depende sa natatanging mga kondisyon ng intersection.

5D. Mga pagpapabuti sa kahabaan ng Kalye

1

Mga Sidewalk / Parkway

Ang mga sidewalk ay nagbibigay ng isang eksklusibong right-of-way para sa mga naglalakad, nagtataguyod ng paglalakad, at pagbutihin ang pagkakakonekta sa buong Lungsod. Sumangguni sa Burbank2035 Pangkalahatang Plano, Elemento ng Mobility, Table M-2 para sa pamantayan at minimum na mga lapad ng parkway batay sa pagtatalaga ng paggamit ng lupa.

Ang bawat kalye ay dapat magbigay ng pag-access sa pedestrian sa pamamagitan ng mga sidewalk. Para sa mga kalye na kasalukuyang hindi nagbibigay ng sidewalk / parkway access, tulad ng nakalarawan sa [Figure 5-20](#), ang Lungsod ay dapat magplano na mag-install ng mga bagong sidewalk sa magkabilang panig ng mga kalye, kung saan magagawa. Kung walang umiiral na kanang kanan, bawasan ang lapad ng mga daanan ng paglalakbay o lapad ng sidewalk / parkway, kung saan magagawa (tingnan ang [Kabanata 8C. Mga Pagpapabuti sa Kalye sa pahina 120](#) para sa paggabay sa mga lapad ng mga linya ng curb). Sa mga lugar kung saan ang kalye ng kanan ng kalye ay masyadong makitid upang mapanatili ang mga lapad ng sidewalk / parkway bawat Burbank2035 Pangkalahatang Plano M-2, dapat humiling ang Lungsod sa hinaharap na pagtatalaga ay dapat na katabi ang muling pagbubuo ng pag-aari. Ang pagkumpleto ng mga sidewalk malapit sa mga paaralan, parke, libraries, senior center, at transit stop ay dapat unahin muna.

2

Mga Sidewalk / Mga Lugar ng Parkway

Ang mga sidewalk / parkway ay dapat na ilalaan sa apat na mga zona- Frontage, Pedestrian, kasangkapan, at Curb Zone.

Frontage Zone

Ang frontage zone ay ang lugar sa pagitan ng linya ng ari-arian at ang gusali ng gusali. Kapag ang gusali ay nakatalikod mula sa linya ng pag-aari, ang lapad ng sidewalk / parkway ay maaaring tumaas at ang frontage zone ay maaaring mapaunlakan ang parehong aktibo at passive na gamit.

Sa mga komersyal na lugar, ang frontage zone ay maaaring magamit para sa panlabas na pag-upo, kainan, pagpapakita ng tingi, planters, o pag-asa, tulad ng mga parangal o pag-signage.

Sa mga lugar na tirahan, ang frontage zone ay maaaring magamit para sa mga harap na yarda o porch, stoops, o mga hakbang, atbp, pati na rin ang landscaping.

Sumangguni sa Burbank Municipal Code, Mga Tukoy na Plano, at Master Plans para sa pinapayagan na mga gamit at sukat, pati na rin ang naaangkop na minimum na harapan at / o kaharap na set ng gusali ng bakuran na kinakailangan upang matukoy kung magkano ang lapad mula sa isang pribadong parselang magagamit upang mag-ambag patungo sa frontage zone.

Pedestrian Zone

Ang pedestrian zone ay ang lugar na nakatuon para sa pedestrian sa pamamagitan ng paggalaw. Ang mga gamit at iba pang mga hadlang ay hindi dapat ilagay sa zone na ito.

Ang Paggawa ng Zone

Ang furnished zone ay ang lugar na nagbibigay ng buffer sa pagitan ng mga naglalakad at kurbada (o isang antas ng sidewalk-level Class IV Bikeway).

Kapag ang isang sidewalk-level na Class IV Bikeway ay HINDI naroroon, ang zone na ito ay nagbibigay ng isang buffer sa pagitan ng mga taong naglalakad at mga taong nagmamaneho. Ang muwebles zone ay maaaring maglaman ng landscaping, mga puno ng kalye, kasangkapan sa kalye, pag-iilaw, kagamitan, mga palatandaan, paradahan ng bisikleta, atbp Para sa pag-iilaw, tingnan ang Kabanata 5F. Mga imprastraktura sa pahina 73 .

Kapag naroroon ang isang antas ng Klase sa Antas ng Antas ng Antas ng Antas ng Antas, ang zone na ito ay tinutukoy bilang buffer ng pedestrian, na nagbibigay ng paghihiwalay sa pagitan ng mga pedestrian at ang bikeway. Tingnan ang Kabanata 7. Mga Mungkahi sa Patakaran: Mga Bisikleta sa pahina 89.

CURB ZONE

Ang lugar ng curb ay ang lugar na kaagad na katabi ng kurbada. Kadalasan, ang curb zone ay binubuo lamang ng kurbada mismo sa 6 na lapad. Kung ang sidewalk / parkway ay pinalawak upang mapaunlakan ang isang extension ng kurbada, ang zone na ito ay maaaring maglaman ng naka-park na parkway at berdeng imprastraktura. Tingnan ang Kabanata 5C- 4 Mga Extension ng Curb sa pahina 60 .

Kapag naroroon ang isang antas ng Klase ng Antas ng Antas ng Antas ng Antas ng Antas, ang zone na ito ay binubuo ng parehong bikeway at ang buffer ng sasakyan, na nagbibigay ng paghihiwalay sa pagitan ng mga taong nagbisikleta at mga taong nagmamaneho. Tingnan ang Kabanata 7. Mga Mungkahi sa Patakaran: Mga Bisikleta sa pahina 89.

5E. Mga Palatandaan at Mga Senyales

1

Pag-sign ng Walk ng Pedestrian

Para sa mga interseksyon na may mataas na dami ng pedestrian at / o mga pag-aaway ng sasakyan, isaalang-alang ang pagsasama ng mga tampok, tulad ng:

NAGBIBIGAY ANG MGA Madaling Mga Signal ng Mga Pedestrian Signals (APS) na ***HINDI NAKAKAKITA NG KOMUNIKASYON NA HINDI NAKIKITA SA MGA NAGLALAKAD NA NARIRINIG AT / O MAY KAPANSANAN SA PANINGIN. SUMANGGUNI SA NATIONAL COOPERATIVE HIGHWAY RESEARCH PROGRAMME (NCHRP) MGA ALITUNTUNIN PARA SA MGA MAGAGAMIT NA MGA SIGNAL NG PEDESTRIAN PARA SA KARAGDAGANG IMPORMASYON***[\[4\]](#).

Ang nangungunang Pedestrian Interval (LPI) / signal ng paglalakad ng paglalakad ay ***NAGBIBIGAY SA MGA NAGLALAKAD NG ILANG SEGUNDO NA PAGSISIMULA NG ULO BAGO MAGSIMULANG MAGMANEHO ANG MGA TAO SA PAMAMAGITAN NG INTERSECTION. SUMANGGUNI SA FHWA'S NANGUNGUNANG PEDESTRIAN INTERVAL (LPI) COUNTERMEASURE TECH SHEET PARA SA KARAGDAGANG IMPORMASYON***[\[5\]](#). ***ISAALANG-ALANG ANG SUMUSUNOD PARA SA MGA LPI:***

Kasaysayan ng Pag-crash. Ang pagsusuri ng 3 o higit pang mga taon ng data ng pag-crash para sa mga interseksyon na may maraming mga pag-crash o isang kasaysayan ng malubhang pinsala / nakamamatay na pag-crash ay madalas na isang priyoridad. Ang impormasyon mula sa mga sinusunod na salungatan ay maaaring madagdagan ang data ng pag-crash.

Mga Dami ng Pagtawid sa Pedestrian. Ang mga mataas na volume ng pedestrian malapit sa mga paaralan, mga aklatan, parke, mga sentro ng senior, mga paghinto sa pangunahing transit, komersyal na lugar, o mga distrito ng negosyo ay maaaring maggagarantiya ng paggamit ng mga LPI. Ang tinantyang pagkakatantad (produkto ng pedestrian at pag-on ng dami ng trapiko) ay maaaring isa pang pagsasaalang-alang.

Mapang-api na Agad. Ang mga LPI ay maaaring unahin kung saan ang mga bata na may edad na sa paaralan, matatanda, at / o kadaliang kumilos o mga taong may kapansanan sa paningin ay madalas na tumatawid. Ang mga naglalakad na ito ay nangangailangan ng karagdagang oras upang tumawid sa kalye.

One-Way Streets o sa T-intersection. Kung saan ang mga motoristang naiwan sa kaliwa ay hindi karaniwang inaasahan na magbubunga sa mga darating na sasakyan, ang mga LPI ay maaaring maging kapaki-pakinabang upang madagdagan ang pagbibigay sa mga pedestrian sa crosswalk.

Visibility Visual. Ang mga LPI ay maaaring unahin kung saan ang kakayahang makita ng isang crosswalk ay limitado. Ang mga pangkalahatang halimbawa ay geometry, lokasyon ng mga tumigil na mga sasakyan o landscaping.

Signing Timing. Karaniwan nang hinihiling ng mga LPI ang mga pagsasaayos sa umiiral na signal ng signal na medyo mas mababa ang gastos kumpara sa iba pang mga countermeasures.

Programming. Ang mga LPI ay maaaring ma-program para sa mga panahon ng rurok, halimbawa, pagsisimula ng paaralan at mga oras ng pagtatapos, o kumilos ng isang pindutan ng pagtulak ng pedestrian sa mga panahon ng di-rurok.

Nagbibigay ang **Pedestrian Recall ng mga** naglalakad na may signal ng lakad sa bawat pag-ikot ng signal, hindi katulad ng mga kilos na signal kung saan ang pindutan ng pedestrian push ay kailangang aktibong itulak. Ang pagpapabalik sa pedestrian ay maaaring ma-program para sa mga panahon ng rurok, halimbawa, pagsisimula ng paaralan at mga oras ng pagtatapos, at maaaring magamit kasabay ng isang LPI.

Ang Pedestrian Crossing Times ay maaaring ma-program gamit ang isang average na bilis ng paglalakad na hindi hihigit sa 3.5 ft. Bawat segundo at hindi bababa sa 2.8 piye bawat segundo kung saan ang mga matatanda o may kapansanan na pedestrian ay regular na gumagamit ng crosswalk. Isaalang-alang ang pagpapatupad kasabay ng mga extension ng curb upang mabawasan ang lapad ng distansya ng pagtawid.

2

In-Street Pedestrian Crossing Sign

Ang mga palatandaan na nagtatawid ng pedestrian ay naka-install sa daanan ng kalsada sa mga minarkahang crosswalks sa linya ng sentro, linya ng linya, o sa isang panggitna isla, kasabay ng mga marking ng semento at mga palatandaan. Kung magagawa, isaalang-alang ang sumusunod:

Maaaring mai-install kasabay ng isang mid-block na tumatawid sa isang kalye na may dalawang daanan ng paglalakbay at isang limitasyon ng bilis na 25 mph o mas malapit sa mga paaralan, mga aklatan, parke, at mga senior center, tulad ng nakalarawan sa Larawan 5-8.

3 Rectangular Rapid Flashing Beacon (RRFB)

Ang mga Rectangular na mabilis na kumikislap na mga beacon (RRFB) ay mga pagpapahusay na gawa sa pedestrian na ginamit kasabay ng isang minarkahang crosswalk sa isang intersection upang mapabuti ang kaligtasan at kakayahang makita ng mga naglalakad kapag tumatawid sa kalye. Kung magagawa, isaalang-alang ang sumusunod:

Dapat na mai-install sa parehong mga dulo ng minarkahang crosswalk kasabay ng mga kinakailangang mga markasyon ng semento at mga palatandaan.

Maaaring mai-install sa isang minarkahang crosswalk sa isang kalye na may dalawang daanan ng paglalakbay at isang nai-post na limitasyon ng bilis na 25 mph. Tingnan ang Larawan 5-6, Larawan 5-7, at Larawan 5-9.

Dapat ay nakalaan para sa mga lugar na may mataas na dami ng pedestrian at salungatan, dahil ang labis na paggamit ay maaaring mabawasan ang pagiging epektibo.

Maaaring mai-install kasabay ng isang mid-block crossing at / o itataas na crosswalk.

4 Pedestrian Flashing Beacon

Ang mga naglalakad na ilaw na beacon ay may isa o higit pang mga seksyon ng signal na nagpapatakbo sa isang kumikislap na mode sa isang minarkahang crosswalk. Maaari silang maging pedestrian-actuated at dapat mai-install na may mga palatandaan ng pedestrian, mga palatandaan ng babala, at / o mga palatandaan ng ani. Kung magagawa, isaalang-alang ang sumusunod:

Maaaring suspindihin ang sa kalsada.

Maaaring mai-install sa isang minarkahang crosswalk sa isang kalye na may higit sa dalawang mga daanan ng paglalakbay at isang limitasyon ng bilis na higit sa 25 mph. Tingnan ang Larawan 5-10.

Dapat ay nakalaan para sa mga lugar na may mataas na dami ng pedestrian at salungatan, dahil ang labis na paggamit ay maaaring mabawasan ang pagiging epektibo.

5F. Imprastruktura

1

Pag-iilaw ng Antas ng Pedestrian

Ang ilaw sa antas ng pedestrian ay binubuo ng mga light fixtures sa pampublikong kanang daan, na karaniwang naka-install sa loob ng furnished Zone o Curb Zone (tingnan ang Kabanata 5D- 1 Sidewalks / Parkway sa pahina 69), na pangunahing gumana upang maipaliwanag ang mga lugar ng mga naglalakad, tulad nito bilang mga sidewalk, landas ng mga naglalakad, nagbahagi ng mga pampublikong paraan, pampublikong hagdanan, atbp Kung saan magagawa, isaalang-alang ang sumusunod:

Ang pag-iilaw ng pedestrian ay dapat na unahin sa malapit sa mga senior center, paaralan, parke, aklatan, high-ridership o high-frequency transit stop, mataas na dami ng mga naglalakad na yaman, komersyal na lugar, at malawak na mga sidewalk kung saan ang ilaw sa kaligtasan ng daan ay maaaring hindi sapat na maipaliwanag ang mga lugar ng sidewalk.

Ang mga sistema ng pag-iilaw ay maaaring lumampas sa Pamagat 24 na kahilingan sa kahusayan ng 10%. Halimbawa, maaaring magawa ito sa pamamagitan ng pagpapalit ng mga high-pressure sodium lights na may mga LED fixtures.

Ang mga pag-iilaw sa antas ng pag-iilaw sa antas ng pedestrian ay dapat na sa pangkalahatan ay mga 12 hanggang 15 piye ang taas at sa pagitan ng mga puno, kung naroroon.

Ang paglalagay ng mga light pole ay dapat na samahan sa paglalagay ng landscaping, kasangkapan sa kalye, paghinto ng transit, at iba pang mga kagamitan. Ang paglalagay ng mga light pole ay dapat sumunod sa mga kinakailangan sa clearance na may kaugnayan sa iba pang mga pasilidad, curbs, interseksyon, at pagtawid.

Ang mga kritikal na lokasyon tulad ng mga rampa, crosswalks, paghinto ng transit at pag-upo ng mga lugar na ginagamit sa gabi ay dapat na lubos na makikita at mahusay na naiilawan.

2 Mga Utility at Iba pang Inprastruktura

Ang kagamitan sa kagamitan at imprastruktura ay dapat na maingat na idinisenyo at mailagay upang mabawasan ang pagkubkob sa mga landas ng mga naglalakad o iba pang mga paraan ng paglalakbay. Ang mga mahusay na inilagay na mga gamit at iba pang mga imprastruktura ay maaaring makatulong na mabawasan ang kalat sa bangketa, pagbutihin ang kaligtasan ng pedestrian, bawasan ang mga salungatan sa pagpapanatili sa iba pang mga kagamitan sa kalye, at payagan ang higit pang mga pagkakataon upang magdagdag ng landscaping at mga puno.

Ang pag-install at pagkumpuni ng gamit ay dapat na samahan sa mga proyekto sa pagpapabuti ng daanan at lansangan upang maiwasan ang pagdoble ng mga pagsisikap o paggawa ng mga bagong pagbawas sa bagong semento.

Ang mga utility sa itaas at grade na naka-mount ay dapat mailagay upang mabawasan ang pagkagambala sa paglalakbay sa pedestrian at mapanatili ang mga kinakailangang lapad para sa mga landas ng paglalakbay.

Ang mga maliit na vault ng utility, tulad ng mga metro ng tubig at gas at pag-access sa ilaw sa kalye, ay dapat na matatagpuan upang mabawasan ang mga salungatan sa umiiral o potensyal na mga lokasyon ng puno at mga lugar na nakalapag. Ang mga Vault ay dapat na nakahanay o magsara kung saan posible.

Ang mga pansing basin at mga linya ng daloy ng ibabaw na nauugnay sa mga sistema ng paagusan ng bagyo ay dapat na matatagpuan ang layo mula sa crosswalk o sa pagitan ng mga rampa ng curb. Ang mga pansing mga basin ay dapat na matatagpuan sa dalampasigan ng mga curb ramps upang maiwasan ang pooling sa ilalim ng rampa.

Ang mga teknolohiyang walang trenchless, tulad ng moling at tunneling, ay dapat gamitin kahit saan posible upang maiwasan ang paghuhukay at pagkagambala sa mga elemento ng lansangan.

Sa mga lugar na tirahan at komersyal na nakabase sa pedestrian, ang mga kagamitan na naka-mount na ibabaw ay dapat na naka-screen na may landscaping at / o pandekorasyon na mga screen, saanman magagawa.

Ang mga linya ng utility ng overhead ay dapat na undergrounded o lumipat sa mga daanan o likuran yard, kung saan magagawa.

6- Mga Mungkahi sa Patakaran: Transit

Ang mga network ng transit ay may hugis ng urban form ng mga modernong lungsod. Gayunpaman, ang mga network ng transit ay hindi umiiral sa isang vacuum. Ang kanilang tagumpay ay nakasalalay sa naaangkop na mga patakaran at pamumuhunan upang maitaguyod ang madali at ligtas na pag-access, maaasahang serbisyo, komuter amenities, at pagpapagana ng mga patakaran sa paggamit ng lupa.

6A. Mga Patakaran sa Patakaran

Ang mga pagpapabuti sa hinaharap na transit sa buong Lunsod ay dapat idinisenyo at mapanatili upang matugunan ang mga sumusunod na layunin:

Itaguyod ang paggamit ng transit ng mga tao ng lahat ng edad, kakayahan, at kapansanan.

Pagbutihin ang pagiging maaasahan at kahusayan para sa lahat ng mga rider ng transit.

Itaguyod ang kaginhawaan at kalinawan sa pamamagitan ng mga stop amenities at wayfinding signage.

Pagandahin ang kaligtasan, pag-access, at kalinisan sa mga paghinto sa transit at sa mga ruta.

Magplano para sa at magsulong ng paggamit ng malinis at napapanatiling enerhiya para sa mga sasakyan sa sasakyan at mga pasilidad.

6B. Kakayahang magamit

Ang mga pagpapabuti na isinalarawan sa mga kasunod na seksyon ng kabanatang ito ay mga rekomendasyon sa patakaran na inilaan upang makamit ang mga layunin na nakalista sa itaas. Ang mga proyekto na nakasalalay sa loob ng sumusunod na dalawang mga filter ng kakayahang magamit ay mga kandidato para sa mga pagpapabuti na ito.

1 Mga Katangian ng Kaduna

Sa pangkalahatan, dapat na unahin ng Lungsod ang mga pagpapabuti ng transit sa "Transit Priority Streets," tulad ng nakalarawan sa Larawan 6-1, na kinabibilangan ng:

Mga linya ng bus at hinto na tumanggap ng mataas na pang-araw-araw na pagsakay, na tinukoy ng 75 o higit pang pang-araw-araw na mga sakay sa bawat paghinto;

Mga linya ng bus at hihinto na mapaunlakan ang mataas na dalas ng serbisyo, na tinukoy ng isang 15-minuto o mas kaunting serbisyo sa ruok ng ulo, kasama ang iminungkahing bago o binagong mga ruta bilang bahagi ng Draft 2020 ng NextGen Bus Plan^[6];

Huminto ang mga bus na nagbibigay ng mga intermodal na paglilipat sa pagitan ng serbisyo ng tren at bus sa mga istasyon ng tren ng tren.

2 Mga Lugar ng Pokus

Bilang karagdagan, ang mga pagpapabuti sa transit ay dapat na unahin sa loob ng "Mga Lugar ng Pokus," tulad ng nakalarawan sa Figure 6-2, dahil ang mga ito ay mga lugar ng Lungsod na natukoy upang makatanggap ng nakatuon na atensyon at pamumuhunan sa pamamagitan ng mga

pamantayan na kinabibilangan ng mas mataas na kahinaan ng komunidad, aktibidad, disinvestment, at kawalan Tingnan ang Kabanata 4B. Mga Lugar ng Pokus sa pahina 52 para sa karagdagang impormasyon.

6C. Mga Elemento at Mga Pasilidad ng Stop ng Bus

Ang lahat ng mga hinto sa bus ay dapat magbigay ng mga patron ng isang kalidad na antas ng kaginhawaan, kaligtasan, ginhawa, pagiging maaasahan, at hanay ng mga amenities. Isaalang-alang ang isama ang kasunod na mga pagpapabuti sa mga paghinto ng bus kapag:

Ang pagpapakilala ng bagong serbisyo ng transit o pag-configure muli ng umiiral na serbisyo sa transit;

Ang mga bagong pribadong pag-unlad ay nangyayari malapit sa mayroon o hinaharap na nakaplanong transit na paghihinto;

Ang pagpapanatili ng daanan ng daanan ng daan ay isinasagawa malapit sa umiiral na mga paghinto sa transit; o

Ang mga proyektong pagpapabuti ng kapital ay itinatayo malapit sa umiiral na mga paghinto ng transit.

1

Mga Tirahan ng Bus

Nagbibigay kaginhawaan ang mga transaksyon sa transportasyon para sa naghihintay na mga parokyano at proteksyon mula sa lagay ng panahon, pati na rin maglingkod bilang isang visual marker para sa bus stop mismo. Ang pag-install ng isang kanlungan ng bus ay maaaring hindi palaging magagawa dahil sa mga hadlang na tama. Kung magagawa, ang mga hinto sa paghinto ng bus ay dapat magbigay ng hindi bababa sa isang kanlungan ng bus sa bawat bus stop, sa bawat sumusunod na pamantayan:

Laki:

Ang isang tradisyonal na kanlungan ng bus ay may sukat na humigit-kumulang na 5 piye ang lapad ng 13 ft. Ang haba at 8 piye ang taas.

Widget ng Sidewalk:

Para sa mga sidewalk / parkway zone, tingnan ang Kabanata 5D- 1 Sidewalks / Parkway sa pahina 69 .

Para sa mga sidewalk / parkway na may mga lapad na 10 ft. O higit pa, magbigay ng isang bus shelter, tulad ng nakalarawan sa Larawan 6-3 hanggang Larawan 6-5.

Para sa mga sidewalk / parkway na may mga lapad na mas mababa sa 10 ft. Na gumagawa ng pag-install ng isang tradisyunal na kanlungan ng bus na hindi mawari, isaalang-alang ang mga paraan upang mapalawak ang sidewalk / parkway o isaalang-alang ang pag-install ng isang stand-alone na canopy ng isang pinababang bakas ng paa. Kung hindi, magbigay ng pag-upo sa hintuan ng bus nang walang tirahan ng bus, tulad ng inilarawan sa Figure 6-6, o isaalang-alang ang paglipat ng bus stop sa isang mas magagawa na lokasyon.

Paglilagay:

Kung ang mga gusali ay matatagpuan sa o sa loob ng 10 ft. Ng linya ng pag-aari, hanapin ang kanlungan ng bus na 4 ft. Mula sa gilid ng gilid, upang mapanatili ang hindi bababa sa 4 na lapad na lapad para sa pedestrian zone sa pagitan ng facade ng gusali at kanlungan ng bus, tulad ng inilarawan. sa Figure 6-3.

Kung saan ang mga gusali ay nakatakda pabalik ng 10 ft. O higit pa mula sa linya ng pag-aari at ang lapad ng sidewalk / parkway ay 10 piye ng mas kaunti, hanapin ang kanlungan ng bus sa likod ng sidewalk / parkway, at pahintulutan ang kilusang pedestrian sa harap ng kanlungan ng bus, tulad ng nakalarawan sa Figure 6-4, maliban kung ang paggawa nito ay binabawasan ang pedestrian zone na mas mababa sa 4 piye ang lapad, kung saan, isaalang-alang ang isang extension ng kurbada, tulad ng nakalarawan sa Larawan 6-5 .

Mga Extension ng Curb:

Kung saan magagawa, dapat gamitin ang mga extension ng curb para sa mga lugar ng pag-load ng bus, tulad ng nakalarawan sa Larawan 6-5. Tingnan ang Kabanata 5C- 4 Curb Extension sa pahina 60 para sa karagdagang impormasyon.

Kung saan ang isang extension ng kurbada ay HINDI magagawa, hanapin ang kanlungan ng bus na may hindi bababa sa 4 piye ng lapad ng malinaw na maa-access na pedestrian sa pamamagitan ng mga zone, tulad ng nakalarawan sa Larawan 6-3 at Larawan 6-5. Para sa mga sidewalk / parkway zone, tingnan ang Kabanata 5D- 1 Sidewalks / Parkway sa pahina 69 .

Proteksyon ng Panahon:

Ang mga sasakyang pang-transit ay dapat na idinisenyo ng isang matibay na bubong upang magbigay ng lilim at proteksyon mula sa araw, hangin, at ulan. Ang isang open-face na kanlungan ng bus (na inalis ang harap at likod na gilid) ay ginustong upang madagdagan ang kakayahang makita at kaligtasan ng publiko.

Visibility sa Mga driver ng Bus:

Sa gilid kung saan papalapit ang bus, ang side panel ng kanlungan ng bus ay dapat na transparent sa materyal o tinanggal lahat nang magkasama upang payagan ang sapat na kakayahang makita. Kung ang isang side panel ay ginagamit, dapat itong mas madidhing patunay, lumalaban sa pagkupas, graffiti, etching, at clouding, at minarkahan ng mga salamin o iba pang mga elemento upang ipahiwatig ang pagkakaroon nito.

2

Pag-upo

Ang pag-upo ay isang mahalagang sangkap ng mga paghinto sa bus, dahil nagsisilbing lugar ng pahinga para sa mga parokyano, lalo na ang mga bata, matanda, at mga parokyano na may kapansanan. Ang mga paghihinto sa bus ay dapat magbigay ng pag-upo sa bawat sumusunod na pamantayan:

Mga bangko na may Back / Arm Rests :

Magbigay ng mga bangko ng bus na may minimum na haba ng 6.5 ft., O katumbas ng tatlong mga upuan. Ang mga bangko ay dapat na maiangkla upang maiwasan ang hindi awtorisadong kilusan at dapat na lubos na lumalaban sa paninira, panahon, at graffiti. Ang mga bangko ng bus ay dapat magbigay ng suporta sa likod at / o pamamahinga ng braso upang tulungan ang mga matatanda at patron na may kapansanan.

Iba pang Kahulugan ng pahinga:

Sa mga lokasyon na napilitan kung saan ang mga lapad ng mga sidewalk ay mas mababa sa 10 ft. At ang mga silungan ng bus ay hindi maiiwasan, magbigay ng iba pang paraan ng pahinga, tulad ng mga nakahilig na bar, mga stand-alone na mga bangko ng bus, atbp Tingnan ang Larawan 6-6.

3 Pag-iilaw

Ang sapat na pag-iilaw sa mga hinto ng bus ay nagdaragdag ng pangkalahatang kakayahang makita, nagpapabuti ng kaligtasan, at nagtataguyod ng isang seguridad. Ang mga paghihinto sa bus ay dapat magbigay ng ilaw sa bawat sumusunod na pamantayan:

Visibility sa panahon ng Gabi ng Serbisyo:

Ang mga paghihinto sa bus na ihahatid sa gabi o may mataas na pagsakay sa gabi ay dapat magbigay ng sapat na pag-iilaw na alinman ay nasilungan (naka-install sa loob ng kanlungan ng bus) o nag-iisa.

Lokal na Liwanag:

Ang nakapaligid na pag-iilaw ay maaaring ibigay ng isang kalapit na ilaw ng lansangan, ilaw ng spillover mula sa katabing mga negosyo, lukob na ilaw, o isang stand-alone light post. Ang mga paghihinto ng bus nang walang lukob na ilaw ay dapat na matatagpuan sa loob ng 30 piye ng isang mapagkukunan na ilaw na ilaw.

Sapat na Lakas:

Ang mga bus stop light fixtures o mga sistema ng pag-iilaw ng bus ay dapat magbigay ng pagitan ng 2 hanggang 5 mga paa-kandila, ngunit hindi dapat lumikha ng isang epekto ng sulok na nagpapahirap sa mga parokyano na naghihintay sa loob ng kanlungan upang makita sa labas ng lugar ng kanlungan.

LED Light:

Ang LED lighting ay dapat gamitin para sa kahusayan ng enerhiya at kadalian ng pagpapanatili.

Solar-Powered Light:

Isaalang-alang ang pag-iilaw ng mga fixtures o mga sistema na pinapagana ng solar energy bilang isang alternatibo sa hard-wired na utility lighting. Ang enerhiya ng solar ay maaari ring magamit upang maglagay ng signage ng proteksyon ng bus (halimbawa, impormasyon ng pagdating ng real-time) o mga imprastraktura ng pagsingil ng elektronikong aparato (halimbawa, USB charging port).

4 Kalinisan

Ang mga pagtanggap ng basura ay lubos na maaaring mapabuti ang kalinisan ng isang paghinto sa bus. Ang pag-install ng mga recbag ng basurahan ay karaniwang isang desisyon sa buong sistema ng transit at ang laki, hugis, at kulay ng mga recbag ng basurahan ay dapat ipatupad ayon sa patakaran ng transit. Sa pangkalahatan, ang mga paghinto sa bus ay dapat magbigay ng mga basura sa bawat sumusunod na pamantayan:

Lokasyon:

Ang mga basurahan ng basurahan ay dapat mailagay sa labas ng lugar ng kanlungan na ang mga nalalabi ng mga piraso ng basurahan o mga amoy ay hindi maaaring lumala sa loob ng kanlungan. Kung walang ibinigay na kanlungan ng bus, ang isang pagtanggap ng basurahan ay lubos na hinihikayat.

Proteksyon:

Ang mga recbag ng basurahan ay dapat na may linya ng mga bag ng basurahan at magkaroon ng isang takip upang maiwasan ang mga labi na lumabas sa paglalagay ng hangin dahil sa hangin at ulan.

Anchoring:

Ang mga pagdadala ng basurahan ay dapat na maiangkla sa lupa at hindi hadlangan ang paggalaw ng mga naglalakad.

Pagpapanatili:

Ang mga pagdadala ng basura ay dapat na mawalan ng laman at mapanatili sa isang regular na iskedyul.

Pampublikong impormasyon

Ang madaling-sundin na wayfinding signage ay ginagawang maginhawa upang mahanap ang mga hinto ng bus at pagkonekta sa mga ruta, lalo na kung hindi matatagpuan agad ang mga puntos ng paglipat sa malapit sa isa't isa. Sa pangkalahatan, ang mga paghinto sa bus ay dapat magbigay ng impormasyon sa publiko sa bawat sumusunod na pamantayan:

Signage at Wayfinding:

Ang bawat bus stop ay dapat magbigay ng isang pangalan ng stop o identifier (patutunguhan / cross na kalye, o bilang / sulat na nagpapakilala), pagkilala sa ruta, mapa ng mapa / ruta, impormasyon ng iskedyul at ruta, at malinaw na indikasyon ng pagtigil sa lokasyon at posisyon. Isaalang-alang ang pagsasama-sama ng signage sa isang poste, kung saan magagawa, upang mabawasan ang kalat.

Ang signage at wayfinding signage ay dapat na ma-access para sa lahat ng edad, kakayahan, kapansanan, at wika.

Impormasyon sa pagdating ng real-time:

Ang mga hinto sa paghinto ng bus ay dapat magbigay ng visual na impormasyon sa pagdating ng oras sa pamamagitan ng paggamit ng electronic o static signage upang mabigyan ang mga patron ng mga lokasyon ng bus sa real-time at oras ng pagdating nang walang pangangailangan para sa isang matalinong telepono.

Dapat ding magbigay ng priyoridad na paghihinto sa bus na impormasyon ng pagdating ng audio para sa mga parokyano na may kapansanan sa paningin. Ang impormasyon ay maaaring kumilos ng isang pindutan ng push.

Paglipat ng Impormasyon:

Sa mga paghinto ng bus bus, magbigay ng alinman sa static o real-time na impormasyon para sa paglilipat sa pagitan ng mga ruta. Sumangguni sa 2018 Metro Transfers Design Guide para sa karagdagang impormasyon.[\[7\]](#)

6 Iba pang mga Bus Stop Infrastructure

Isaalang-alang ang sumusunod na mga karagdagang elemento sa mga hinto ng bus:

Mga konkretong Bus Pads:

Ang mga konkretong bus pad ay dapat na mai-install sa lahat ng hinto ng mga bus upang suportahan ang bigat ng mga bus, bawasan ang pagsusuot at luha sa semento, at mabawasan ang pangkalahatang pagpapanatili.

Green imprastruktura:

Ang mga hinihinto sa paghinto ng bus ay dapat mapahusay sa landscaping at iba pang mga paggamot sa berdeng imprastruktura. Tingnan ang Kabanata 9. Mga Mungkahi sa Patakaran: Green Infrastructure sa pahina 123 para sa karagdagang impormasyon.

Mga Pagpapabuti sa Pedestrian:

Ang mga kalye sa loob ng 5-minuto na radius ng paglalakad ng lahat ng mga hinihinto sa mga bus na hinto ay dapat isaalang-alang ang pagbibigay ng mga pagpapabuti sa pedestrian. Tingnan ang Kabanata 5. Mga Mungkahi sa Patakaran: Ang mga naglalakad sa pahina 57 para sa karagdagang impormasyon.

7 Mga Pasilidad ng Bus-Rapid Transit (BRT)

Ang pagpapakilala ng serbisyo sa BRT sa Lungsod ng Burbank ay nagtatanghal ng isang pagkakataon upang mabigyan ang mga patron ng mas mabilis, mas madalas, at mas malalawak na serbisyo sa rehiyon kaysa sa inaalok sa tradisyunal na lokal na serbisyo sa bus ngayon. Ang mga istasyon ng BRT ay dapat idinisenyo, mapanatili, at pinahusay para sa paggamit ng mas mataas na dami ng transit rider at dalas ng serbisyo. Bilang karagdagan sa mga rekomendasyong inirerekomenda para sa lahat ng mga hinihinto na mga paghinto sa bus, dapat isaalang-alang ng mga istasyon ng BRT ang isang pinahusay na antas ng mga amenities, kabilang ang ngunit hindi limitado sa:

Ang pinalawak na kanlungan ng bus o canopy upang mapaunlakan ang inaasahang pangangailangan ng pagsakay

Ang isang sidewalk / parkway na lapad ng hindi bababa sa 16 ft. Ay inirerekomenda para sa lahat ng mga BRT na mga silungan ng bus sa Lungsod ng Burbank. Sumangguni sa 2020 Mga Patakaran at Pamantayan sa Transit ng Metro para sa karagdagang impormasyon^[8]

Mga pasilidad sa bisikleta, halimbawa, paradahan, locker, at pagbabahagi ng bike

Koleksyon ng pamasaha sa off-board

Mga telepono o intercom para sa mga serbisyong pang-emergency

8

Malinis na Mga Sasakyan ng Transitensyang Enerhiya at Inprastruktura ng Pagsingil

Noong Disyembre 2018, pinagtibay ng California Air Resources Board (CARB) ang Regulasyon ng Innovative Clean Transit (ICT). Kinakailangan nito ang lahat ng mga pampublikong ahensya ng transit na unti-unting lumipat sa isang 100% malinis, zero-emission transit fleet, tulad ng electric. Makatutulong ito upang magtrabaho patungo sa kalidad ng air regional at mga layunin sa pagpapawalang pagbabago ng klima. Ang fleet ng Lungsod ng BurbankBus ay kailangang maglipat sa isang 100% na zero na paglabas ng zero sa paglabas ng taon 2040. Dapat isaalang-alang ng Lungsod ang pagbibigay ng malinis na istasyon ng pagsingil ng enerhiya kasama ang mga ruta ng mataas na priyoridad sa pagbiyahe upang hindi lamang maglingkod sa lokal na sistema ng transit, kundi pati na rin mga rehiyonal na transit system .

6D. Sa Mga Bus Stops

1

Mga pagsasaalang-alang

Ang lahat ng mga hinto sa bus ay dapat na matatagpuan sa lubos na nakikita at maa-access na mga lugar ng mga naglalakad. Ang mga perpektong lokasyon ng paghinto sa bus ay nakasalalay sa pisikal at konteksto ng pagpapatakbo ng daanan ng daanan at ruta at sistema ng bus. Ang mga sumusunod ay dapat isaalang-alang kapag nagpapalano ng mga lokasyon ng paghinto sa bus:

Mga Pagsasaalang-alang sa Physical Site:

Magagamit na haba ng curbside at lapad ng sidewalk / parkway

Lapad at bilang ng mga daanan sa paglalakbay

Sasakyan, pedestrian, at dami ng trapiko ng bisikleta

Ang pagkakaroon ng paradahan sa labas ng kalye at / o mga bisikleta (tingnan ang Kabanata 7. Mga Mungkahi sa Patakaran: Mga Bisikleta sa pahina 89).

Ang pagkakaroon ng mga crosswalks, mga landas ng kurbada ng pedestrian, at iba pang paraan ng pag-access

Ang kalidad ng semento / aspalto / konkretong bus pad

Ang mga katabing land use at mga pangunahing patutunguhan

Mga koneksyon sa iba pang mga mode ng transit

Mga Pagsasaalang-alang sa pagpapatakbo:

Kahilingan sa Rider ng Bus

Ruta ng bus / dalas ng serbisyo

Mga lokasyon ng paglilipat ng bus sa iba pang mga linya o system

Equity upang magbigay ng serbisyo sa mga nasasakupang komunidad

2

Mga Uri ng Stop Stop

Tulad ng nakalarawan sa Figure 6-9 at Figure 6-10, mayroong tatlong uri ng mga placement ng bus stop at dalawang uri ng mga paraan ng paglo-load ng pasahero. Ang maingat na pagsasaalang-alang ay dapat gawin sa pagpili ng pinaka-angkop na uri ng paghihinto sa bus para sa isang lokasyon.

3

Lugar sa Paglo-load ng Bus

Magkaloob ng sapat na mga bus stop sa paglo-load ng mga lugar upang mapaunlakan ang uri ng sasakyan ng bus (halimbawa, 40 ft. Mahaba, 60 ft. Mahaba ang articulated bus, atbp.), Kung dalawa o higit pang mga bus ay maaaring tumigil nang sabay-sabay, at lokasyon ng paghinto ng bus. Ang mga lugar ng paghinto sa bus ay dapat ipahiwatig ng isang pulang kurbada na may mga paghihigpit sa paradahan sa labas ng daan upang payagan ang mga bus na sapat na puwang para sa mga bus na lumapit, ihinto, at hilahin ang layo mula sa kurbada. Para sa lahat ng hinto ng bus, kumpirmahin sa ahensya ng transit sa kinakailangang haba ng lugar ng pag-load ng bus stop bago ang pagpapatupad. Halimbawa, ang minimum na kinakailangang mga lugar ng paglo-load ng bus ay nakalista sa ibaba (sumangguni sa 2020 Mga Patakaran at Pamantayan sa Transitment ng Metro para sa karagdagang impormasyon^[9]):

40 piye ng bus.

Malayo na bahagi: 90 p.

Malapit na bahagi: 100 ft.

Mid-block: 150 piye.

Magdagdag ng isang karagdagang 50 ft. Kung dalawa o higit pang mga bus ay humihinto nang sabay-sabay

60 piye ng bus.

Malayong panig at kalagitnaan ng bloke: 120 ft.

Malapit na bahagi: 170 ft.

Magdagdag ng isang karagdagang 70 ft. Kung dalawa o higit pang mga bus ay humihinto nang sabay-sabay

4 na Bus Stop Spacing

Para sa lahat ng hinto ng bus, kumpirmahin sa ahensya ng transit sa nais na puwang sa pagitan ng mga paghinto ng bus bago ang pagpapatupad. Dapat na balansehin ang bus stop spaces demand rider habang nagbibigay ng sapat na saklaw. Halimbawa, ang maximum na

average average spacing ng bus stop ay nakalista sa ibaba (sumangguni sa 2020 na Mga Patakarán at Pamantayan sa Transitment ng Metro para sa karagdagang impormasyon[10]):

Ang mga istasyon ng BRT ay tumatakbo bawat 1.25 milya

Huminto ang bus ng Metro Rapid bawat 0.75 milya

Huminto ang mga bus sa Metro Local bawat 0.25 milya

5 Itigil ang Pag-access

Ang mga paghihinto sa bus ay dapat magbigay ng kaligtasan at pag-access para sa lahat ng mga uri ng edad, kakayahan, at kapansanan. Ang disenyo ng unibersal ay dapat mailapat saanman magagawa. Ang mga solusyon sa unibersal na disenyo ay tumutugma sa pinakamalawak na hanay ng mga gumagamit at kakayahan, na tinitiyak na ang lahat ng mga tao ay maaaring magkaroon ng pantay na pag-access sa pagbiyahe sa pamamagitan ng pagbabawas ng mga hadlang. Tingnan ang Larawan 6-11 sa pamamagitan ng Larawan 6-16, na naglalarawan ng karaniwang mga kondisyon ng paghinto sa bus, kabilang ang, ngunit hindi limitado sa:

Lakas, matatag na ibabaw;

Ang mga bus na nakasakay sa eroplano at lugar ng paningin na may malinaw na haba na 96 in. (8 p.), sinusukat patayo sa gilid ng gilid, at isang malinaw na lapad ng 60 in. (5 p.), sinusukat na kahanay sa gilid, para sa paglawak ng isang rampa ng wheelchair;

Malinaw na ma-access ang mga ruta ng hindi bababa sa 48 in. (4 ft.) Sa buong at sa paligid ng lahat ng mga hadlang na may koneksyon sa mga kalye, mga sidewalk / parkway, o mga landas ng mga naglalakad;

Pinakamaliit na malinaw na espasyo ng sahig na 30 in. (2.5 p.) Sa pamamagitan ng 48 in (4 p.) Sa ilalim ng lugar ng kanlungan ng bus;

Magagamit na mga slope at cross slope;

Minimum na clearance ng headroom ng 80 in. Sa loob ng kanlungan ng bus;

Mga bangko ng bus na may suporta sa likod; at

Magagamit na pag-signage, tulad ng mga palatandaan sa pagtukoy ng ruta ng bus na sumunod sa mga kinakailangan sa visual signage para matapos, kaibahan, istilo, character, taas, spacing, atbp.

6E. Kasama sa Kalye at sa Intersections

1

Lahat ng mga Bus

Tulongan ang lahat ng mga bus sa isang magkahalong daloy, pagsasaayos ng panig, kung saan ang mga daanan ng paglalakbay ay ginagamit ng parehong mga bus at trapiko ng sasakyan.

Kung magagawa, ang mga bus ay dapat na ruta sa mga arterial na kalye at dapat na iwasan sa mababang bilis at mababang dami ng mga kalye, tulad ng kolektor o lokal na kalye.

Tulad ng inilarawan sa Figure 6-17 hanggang Larawan 6-22, ang mga daanan ng paglalakbay na mapaunlakan ang mga bus ay dapat na 12 piye ang lapad, ngunit hindi bababa sa 11 ft. Kapag katabi ng isang Class II o isang nasa loob ng kalye, Class IV Bikeway. Kung magagawa, ang mga bus ay HINDI dapat tumakbo sa tabi ng Class II Bikeways. Para sa lahat ng iba pang mga pamantayan sa lapad ng daanan, tingnan ang Kabanata 8C- 1 na Mga Pag- configure sa Daan sa pahina 120 para sa mga minimum na lapad ng paglalakbay.

2 Bus-Rapid Transit (BRT)

Isaalang-alang ang pagbibigay ng nakatuong mga side-running, bus-only na mga linya kahit sa lahat ng oras ng araw o paghihigpit sa paradahan sa lansangan sa mga oras ng rurok lamang.

Isaalang-alang ang pagbibigay ng aktibong Transit Signal Priority sa mga interseksyon upang mabawasan ang pagkaantala ng serbisyo ng trapiko at transit, lalo na kung ang isang pinagsama-samang pagsasaayos ng daloy ay ipinatupad.

7 Mga Mungkahi sa Patakaran: Mga Bisikleta

Ang mga pamumuhunan at pagpapabuti sa network ng bisikleta ng Lungsod ay nagsisilbi pang pangmatagalang layunin sa publiko. Pinagbubuti nila ang kalusugan ng isang komunidad. Binabawasan nila ang paglabas ng mga gas-warming gas. Pinadali nila ang pagtuklas ng kapaligiran ng lungsod sa pamamagitan ng bata at matanda. Nagbibigay sila sa mga tao ng isang mas malawak na hanay ng mga pagpipilian para sa commuting at libangan.

Ang kabanatang ito ay nagbibigay ng pag-update sa Plano ng Master ng Bicycle Master ng Lungsod.

7A. Mga Patakaran sa Patakaran

Ang hinaharap na pagpapabuti ng bisikleta sa buong Lungsod ay dapat idinisenyo at mapanatili upang matugunan ang mga sumusunod na layunin:

Himukin ang paggamit ng bisikleta sa buong Lungsod bilang isang kaakit-akit, ligtas, komportable, malusog, maaasahan, at napapanatiling kapaligiran na alternatibong libangan at alternatibong transportasyon.

Magbigay ng imprastraktura ng bisikleta na madaling ma-navigate, ma-access, at mapanatili sa lahat ng edad, kakayahan, at may kapansanan.

Ikonekta ang mga patutunguhan, kabilang ang mga sentro ng transit, sentro ng trabaho, komersyal na lugar, mga paaralan, mga parke, aklatan, at mga kapitbahayan ng tirahan.

Isara ang mga gaps at alisin ang mga hadlang sa network ng bisikleta, lalo na sa mga freeways, mga corridors sa riles, at kasama ang mga koneksyon sa first-mile / last-mile upang magbiyahe.

Magbigay ng paghihiwalay sa pagitan ng mga taong nagbisikleta at mga taong nagmamaneho, kung saan magagawa.

7B. Kakayahang magamit

Ang mga pagpapabuti na isinalarawan sa mga kasunod na seksyon ng kabanatang ito ay mga rekomendasyon sa patakaran na inilaan upang makamit ang mga layunin na nakalista sa itaas. Ang mga proyekto na nakasalalay sa loob ng sumusunod na dalawang mga filter ng kakayahang magamit ay mga kandidato para sa mga pagpapabuti na ito.

1 Mga Katangian ng Kaduna

Sa pangkalahatan, dapat na unahin ng Lungsod ang mga pagpapabuti ng bisikleta sa "Bicyclist Priority Streets," tulad ng nakalarawan sa Larawan 7-1, na kasama ang:

Mga umiiral o binalak na mga bisikleta;

Mataas na kalye ng pagsakay sa bisikleta; at

Ang mga kalye na malapit sa mga gaps at hadlang sa pagsakay sa bisikleta, lalo na kasama ang mga koneksyon sa unang milya / huling-milya.

2

Mga Lugar ng Pokus

Bilang karagdagan, ang mga pagpapabuti ng bisikleta ay dapat na unahin sa loob ng "Mga Lugar na Pokus," tulad ng nakalarawan sa Larawan 7-2, dahil ang mga ito ay mga lugar ng Lungsod na natukoy upang makatanggap ng nakatuon na atensyon at pamumuhunan sa pamamagitan ng mga pamantayan na kinabibilangan ng mas mataas na kahinaan ng komunidad, aktibidad, disinvestment, at kawalan Tingnan ang Kabanata 4B. Mga Lugar ng Pokus sa pahina 52 para sa karagdagang impormasyon.

7C. Ang pagpili ng isang Uri ng Bikeway

1

Isaalang-alang ang Konteksto ng Paggamit ng Lupa

Kapag pumipili ng isang uri ng daanan ng bisikleta, isaalang-alang ang katabing mga gamit sa lupa at mga punto ng interes. Dapat isaalang-alang ng network ng bikeway ang sumusunod:

Direkta at pagpapatuloy ng ruta upang ikonekta ang mga patutunguhan, tulad ng mga trabaho, transit, parke, mga landas, paaralan, atbp.

Gumagamit ang lupain tulad ng siksik na lugar ng komersyo at tirahan o mataas na lugar ng trabaho.

2 Isaalang-alang ang Mga Katangian sa Daan

Kapag pumipili ng isang uri ng daanan ng bisikleta, isaalang-alang kung paano ang ilang mga bisikleta ay maaaring maging mas naaangkop kaysa sa iba depende sa iba't ibang mga katangian ng daanan, tulad ng:

Ang umiiral na geometry ng daanan ng daan, kanan-of-way (ROW), lapad ng curb-to-curb, lapad ng mga daanan ng paglalakbay, at bilang ng paglalakbay, pag-on, mga paradahan ng paradahan, at mga daanan ng daanan;

Nai-post na mga limitasyon ng bilis, Karaniwan sa Pang-araw-araw na Trapiko (ADT), at Mga Bilang ng Kilusang Paggalaw (TMC);

Ang pagkakaroon ng paradahan sa kalye, dalas ng paglilipat ng paradahan o pag-load ng sasakyan, paghinto ng bus, at iba pang aktibidad ng curbside;

Gumamit ng mga kargamento, trak, sasakyan sa serbisyo sa kalye (halimbawa, tanggihan ang mga trak, mga taglinis ng kalye, atbp.), Bus, at mga pang-emergency na sasakyan;

Mga tampok ng daanan, tulad ng topograpiya at kanal; at

Lapad ng sidewalk / parkway, pati na rin ang pagkakaroon at dami ng aktibidad ng pedestrian, lalo na ang mga matatanda at bata.

Potensyal para sa isang mabubuting kahanay na kahaliling alternatibong kalye na may mas mababang dami ng sasakyan at / o bilis

Potensyal na isama ang bikeway bilang bahagi ng isang bagong proyekto sa pag-unlad o mga proyekto sa pagpapabuti ng kapital, pag-iingat na pag-iingat, o mga proyektong muling pagkukumpuni / repaving.

3 Isaalang-alang ang Mga Uri ng Gumagamit ng Bisikleta

Ang pagpili ng isang uri ng bikeway sa isang partikular na konteksto sa huli ay tumutukoy sa ginhawa, kaligtasan, at pagiging kaakit-akit para sa iba't ibang uri ng gumagamit. Bilang karagdagan sa mga pagsasaalang-alang tungkol sa mas malaking network ng bisikleta o mga katangian ng daanan, mahalaga din na maunawaan ang isang potensyal na profile ng gumagamit^[11]:

Libangan Rider laban sa mga commuter rider

Ang mga rider ng Novice kumpara sa mga nakaranas ng mga nakasakay

Halimbawa, kung ang isang Class II Bikeway (Bicycle Lane) o isang Class III Bikeway na may mga shared-lane markings ("sharrows") ay naka-install sa isang arterial na kalye, maaaring hindi gaanong kaakit-akit sa mga baguhan ng mga baguhan, tulad ng isang may sapat na gulang o bata sa pagbibisikleta, kaysa sa nakaranas ng mga bisikleta. Kapag posible, pumili ng isang uri ng bisagra upang maisulong ang isang network ng bisikleta na akomodasyon at maa-access sa lahat ng edad, kakayahan, at mga kapansanan.

7D. Mga Patnubay sa Disenyo ng Klase I

1

Kahulugan

Ang Class I Bikeways (Mga Landas ng Bisikleta o Mga Landas na Ginagamit na Ibinahagi) ay nagbibigay ng isang ganap na hiwalay at off-street right-of-way na itinalaga para sa eksklusibong paggamit ng mga bisikleta at pedestrian na may cross-flow ng mga motorista na minamali.

2

Kakayahang magamit

Ang Class I Bikeways ay karaniwang bi-directional at multi-modal na mga landas para sa libangan o daanan. Ang mga ito ay naaangkop sa mga parke, kasama ang mga daanan ng tubig o beach, o repurposed utility o riles ng koridor. Ang Chandler at Burbank Channel Bikeways ay mga halimbawa ng umiiral na Class I Bikeways sa Lungsod ng Burbank.

3

Mga Patnubay sa Klase I Bikeway

Para sa lahat ng Class I Bikeways:

Ibigay ang nakabahaging paggamit sa mga naglalakad o iba pang maliit na aparato ng kadaliang kumilos.

Magbigay ng hindi bababa sa 8 ft. Lapad para sa isang two-way bikeway, kasama ang isang karagdang 2 ft. Sa magkabilang panig para sa puwang ng balikat. Para sa higit na mataas na ginagamit na mga landas, ang isang lapad na 10-12 ft. Ay ginustong kasama ang isang 2 ft. Balikat sa magkabilang panig.

7E. Mga Patnubay sa Disenyo ng Klase II

1

Kahulugan

Nagbibigay ang Class II Bikeways (Bisikleta Lanes) ng isang paghihigpit na right-of-way na itinalaga para sa eksklusibo o semi-eksklusibong paggamit sa mga bisikleta. Sa pamamagitan ng paglalakbay ng mga sasakyang de motor o mga naglalakad ay ipinagbabawal, ngunit maaaring pahintulutan ang mga cross-flow. Karaniwang tumatakbo ang Class II Bikeways sa tabi ng parking lane o kurbado sa pagitan ng mga naka-park na sasakyan at sa katabing daanan ng paglalakbay.

2 Kakayahang magamit

Ang Class II Bikeways ay karaniwang angkop para sa medium-speed at dami ng mga kalye, tulad ng mga lokal na kalye at kalye ng bayan at mga kalye ng kolektor ng kapit-bahay na may nai-post na mga limitasyon ng bilis sa pagitan ng 25-30 mph at mga volume sa pagitan ng 3,000 ADT at

6,000 ADT. Ang Class II Bikeways ay HINDI inirerekomenda para sa mga kalye na may nai-post na mga limitasyon ng bilis na mas malaki kaysa sa 30 mph at dami na mas malaki kaysa sa 6,000 ADT.

3

Mga Patnubay sa Class II Bikeway:

Para sa lahat ng Class II Bikeways:

Isaalang-alang ang pag-install ng solid o "laktawan" na mga berdeng kulay na semento ng semento upang ma-demarcate ang mga lugar ng salungatan sa bisagra, tulad ng sa mga daanan ng daanan, mga daanan, mga linya ng kanan, o sa pamamagitan ng mga interseksyon.

Para sa Class II Bikeways na katabi ng on-street parking:

Mas gusto: Kung saan pinapayagan ang puwang, magbigay ng isang guhit na buffer na hindi bababa sa 2 piye ang lapad sa pagitan ng paradahan at paradahang paradahan upang mapaunlakan ang pagbubukas ng mga pintuan ng sasakyan. Kung ang may guhit na buffer ay naglalaman ng mga delineator, halimbawa, mga bollards, ang bikeway ay itinuturing na Class IV Bikeway. Tingnan ang Kabanata 7G. Mga Patnubay sa Disenyo ng Klase IV sa pahina 100.

Pinakamaliit: Maglaan ng isang lapad ng hindi bababa sa 5 ft. Kabuuang para sa daanan ng bisikleta, na sinusukat mula sa mukha ng kurbada.

Para sa Mga Classical Bikeways Hindi katabi ng On-Street Paradahan:

Mas gusto: Kung saan pinapayagan ang puwang, magbigay ng isang guhit na buffer na hindi bababa sa 2 piye ang lapad sa pagitan ng bikeway at linya ng paglalakbay ng sasakyan. Kung ang may guhit na buffer ay naglalaman ng mga delineator, halimbawa, mga bollards, ang bikeway ay itinuturing na Class IV Bikeway. Tingnan ang Kabanata 7G. Mga Patnubay sa Disenyo ng Klase IV sa pahina 100.

Pinakamaliit: Maglaan ng isang lapad ng hindi bababa sa 5 ft. Kabuuang para sa daanan ng bisikleta, na sinusukat mula sa mukha ng kurbada.

4

Tirahan sa Mga Katangian ng Kolektor ng Kalapit

Ang mga kolektor ng kapit-bahay ay nagpapatakbo sa katamtaman - sa mga bilis at dami ng mababang sasakyan at nagbibigay ng mga link sa pagitan ng mga arterial na kalye at lokal na kalye.

Ang ilang mga kalye ng kolektor ng kapitbahayan sa buong Lungsod ay karaniwang may isang 68 talampakan. ROW at isang 48 ft. Lapad ng curb-to-curb. Tulad ng inilarawan sa [Figure 7-10](#) at [Figure 7-11](#), ang mga kalye na ito ay may potensyal na mapaunlakan ang Class II Bikeways tulad ng:

Potensyal na Pag-configure:

Bago / Pagbabago:

Isang one-way, buffered, Class II Bikeway sa bawat direksyon

Napanatili ang:

Bilang ng mga daanan sa paglalakbay

Lapad ng Curb-to-curb

Lapad ng sidewalk / parke

Pinakaangkop Saan:

Ang lapad ng umiiral na sidewalk / parkway ay nasa minimum at / o dapat mapanatili tulad ng para sa iba pang mga gamit.

Ang lapad ng mga daanan ng paglalakbay ay lumampas sa minimum na pamantayan.

7F. Mga Patnubay sa Disenyo ng Klase III

1

Kahulugan

Itinalaga ng Class III Bikeways (Mga Ruta ng Bisikleta) na ibinahagi ang paglalakbay ng mga bisikleta at mga sasakyang de motor na tinukoy ng mga palatandaan at / o mga marka ng semento, tulad ng mga namarkahan na lane-lane ("sharrows").

2 Kakayahang magamit

Ang Mga Classical Bikeways ay karaniwang angkop para sa mga mababang lansangan at mababang dami, tulad ng mga kolektor ng kapitbahayan o lokal na mga kalye na may nai-post na mga limitasyon ng bilis na mas mababa sa 25 mph at mga volume na mas mababa sa 3,000 ADT. Ang Class III Bikeways ay HINDI inirerekomenda para sa mga lansangan na may nai-post na mga limitasyon ng bilis na higit sa 25 mph at dami na mas malaki kaysa sa 3,000 ADT.

3

Class III Mga Uri ng Bikeway:

Para sa lahat ng Class III Bikeways:

Ang ibinahaging bisikleta at linya ng paglalakbay ay dapat na hindi bababa sa 10 piye ang lapad, sinusukat mula sa mukha ng kurbada.

Ipakita ang daanan ng bisikleta na may naaangkop na pagmamarka ng semento at karatula, tulad ng:

Ang "MAGAMIT NG LONG LANE" ay pumirma upang tukuyin na maaaring gamitin ng mga bisikleta ang kabuuan ng ibinahaging ruta ng bisikleta at daanan ng paglalakbay sa sasakyan;

Mga namarkahan na linya ng semento ("sharrows"); at

Isaalang-alang ang pag-install ng solid o "laktawan" na mga berdeng kulay na semento ng semento upang ma-demarcate ang mga lugar ng salungatan sa bisagra, tulad ng sa mga daanan ng daanan, mga daanan, mga linya ng kanan, o sa pamamagitan ng mga interseksyon.

Para sa mga Bike Boulevards:

Ang mga bisikleta sa bisikleta ay nasa nasa kalye Class III Mga Bikewang na may karagdagang paggamot sa pagpapatahimik ng trapiko upang mapahusay ang kaligtasan, tulad ng:

Bilis ng unan. Tingnan ang Kabanata 5C- 6 Itinaas na Mga Daan ng Pantawid at Mga Speed Humps o Cushions sa pahina 62 .

Mga extension ng curb. Tingnan ang Kabanata 5C- 4 Mga Extension ng Curb sa pahina 60.

Mga namarkahan na linya ng semento ("sharrows").

Mga palatandaan upang makilala ang isang boulevard ng bisikleta mula sa iba pang mga lokal na kalye na hindi nagbibigay ng mga elemento ng boulevard ng bisikleta.

4 Mga accommodation sa Neighborhood Collector o Lokal na Kalye

Ang kolektor ng kapit-bahay at mga lokal na kalye ay nagpapatakbo sa katamtaman hanggang sa mga bilis at dami ng mababang sasakyan at nagbibigay ng mga link sa pagitan ng mga arterial na kalye at lokal na kalye. Ang ilang mga kolektor ng kapitbahayan o lokal na lansangan sa buong Lungsod ay karaniwang may isang 60 ft. ROW at isang lapad ng curb-to-curb. Tulad ng inilarawan sa Figure 7-14 at Larawan 7-15, ang mga kalye na ito ay may potensyal na mapaunlakan ang Class III Bikeways tulad ng:

Potensyal na Pag-configure:

Bago / Pagbabago:

Ibinahagi ang linya ng paglalakbay ng sasakyan at Class III Bikeway sa bawat direksyon

Napanatili ang:

Sa paradahan na paradahan

Bilang at lapad ng mga daanan ng paglalakbay

Lapad ng Curb-to-curb

Lapad ng sidewalk / parke

Pinakaangkop Saan:

Ang lapad ng curb-to-curb ay pinipilit.

7G. Mga Patnubay sa Disenyo ng Klase IV

1

Kahulugan

Ang Class IV Bikeways (Mga Cycl Tracks o Protected Bikeways) ay nagbibigay ng isang right-of-way na itinalagang eksklusibo para sa pagbiyahe ng bisikleta na nakahiwalay sa mga naglalakad, trapiko ng sasakyan, at naka-park na mga sasakyan. Ang mga Class Bikeways ay protektado at nahihiwalay gamit ang paghihiwalay ng grado, nababaluktot na mga post, hindi nababaluktot na pisikal na hadlang, at / o paradahan na paradahan.

Ang isang Class IV Bikeway ay maaaring nasa nasa kalye o antas ng sidewalk. Sa pangkalahatan, ang mga nasa-kalye na Class IV Bikeways ay maaaring maipatupad bilang isang mas mababang gastos sa kapital at bilang isang mabilis na pagbuo ng opsyon, ngunit maaaring ma-upgrade sa sidewalk-level Class IV Bikeways kung ito ay magagawa at kung ang pagpopondo ay magiging magagamit . Upang maprotektahan, ang isang Class IV Bikeway ay dapat magkaroon ng proteksyon sa kapwa sa magkabilang panig nito mula sa pedestrian at trapiko ng sasakyan, tulad ng nakalarawan sa Larawan 7-16 at Larawan 7-17.

Mga Buffer ng Sasakyan:

Ang ***Sasakyan ng Sasakyan*** ay ang puwang na nakalaglag sa pagitan ng isang daanan ng paglalakbay at isang daanan ng bisikleta, na maaaring sakupin ng pamamagitan ng pavement striping, paghihiwalay ng grado, bollards, paghinto ng gulong, mga planter box, at / o paradahan na paradahan.

Pedestrian Buffer:

Ang **Pedestrian Buffer** ay ang buffered space sa pagitan ng isang landas ng paglalakbay at isang daanan ng bisikleta, na maaaring sakupin ng pintura, tactile truncated domes, landscaping, utility, at / o mga kasangkapan sa kalye. Tingnan ang Kabanata 5D- 1 Mga Sidewalk / Parkway sa pahina 69 para sa karagdagang impormasyon sa mga sidewalk / parkway zone.

2 Kakayahang magamit

Ang Class IV Bikeways ay karaniwang angkop para sa mga high-speed at high-volume na kalye, tulad ng mga kalye na may mga nai-post na mga limitasyon ng bilis na higit sa 30 mph at mga volume na higit sa 6,000 ADT. Inilarawan ng Figure 7-18 ang maraming mga pagkakaiba-iba ng isang Class IV Bikeway at inirerekumendang mga sukat. Upang mapadali ang isang hinaharap na network ng daanan ng bisikleta para sa lahat ng edad, kakayahan, at may kapansanan, ang mga protektadong mga bisikleta ay dapat ipagkaloob kung magagawa.

3

In-Street Class IV Bikeways

Ang Mga Liwasang Class IV Ang mga Bikeways ay matatagpuan sa daanan ng kalsada sa antas ng kalye, gilid ng gilid, o katabi ng paradahang nasa lansangan, at na-configure sa alinman sa mga direksyon sa ibaba:

Isang-way na daanan ng bisikleta, sa bawat panig ng kalye

Two-way bikeway, sa kaliwang bahagi ng kalye lamang sa isang one-way na kalye

In-street Class IV Ang mga Bikeway ay protektado at nahihwalay mula sa trapiko ng sasakyan sa pamamagitan ng isang **Sasakyan** ng **Sasakyan** , na dapat na guhitan ng mga markings ng diagonal o chevron at naglalaman ng isa o higit pa sa mga panggamot na delineator sa ibaba.[\[12\]](#):

Ang mga bollards, na may retroreflective striping, ay naglagay ng halos bawat 10 ft hanggang 40 ft.

Ang mga Wheel Stops at Bollards, sunud-sunod na inilagay na may humigit-kumulang na 6 ft.

Mga kahon ng Planter, na may pare-pareho na puwang sa pagitan.

On-Street Paradahan, bilang karagdagan sa alinman sa nabanggit na paggamot.

Sa pangkalahatan, ang mga paggamot ng delineator sa mga nasa-kalye na Klase IV Mga Bikew ay dapat mailagay nang naaangkop na ibinigay na natatanging mga kondisyon ng site:

Natigil sa mga hinto ng bus, na-access sa paradahan, lansangan, at daanan (tingnan ang Kabanata 7G- 7 Sa Mga daanan ng Drive at Alley sa pahina 109).

Malapit nang pigilan ang mga sasakyan mula sa pagpasok sa daanan ng bisikleta, ngunit sapat na upang payagan ang paggalaw ng mga naglalakad kapag katabi ng paradahan sa lansangan (tingnan ang Kabanata 7G- 8 Sa Paradahan ng On-Street, Magagamit na Paradahang On-Street, Kumakarga at Mga Valet Zones sa pahina 110).

Ang nasabing kinakailangang pag-access sa emergency ay pinananatili sa bawat code, halimbawa, sunog.

MGA WHEEL STOPS AT BOLLARDS. Dahil ang mga hinto ng gulong ay mababa sa lupa at mahirap na makita ng mga motorista, HINDI inirerekumenda na gumamit ng mga hinto ng wheel na WALANG mga bollards. Ang mga ito ay pinaka-angkop sa mga kalye na hindi maaaring tumanggap sa paradahan sa kalye.

MGA KAHON NG PLANTER. Kapag na-secure sa daan, ang mga kahon ng planter ay isang kaakit-akit na paraan ng proteksyon na nangangailangan ng mas malaking kapital at patuloy na pagpapanatili. Ang mga ito ay pinaka-angkop sa mga komersyal na kalye kung saan maaaring mangyari ang panlabas na aktibidad.

MGA BOLLARDS: ANG MGA Bollard ay isang malawak na ginagamit na pamamaraan ng proteksyon at paghihiwalay para sa Mga Class IV Bikeways. Nag-aalok ang mga Bollards ng medyo mabilis, madali, at murang paraan upang malinis ang paghihiwalay sa pagitan ng mga taong

nagbisikleta at mga taong nagmamaneho at naglalakad. Ang mga Bollards ay maaaring mag-alok ng isang paraan upang makaranas ang komunidad ng isang protektadong pasilidad ng bikeway nang walang permanenteng o mamahaling imprastraktura ng kapital. Ngunit, ang pagpapanatili sa pagpapalit ng mga bollards at regular na pag-aayos ng bikeway ng mga dahon o labi ay kailangang isasailalim sa gastos sa siklo ng buhay ng proyekto.

4

Sidewalk-Level Class IV Mga Bikeways

Ang antas ng Sidewalk-level Class IV Ang mga Bikeways ay matatagpuan sa parehong antas ng sidewalk, ngunit nagbibigay ng paghihiwalay sa mga naglalakad pati na rin mga motorista. Posible lamang ang mga ito kapag ang mga lapad ng sidewalk / parkway ay 16 ft. O mas malaki upang mapayagan ang parehong mga bisikleta at pedestrian. Ang Sidewalk-level Class IV Bikeways ay na-configure sa alinman sa mga direksyon sa ibaba:

Isang paraan sa bawat direksyon

Dalawang-daan sa isang tabi ng kalye, kung ang kanan ay napipilitan

Ang Sidewalk-level Class IV Bikeways ay protektado at nahiihiwalay mula sa trapiko ng sasakyan ng isang **Vehicle Buffer**, na matatagpuan sa antas ng sidewalk at maaaring maglaman:

Ang kurbada

Landscaping

Mga gamit

Ang Sidewalk-level Class IV Bikeways ay dapat ding ihiwalay sa mga naglalakad ng isang **Pedestrian Buffer na** matatagpuan sa antas ng sidewalk at maaaring naglalaman ng:

Kulayan

Mga naka-istilong mga domes

Landscaping

Mga gamit

Mga kasangkapan sa kalye

SIDEWALK-ANTAS: Kung may kakayahang, sidewalk-level Class IV Ang mga Bikeways ay ginustong higit sa in-street Class IV Bikeways, dahil nagbibigay sila ng pinakamaraming halaga ng paghihiwalay at proteksyon mula sa mga sasakyan ng motor.

5

Tirahan sa Arterial Streets

Ang mga kalye ng arterial ay nagpapatakbo sa mga bilis at dami ng mataas na sasakyan at mga corridors sa transportasyon sa rehiyon. Ang ilang mga arterial na kalye sa buong Lungsod ay karaniwang may isang 100 ft. ROW at isang 68 ft. Curb-to-curb width. Tulad ng nakalarawan sa [Larawan 7-26](#) hanggang [Larawan 7-28](#), ang mga kalye na ito ay may potensyal upang mapaunlakan ang Mga Class IV Bikeways sa iba't ibang mga pagpipilian:

Potensyal na Pag-configure # 1:

Bago / Pagbabago:

Isang-way, sa-kalye, Class IV Bikeway sa bawat direksyon

Ang paradahan sa labas ng kalye ay tinanggal sa magkabilang panig ng kalye

Napanatili ang:

Bilang at lapad ng mga daanan ng paglalakbay

Lapad ng Curb-to-curb

Lapad ng sidewalk / parke

Pinakaangkop Saan:

Ang lapad ng umiiral na sidewalk / parkway ay dapat mapanatili tulad ng para sa iba pang mga gamit (halimbawa, panlabas na aktibidad, tulad ng pagkain sa sidewalk).

Ang pagkawala ng paradahan sa labas ng kalye ay hindi makabuluhang nakakasira sa mga katabing paggamit ng lupa (halimbawa, kasaganaan ng paradahang nasa site o pampublikong paradahan).

Potensyal na Pag-configure # 2:

Bago / Pagbabago:

One-way, sidewalk-level, Class IV Bikeway sa bawat direksyon

Ang magagamit na espasyo sa sidewalk ng mga naglalakad ay nabawasan

Napanatili ang:

Sa paradahan na paradahan

Bilang at lapad ng mga daanan ng paglalakbay

Lapad ng Curb-to-curb

Pinakaangkop Saan:

Ang lapad ng umiiral na sidewalk / parkway ay 16 ft. O higit pa.

Ang pagkawala ng paradahan sa kalye ay magiging makabuluhang pumipinsala sa mga katabing paggamit ng lupa (hal., Mga komersyal na gamit na umaasa sa panandaliang paradahan sa lansangan).

Ang iba pang mga kalye ng arterial ay may lapad na ROW na 100 ft. At isang lapad ng curb-to-curb na 76 ft. Ang mga lansangan na ito ay maaaring magbigay ngayon ng Class II Bikeways, ngunit dapat na layunin na ilipat ang mga ito sa Class IV Bikeways, kung saan magagawa. Sapagkat ang mga arterya ay nagbibigay ng mga pangunahing koneksyon sa rehiyon, maaaring hindi posible na maapektuhan ang umiiral na bilang ng mga daanan ng paglalakbay o lapad. Samakatuwid, ang isang Class IV Bikeway ay maaaring madalas na magagawa lamang sa bangketa sa halip na sa loob ng kalye, kung ang lapad ng umiiral na sidewalk / parkway ay 16 ft. O higit pa, tulad ng inilalarawan sa Larawan 7-29 hanggang Larawan 7-32.

Potensyal na Pag-configure # 1:

Bago / Pagbabago:

Ang one-way, sa-street Class IV Bikeway sa bawat direksyon

Inalis ang paradahan.

Napanatili ang:

Bilang at lapad ng mga daanan ng paglalakbay

Pinakaangkop Saan:

Ang pagkawala ng paradahan sa labas ng kalye ay hindi makabuluhang nakakasira sa mga katabing paggamit ng lupa (halimbawa, kasaganaan ng paradahang nasa site o pampublikong paradahan).

Potensyal na Pag-configure # 2:

Bago / Pagbabago:

One-way, sidewalk-level, Class IV Bikeway sa bawat direksyon

Pinalawak ang Sidewalk / parkway

Ang lapad ng Curb-to-curb ay masikip

Napanatili ang:

Sa paradahan na paradahan

Bilang at lapad ng mga daanan ng paglalakbay

Pinakaangkop Saan:

Ang isang umiiral na nasa-kalye na Class II Bikeway ay maaaring lumipat sa isang sidewalk-level Class IV Bikeway.

Ang umiiral na lapad ng curb-to-curb ay maaaring muling maitayo.

Potensyal na Pag-configure # 3:

Bago / Pagbabago:

Dalawang-daan, sidewalk-level, Class IV Bikeway sa isang tabi ng kalye

Ang Sidewalk / parkway ay pinalawak sa isang tabi ng kalye, ngunit ang magagamit na puwang sa sidewalk ng mga naglalakad ay nabawasan

Ang lapad ng Curb-to-curb ay masikip

Tinanggal ang paradahan sa kalye sa isang tabi ng kalye

Napanatili ang:

Bilang at lapad ng mga daanan ng paglalakbay

Pinakaangkop Saan:

Ang lapad ng umiiral na sidewalk / parkway ay dapat mapanatili tulad ng para sa iba pang mga gamit (halimbawa, panlabas na aktibidad, tulad ng pagkain sa sidewalk).

Ang pagkawala ng paradahan sa kalye ay magiging makabuluhang pumipinsala sa mga katabing paggamit ng lupa (hal., Mga komersyal na gamit na umaasa sa panandaliang paradahan sa lansangan).

6

Tirahan sa Mga Kalye ng Kolektor

Ang mga kalye ng kolektor ng bayan ay nagpapatakbo sa katamtamang bilis at dami ng sasakyan. Karaniwan silang mayroong isang ROW na lapad na 80 ft. At isang lapad ng curb-to-curb na 38 piye at maaaring kasalukuyan na magbigay ng Class II Bikeways, ngunit dapat na layunin na lumipat sa Class IV Bikeways, kung saan magagawa. Tulad ng inilarawan sa [Figure 7-33](#) hanggang sa [Larawan 7-35](#), ang mga kalye na ito ay may potensyal na mapaunlakan ang Class IV Bikeways sa iba't ibang mga pagpipilian:

Potensyal na Pag-configure # 1:

Bago / Pagbabago:

Isang-way, sa-kalye, Class IV Bikeway sa bawat direksyon

Binawasan ang mga lapad ng paglalakbay

Ang paradahan sa labas ng kalye ay tinanggal mula sa isang tabi lamang

Napanatili ang:

Bilang ng mga daanan sa paglalakbay

Lapad ng sidewalk / parke

Pinakaangkop Saan:

Ang isang umiiral na nasa-kalye na Class II Bikeway ay maaaring lumipat sa isang sidewalk-level Class IV Bikeway.

Ang lapad ng umiiral na sidewalk / parkway ay dapat mapanatili tulad ng para sa iba pang mga gamit (halimbawa, panlabas na aktibidad, tulad ng pagkain sa sidewalk).

Ang pagkawala ng paradahan sa labas ng kalye ay hindi makabuluhang nakakasira sa mga katabing paggamit ng lupa (halimbawa, kasaganaan ng paradahang nasa site o pampublikong paradahan).

Potensyal na Pag-configure # 2:

Bago / Pagbabago:

One-way, sidewalk-level, Class IV Bikeway sa bawat direksyon

Pinalawak ang Sidewalk / parkway

Ang lapad ng Curb-to-curb ay masikip

Napanatili ang:

Sa paradahan na paradahan

Bilang ng mga daanan sa paglalakbay

Pinakaangkop Saan:

Ang isang umiiral na nasa-kalye na Class II na Bikeway ay maaaring lumipat sa isang sidewalk-level na Class IV Bikeway, at maaaring maiayos muli ang lapad ng curb-to-curb.

Ang ilang mga kalye ng kolektor ng bayan sa buong Lungsod ay mas makitid at karaniwang mayroong isang ROW na lapad na 74 ft. At isang lapad ng curb-to-curb na 44 ft. Tulad ng nakalarawan sa [Larawan 7-36](#) hanggang [Larawan 7-38](#), ang mga kalye na ito ay may potensyal na mapaunlakan ang Class IV Bikeways sa iba't ibang mga pagpipilian:

Potensyal na Pag-configure # 1:

Bago / Pagbabago:

Isang-way, sa-kalye, Class IV Bikeway sa bawat direksyon

Nabawasan ang Sidewalk / parkway sa magkabilang panig ng kalye

Ang lapad ng Curb-to-curb ay pinalawak

Nabawasan ang lapad ng center

Napanatili ang:

Bilang ng mga daanan sa paglalakbay

Pinakaangkop Saan:

Ang umiiral na lapad ng curb-to-curb ay maaaring muling maitayo.

Ang lapad ng umiiral na sidewalk / parkway ay dapat mapanatili hangga't maaari para sa iba pang mga gamit (halimbawa, panlabas na aktibidad, tulad ng pagkain sa sidewalk).

Potensyal na Pag-configure # 2:

Bago / Pagbabago:

One-way, sidewalk-level, Class IV Bikeway sa bawat direksyon

Ang Sidewalk / parkway ay pinalawak sa magkabilang panig ng kalye, ngunit ang paggamit ng espasyo sa sidewalk ng mga naglalakad ay nabawasan

Ang lapad ng Curb-to-curb ay masikip

Binawasan ang mga lapad ng paglalakbay

Napanatili ang:

Bilang ng mga daanan sa paglalakbay

Pinakaangkop Saan:

Ang isang umiiral na nasa-kalye na Class II Bikeway ay maaaring lumipat sa isang sidewalk-level Class IV Bikeway.

Ang umiiral na lapad ng curb-to-curb ay maaaring muling maitayo.

Ang lapad ng umiiral na sidewalk / parkway ay dapat mapanatili hangga't maaari para sa iba pang mga gamit (halimbawa, panlabas na aktibidad, tulad ng pagkain sa sidewalk).

7

Sa Mga Driveway at Alley

Sa mga daanan ng daanan at daanan, ang mga sagabal ay maaaring malabo ang kakayahan ng isang motorista na makita ang paparating na trapiko, mga pedestrian at mga bisikleta. Mahalaga na mapanatili ang libre at malinaw na mga zone sa magkabilang panig ng isang driveway o eskinita para sa kaligtasan ng lahat ng mga mode. Ang disenyo at pagpapanatili ng lahat ng mga daanan ng daanan at mga labi ay dapat sumunod sa mga sumusunod:

Ang paradahang paradahan, landscaping, at mga kasangkapan sa kalye na maaaring hindi nakatago ang distansya ng motorist na distansya ay dapat na ipinagbabawal ng hindi bababa sa 20 piye mula sa gilid ng isang landas o eskinita. Tingnan ang Larawan 7-39.

Ang mga elemento ng delineator, tulad ng mga bollard, ay maaaring magamit upang ma-demarcate ang libre at malinaw na mga zone upang maiwasan ang mga motorista na magmamaneho papunta sa bikeway at magbigay ng mas malaking distansya ng paningin para sa mga motorista. Tingnan ang Larawan 7-39.

Ang mga apron ng daanan ay dapat na idinisenyo upang pahintulutan ang sidewalk (at sidewalk-level Class IV Bikeway, kung naroroon) na manatiling antas kapag tumatawid sa daanan. Sa kasong ito, ang daanan ng bisikleta ay maaaring lumipat at makitid ng hindi bababa sa 4 piye ang lapad bawat direksyon upang mapaunlakan ang apron ng daanan. Tingnan ang Larawan 7-40.

Isaalang-alang ang pag-install ng solid o "laktawan" na mga berdeng kulay na semento ng semento upang mag-demarcate ang mga lugar ng salungatan sa bisagra, tulad ng sa mga daanan ng daanan at daanan. Tingnan ang [Larawan 7-39](#) at [Larawan 7-40](#).

8

Sa Paradahan sa On-Street, Magagamit na Paradahan sa Lye, Kumakarga at Mga Valet Zones

Ang aktibidad ng curbside, tulad ng paradahan sa kalye o paglo-load ng pasahero, ay nangangailangan ng aktibo at madalas na paggamit ng curb at sidewalk / parkway. Ang isang Class IV Bikeway, kung nasa loob ng kalye o antas ng sidewalk, ay maaaring magkasama sa aktibidad ng curbside hangga't ang mga landas ng paglalakbay ay malinaw na na-demarcated at pinapanatili.

Ang mga delineator (hal., Mga bollard) ay dapat na tumigil sa loob ng buffer ng sasakyan kasama ang haba ng paradahan sa labas ng kalye, maa-access ang paradahan, o paglo-load at mga valet zone upang payagan ang pag-access sa mga pintuan ng sasakyan at pagtawid.

Ang isang crosswalk at naa-access na mga landas na kurbada ng pedestrian sa buong daanan ng bisikleta ay dapat kumonekta sa mga naglalakad mula sa daanan ng daan patungo sa sidewalk / parkway kung ang paglo-load ng mga zone, valet zone, o naa-access sa paradahan na paradahan ay matatagpuan sa kalagitnaan ng block. Tingnan ang [Larawan 7-41](#) sa pamamagitan ng [Larawan 7-44](#).

Ang antas ng Sidewalk-level Class IV Ang mga Bikeway ay maaaring lumipat at makitid ng hindi bababa sa 4 piye ang lapad ng bawat direksyon upang mapaunlakan ang mga naa-access na mga landas ng paglalakbay, tulad ng pedestrian curb ramps isang naa-access na mga landas ng paglalakbay. Tingnan ang [Larawan 7-43](#) at [Larawan 7-44](#).

9

Sa Mga Bus Stops

Ang hinto ng bus ay nangangailangan ng aktibo at madalas na paggamit ng curb at sidewalk / parkway. Kapag ang isang Class IV Bikeway ay naroroon sa isang bus stop, ang mga naglalakad at mga bisikleta ay dapat na malinaw na naipahiwatig ang mga landas ng paglalakbay upang mapahusay ang kaligtasan.

Para sa lahat ng mga uri ng mga Stops ng bus:

Para sa gabay sa paglalagay ng mga paghinto ng bus, tingnan ang Kabanata 6. Mga Mungkahi sa Patakaran: Transit sa pahina 75.

Magbigay ng hindi bababa sa isang crosswalk at pedestrian curb rampa sa buong daanan ng bisikleta upang ikonekta ang mga naglalakad mula sa daanan patungo sa bangketa.

Para sa pag-load ng in-lane:

Kung mayroong paradahan sa labas ng kalye na may alinman sa antas ng sidewalk o sa-kalye na Class IV Bikeway, magbigay ng isang extension ng kurbada para sa lugar ng paglo-load ng bus bilang isang hiwalay na lugar mula sa bikeway at sidewalk, at sa gayon ay lumilikha ng isang "lumulutang na platform ng bus / isla." Sa kasong ito, isaalang-alang ang mga kahon ng rehas o planter upang ma-streamize ang pag-access sa pedestrian at magbigay ng natatanging paghihiwalay sa pagitan ng bikeway at lugar ng paglo-load ng bus, tulad ng nakalarawan sa Larawan 7-45.

Kung magagawa, kapag lumapit ang isang nasa loob ng kalye o antas ng antas ng Class IV Bikeway sa isang in-lane na paghinto ng paglo-load, ang daanan ng bisikleta ay dapat na sumakay o mananatili sa antas ng sidewalk sa pamamagitan ng paghinto ng bus, tulad ng nakalarawan sa Larawan 7-46.

Para sa pag-load-out:

Kung saan magagawa, kapag ang isang nasa loob ng kalye, ang Class IV Bikeway ay lumapit sa isang pull-out na pag-load ng pag-load, ang daanan ng bisikleta ay dapat na mag-rampa upang matugunan ang antas ng sidewalk, tulad ng mga naglalakad na tumatawid sa bikeway sa antas ng sidewalk, bago mag-ramping sa crosswalk.

10

Paghiwalay ng Bikeway, sa Mga Salungat na Kanan-Pag-on

Isaalang-alang ang pag-install ng solid o "laktawan" na berdeng may kulay na mga markahan ng semento upang mag-demarcate ang mga lugar ng salungatan sa pagbabaril, halimbawa, sa mga linya ng kanan at turn sa pamamagitan ng mga interseksyon.

Para sa mga nasa-kalye na klase IV Mga Bikeways:

Tingnan ang Larawan 7-47 para sa ginustong mga paggamot sa paghihiwalay ng bisagra sa kanan na pag-aaway.

Para sa klase ng antas ng sidewalk IV Mga Bikeways:

Tingnan ang Larawan 7-47 para sa ginustong mga paggamot sa paghihiwalay ng bisagra sa kanan na pag-aaway.

Kung mayroong umiiral na paradahan, magbigay ng mga extension ng curb upang payagan ang kinakailangang mga lapad ng pag-access sa ruta ng pedestrian curb.

Kung magagawa, ang antas ng bisikleta ay dapat manatili antas na may sidewalk sa pagtawid ng pedestrian.

11

Paghahihwalay ng Bikeway, sa Mga Salungat sa Kaliwa

Para sa mga nasa-kalye na klase IV Mga Bikeways:

Tingnan ang Figure 7-50 para sa ginustong mga paggamot sa paghihiwalay ng bisagra sa kaliwang mga hindi pagkakasundo.

Para sa mga lugar na may mataas na dami ng mga bisikleta, isaalang-alang ang isang kahon ng bisikleta ng intersection, na kung saan ay isang nakalaang puwang na matatagpuan sa pagitan ng crosswalk at ang advanced na linya ng paghinto na nagpapahintulot sa mga nagbibisikleta na pumila sa harap ng mga motorista kapag huminto sa mga signalized interseksyon. Sa mga lansangan ng multi-lane, ang kahon ng bisikleta ay

maaaring lumawak hanggang sa kaliwang turnilyo upang pahintulutan ang mga kaliwang bisikleta. Sa kasong ito, ang mga bisikleta at motorista ay magbabahagi ng signal phasing para sa kaliwa. Tingnan ang Larawan 7-51 at Larawan 7-53.

Para sa mga lugar na may mataas na dami ng mga bisikleta, isaalang-alang ang isang dalawang yugto na turn queue box. Ang isang dalawang yugto ng turn queue box ay nagbibigay ng isang nakalaang puwang upang pumila upang i-on ang mga signalized intersection sa labas ng daanan ng paglalakbay ng mga sasakyan ng motor o iba pang mga bisikleta. Tingnan ang Larawan 7-52.

Para sa klase ng antas ng sidewalk IV Mga Bikeways:

Tingnan ang Figure 7-50 para sa ginustong mga paggamot sa paghihiwalay ng bisagra sa kaliwang mga hindi pagkakasundo.

Ang mga dalawang yugto ng turn queue box ay maaari ring mag-aplay sa sidewalk-level Class IV Bikeways.

12

Hinahalo-Daloy sa Mga Interseksyon

Isaalang-alang ang pag-install ng solid o "laktawan" na berdeng may kulay na mga markahan ng semento upang mag-demarcate ang mga lugar ng salungatan sa pagbabaril, halimbawa, sa mga linya ng kanan at turn sa pamamagitan ng mga interseksyon.

Kakayahang magamit

Kung ito ay walang kakayahang magbigay ng isang hiwalay na phase signal ng bisikleta sa pamamagitan ng isang intersection, maaaring magkaloob ang mga halo-halong pag-agos na paggamot:

Sa mga interseksyon na may mababang dami o kanan na pag-on ng mga sasakyan na walang mga dedikadong daanan sa kanan.

Ang mga interseksyon na may mga hadlang na tama.

Ang mga interseksyon na may oras ng rurok na nagiging dami ng mas mababa sa 150 mga kanan na pag-on ng sasakyan at mas mababa sa 100 mga kaliwang sasakyan.

Mixed-Flow, lateral Shift, sa RIGHT-TURN LAMANG LANES:

Sa isang halo-halong daloy, pag-ilid ng shift, dapat na mangyari ang crossing conflict space bago ang intersection. Ang isang pag-ilid ng shift ay gumagalaw sa mga bisikleta sa kaliwang bahagi ng kanan-pag-on ng mga sasakyan ng motor. Tingnan ang Larawan 7-53.

Naaangkop lamang sa mga Classical Bieways na protektado ng paradahan.

Mixed-Flow, pinagsama ang daanan ng bisikleta sa kanan-turn na mga daanan:

Sa isang pinagsamang daloy ng pinagsama-samang daloy ng bisikleta at kanan-turn lane, dapat magsama ang mga bisikleta at kanan-motor na sasakyan sa isang ibinahaging landas ng paglalakbay. Tingnan ang Larawan 7-54.

Naaangkop sa mga lansangan nang walang paradahan sa kalye at / o dahil sa mga limitasyon ng puwang na hindi maaaring tumanggap ng parehong isang Class IV Bikeway at isang kanan-turn lane sa intersection.

8- Mga Mungkahi sa Patakaran: Mga motorista

Ang mga taong nagmamaneho ay madalas na namumuno sa mga kalye ng Burbank at sa gayon ay maaaring makaranas ng pinakamataas na saklaw ng pagbangga. Ang mga pamumuhunan upang mapagbuti ang kaligtasan ng mga motorista ay may positibong epekto sa kaligtasan ng lahat ng mga tao.

8A. Mga Patakaran sa Patakaran

Ang hinaharap na pagpapabuti sa kaligtasan ng motorista sa buong Lungsod ay dapat idinisenyo at mapanatili upang matugunan ang mga sumusunod na layunin:

Kung magagawa, magbigay ng paghihiwalay sa pagitan ng mga taong nagmamaneho, pagbibisikleta, at paglalakad.

Kung magagawa, mag-install ng pagpapatahimik ng trapiko sa paggamot upang mapahusay ang kaligtasan at kakayahang makita para sa lahat ng mga tao.

Pagdisenyo muli at muling pagkumpirma sa mga kalye at interseksyon upang mapagbuti ang mga paningin at kakayahang makita.

8B. Kakayahang magamit

Ang mga pagpapabuti na isinalarawan sa mga kasunod na seksyon ng kabanatang ito ay mga rekomendasyon sa patakaran na inilaan upang makamit ang mga layunin na nakalista sa itaas. Ang mga proyekto na nakasalalay sa loob ng sumusunod na dalawang mga filter ng kakayahang magamit ay mga kandidato para sa mga pagpapabuti na ito.

1 Mga Katangian ng Kaduna

Sa pangkalahatan, dapat na unahin ng Lungsod ang mga pagpapabuti ng motorista sa "Motorist Priority Streets," tulad ng nakalarawan sa Larawan 8-1, na kinabibilangan ng:

Mataas na dami at high-speed na kalye; at

Mga interseksyon sa mga skewed anggulo.

2

Mga Lugar ng Pokus

Bilang karagdagan, ang mga pagpapabuti sa kaligtasan ng motorista ay dapat unahin sa loob ng "Mga Lugar na Pokus," tulad ng nakalarawan sa [Figure 8-2](#), dahil ang mga ito ay mga lugar ng Lunsod na natukoy upang makatanggap ng nakatuon na atensyon at pamumuhunan sa pamamagitan ng mga pamantayan na kinabibilangan ng mas mataas na kahinaan ng komunidad, aktibidad, pagkawasak, at kawalan. Tingnan ang [Kabanata 4B. Mga Lugar ng Pokus sa pahina 52](#) para sa karagdagang impormasyon.

8C. Mga Pagpapabuti sa Kalye

1

Mga Pag-configure sa Daan

Bilang isang paraan upang mapakalma ang trapiko at mapaunlakan ang mga bagong pagpapabuti sa kalye, ang mga pag-configure sa daanan (na tinukoy din bilang "mga diets sa kalsada") ay maaaring magbago kung paano inilalaan ang puwang para sa lahat ng iba't ibang uri ng mga mode. Ang mga pag-configure sa daanan ay maaaring binubuo ng alinman sa pagbabawas ng mga lapad ng mga daanan ng paglalakbay at / o pag-alis ng paglalakbay o mga paradahan sa paradahan. Sa pangkalahatan, maliban kung hinihiling ng mga espesyal na kundisyon (halimbawa, upang palawakin ang isang sidewalk / parkway upang matugunan ang mga pamantayan sa bangko ng Burbank2035 General Plan, Table M-2), isaalang-alang ang pagpapanatili ng umiiral na kabuuang lapad ng curb-to-curb, tulad ng malawak na pagbabagong-tatag ng curb ay hindi kinakailangan. Para sa mga proyekto sa mga muling pagsasaayos ng daanan, isaalang-alang ang sumusunod:

Bawasan ang Lapad ng Lapad

Upang mapaunlakan ang mga bagong pagpapabuti sa kalye sa loob ng isang umiiral na daan, kung saan magagawa, isaalang-alang ang pagbabawas ng mga lapad ng linya sa pinakamababang pamantayan na nakalista sa [Larawan 8-3](#).

Alisin ang mga Lanes sa Paglalakbay

Upang mapaunlakan ang mga bagong pagpapabuti sa kalye sa loob ng isang umiiral na daan, kung saan magagawa, isaalang-alang ang pag-alis ng mga daanan ng paglalakbay o paradahan. [Ang Figure 8-4 ay naglalarawan ng isang tsart ng pagmomolde para sa isang muling pagsasaayos ng kalsada mula sa isang 4 o 5-malawak na kalsada ng daanan patungo sa isang 3-lane malawak na daanan.](#) Para sa mga kalsada na 6-lanes ang lapad, isaalang-alang ang isang maximum na threshold ng 40K ADT para sa mga muling pagsasaayos sa kalsada. Panatilihin ang mga umiiral na mga linya ng turn turn para sa pag-access sa emergency.

2

Curb Radii

Kung magagawa sa mga interseksyon, curb radii at pagkakaroon ng iba pang mga elemento, tulad ng mga curb extension, on-street parking, Class II o Class IV Mga Bikeways, median, at iba pang mga elemento sa daanan, ay dapat idinisenyo upang:

Himukin ang bilis ng paggawa ng sasakyan na 15 mph o mas kaunti.

I-maximize ang puwang ng paghihintay sa pedestrian at paikliin ang distansya ng tawiran ng pedestrian.

Pagandahin ang kakayahang makita ng mga pedestrian at mga bisikleta sa isang intersection.

Sa pangkalahatan, ang "aktwal na kurbada ng radius" ay dapat na mas mababa kaysa sa "epektibong pag-radius ng" sasakyan ng disenyo. Ang "aktwal na radius ng kurbada" ay ang aktwal o pisikal na radius ng sulok ng kurbada sa isang intersection. Ang "mabisang radius" ay ang radius na magagamit para sa disenyo ng sasakyan upang gawing turn ang sasakyan, na umaasa sa pagkakaroon ng iba pang mga elemento sa daanan. Ang epektibong pag-radius ay dapat gamitin upang matukoy ang kakayahan ng mga sasakyan na makagawa ng isang pagliko sa isang intersection. Sa pangkalahatan, ang isang 25 ft aktwal na radius ng kurbada ay angkop at inirerekomenda para sa karamihan ng mga interseksyon, hangga't natagpuan ang mabisang radius para sa disenyo ng sasakyan. Kung magagawa, ang isang mas maliit na aktwal na radius ng kurbada (15-20 ft.) Ay ginustong sa mga interseksyon na may mataas na dami ng pedestrian at kung saan mababa ang kargamento at malaking trapiko ng trak. Sa lahat ng mga kaso, ang curb radii ay dapat mapatunayan sa lahat ng mga Kagawaran ng Lungsod upang matiyak na ang kaligtasan ng publiko at mga serbisyo sa kalye ay hindi malubhang naapektuhan.

3

Mga hadlang

Sa mga daanan ng daanan at mga labi, partikular na ang mga sagabal ay maaaring magkubli ng kakayahan ng isang motorista na makita ang paparating na trapiko, mga pedestrian at mga bisikleta. Mahalaga na mapanatili ang libre at malinaw na mga zone na may wastong mga cutoff ng sulok sa magkabilang panig ng isang daanan ng sasakyan o eskinita para sa kaligtasan ng lahat ng mga mode. Tingnan ang Kabanata 7G- 7 Sa Mga daanan ng Drive at Alley sa pahina 109 para sa karagdagang impormasyon.

4 Mga Skewed Intersections

Ang mga skewed intersection ay ang mga kung saan ang mga lansangan ay pumapasok sa isang anggulo maliban sa 90 degree. Kung saan magagawa, muling i-configure ang mga interseksyon ng skewed upang ang mga kalye ay lumusot nang malapit sa 90 degree hangga't maaari upang mapagbuti ang kakayahang makita para sa lahat ng mga mode at paikliin ang mga distansya na tumatawid sa pedestrian.

Tingnan ang [Kabanata 9D- 3 Mga Skewed Interseksyon sa pahina 132](#) para sa karagdagang impormasyon tungkol sa mga oportunidad na berdeng imprastraktura.

Tingnan ang [Kabanata 13. Mga Pangunahing Mga Proyekto sa pahina 147](#) para sa karagdagang impormasyon sa mga tiyak na mga proyekto sa reconfigurations ng skewed intersection sa Lungsod ng Burbank.

8D. Mga Palatandaan, Mga Senyales, at Mga Markahan ng Pavement

1

Palatandaan

Advanced na Mga Palatandaan ng Babala sa curve:

Sa mga gilid ng curve at sloped na mga daanan na may bangga na may kaugnayan sa bagay, isaalang-alang ang pag-install ng mga dinamikong o static na advance curve warning sign at chevron sign.

Mga Palatandaan ng Bilis ng Feedback:

I-install ang Mga Palatandaan ng Speed-Feedback sa mga lansangan sa harap ng mga paaralan, mga aklatan, parke, at mga sentro ng senior, pati na rin ang mga kalye na ang mga warbank ng Kagawaran ng Burbank ay nangangailangan ng nakatutok na trapiko. Coordinate ang pag-install ng mga palatandaan ng bilis ng feedback sa iba pang mga pagpapabuti ng pagpapatahimik ng trapiko, tulad ng:

Mid-block crossings

Bilis ng unan

Iba pang mga palatandaan at semento ng semento

2

Mga senyales

MGA HANGGANAN NG RETROREFLECTIVE:

Sa mga lokasyon na may mga banggaan na may kaugnayan sa signal, mag-upgrade ng mga signal sa pamamagitan ng pagdaragdag ng mga hangganan ng retroreflective sa mga backplates upang mapagbuti ang kakayahang makita ng naiilaw na mukha ng signal at lumikha ng background na kinokontrol-kaibahan.

Kanan-Turn Control:

Upang maiwasan ang kaliwa at kanan-pag-aaway sa pagitan ng mga sasakyan at mga pedestrian at mga bisikleta, isaalang-alang ang pagbabawal sa mga sasakyan na lumiko pakanan sa mga pulang ilaw sa:

Ang mga interseksyon na may mataas na antas ng dami ng mga naglalakad (halimbawa, 200 o higit pang mga naglalakad sa isang oras sa mga panahon ng ruok).

Kaagad na katabi ang mga interseksyon sa mga paaralan, aklatan, parke, at mga sentro ng matatanda.

Pagkontrol sa Kaliwa

Upang maiwasan ang kaliwa't kanan na mga salungatan sa mga sasakyan at mga naglalakad, magbigay ng isang pinahihintulutan o protektado / pinapayagan na left-turn phase sa mga interseksyon tulad ng inirerekumenda sa FHWA Signal Timing Manual.[\[13\]](#)

Prebisyong Pang-emergency ng Sasakyan:

Isaalang-alang ang pag-install ng mga sistema ng pagpahintulot sa emerhensiya ng sasakyan sa mga signal ng trapiko upang payagan ang pansamantalang mga sasakyan na pansamantalang makagambala sa isang normal na siklo ng signal ng trapiko upang payagan ang mga sasakyang pang-emergency na sumulong sa pamamagitan ng isang intersection sa isang ligtas at mahusay na paraan. Isaalang-alang ang application sa intersecting high-volume at high-speed na kalye.

3

Mga Markahan ng Pavement

Paggawa ng Intersection:

Sa intersection ng mga high-volume at high-speed na kalye na may left-turn phasing at / o Class IV Bikeways, isaalang-alang ang pag-install ng string ng intersection upang maiparating ang nilalayong landas ng paglalakbay para sa lahat ng mga mode sa pamamagitan ng intersection. Tingnan ang Kabanata 7. Mga Mungkahi sa Patakaran: Mga Bisikleta sa pahina 89 para sa karagdagang impormasyon.

Hillside, Baluktot, at Sloped Roadways:

Sa dalisdis ng burol, curved, at sloped na mga daanan na may banggaan na may kaugnayan sa bagay, isaalang-alang:

Ang paggamot sa high-friction (HFST), na may mataas na kalidad ng pagsasama-sama sa semento, upang mapahusay ang pagkiskisan ng semento.

Ang mga balikat at / o mga centerline na dagundong na mga guhitan, na pinagputulan o itinaas ang mga elemento sa semento, sa mga hubog na daanan. Maglagay ng mga marka ng semento sa ibabaw ng mga rumble strap upang madagdagan ang kakayahang makita ang pagmamarka ng semento sa mga kondisyon ng basa at gabi.

Mga Pagbubukas ng Median ng Direksiyonal:

Sa magkahiwalay na mga kalsada, isaalang-alang ang mga median na pagbubukas upang payagan ang mga sasakyan na gumawa ng kaliwa-pagliko na mga paggalaw sa at / o sa labas ng mga kalapit na kalye o mga daanan ng daanan. Pinapayagan ng karaniwang pangkaraniwang pagbubukas ng median ang lahat ng mga paggalaw sa isang median. Ang mga pagbubukas ng median ng direksiyon ay binabawasan ang bilang ng pinahihintulatang paggalaw ng paggalaw upang mabawasan ang bilang ng mga nagkakasalungat na paggalaw.

Mga Pagbabago sa Isang Daan na Kalye:

Bago i-convert ang two-way na kalye upang maging one-way na kalye, ang mga umiiral na pattern ng trapiko at inaasahang mga pagbabago sa mga pattern ng trapiko ay dapat masuri. Ang mga pagbabagong daan sa kalye ay mas naaangkop sa mga komersyal na lugar sa Downtown o mga lugar na labis na kinakabahan. Ang ilang mga benepisyo ay maaaring kabilang ang:

Pinahusay na kaligtasan ng pedestrian dahil sa pinaliit na mga punto ng tunggalian o paggalaw ng mga sasakyan.

Pinahusay na tiyempo ng signal, sa ilalim ng ilang mga kundisyon, tulad ng mga kakaibang spaced signal.

Kapag pinag-aaralan ang pagbabalik ng dalawang daan na mga lansangan upang maging one-way na kalye, isaalang-alang ang sumusunod:

Ang epekto ng trapiko sa katabing kalye.

Ang pagtaas ng bilis ng sasakyan, maliban kung ipinares sa mga hakbang sa pagpapatahimik ng trapiko.

Ang mga paghihirap na may signal timing para sa mga arterial na kalye na tumatawid sa isang one-way na pares ng kalye.

9- Green imprastraktura

9A. Mga Patakaran sa Patakaran

Ang hinaharap na pagpapabuti ng berdeng imprastraktura sa buong Lunsod ay dapat idinisenyo at mapanatili upang matugunan ang mga sumusunod na layunin:

Tratuhin at makuha ang mabangis na tubig nang mas mabisa.

Bawasan ang demand sa tradisyonal na imprastraktura ng bagyo.

Pagsama ng mga hakbang sa pagpapatahimik ng trapiko.

Pagbutihin ang kalidad ng hangin at bawasan ang epekto ng heat heat ng lungsod.

Pagsasama ng pagpapaganda ng kalye.

Natupad ang umiiral na Patakaran sa Green Street

9B. Kakayahang magamit

Ang mga pagpapabuti ng berdeng imprastruktura na isinalarawan sa mga kasunod na seksyon ay sumasalamain sa mga rekomendasyon ng patakaran upang makamit ang mga layunin na nakalista sa itaas. Dapat unahin ng Lungsod ang mga pagpapabuti na ito sa "mga lokasyon ng priyoridad na pangunahing imprastruktura," tulad ng nakalarawan sa Larawan 9-1, na kinabibilangan ng:

Ang mga sidewalk / parkway sa mga kalye na kasalukuyang kulang ng sapat na saklaw ng canopy; at

Malawak na mga kalye at skewed intersection na maaaring makinabang mula sa pagpapatahimik ng trapiko upang mapabuti ang kaligtasan para sa lahat ng mga mode ng paglalakbay; at

Mga interseksyon ng skewed upang mapabuti ang kaligtasan para sa lahat ng mga mode ng paglalakbay.

9C. Ang Kumpletong Kalye ay Green Streets

1

Bakit?

Habang ang mga kalye ay pangunahing tinukoy bilang mga corridors ng kadaliang mapakilos, dapat din silang isaalang-alang bilang bahagi ng isang mas malaking urban ecosystem, na binubuo ng mga tao, kalikasan, at imprastruktura, kapwa natural at gawa ng tao. Ibinibigay ang pagtaas ng epekto ng pagbabago ng klima na pinipilit ang mga lungsod na magmumula sa matinding laganap ng panahon - init, tagtuyot, pagbaha, at apoy - ang mga lansangan ay maaaring at dapat na gumana bilang mga tool ng kaligtasan at pagpapanatili ng kapaligiran. Ang mga pakinabang ng kumpletong mga pagpapabuti ng kalye ay kompleto sa mga pagpapabuti ng berdeng imprastruktura. Halimbawa:

Kapag ang mga swales, trenches, at mga balon ng puno ay naka-install sa mga madiskarteng lokasyon, tulad ng mga extension ng curb o sa mga parkway, makakatulong sila sa kalmado na trapiko at sa gayon mapapabuti ang kaligtasan para sa lahat ng mga mode, habang sa parehong oras

ay nagdaragdag ng bilang ng mga lokasyon kung saan maaaring magkaroon ng tubig sa bagyo nakunan, pinamamahalaan, nakaimbak, nalinis, at lumusot.

Kapag ang puno ng mga puno ay sumasakop sa mga kalye ng lungsod at mga sidewalk, nagbibigay sila ng lilim, ginhawa, at kanlungan sa mga pedestrian, bisikleta, at mga rider ng transit, habang sa parehong oras ay nagtatrabaho upang labanan ang epekto ng heat heat ng lungsod at pagpapabuti ng pangkalahatang kalidad ng hangin.

Kapag ang mga malabay na linya ng landscaping ang mga gilid ng mga lansangan at sidewalk, pinapaganda nito ang kapaligiran ng lungsod at tinatanggap ang mga residente, mga negosyo, at mga bisita, habang kasabay nito ang pagtaas ng mga puwang ng likas na tirahan para sa mga ibon, butterflies, bees, at iba pang urban wildlife.

Kung magagawa, ang mga berdeng imprastruktura ay dapat isama sa kumpletong mga pagpapabuti ng kalye.

2

Mga Sanggunian

Kapag nagpapatupad ng berdeng imprastruktura sa Lungsod ng Burbank, sumangguni sa naaangkop na mga alituntunin sa teknikal, pamantayan at plano, kasama, ngunit hindi limitado sa:

Ang Patakarang sa Lungsod ng Burbank Green Streets at ang Green Streets Manu-manong bawat Pamagat 7, Kabanata 3, Seksyon 102 ng Burbank Municipal Code.[\[14\]](#)

Lungsod ng Burbank Municipal Storm Water at Urban Runoff Discharges & Low-Impact Development Manual (2015) bawat Pamagat 9, Kabanata 3, Seksyon 414 ng Burbank Municipal Code.[\[15\]](#)

Plano ng Master ng Lungsod ng Burbank Street Tree.

County ng Los Angeles Standard Urban Storm Water Mitigation Plan (SUSMP) bawat Pamagat 9, Kabanata 3, Seksyon 413 ng Burbank Municipal Code.[\[16\]](#)

Manwal ng Pamantayan sa Pamantayang Pang-unlad na Pamantayang Mababa-Epekto ng County (Pebrero 2014).[\[17\]](#)

3 Naghahanap sa Unahan

Maaaring makikinabang ang Lungsod sa paghahanda at pagpapatupad ng isang mas malawak na plano o diskarte na pagsasama ng maraming ngunit magkakaugnay na mga pagsisikap sa Lungsod sa pagbuo ng mababang epekto at pamamahala ng bagyo, atbp.

Ang Lungsod ng Lungsod ng Burbank at Recreation Department ay kasalukuyang nagpapalano ng isang "Tree Campaign Plan" na magtatanim ng maraming puno bawat taon. Ang mga programang tulad nito ay makakatulong sa mga komunidad na makaramdam ng koneksyon sa mga puno nito. Isaalang-alang ang paglikha ng isang ambasadador-puno o mag-ampon ng isang-puno na programa upang hikayatin ang edukasyon at pamamahala sa pangangalaga ng mga puno ng Lungsod at pampublikong tanawin.

9D. Mga Paggamot sa Green Infrastructure

Ang sumusunod na seksyon ay nagbibigay ng mga rekomendasyon sa mga piling lunas na paggamot sa imprastruktura na maaaring mailapat sa Lungsod ng Burbank bilang bahagi ng iba pang mga pagpapabuti ng Kumpletong Kalye.

1 Mga Sidewalk / Parkway

Ang mga sidewalk / parkway sa mga kalye ay mga pagkakataong magbigay ng bago o mag-upgrade ng umiiral na puno at pananim ng pagtatanim upang mapaunlakan ang mga paggamot sa berdeng imprastruktura. Sa pangkalahatan, ang mga sumusunod ay dapat isaalang-alang sa mga sidewalk / parkway:

Puno:

Sa loob ng higit sa 40 magkakasunod na taon, pinangalanan ng National Arbor Day Foundation ang Lungsod ng Burbank na isang tatanggap ng "Tree City USA"[\[18\]](#). Kinikilala ng Lungsod ng Burbank ang iba't ibang mga benepisyo sa kapaligiran, sosyal, at pang-ekonomiya ng mga puno. Kapag nagtatanim ng mga puno sa Lungsod, isaalang-alang ang sumusunod:

Magtanim ng angkop na uri ng klima. Ang mga punungkahoy ng kalye na dati nang nakatanim sa buong mga lungsod ng Southern California ay maaaring hindi na angkop para sa pagbabago ng mga kondisyon ng klima na magiging mas mainit at mas matuyo. Isaalang-alang ang pagpapakilala ng mga bagong species sa palad ng pagtanim ng lungsod, habang pinaplano na alisin at / o palitan ang iba.

Magplano para sa pagkakaiba-iba ng puno. Ang pagkakaiba-iba sa mga species, edad, at laki ay kinakailangan lahat para sa isang madaling ibagay na ekosistema na lumalaban at nababantat sa kaguluhan. Pinapayagan ng kakayahang umangkop ang mga kagubatan sa lungsod na magbigay ng mga benepisyo sa mahabang panahon sa pamamagitan ng mga pagsubok, tulad ng pagbabago ng klima, peste, at sakit.

Magbigay ng maraming malusog na lupa. Ang mga punungkahoy na nakatanim sa mga lokasyon na may malusog na mga lupa at ang silid na lumago ay magpapahintulot sa mga ugat na mabuhay nang mas mahaba at malusog. Ang mga kundisyong ito ay maaaring malikha sa antas ng ibabaw, sa bahagi, sa pamamagitan ng pagkakaroon ng mas malaking mga balon / pits, pagtanim sa bukas na mga linya ng parkway, at pagmumura ng nakalantad na lupa. Sa ibaba ng ibabaw, ang mga nasuspindi na semento at mga istruktura na lupa ay maaaring magbigay ng malusog na mga kondisyon ng lupa sa ilalim ng mga hardscapes, tulad ng mga sidewalk at parking lot.

Wastong mapanatili ang mga puno. Karamihan sa mga punungkahoy sa kalye ng lungsod ay hindi isang strand ng natural na nagaganap na mga puno ng kagubatan. Ang mga puno ng kalye ay nangangailangan ng patuloy na pagpapanatili upang mapanatili ang kanilang kalusugan at kaligtasan. Dapat lamang magsimula ang mga proyekto sa pagtanim ng punungkahoy sa kalye kapag nasa isang lugar ang isang plano upang tubig ang mga bagong nakatanim na puno at magbigay ng pangmatagalang pagpapanatili. Dapat punitin ang mga punungkahoy upang maiwasan ang pinsala mula sa trapiko ng trak at mapanatili ang mga pananaw para sa mga naglalakad at sasakyan, at ang kanilang mga kondisyon ay muling nasuri nang pana-panahon o sa panahon ng bago o katabing mga proyekto sa pagpapanatili, tulad ng muling pagbuhay sa kalye.

Magplano ng mga puno kasama ang iba pang mga imprastruktura. Ang mga punungkahoy ay isang aktibong sangkap ng imprastruktura ng isang lungsod na lalago at magbabago habang ang mga puno ay may gulang. Ang pagpapalano ng mga puno nang sabay-sabay tulad ng mga ilaw sa kalye, mga sidewalk, at iba pang mga kagamitan ay makakatulong upang matiyak na ang isang puno ay maaaring lumaki sa isang mature na laki nang hindi nagkakasundo sa mga imprastruktura ng lungsod.

Tree Wells (pits):

Ang mga punungkahoy ng kalye ay maaaring itanim sa mga indibidwal na balon (pits) o sa mga magtatanim na matatagpuan sa loob ng furnished zone ng sidewalk / parkway (tingnan sa Kabanata 5D- 1 Sidewalks / Parkway sa pahina 69). Isaalang-alang ang sumusunod para sa mga balon ng puno:

Sa kahabaan ng mataas na dami at bilis ng mga kalye, isaalang-alang ang mga indibidwal na balon ng puno, tulad ng nakalarawan sa Larawan 9-2.

Ang mga indibidwal na mga balon ng puno ay dapat na mai-spaced nang pahintulutan para sa tamang paglaki ng canopy na nakasalalay sa mga species, edad, at laki ng puno at payagan ang mga planter o kasangkapan sa kalye (halimbawa, ilaw, pag-upo, mga utility) sa pagitan ng mga balon ng puno kung kinakailangan.

Ang mga balon ng puno ay dapat na sukat ng hindi bababa sa 4 piye sa lapad ng 8 ft. Ang haba, kung saan ang isang sukat na 5 ft. 10 laki.

Ang mga balon ng puno ay dapat maglaman ng isang hadlang ng ugat sa lahat ng mga puno kung saan ang puno ng puno ay 4 piye o mas mababa sa katabing hardscape upang maiwasan ang panghihimasok sa ugat at permeable paver displacement, kung ginamit.

HINDI matatagpuan ang mga punungkahoy na may 20 piye ng isang interseksyon upang hindi hadlangan ang kakayahan ng mga motorista na ligtas na makita ang mga pedestrian, bisikleta, at iba pang mga sasakyan sa daanan.

Dapat isaalang-alang ang mga elemento ng berdeng kalye kapag nagtatayo ng mga bagong pampublikong paradahan.

Mga Tagatanim:

Ang mga plantero ay karaniwang nasa itaas na grade o mga grade na istruktura na may patayong pader na gilid o gilid. Nakasalalay sa disenyo ng kanilang system, ang mga magtatanim ay maaaring magkaroon ng bukas na mga ilalim upang makapasok (o muling magkarga) ng tubig sa bagyo sa lupa o saradong mga ilalim upang mapanatili ang tubigan ng bagyo sa pansamantalang panahon. Ang mga tagatanim ay maaaring binubuo ng bato, graba, lupa, at / o mga halaman, kabilang ang mga puno, na naaangkop sa pagkolekta, paglilinis, pag-iimbak, paglusot, at / o paglabas ng mga tubig sa bagyo at mga water pollutant. Sumangguni sa manu-manong Burbank Green Streets para sa karagdagang impormasyon sa iba't ibang uri ng mga berdeng mga planter ng imprastruktura, tulad ng mga dumadaloy na mga planter, mga infiltration planter, mga namumulaklak na baboy, bioswales, atbp Isaalang-alang ang sumusunod para sa mga nagtatanim:

Sa pangkalahatan, ang mga tagatanim ay dapat gumamit ng mga pagbawas sa curb kung kinakailangan upang payagan ang pagkolekta ng tubig, habang pinipigilan ang mga isyu sa paagusan at / o sediment run-off. Sa pangkalahatan, ang mga pagbawas sa kurbada na matatagpuan sa antas ng kalye ay dapat na sa pangkalahatan ay 2 piye ang lapad. Ang mga cut ng curb na matatagpuan sa antas ng sidewalk ay dapat na hindi bababa sa 6 sa lapad. Sa mga curved instances, tulad ng mga sulok ng intersection o mga extension ng kurbada, ang mga pagbawas sa kurbada ay dapat sundin ang kurbada ng kurbada.

Sa pangkalahatan, protektahan sa lugar ang lahat ng umiiral na mga utility na tumatakbo sa ibaba grade sa kahabaan ng mga centerlines sa kalye (halimbawa, mga linya ng alkantarilya) at sa itaas na grado (hal., Mga water vaults). Magkaloob ng isang 10 ft. Clearance mula sa mga pangunahing linya ng Sanitary Sewer at Storm Drain, o sa loob ng 5 ft. Malinaw na distansya ng mga pag-ilid.

Sa kahabaan ng mataas na dami at bilis ng mga lansangan, isaalang-alang ang mga indibidwal na tagatanim kasama ang mga balon ng puno, pinahaba nang paulit-ulit upang payagan ang mga kasangkapan sa kalye (halimbawa, ilaw, pag-upo, mga utility) sa pagitan ng mga nagtatanim kung saan kinakailangan, tulad ng nakalarawan sa [Larawan 9-2](#).

Sa kahabaan ng mababang dami at bilis ng mga lansangan, isaalang-alang ang tuluy-tuloy o mahabang kahabaan ng mga nagtatanim ng halaman na may mga puno, tulad ng nakalarawan sa [Larawan 9-3](#). Kung ang mga planter ay naglalaman ng mga puno, isang minimum na sukat ng hindi bababa sa 4 ft. Ang lapad ng 8 ft. Ang haba ay kinakailangan, kung saan ang isang sukat na 5 piye ng 10 ft.

Sa mga extension ng kurbada sa intersection ng mga mababang dami at bilis ng mga lansangan, kung saan ang mga volume ng mga naglalakad ay maaaring mababa, isaalang-alang ang mga planter sa buong gilid ng extension ng kurbada, habang pinapayagan ang mga gaps para sa kinakailangang mga rampa ng kurbada ng pedestrian, tulad ng inilalarawan sa [Larawan 9-4](#). Nakasalalay sa dalisdis ng daanan ng daan, ang mga indibidwal na tagatanim sa isang extension ng kurbada ay maaaring alinman sa kanilang mga sistema ng kanal na konektado sa ibaba grade, o isang karagdagang pagputol ng kurbada ay maaaring mai-install sa bawat tagatanim upang payagan ang pag-apaw.

Sa mga pagpapadulas ng kurbada sa intersection ng mga high-volume at high-speed na kalye, kung saan ang mga volume ng mga naglalakad ay maaaring mataas, isaalang-alang ang mga planter lamang sa malayong mga gilid ng mga rampa ng kurbada, habang pinapreserba ang sulok para sa mga kinakailangang utility (hal. Mga signal ng trapiko, light poles) at paglalagay, tulad ng nakalarawan sa [Larawan 9-5](#).

Sa mga cross-block crossings, isaalang-alang ang mga low-lying planters sa magkabilang panig ng rampa ng kurbada ng pedestrian, tulad ng nakalarawan sa [Larawan 9-6](#) . Kung ang isang isla ng kanlungan ng pedestrian ay naroroon, maaari itong binubuo ng mababang pagtanim bilang kapalit ng mga puno. Ang mga punungkahoy ay dapat na mai-install lamang sa mga magtatanim na pinakamalayo sa darating na trapiko, upang hindi hadlangan ang kakayahan ng mga motorista na ligtas na makita ang mga naglalakad, bisikleta, at iba pang mga sasakyan sa daanan.

Permeable Paving:

Bilang kapalit ng karaniwang paving, isaalang-alang ang paggamit ng permeable paving sa mga bahagi ng mga extension ng curb. Sa mga utility (halimbawa, mga signal ng trapiko, light poles, atbp), ay nagbibigay ng isang konkretong pad sa loob ng patlang ng paver upang maiwasan ang mga potensyal na isyu sa pagguho. Upang mapanatili ang wastong paglusot, ang mga natagos na pavers ay dapat na subukin pana-panahon at linisin ang vacuum upang maalis ang mga baradong sediment at labi at payagan para sa sapat na paglusot. Ang permeable paving ay mangangailangan ng mas mataas na gastos sa kapital at patuloy na mga gastos sa pagpapanatili para sa buhay ng proyekto.

Malapad na Sidewalks / Parkway

Kasama ang mababang dami at bilis ng mga kalye na may mga sidewalk / parkway na mas malawak kaysa sa 16 ft., isaalang-alang ang malawak na mga guhitan ng pagtanim na maaaring mapaunlakan ang mga puno ng malaking sukat at mga kanopi kapag may gulang.

2 Medians sa Wide Streets

Sa mga kalye ng lokal o kolektor na may labis na lapad ng daanan ng hindi bababa sa 6 ft. (Tingnan ang Kabanata 8C- 1 Roadway Reconfigurations sa pahina 120), isaalang-alang ang pagkuha ng pagpapakilala ng isang namumulaklak na baywang bilang bahagi ng isang bagong median sa gitna ng daanan ng kalsada para sa parehong kapaligiran at benepisyo sa libangan. Isaalang-alang ang sumusunod sa mga malawak na kalye:

Mga Sidewalk / Parkway:

Sa kahabaan ng mga sidewalk / parkway ng malawak na kalye, tingnan ang Kabanata 9D- 1 Mga Sidewalk / Parkway sa pahina <OV>.

Gulay (Bioswale) Mga Balyales:

Ang mga baboy na gulay ay magkakatulad, nakatanim na mga depression na kumukuha at linisin ang tubig sa bagyo mula sa mga katabing ibabaw. Sumangguni sa manu-manong Burbank Green Streets para sa karagdagang impormasyon tungkol sa mga namumulang baboy. Isaalang-alang ang sumusunod para sa mga namumulang baboy:

Pagpipilian 1, tulad ng nakalarawan sa Larawan 9-7. Ang kabuuan ng isang panggitna ay maaaring binubuo ng isang naka-halaman na swale. Kung nagtatanim ng mga puno at mas matataas na halaman, magbigay ng hindi bababa sa isang 20 ft. Ang mga makabuluhang sloped na kalye ay dapat magpakilala sa mga dissipaters ng tubig (halimbawa, suriin ang mga dam sa malawak na kondisyon o mga boulder sa makitid na kondisyon) sa loob ng swale upang mabagal ang tubig at maiwasan ang pagguho. Kung walang mga landas na ibinibigay sa loob ng swale, magbigay ng isang minimum na 18 in. Malawak na aspaltadong lugar sa paligid ng perimeter ng swale para sa ligtas na pag-access sa pagpapanatili.

Pagpipilian 2, tulad ng nakalarawan sa Larawan 9-8. Sa isang minimum, ang mga baboy ay maaaring maging makitid bilang 6 na lapad. Sa malawak na lapad na ito, ang mga baboy ay dapat na binubuo lamang ng mababang-nakahiga na pagtatanim at hindi dapat maglaman ng mga puno. Ang isang landas na tumatakbo sa pedestrian ay maaaring mai-install kasama ang mga tagubilog sa gilid, kung ninanais. Isaalang-alang ang permeable paving para sa pedestrian pathway. Ang landas ng pedestrian ay dapat na idinisenyo upang maiwasan ang mga tripping hazards sa mga swales.

Pagpipilian 3, tulad ng nakalarawan sa Larawan 9-9. Maaaring mai-install ang isang landas na ibinahaging gamit na gamit sa gitna na may isang pagpapatakbo sa gilid sa isang tabi at permeable paving at planters sa kabilang linya. Ang pinagsama-samang landas ay dapat na idinisenyo upang maiwasan ang mga pagbagsak ng mga peligro sa swale o mga nagtatanim.

Sa pangkalahatan, protektahan sa lugar ang lahat ng umiiral na mga utility na tumatakbo sa ibaba grade sa kahabaan ng mga centerlines sa kalye (halimbawa, mga linya ng alkantarilya) at sa itaas na grado (hal., Mga water vaults). Magbigay ng clearance na 3 ft sa paligid ng lahat ng mga nasa itaas na lupa na mga kagamitan. Ang mga pagsara sa daanan at kontrol ng trapiko ay kinakailangan kapag ang mga naka-landscaped na median ay sumasailalim sa pagpapanatili.

3 Mga Skewed Intersections

Ang mga skewed intersection ay ang mga kung saan ang mga lansangan ay pumapasok sa isang anggulo maliban sa 90 degree. Kung ang mga interseksyon na ito ay muling mai-configure upang ang mga lansangan ay bumagsak nang malapit sa 90 degree hangga't maaari, ang puwang ay maaaring makuha muli para sa mga layunin ng berdeng imprastruktura. Isaalang-alang ang sumusunod sa mga reconfigurations ng skewed intersection:

Mga Sidewalk / Parkway:

Sa pangkalahatan, ang mga pag-configure ng mga interseksyon ay dapat gamitin bilang mga pagkakataon upang makumpleto o pahabain ang mga katabing mga sidewalk / parkway na ang mga landas ng mga naglalakad ay patuloy.

Sa kahabaan ng mga sidewalk / parkway ng mga kalye sa muling naka-configure na mga interseksyon ng skewed, tingnan ang Kabanata 9D- 1 Mga Sidewalk / Parkway sa pahina na <OV> .

PARA SA POKET:

Hindi tulad ng isang kapitbahayan o parke ng lungsod, ang mga bulsa na parke ay maliit na mga bukas na puwang sa labas, kadalasan hindi hihigit sa isang quarter-acre ang laki, na nilikha mula sa mga na-reclaim na lugar. Ang mga parke ng bulsa ay maaaring ma-program sa iba't ibang mga gamit, halimbawa, mga aktibong gamit, tulad ng mga plaza o paglalaro ng mga lugar para sa mga bata, o mga lugar na pasibo, tulad ng mga hardin.

Isaalang-alang ang pagdaragdag ng mga pampublikong puwang sa labas upang madagdagan ang mga pagkakataon para sa passive libangan, pag-upo, at panlabas na kainan.

DEMONSTRATION Gardens:

Ang mga hardin ng demonstrasyon ay nagbibigay ng mga panlabas na puwang para sa edukasyon sa landscape. Karaniwang pinagtibay at pinapanatili ng mga lokal na samahan ng komunidad, ang mga hardin ng demonstrasyon ay nagbibigay-daan para sa karanasan sa kamay at pakikilahok ng komunidad sa iba't ibang mga paksa, tulad ng:

Ibon, Butterfly, o Pollinator Gardens

Katutubong Taniman O Hardin ng Tolerant

Mga Hardin ng Ulan

Pagsasaka ng Lungsod

Ang mga hardin ng demonstrasyon ay kailangang mapanatili ng wastong pruning, pagmamalts, at kapalit ng halaman kung kinakailangan. Ang mga oportunidad ay maaaring matagpuan para sa mga lokal na pangkat ng komunidad at / o mga miyembro ng komunidad na magpatibay sa mga hardin upang makatulong na mapanatili at maikalat ang edukasyon / kamalayan ng kahalagahan ng mga pampublikong puwang na ito.

10 - Mga Mungkahi sa Patakaran: Equestrian

Bago ang pagdating ng mga sasakyan, ang mga gumagamit ng kalye ng Equestrian ay hindi nakakagulat at inaasahang mga naninirahan sa mga kalye ng lunsod. Gayunpaman, hindi na ito ang kaso. Ngayon, ang kaligtasan ay isang pagsasaalang-alang kung ang mga hayop at ang kanilang mga nakasakay ay dapat na ihalo sa iba pang mga gumagamit ng kalye na maaaring hindi bihasa sa kanilang piling.

10A. Mga Patakaran sa Patakaran

Ang mga pagpapabuti sa hinaharap na Equestrian sa buong Lunsod ay dapat idinisenyo at mapanatili upang matugunan ang mga sumusunod na layunin:

Mapadali at mapaunlakan ang natatanging pag-access at mga kinakailangan sa kadaliang mapakilos ng mga equestrian sa loob ng kapitbahayan ng Rancho.

Itaguyod ang kaligtasan ng mga kabayo, ang kanilang mga nakasakay, at iba pang mga gumagamit ng kalye sa kapitbahayan ng Rancho.

10B. Kakayahang magamit

Tulad ng nakalarawan sa [Figure 10-1](#), ang mga pagpapabuti na tumutugon sa mga pangangailangan ng mga equestrian ay dapat mailapat sa mga kalye ng lokal at kolektor na:

Humiga sa loob ng kapitbahayan ng Rancho - partikular na mga kalye na nagbibigay ng access sa mga parcels na naka-zon bilang R-1-H (Single Family Residential Horsekeeping); at

Kumonekta sa mga landas at pasilidad ng equestrian sa kahabaan ng Los Angeles River at Griffith Park.

10C. Karaniwang Pagpapabuti

1

Kabayo Off-Street, sa isang Barriers-Separated Bridle Path

Kasama ang mga kalye na may magagamit na sidewalk / parkway na lapad, isaalang-alang ang pagpapakilala sa mga landas na nakatuon sa tulay na 10 na hanggang 12 ft. Ang mga lapad ay maaaring mabawasan sa 6 ft. Minimum upang matugunan ang pagpilit sa topograpiya o espasyo, tulad ng nakalarawan sa Larawan 10-2 hanggang Larawan 10-4.

Ang mga pang-ibabaw na materyales ay dapat na maging slip-resistant at makayanan ang epekto ng mga kabayo. Ang mga naka-asपालong ibabaw ay nagbibigay ng kaunting traksyon para sa mga kabayo at hindi inirerekomenda. Ang paggamot sa ibabaw ng landas ng tulay ay dapat na binubuo ng isang malambot na natural na materyal (halimbawa, katutubong lupa, kahoy na chips, durog na mga bato na may multa, nabulok na granite, buhangin). Iwasan ang matalim na graba. Ang mga marka ng landas ay hindi dapat lumagpas sa 12 porsyento.

Ang isang vertical clearance ng 12 ft. Ay dapat mapanatili mula sa lupa hanggang sa anumang mga overhead na istruktura.

Ang maximum na taas ng 4 ft. Ay inirerekomenda para sa lahat ng mga bakod at hadlang kasama ang mga landas ng bridle. Malubhang hadlang na mas mataas kaysa sa 4-6 ft. Malubhang limitahan ang peripheral vision at pakiramdam ng seguridad. Taas ay dapat i-tapered down habang ang landas ay papalapit sa mga interseksyon upang ma-maximize ang view ng kabayo / rider.

Kung ginamit upang maiwasan ang mga hindi gumagamit ng equestrian mula sa pag-access sa landas ng tulay, ang mga bollard o post ay dapat mailagay nang 5 piwalay.

Karaniwan, HINDI ginusto na ihalo ang mga equestrian at mga bisikleta sa mga pinagsamang gamit na gumagamit.

2 Kabayo Sa-Street

Sa mga lokal na kalye kung saan ang mga tulay na landas ay hindi maiiwasan, ang paggamit ng semento ng mga equestrian ay hindi maiiwasan. Ang traksyon ay dapat na mapahusay sa pamamagitan ng paggamit ng mga paggamot sa kabayo-friendly na ibabaw tulad ng aspalto na may selyo ng chip, matigas, traction-friendly pavers.

3

Equestrian Crossings

Sa mga signalized na interseksyon na kailangan upang mapaunlakan ang mga equestrian crossings, isang segundo (bilang karagdagan sa regular na pedestrian) na pindutan ng push (equine crossing signal) ay dapat mai-install 5 ft hanggang 6 ft sa itaas ng lupa. Ang post ay dapat na mailagay 6.5 piye mula sa gilid ng kalsada upang ang ulo ng hayop ay hindi lumusot sa daanan ng daan.

Potensyal na Pag-configure:

Bago / Pagbabago:

Dalawang-daan, sidewalk-katabi ng landas ng tulay sa isang tabi ng kalye

Ang Sidewalk / parkway ay pinalawak sa isang tabi ng kalye, ngunit ang magagamit na puwang sa sidewalk ng mga naglalakad ay nabawasan

Ang lapad ng Curb-to-curb ay masikip

Tinanggal ang paradahan sa kalye sa isang tabi ng kalye

Napanatili ang:

Bilang at lapad ng mga daanan ng paglalakbay

Pinakaangkop Saan:

Ang pagkawala ng paradahan sa kalye ay magiging makabuluhang pumipinsala sa mga katabing paggamit ng lupa (hal., Mga komersyal na gamit na umaasa sa panandaliang paradahan sa lansangan).

1 1 - Mga Mungkahi sa Patakarán: Smart Technology

Ang pagdating ng mga kumpanya ng rideshare, maliit na aparato ng kadaliang kumilos, pati na rin ang lumalagong takbo sa e-commerce na nangangailangan ng madalas na paghahatid ng mga kalakal ay nadagdagan ang demand para sa mga bagong teknolohiya at ang paggamit ng

kurbada sa mga daanan ng daanan. Dapat magplano ang Lungsod na ligtas at mahusay na mapaunlakan ang mga lumalagong at nakikipagkumpitensya na mga pangangailangan.

11A. Mga Patakaran sa Patakaran

Tugunan ang mga bagong uso na may kaugnayan sa pagbabago at pagtaas ng kumpetisyon ng puwang ng kurbada at pampublikong kanang paraan.

Makipag-usap sa mga bagong impormasyong pangkomunikasyon ng teknolohiya (ICT) na maaaring magamit sa loob ng pampublikong kanang paraan upang mangolekta, subaybayan, mag-imbak, mag-aralan, at suriin ang data para sa paggamit ng maraming departamento ng Lungsod.

Bumuo ng isang plano sa pamamahala ng curbside upang mag-imbentaryo, masuri, mapahusay, at unahin ang puwang ng kurbada upang mabalanse ang mga pangangailangan ng mga gumagamit ng multi-modal.

Itaguyod ang pribadong gamit na de-koryenteng de-kuryente sa pamamagitan ng pagpapalawak ng imprastruktura ng singil sa sasakyan sa buong bansa.

11B. Kakayahang magamit

Sa hinaharap, dapat na unahin ng Lungsod ang "matalinong teknolohiya" na pagpapabuti sa:

Ang mga kalye na nagpapakita ng mataas na antas ng dami ng mga naglalakad (halimbawa, 200 o higit pang mga naglalakad at oras sa mga panahon ng ruok).

Ang mga kalye na namamalagi sa loob ng mga lugar na kinilala para sa high-density na tirahan at komersyal na paggamit sa Burbank2035 General Plan.

Ang mga kalye na nagpapakita ng mataas na antas ng trapiko ng sasakyan.

Ang mga kalye na nagpapakita ng mataas na antas ng aktibidad ng curbside, tulad ng:

Madalas na pag-load ng bus;

Madalas na paglo-load ng sasakyan ng motor (halimbawa, paghahatid, pag-drop-off ng pasahero); at

Mataas na on-street parking turnover.

Ang mga kalye na nagbibigay ng Class IV Bikeways, alinman sa nasa kalye o antas ng sidewalk.

11C. Mga pagsasaalang-alang

Ang sumusunod ay isang maikling listahan na maaaring isaalang-alang ng Lungsod bilang bahagi ng mga "matalinong teknolohiya" na mga pagpapabuti sa mga kalye sa priyoridad.

1

Inprastruktura ng Impormasyon sa Teknolohiya ng Komunikasyon (ICT)

Mga Trapiko sa Trapiko at Sensor

Ang CCTV, mga induction loops, mga bus na may GPS, atbp.

Upang masubaybayan ang antas ng serbisyo (LOS); hanapin ang mga aksidente, may kapansanan na sasakyan at ilegal na paradahan; tulungan ang mga emergency responder; ayusin ang tiyempo at pag-unlad ng signal; mangolekta ng mga bilang ng trapiko at data ng pagbangga, atbp.

Mga Meters ng Paradahan ng Multi-Space

Ang isang metro para sa maramihang mga puwang na tumatanggap ng maraming mga paraan ng pagbabayad, ay maaaring ma-pinapagana ng solar, at maaaring pamahalaan nang malayuan.

Digital Display o Static Information Boards

Ang mga digital na di-digital na impormasyon ng board ay maaaring magbigay ng wayfinding impormasyon sa mga oras / iskedyul ng transit, mga bagay na dapat gawin o makita, atbp.

2

Pinakamahusay na Kasanayan at Diskarte sa Pamamahala sa curbside

Ang isang Plano sa Pamamahala ng Curbside, na ipinares sa estratehikong paggamit ng mga inpormasyon sa teknolohiya ng komunikasyon ng impormasyon (ICT), ay maaaring makatulong sa imbentaryo, masuri, mapahusay, at unahin ang mga puwang ng kurbada upang mabalanse ang mga pangangailangan ng mga gumagamit ng multi-modal.

2A Gumagamit at Gumagamit

Isaalang-alang ang mga sumusunod na gamit at gumagamit [\[19\]](#) kapag nabuo ang isang Plano sa Pamamahala ng Curbside:

Curb space na ginagamit para sa mga pangangailangan ng kadaliang mapakilos:

Class IV Bikeways

Hinahalo-daloy na mga daanan ng bus

Sa pamamagitan ng mga daanan ng paglalakbay

Mga linya lamang ng kanan

Ang puwang ng Curb na ginagamit para sa Pag-load ng Pasilyo:

Huminto ang bus

Mga taksi

Bumagsak ang pasahero ng Rideshare

Valet

Ang pag-drop-off ng pribadong pasahero
Pag-drop-off ng awtomatikong sasakyan
Magagawa ang pag-deploy ng wheelchair

Lugar ng Curb para sa paradahan sa Lye:

Madaling mga sasakyan

Mga motorsiklo

Mga de-koryenteng sasakyan at mga istasyon ng singilin

Mga paradahan / racks at istasyon ng pagbabahagi ng bisikleta

Paradahan ng Micromobility

Curb space na ginamit para sa commerce:

Paghahatid ng komersyal (halimbawa, trak ng kargamento)

Paghahatid ng E-commerce

Curb space na ginagamit para sa landscaping:

Mga extension ng curb

Green imprastraktura (halimbawa, bioswales)

Mga puno ng kalye

Curb space na ginamit para sa paglalagay ng placemaking:

Mga trak ng pagkain

Mga Parklet

Pamublikong sining

2B Mga halimbawa ng Strategies Management Management

Nasa ibaba ang isang maikling listahan ng mga potensyal na pamamaraan sa pamamahala ng curbside [\[20\]](#) na nagtatrabaho o naka-piloto sa mga lungsod sa buong bansa:

Mga Diskarte:

Ang curbside bilang isang nababaluktot na zone

Pansamantalang pag-install ng mga pagpapabuti

Naglo-load ng Freight at Deliveries

Bayad na pag-access sa mga freight ng pag-load ng kargamento

Ang mga patakaran sa paghahatid ng off-peak at pagpepresyo ng kasikipan

Mga sentro ng pagsasama ng bayan para sa huling paghahatid ng milya

Paradahan

Pagtatakda ng mga target sa trabaho

Dynamic o demand na tumutugon sa pagpepresyo ng pagpepresyo

Oras ng paradahan o mga limitasyon ng oras

Mga pagpipilian para sa parking sa labas ng kalye (halimbawa, mga pamublikong istruktura ng paradahan)

Mga programa sa paradahan ng residensyal

Pagpapatupad

Transit

Mga daanan lamang ng bus sa mga panahon ng rurok

Mga linya ng jump na bus

Mga extension ng curb para sa mga lugar ng pag-load ng bus

Mga bisikleta:

Class IV Bikeways

Mga rack ng bisikleta at locker

Mga Pedestrian:

Malapad na mga sidewalk

Mga extension ng curb

Mga Parklet

1 2 - Mga Panukala sa Pagganap

Ang pangunahing saligan ng lahat ng mga pagpapabuti ng Kumpletong Kumpanya ay pinapahusay nila ang kaligtasan, kaginhawaan, at pisikal na aktibidad, at na ang mga pagpapahusay na ito ay mapadali ang mga pangmatagalang benepisyo sa pamayanan sa kalusugan ng publiko, paggawa ng lugar, kadaliang kumilos, pagkakasundo, at pagiging katarungan. Habang ang ebidensiya ng anecdotal at magagamit na pampublikong data ng pananaliksik ay sumusuporta sa premise, mahalaga para sa Plano na kilalanin at lumikha ng mga target na partikular sa Burbank upang masuri ang tagumpay ng Plano sa paglipas ng panahon.

12A. Bakit Pagganap ng Pagsukat?

Habang ang Plano ay ipinatutupad nang mabilis sa mga darating na taon at magsisimula ang mga epekto nito, dapat makilala ng Lungsod ang mga pagbabago sa paglipas ng panahon. Ang pagsukat ng pagganap ay isang paraan upang:

Subaybayan ang mga tunay na epekto ng **mundo** ng mga kumpletong pagpapabuti ng Kalye. Ang mga aktwal na benepisyo sa pagsubok na katotohanan ay magpapalawak sa kaalaman ng Lungsod ng kaalaman ng matagumpay na mga aplikasyon ng Kumpletong Kalye.

Ang pag-tweak at kurso ay tama kung ang aktwal na pagganap ay hindi nakakatugon sa mga inaasahan. Papayagan nito ang Lunsod na muling ibalik ang mga pamumuhunan at muling itutok ang mga priyoridad upang makamit ang mas maraming benepisyo sa gastos.

Bilugan ang mga simpleng sukatan at indeks para madaling maunawaan ng mga miyembro at komunidad. Ang mga sukatan na ito ay nai-broadcast ang mga kumpletong layunin at adhikasyong patakaran ng mga Streets na ipinahayag bilang masusukat, ma-target na target.

Tanggalin ang kalabuan at nangangailangan ng mahigpit at pagiging tiyak sa pag-iwas sa mga layunin ng mga indibidwal na proyekto, alam na ang mga elemento ng proyekto ay susuriin para sa pagganap sa hinaharap.

12B. Paano Sukatin ang Pagganap

Iminumungkahi ng Plano ang pagsusuri sa pagganap sa dalawang kaliskis: Proyekto at Lungsod. Susuriin ng scale ng Proyekto ang mga indibidwal na proyekto, samantalang susukat ng City Scales ang kolektibong epekto na ang mga pagpapabuti ng Kumpletong Streets ay magkakaroon ng isang pinalawig na panahon at lugar.

1

Pagganap ng Proyekto

Susukat sa scale ng Proyekto ang pagganap ng mga indibidwal na proyekto batay sa kaligtasan at / o aktibidad ng apat na pangunahing mga mode ng paglalakbay - paglalakad, paglalakbay, pagbibisikleta, at pagmamaneho.

1A

Kalmado sa Trapiko

PAMAMAGITAN: Bawasan ang Bilis ng takbo kasama ang corridor ng proyekto.

12 buwan bago ang proyekto, sukatin ang mga profile ng bilis ng segment ng proyekto.

12 buwan pagkatapos makumpleto ang proyekto, sukatin ang mga profile ng bilis sa pinabuting segment.

Ihambing ang porsyento ng mga sasakyan na nagmamaneho sa itaas ng nai-post na limitasyon ng bilis.

Kaligtasan ng Pedestrian 1B

PAKSA: Pagandahin ang kaligtasan para sa mga taong Naglalakad.

Suriin ang data ng banggaan ng trapiko bago ang proyekto at 12 buwan matapos ang pagkumpleto ng proyekto upang matukoy ang pagbabago sa bilang ng mga banggaan ng pedestrian na naganap sa loob ng 200 talampakan ng pagpapabuti ng proyekto.

Sa loob ng nakaraang 12 buwan, bago simulan ang proyekto, nagsasagawa ng mga bilang ng mga naglalakad sa lokasyon ng proyekto (alinman sa paggalaw o manu-manong screenline). Kung ang proyekto ay umaabot sa maraming mga bloke at mga interseksyon, pumili ng pinakamaraming lokasyon ng kinatawan upang magsagawa ng mga bilang ng mga naglalakad. Ito ay magsisilbing halimbawa para sa aktibidad ng buong pedestrian.

Ang pre-pagpapatupad ng kahinaan ng pedestrian ay sinusukat bilang banggaan ng mga naglalakad sa nakaraang buong taon na hinati sa pre-implementation ng bilang ng pedestrian (araw ng katapusan ng linggo o rurok ng katapusan ng bawat konteksto).

Ang kahusayan sa post-pagpapatupad ng kahinaan ng pedestrian ay sinusukat bilang banggaan ng mga naglalakad sa kasunod na buong taon na hinati sa post-implementation ng bilang ng pedestrian.

TANDAAN: Mahalagang hatiin ang banggaan ng mga naglalakad sa pamamagitan ng isang kinatawan ng pedestrian count upang makontrol ang nadagdagan na aktibidad ng pedestrian na maaaring mangyari bilang resulta ng pagpapatupad ng mga hakbang sa kaligtasan ng pedestrian.

1C

Kaligtasan ng bisikleta

MATUYO: Pagandahin ang kaligtasan para sa mga taong nagbisikleta.

Suriin ang data ng banggaan ng trapiko bago ang proyekto at 12 buwan matapos ang pagkumpleto ng proyekto upang matukoy ang pagbabago sa bilang ng mga pagbangga ng bisikleta na naganap sa loob ng koridor ng proyekto ng bisikleta.

Ang pre-implementasyon na kahinaan sa bisikleta ay sinusukat bilang pagbangga ng bisikleta sa nakaraang buong taon na hinati sa pre-implementasyon ng bilang ng bisikleta.

Ang pagkakasunud-sunod na kahinaan ng bisikleta ay sinusukat bilang pagbagsak ng bisikleta sa kasunod na buong taon na hinati sa post-implementasyon ng bilang ng bisikleta.

TANDAAN: Mahalagang hatiin ang mga pagbangga sa bisikleta sa pamamagitan ng isang kinatawan ng bilang ng bisikleta upang kontrolin ang pagtaas ng aktibidad ng bisikleta na maaaring mangyari bilang isang resulta ng pagpapatupad ng mga hakbang sa kaligtasan ng bisikleta.

1D

Kaligtasan sa motorista

Layunin: Pagandahin ang kaligtasan para sa Mga Tao sa Pagmamaneho.

Suriin ang data ng banggaan ng trapiko bago ang proyekto at 12 buwan matapos ang pagkumpleto ng proyekto upang matukoy ang bilang ng mga motorista sa mga pagbangga ng motorista na naganap sa loob ng 200 talampakan ng proyekto.

Ang pre-implementasyon na kahinaan ng motorista ay sinusukat bilang pagbangga ng motorista sa nakaraang buong taon na hinati ng pre-implementasyon na kinatawan ng ADT.

Ang kahinaan sa motoristang post-pagpapatupad ay sinusukat bilang banggaan ng motorista sa kasunod na buong taon na hinati ng post-pagpapatupad na kinatawan ng ADT.

1E

Dagdagan ang Paglakad at Pagbibisikleta

Pag-access sa Mga Paaralan

MATUYO: Pinadali ang paglalakad at pagbisikleta sa paaralan.

Bago at 12 buwan pagkatapos ng isang proyekto, kasosyo sa subject school at Burbank Unified School District upang magsagawa ng isang survey sa paaralan upang matukoy ang pagbabago sa mode split kung paano dumating at umalis ang mga mag-aaral.

Magsagawa ng bago at pagkatapos ng bilang ng trapiko, kabilang ang mga pagbibisikleta at pedestrian

1F

Pangkatang Gawain

PAKSA: Itaguyod ang kakayahang maglakad at dagdagan ang aktibidad ng pedestrian Citywide.

Bago at 12 buwan pagkatapos ng isang proyekto, magsagawa ng bilang ng mga naglalakad upang matukoy ang kasalukuyang mga pattern ng trapiko at aktibong aktibidad ng transportasyon kasama ang pasilyo o malapit sa site site.

Paghambingin ang pre-implementasyon ng aktibidad ng pedestrian (araw ng linggo o ruok ng katapusan ng linggo bilang bawat konteksto) sa aktibidad ng post-pagpapatupad ng pedestrian.

1G

Aktibidad sa Bisikleta

MATUYO: Pagandahin ang pag-access sa bisikleta at dagdagan ang aktibidad ng bisikleta sa buong Lungsod.

Magsagawa ng pagbibilang ng bisikleta sa lokasyon ng proyekto bago ang proyekto at 12 buwan pagkatapos makumpleto ang proyekto.

Ihambing ang pre-implemantasyon ng bisikleta (araw ng katapusan ng linggo o rurok ng katapusan ng linggo ayon sa bawat konteksto) sa aktibidad ng pag-post ng pagpapatupad ng bisikleta.

1H

Aktibidad sa Transit

Layunin: Itaguyod ang paggamit ng pagbiyahe sa Lungsod.

Para sa mga bus ng Los Angeles Metro na huminto sa mga iminungkahing pagpapabuti, kumuha ng data sa pang-araw-araw na ridership mula sa Los Angeles County Metro para sa huling buong taon bago ang pagpapatupad.

Para sa BurbankBus bus na humihinto sa mga iminungkahing pagpapabuti, pag-aralan ang data ng Riders ng data at data ng pagtigil sa antas.

Matapos ang pagpapatupad, kumuha ng unang buong taon ng data ng pakay at ihambing ang mga pagbabago sa data ng pakay.

1I

StormWater Runoff

PAMAMAGITAN: Bawasan ang dami ng runner ng tubig ng bagyo na pumapasok sa sistema ng imprastruktura ng Lungsod.

Sukatin ang pag-ulan ng bagyo pagkatapos ng isang karaniwang kaganapan ng pag-ulan sa lugar ng kanal bago ang pagtatayo ng proyekto

Subaybayan ang alinman sa mga outfalls o bioretention tampok pagkatapos ng pagpapatupad ng proyekto upang suriin ang mga pagbawas sa dami ng runoff.

1J

Pag-unlad ng Mababa-Epekto

Layunin: Isama ang Mababang-Epekto sa Pag-unlad (LID) Pinakamahasay na kasanayan sa mga proyekto sa landscaping.

Ang mga hindi magagalang na proyekto sa ibabaw ay dapat isama ang mga diskarte sa Mababang Epekto ng Pag-unlad (LID).

Ang mga materyales sa gusali at imprastruktura ay dapat maglaman ng isang minimum na 20% na nai-recycle na nilalaman, tulad ng mga suplemento na materyal na cementitious (ibig sabihin, fly ash, pozzolons, atbp.).

Ang mga proyekto ng pag-iimpok ay dapat gumamit ng mababang-materyal na materyal nang hindi bababa sa 50% ng kabuuang materyal ng proyekto at pagtatabing ng hindi bababa sa 50% ng aspaltadong ibabaw o mga paving na materyales na may halaga ng Solar Reflective Index (SRI) na higit sa o katumbas sa 29.

Nararapat makamit ng Landscaping ang hindi bababa sa 50% na pagbawas sa demand ng tubig mula sa estado ng California Model Model na Mahasay na Landscape Ordinance (MWELo).

1K

Saklaw ng Punong Canopy

Layunin: Dagdagan ang Saklaw ng Canopy Coverage

Magtatag ng isang saligan sa pamamagitan ng pag-mapa ng umiiral na saklaw ng puno ng canopy sa buong Lungsod.

Unahin ang mga lokasyon kung saan ang saklaw ng canopy ng puno ay maaaring madiskarteng madiskarteng, tulad ng mga lokasyon na kasalukuyang walang saklaw ng canopy ng puno sa mga lugar na may kapansanan o malapit sa mga sensitibong populasyon ng edad.

Subaybayan ang pagbabago sa takip ng canopy sa paglipas ng panahon, at bumuo ng mga programa upang suportahan at protektahan ang bago at umiiral na saklaw na canopy.

2 Taunang Pagganap ng Lungsod

Sa paglipas ng panahon, ang pagpapatupad ng mga kumpletong proyekto ng Streets ay naglalayong mapagbuti ang kaligtasan para sa lahat ng mga mode ng paglalakbay sa buong Lungsod. Ang isang taunang kard ng ulat ng Lungsod ay maaaring magamit upang subaybayan at subukan ang pag-asang ito sa paglipas ng isang taon. Dapat itong isama ang mga sumusunod na hakbang:

2A

Citywide Pedestrian Vulnerability

MATUYO: Pagandahin ang Kaligtasan para sa Mga taong Naglalakad sa Burbank.

Bawat taon, ang paggamit ng taunang data ng banggaan ng Burbank Police Department, matukoy ang bilang ng mga kasangkot sa banggaan.

Hatiin ang bilang na ito sa kabuuan ng populasyon ng Burbank at mga trabaho ng Burbank (mula sa US Census Data) para sa kaukulang taon.

Ihambing at ihambing ang marka na ito sa mga nakaraang taon. Ang pagbawas ng mga uso ay magpapahiwatig ng nabawasan ang kahinaan ng pedestrian at lumalagong kaligtasan.

2B

Citywide Bicyclist Vulnerability

MATUYO: Pagandahin ang Kaligtasan para sa Mga taong nagbisikleta sa Burbank.

Bawat taon, ang paggamit ng taunang data ng banggaan ng Burbank Police Department, matukoy ang bilang ng mga pagbagsak ng bisikleta.

Hatiin ang bilang na ito sa kabuuan ng populasyon ng Burbank at mga trabaho ng Burbank (mula sa US Census Data) para sa kaukulang taon.

Ihambing at ihambing ang marka na ito sa mga nakaraang taon. Ang pagbawas ng mga uso ay magpapahiwatig ng nabawasan na kahinaan ng bisikleta at lumalagong kaligtasan.

2C

Pagbabahagi ng Taunang Lungsod ng Lungsod

PAKSA: Gawin ang aktibong transportasyon ng isang mabubuhay na opsyon para sa mga layunin sa komuter at libangan.

Ihambing ang mga pagbabago sa taon sa taon sa pagbabahagi ng mode sa Burbank sa pamamagitan ng pagsusuri sa US Census American Communities Survey.

Ang non-automobile mode na marka ng pagbabahagi ay ang porsyento ng kabuuan ng mga commuter na gumagamit ng transit, bisikleta, o lumakad upang magtrabaho.

Para sa 2016, ang panukat na ito ay 6%. Ang mga taunang pagtaas ay magpapahiwatig ng lumalaking paglilipat mula sa mga personal na sasakyan sa mga mode na hindi auto.

1 3 - Mga Pangunahing Proyekto

13A. Pangkalahatang-ideya

Ang mga patakaran at patnubay sa Plano na ito ay nalalapat sa buong Lungsod para sa mga pagpapabuti sa kalye sa hinaharap. Kinilala din ng Plano ang mga tiyak na proyekto para sa pagpapatupad, na natukoy ng stakeholder input at pagsusuri ng data. Ang mga proyektong pangunahin ay isinaayos sa tatlong kategorya: panandali, kalagitnaan, at pangmatagalan. Ang aktwal na bilang at likas na katangian ng mga proyekto na ipinatupad ay matutukoy sa pamamagitan ng pagkakaroon ng pondo at kapasidad ng pagpapatupad ng mga kagawaran at kawani ng Lungsod.

Ang listahan ng mga proyekto ay ipinakita bilang isang menu ng mga proyekto na magagamit para sa pagpapatupad batay sa iba't ibang pamantayan, tulad ng inilarawan sa ibaba.

Ang lahat ng mga iminungkahing proyekto sa CompleteOurStreets Plan ay magpapatuloy at nakatuon ang pakikipag-ugnayan sa komunidad sa hinaharap kung kailan pinondohan ang proyekto at magsimula sa mga darating na taon. Ang mga proyekto ay babalik din sa Konseho ng Lungsod sa susunod na petsa habang ang bawat proyekto ay sumulong patungo sa pagpino ng saklaw, pagkuha ng pondo, disenyo, at konstruksyon.

Kahalagahan ng Pagkuna

Ang pagiging karapat-dapat ng prioridad ay natutukoy ng kung ang isang proyekto ay nasa loob ng isang priority network ng kalye para sa isang tukoy na mode (mga pedestrian, transit, mga bisikleta, o mga motorista) at / o kung ang proyekto ay nakasalalay sa overlap ng maraming mga lugar na pokus. Para sa karagdagang impormasyon, tingnan ang Kabanata 4. Pamamaraan, Mga Layunin, at Mga Prinsipyo sa pahina 47.

Mga banggaan

Ang taunang rate ng banggaan sa iba't ibang mga mode (tulad ng tinukoy ng isang 5-taong dataset na sumasaklaw sa Hulyo 2013 hanggang Hunyo 2018) ay nakilala sa loob ng isang quarter-mile ng site ng proyekto. Para sa karagdagang impormasyon, tingnan ang Kabanata 2E. Data ng banggaan at Trapiko sa pahina 29.

Mga Indikasyon sa Socio-Economic

Kinikilala ng CalEnviroScreen 3.0 ang mga pamayanan ng California sa pamamagitan ng census tract na hindi pinapagbugbog ng hindi napapagana, at mahina laban sa, maraming mga mapagkukunan ng polusyon. Ang puntos ng mga puntos para sa mga kadahilanan tulad ng kahirapan, kalusugan ng publiko, at demograpiko. Ang isang CalEnviroScreen 3.0 Percentile Score ay ipinagkakaloob para sa bawat proyekto (kung ang mga proyekto ay umaabot sa maraming mga census tract, ang puntos ng bawat indibidwal na tract ay ibinigay). Ang isang lugar na may mataas na marka ng porsyento ay isa na nakakaranas ng isang mas mataas na pasanin ng polusyon kaysa sa mga lugar na may mababang marka. Para sa karagdagang impormasyon, tingnan ang Kabanata 2C. Populasyon sa pahina 22 o pagbisita

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

Pagpapalano-Antas

Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinanyang Gastos

Ang isang pagtatantya ng gastos sa ROM ay ibinibigay para sa bawat proyekto. Ang mga pagtantya na ito ay mga pagtatantya sa antas ng pagpapalano na inilaan upang magbigay ng mataas na antas ng gabay sa mga badyet sa pagpapabuti ng kapital at magbigay ng mga pagsusumikap sa aplikasyon.

Taunang Operasyon at

Pagtantya ng Gastos sa Maintenance (O&M)

Ang isang pagtatantya ng gastos sa O&M ay ibinibigay para sa bawat proyekto. Ang mga pagtatantya na ito ay mga pagtatantya sa antas ng pagpapalano na inilaan upang magbigay ng mataas na antas ng gabay sa paglalaan ng mga badyet ng operasyon sa mga hinaharap na proyekto.

Ang mga pamantayan sa pagpili ng panandaliang, mid-term, at pangmatagalang proyekto ay ang mga sumusunod:

PANANDALIAN:

C RITERIA PARA SA PILIPINO:

Matatagpuan sa loob ng Filter 1 (Mga Proyekto ng Kaduna) at Filter 2 (Mga Lugar na Pokus)

Ang mababang gastos sa kapital, halimbawa, "mabilis na pagbuo"

Pagkakaloob ng pagkakaloob

Maaaring magamit ang mga umiiral na pondo o malamang na maipatupad sa pamamagitan ng pribadong developer sa malapit na hinaharap

MID-TERM:

KRITERIA PARA SA PILIPINO:

Matatagpuan sa loob ng Filter 1 (Mga Pangunahing Proyekto) at / o Filter 2 (Mga Lugar ng Pokus)

Katamtamang gastos sa kapital

Pagkakaloob ng pagkakaloob

LONG-TERM:

KRITERIA PARA SA PILIPINO:

Matatagpuan sa loob ng Filter 1 (Mga Proyekto ng Priyoridad) at Filter 2 (Mga Lugar na Pokus)

Mataas na gastos sa kapital

Pagkakaloob ng pagkakaloob

Maraming ahensya at / o multi-hurisdiksyon

Nangangailangan ng karagdagang pakikipag-ugnayan sa publiko at suporta

Makabuluhang panghihimasok na magbabago sa kaharian ng Lungsod

13B. Mga Proyekto ng Maikling-Term na Priyoridad

Bonnywood Place / 1st road pedestrian safety na pagpapabuti ng proyekto

Project LOKATION:

Bonnywood Pl. sa 1st St. at Olive Ave.

Deskripsyon ng Proyekto:

Isara ang cut-through access road sa Bonnywood Pl.

Pagbutihin ang pagtawid ng mga pedestrian sa pamamagitan ng pagdaragdag ng mga crosswalks ng mataas na kakayahang makita, pag-upgrade ng mga ramp ng ADA na kurbada, at pagpapalawak ng lugar ng landing ng pedestrian sa ilalim ng Olive Bridge.

Layunin:

Pagbutihin ang kaligtasan sa pedestrian sa Downtown Burbank.

Pagbutihin ang unang / huling-milyahe na koneksyon sa transit sa Downtown Burbank Metrolink Station.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Transit, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **40.8 bawat taon** (average ng city: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **2.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **1.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan ng motorista: **36.6 bawat taon** (average ng city: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 6 sa 204 banggaan (**3%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 1 sa 14 na banggaan (**7%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 0 sa 6 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 5 sa 183 banggaan (**3%**) ay nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: nag-iiba mula sa **70-75%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 150K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: N / A

Prinsipal sa Bikeway Project sa harap ng St.

Project LOKATION:

FRONT ST. SA PAGITAN NG 1ST ST. AT OLIVE BRIDGE NA UNDERPASS.

Deskripsyon ng Proyekto:

Dalawang-daan, sa-kalye Class IV Bikeway na may mga bollards.

Layunin:

Bigyan ang koneksyon sa silangan / kanluran sa pagitan ng Downtown Metrolink Station at Downtown Burbank upang maalis ang una / huling milyaang transit gap.

Kumonekta sa hinaharap LaTerra (777 Front St.) ng sidewalk-level Class IV Bikeway.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Bicyclist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **42.8 bawat taon** (average ng city: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **2.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **0.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **38.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 4 sa 214 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 1 sa 14 na banggaan (**7%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 0 sa 4 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 3 ng 193 na banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **70-75%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Pagtanyang ng Gastos: \$ 300K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 25K

1st St Kumpletong Kalsada ng Proyekto (FASA 1)

Lokasyon ng Proyekto:

1ST ST. SA PAGITAN NG SAN FERNANDO BLVD. AT VERDUGO AVE.

Deskripsyon ng Proyekto:

In-street Class IV Bikeway na may mga bollards at lumulutang na platform / isla ng bus.

Layunin:

Bigyan ang koneksyon sa silangan / kanluran sa pagitan ng Downtown Metrolink Station at Downtown Burbank upang maalis ang una / huling milyang transit gap.

Kumonekta sa hinaharap na pagbuo ng sidewalk-level na basew ng First Street Village sa 1st St. at Magnolia Blvd. at ang iminungkahing Front Street Class IV Bikeway Project.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga prioridad na network: **Pedestrian, Transit, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013-2018):

Kabuuan ng banggaan: **113 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **6.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbangga ng bisikleta: **3.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **102.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 10 sa 565 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 2 sa 32 na banggaan (**6%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 1 sa 19 na banggaan (**5%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 7 sa 511 na pagbangga (**1%**) ay nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: nag-iiba mula **70-75%** hanggang **75-80%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) tantya ng Gastos: \$ 350K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 35K

Downtown, San Fernando Blvd. Proyekto ng Pag-configure (Phase 1)

Lokasyon ng proyekto:

SAN FERNANDO BLVD. SA PAGITAN NG MAGNOLIA BLVD. AT OLIVE AVE.

Deskripsyon ng Proyekto:

Baguhin ang daloy ng trapiko ng trapiko upang maging one-way na naglalakbay lamang sa hilagang hilaga sa San Fernando Blvd.

I-install ang signage at baguhin ang roading striping.

Alisin ang anim na mga puwang sa paradahan upang mapanatili ang naka-angled na paradahan sa kanlurang bahagi ng San Fernando Blvd.

Layunin:

Pagandahin ang kaligtasan ng sasakyan at pedestrian.

Ang Phase 1 ay isang panandaliang pagsubok na proyekto. Kung matagumpay, ang isang proyekto ng Phase 2 ay lilikha ng isang mas pang-matagalang pagpapabuti sa mas malawak na mga sidewalk at pagpapatahimik ng trapiko.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **97.6 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **6.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbanga ng bisikleta: **3.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **87.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 8 sa 488 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng banggaan ng pedestrian: 1 sa 31 na banggaan (**3%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha sa pagbangga ng bisikleta: 1 sa 16 na banggaan (**6%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 7 sa 437 na banggaan (**2%**) ay nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **70-75%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) tantya ng Gastos: \$ 255K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 50K

Downtown Pedestrian SAFETY Mga Pagpapabuti Pag-aaral at Disenyo ng Konsepto

Lokasyon ng Proyekto:

38 MGA INTERSEKSYON SA DOWNTOWN MULA SA BURBANK BLVD. PAPUNTANG VERDUGO AVE. SA PAGITAN NG GLENOAKS BLVD. AT 1ST ST.

Deskripsyon ng Proyekto:

Magsagawa ng isang pag-aaral at disenyo ng konsepto ng engineering para sa mga potensyal na pagpapabuti sa kaligtasan ng pedestrian sa Downtown core.

Layunin:

Pagbutihin ang kaligtasan ng pedestrian sa Downtown Burbank, na ipinakita ang pinakamataas na dami ng mga pedestrian at mga banggaan na kasangkot sa pedestrian sa Lungsod.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Transit, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **211.4 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **13.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **7 bawat taon** (average ng lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **189.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 15 ng 1,057 banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 4 sa 69 na banggaan (**6%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbisikleta sa bisikleta: 2 sa 35 na banggaan (**6%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng banggaan ng motorista: 9 sa 947 banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: nag-iiba mula **70-75%** hanggang **75-80%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 600K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: N / A

Lungsod ng Ligtas na Ruta sa Plano ng Paaralan

Lokasyon ng Proyekto:

LAHAT NG 27 MGA PAARALAN SA BUONG BANSA.

Deskripsyon ng Proyekto:

Magsagawa ng mga pagsusuri sa site sa bawat paaralan sa Lungsod at lumikha ng mga plano sa konsepto para sa pagpapabuti ng kaligtasan sa trapiko.

Lumikha ng isang plano ng pagpapatupad para sa mga oportunidad na pagpopondo sa hinaharap o mai-install nang paunti-unti.

Layunin:

Palawakin ang lokal na all-way stop ng Lungsod at 15 pamantayan ng bilis ng bilis ng paaralan ng paaralan upang mapalakas ang kaligtasan ng trapiko ng paaralan at kalmado ang trapiko.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga prioridad na network: **Pedestrian, Transit, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **386.6 bawat taon** (average ng city: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **23 bawat taon** (average ng city: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **17.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **342.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 27 sa 1,933 banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 10 sa 115 na banggaan (**9%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 4 sa 87 na banggaan (**5%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga sa motorista: 13 sa 1,713 banggaan (**0.7%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: nag-iiba mula **25-30%** hanggang **90-95%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Pagtantiya ng Gastos: \$ 400K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: N / A

Plano ng Lungsod ng Lungsod ng Lungsod ng Lungsod ng Lungsod (LRSP)

Lokasyon ng proyekto:

LUNGSOD.

Deskripsyon ng Proyekto:

Lumikha ng isang balangkas upang sistematikong matukoy at pag-aralan ang mga isyu sa kaligtasan ng trapiko sa buong bansa at inirerekumenda ang mga pagpapabuti sa kaligtasan sa hinaharap batay sa komprehensibong pagsusuri ng data.

Layunin:

Bawasan ang mga nakamamatay na motorista at malubhang pinsala.

Makamit ang mga kinakailangan sa estado at pederal upang mapalawak ang pagiging karapat-dapat sa pagpopondo sa hinaharap.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga prioridad na network: **Pedestrian, Transit, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **1,302.4** bawat taon sa buong bansa

Mga banggaan ng pedestrian: **61.4** bawat taon sa buong lungsod

Mga pagbangga ng bisikleta: **53.2** bawat taon sa buong bansa

Mga banggaan lamang ng motorista: **1,175.2** bawat taon sa buong lungsod

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 89 sa 6,512 banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbangga ng mga pedestrian: 27 sa 307 banggaan (**9%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 11 sa 266 na banggaan (**4%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga sa motorista: 51 sa 5,876 banggaan (**0.9%**) ay nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: nag-iiba mula **25-30%** hanggang **90-95%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 250K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: N / A

13C. Mga Proyekto ng Pangunahing Pangunahing Mid-Term

Programang Pagpapatupad ng Citywide Sidewalks

Lokasyon ng Proyekto:

NAWAWALANG MGA SIDEWALK CITYWIDE.

Deskripsyon ng Proyekto:

Bumuo ng mga nawawalang mga sidewalk Citywide bilang bahagi ng taunang paglalagay ng daan at pag-aayos o sa pamamagitan ng isang proyekto.

Ang mga lugar na malapit sa mga paaralan, parke, aklatan, senior center, at paghinto sa transit ay unahin muna.

Layunin:

Pagbutihin ang kaligtasan at pagkakakonekta sa pedestrian.

Kumpletuhin ang mga unang / huling-milyahe na koneksyon.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga prioridad na network: **Pedestrian, Transit, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **31.8 bawat taon** (average ng city: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **0.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **1.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **29.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 4 sa 159 banggaan (**3%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng banggaan ng pedestrian: 0 sa 1 banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 1 sa 6 na banggaan (**17%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng banggaan ng motorista: 3 sa 149 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: nag-iiba mula **25-30%** hanggang **90-95%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 18 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: N / A

Prinsipal sa Bikeway Project sa harap ng St.

Project LOKATION:

FRONT ST. SA PAGITAN NG 1ST ST. AT OLIVE BRIDGE NA UNDERPASS.

Deskripsyon ng Proyekto:

Ang two-way, sidewalk-level na Class IV ay protektado ng bisagra.

Layunin:

Bigyan ang koneksyon sa silangan / kanluran sa pagitan ng Downtown Metrolink Station at Downtown Burbank upang maalis ang una / huling milyaang transit gap.

Kumonekta sa hinaharap LaTerra (777 Front St.) ng sidewalk-level Class IV Bikeway.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Bicyclist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **42.8 bawat taon** (average ng city: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **2.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **0.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **38.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 4 sa 214 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 1 sa 14 na banggaan (**7%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 0 sa 4 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 3 ng 193 na banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **70-75%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 520K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 35K

Downtown, San Fernando Blvd. Project ng Pag-configure (Phase 2)

Lokasyon ng Proyekto:

SAN FERNANDO BLVD. SA PAGITAN NG MAGNOLIA BLVD. AT OLIVE AVE.

Deskripsyon ng Proyekto:

Bumuo ng permanenteng imprastruktura para sa Phase 2.

Gumawa ng isang-way na daloy ng trapiko na maging permanente. Bawasan ang mga daanan ng paglalakbay ng sasakyan mula sa dalawang daanan patungo sa isang linya.

Pagbuo muli ng curb at kanal upang mapalawak ang mga parkway mula sa kasalukuyang 10 ft. Hanggang sa 17 talampakan. Mag-streamline at muling ayusin ang mga sidewalk zone.

Magbigay ng higit pang mga puno ng kalye o mga istruktura ng shade.

Layunin:

Pagandahin ang kaligtasan ng sasakyan at pedestrian.

Palawakin ang shade at greenery ng lunsod.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **97.6 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **6.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbangga ng bisikleta: **3.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **87.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 8 sa 488 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng banggaan ng pedestrian: 1 sa 31 na banggaan (**3%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha sa pagbangga ng bisikleta: 1 sa 16 na banggaan (**6%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 7 sa 437 na banggaan (**2%**) ay nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **70-75%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 3.3 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: N / A

Downtown, Magnolia Blvd. Pagpapabuti ng Proyekto (Phase 1)

Lokasyon ng Proyekto:

MAGNOLIA BLVD. SA PAGITAN NG 1ST ST. AT SAN FERNANDO BLVD.

Deskripsyon ng Proyekto:

I-upgrade ang pagtawid ng pedestrian sa 1st St. at Magnolia Blvd. intersection sa mataas na kakayahang makita crosswalks.

Widen sidewalk / parkway sa timog na bahagi ng Magnolia Blvd. mula sa 1st St. hanggang sa kalagitnaan ng block bago ang ika-3 ng St. hanggang sa halos 10 ft. sa lugar na tinatayang walong mga puwang sa paradahan at pag-alis ng dalawang sentro ng median.

Palawakin ang hilagang-silangan at timog-silangan na sulok sa 1st St. at Magnolia Blvd. upang mabawasan ang distansya ng pagtawid ng mga pedestrian na halos 30 ft.

Panatilihin ang kapasidad ng sasakyan at mayroon nang mga daanan sa paglalakbay.

Ang pagpapabuti ng oras ng senyas ng pedestrian upang matugunan ang kaligtasan.

Layunin:

Pagbutihin ang kaligtasan at pagkakakonekta sa pedestrian.

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Transit, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **52.4 bawat taon** (average ng city: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **3.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbanga ng bisikleta: **2.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **46.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 4 sa 262 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 1 sa 17 na banggaan (**6%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 0 sa 11 banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga sa motorista: 3 sa 233 banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **70-75%** , at **75-80%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) tantya ng Gastos: \$ 660K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 25K

Magnolia Park, Magnolia Blvd. Proyekto ng Pag-configure (Phase 1)

Lokasyon ng Proyekto:

8 MGA BLOKE SA KAHABAAN NG MAGNOLIA BLVD. SA PAGITAN NG CATALINA ST. AT HOLLYWOOD WAY.

Deskripsyon ng Proyekto:

I-install ang mga crosswalks ng high-visibility at kinokontrol na tawiran ng pedestrian sa bawat intersection.

I-install ang mga extension ng kurbada sa mga interseksyon na may mataas na dami ng pedestrian.

Layunin:

Pagbutihin ang kaligtasan at pagkakakonekta sa pedestrian.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Transit, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **35 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Ang banggaan ng mga naglalakad: **1.8 bawat taon** (average ng lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **2 bawat taon** (average ng lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **30.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 3 ng 175 na banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 1 sa 9 na banggaan (**11%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 1 sa 10 banggaan (**10%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 1 sa 152 banggaan (**0.6%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **40-45%** at **60-65%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 4.6 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 65K

Mga Pagpapabuti sa Pag-access sa Chandler Bikeway at Pag-configure ng Proyekto

Lokasyon ng Proyekto:

Chandler Blvd. sa pagitan ng Clybourn Ave. at Mariposa St.

Deskripsyon ng Proyekto:

Bumuo ng 26 na mga landas ng kurbada ng pedestrian na may mataas na kakayahang makita na mga crosswalks at lumikha ng 5 bagong mga access point kasama ang umiiral na landas na multi-use.

Re-stripe Chandler Blvd. para sa trapiko ng sasakyan na maging tradisyunal na one-way sa bawat direksyon upang magbigay ng mga pagpapabuti sa kaligtasan ng pedestrian at motorista.

Layunin:

Sa kasalukuyan, ang mga taong may kapansanan ay dapat maglakbay hanggang sa kalahating milya upang ma-access ang Chandler Bikeway. Ang proyekto ay magbibigay ng mga pag-upgrade ng ADA at pagbutihin ang kaligtasan at kaginhawaan sa pedestrian.

Pagandahin ang kaligtasan at pag-access sa bisikleta.

Pagbutihin ang kaligtasan ng motorista.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Bicyclist**

Sa mga lugar na nakapokus: **Hindi**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **43 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **1.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbangga ng bisikleta: **3.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **37.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 2 sa 215 banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 0 sa 6 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 1 sa 19 na banggaan (**5%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga sa motorista: 1 ng 188 na banggaan (**0.5%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **40-45%, 50-55%** , at **55-60%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) tantya ng Gastos: \$ 1.55 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 13K

Hollywood Way sa Whitnall Highway Intersection Reconfiguration Project

Lokasyon ng Proyekto:

WHITNALL HIGHWAY MALAPIT SA HOLLYWOOD WAY AT CLARK AVE.

Deskripsyon ng Proyekto:

I-configure ang intersection upang mapahusay ang kaligtasan ng pedestrian at motorista.

Bawasan ang distansya ng pagtawid ng pedestrian sa buong Hollywood Way at i-install ang mga crosswalks na may mataas na kakayahang makita.

I-install ang landscaping, pampublikong sining, hardin ng demonstrasyon, at / o pagkuha ng tubig sa bagyo.

Layunin:

Dagdagan ang shade at greenery ng lunsod.

Pagbutihin ang kaligtasan ng pedestrian at motorista.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Transit, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **23.2 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **1.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **1.8 bawat taon** (average ng lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **20 bawat taon** (average ng lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 2 sa 116 na banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Kalubhaan ng pagbangga sa pedestrian: 2 sa 6 na banggaan (**33%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 0 sa 9 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 0 sa 100 pagbangga (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **60-65%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 265K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 40K

Edison Blvd. sa Hollywood Way Intersection Reconfiguration Project

Lokasyon ng Proyekto:

EDISON BLVD. SA HOLLYWOOD WAY INTERSECTION

Deskripsyon ng Proyekto:

Pagandahin ang kakayahang makita para sa mga motorista.

I-configure ang intersection upang mapahusay ang kaligtasan ng pedestrian at motorista.

Bawasan ang distansya ng pagtawid ng pedestrian sa buong Hollywood Way at i-install ang mga crosswalks na may mataas na kakayahang makita.

I-install ang landscaping, pampublikong sining, hardin ng demonstrasyon, at / o pagkuha ng tubig sa bagyo.

Layunin:

Dagdagan ang shade at greenery ng lunsod.

Pagbutihin ang kaligtasan ng pedestrian at motorista.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian**

Sa mga lugar na nakapokus: **Hindi**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **27 bawat taon** (average ng city: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **0.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbangga ng bisikleta: **1.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **24.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 3 sa 135 na banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbangga ng mga pedestrian: 1 sa 3 banggaan (**33%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 0 sa 7 banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga sa motorista: 2 sa 123 pagbangga (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **60-65%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) tantya ng Gastos: \$ 290K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 30K

13D. Long-Term Priority Proyekto

Downtown, Magnolia Bridge Rehabilitation Project

Lokasyon ng Proyekto:

Magnolia Bridge mula 1st St. hanggang Varney St.

Deskripsyon ng Proyekto:

Kapag na-rehab ang Magnolia Bridge, dapat isama ng proyekto ang mga landas ng bisikleta at pedestrian na pinaghiwalay at protektado mula sa trapiko ng sasakyan.

Layunin:

Pagbutihin ang kaligtasan ng pedestrian at bisikleta.

Pagandahin ang koneksyon sa silangan / kanluran at pedestrian na koneksyon sa freeway. Sa kasalukuyan ay walang direkta at maginhawang paraan upang tumawid sa I-5 freeway.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na nakapokus: **Hindi**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **67 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **3.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbangga ng bisikleta: **2.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **60.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 4 ng 335 na banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 0 sa 18 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 0 sa 12 banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 4 sa 301 banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **70-75%** at **75-80%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 15 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 25K

1st St Kumpletong Kalsada ng Proyekto (FASA 2)

Lokasyon ng Proyekto:

1ST ST. SA PAGITAN NG SAN FERNANDO BLVD. AT VERDUGO AVE.

Deskripsyon ng Proyekto:

Ang proteksyon sa antas ng Klase na antas ng Sidewalk ay protektado ang mga bikeway at mga boarding na isla

Layunin:

Bigyan ang koneksyon sa silangan / kanluran sa pagitan ng Downtown Metrolink Station at Downtown Burbank upang maalis ang una / huling milyaang transit gap.

Kumonekta sa hinaharap na pagbuo ng sidewalk-level na basew ng First Street Village sa 1st St. at Magnolia Blvd. at ang iminungkahing Front Street Class IV Bikeway Project.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Transit, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **113 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **6.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbangga ng bisikleta: **3.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **102.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 10 sa 565 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 2 sa 32 na banggaan (**6%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 1 sa 19 na banggaan (**5%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 7 sa 511 na pagbangga (**1%**) ay nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: nag-iiba mula **70-75%** hanggang **75-80%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 2.2 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 35K

Downtown, Magnolia Blvd. Pagpapabuti ng Proyekto (Phase 2)

Lokasyon ng Proyekto:

MAGNOLIA BLVD. SA PAGITAN NG 1ST ST. AT 3RD ST.

Deskripsyon ng Proyekto:

Alisin ang isang linya ng paglalakbay sa kanluran at mapanatili ang dalawang daanan ng paglalakbay sa silangan sa Magnolia Blvd.

Bumuo ng isang two-way, sidewalk-level Class IV Bikeway sa hilagang bahagi ng Magnolia Blvd.

Palawakin ang sidewalk / parkway sa hilagang bahagi ng Magnolia Blvd.

Layunin:

Pagbutihin ang kaligtasan ng pedestrian at bisikleta.

Pagandahin ang una / huling-milyahe na koneksyon sa transit.

Dagdagan ang shade at greenery ng lunsod.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Bicyclist, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **81.2 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **5 bawat taon** (average ng city: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **2.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **73 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 8 sa 406 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 1 sa 25 na banggaan (**4%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 1 sa 13 na banggaan (**8%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga sa motorista: 6 sa 365 na banggaan (**2%**) ay nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **70-75%** at **75-80%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) tantya ng Gastos: \$ 1.52 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 51K

North Olive Greening Project

Lokasyon ng Proyekto:

OLIVE AVE. SA PAGITAN NG SUNSET CANYON DR. AT KENNETH RD.

Deskripsyon ng Proyekto:

Bumuo ng isang naka-landscape na median para sa pagkuha ng tubig sa bagyo at / o isang landas na naglalakad na may landscaping.

Ang mga umiiral na mga daanan ng sasakyan at sa labas ng paradahan ay hindi nagbabago.

Layunin:

Ang pagpapatahimik ng trapiko sa isang tirahang kalye.

Patakaran sa Green Streets ng Fulfill City at palawakin ang pagkuha ng tubig sa bagyo.

Palawakin ang shade at greenery ng lungsod.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian**

Sa mga lugar na nakapokus: **Hindi**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **24.8 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **0.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **0.2 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **24 bawat taon** (average ng lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 0 sa 124 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 0 sa 2 banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 0 sa 1 banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng banggaan ng motorista: 0 sa 120 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **45-50%** at **60-65%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) tantya ng Gastos: \$ 2.34 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 50K

Proyekto ng Landas ng Mariposa St.

Lokasyon ng Proyekto:

MARIPOSA ST. SA PAGITAN NG RIVERSIDE DR. AT VALLEYHEART DR.

Deskripsyon ng Proyekto:

Humiling para sa pagtatalaga sa hinaharap mula sa katabing pribadong pag-aari sa kahabaan ng silangang bahagi ng Mariposa St. at alisin ang halos walong mga paradahan sa paradahan upang bumuo ng isang 12 ft.

Bumuo ng isang mataas na bakod na 4 piye upang paghiwalayin ang mga equestrian mula sa iba pang mga gumagamit ng kalye.

Layunin:

Ang proyekto ay mapapabuti ang pag-access sa Equestrian sa nag-iisang tulay na equestrian na nag-uugnay sa Burbank sa Griffith Park.

Pagbutihin ang equestrian, pedestrian, at kaligtasan ng motorista.

Magkaloob ng nawawalang koneksyon mula sa Rancho District hanggang sa Griffith Park at mga karatig na may kapansanan sa Lungsod.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Equestrian**

Sa mga lugar na nakapokus: **Hindi**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **2.8 bawat taon** (average ng buong lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **0 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **0 bawat taon** (average ng lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **2.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 0 sa 14 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 0 sa 0 banggaan (**20%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 0 sa 0 banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng banggaan ng motorista: 0 sa 13 banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **55-60%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) tantya ng Gastos: \$ 950K

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 25K

Hollywood Way sa Empire Ave. Underpass Project

Lokasyon ng Proyekto:

ANG HOLLYWOOD WAY NA UNDERPASS SA PAGITAN NG EMPIRE AVE. AT VANOWEN ST.

Deskripsyon ng Proyekto:

Bumuo ng nakataas at nakahiwalay na mga sidewalk sa ilalim ng underpass.

Magbigay ng access sa ADA.

Pagandahin ang daan at pag-iilaw ng pedestrian.

Layunin:

Sa kasalukuyan, mayroong isang umiiral na hagdanan, ngunit walang mga sidewalk na kumokonekta sa pagitan ng Empire Ave. at Vanowen St. kasama ang Hollywood Way.

Pagbutihin ang pag-access sa ADA, kaligtasan ng pedestrian, at kaligtasan ng publiko.

Isara ang mga gaps at pagbutihin ang una / huling milyahe na koneksyon.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga prioridad na network: **Pedestrian, Transit, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **24.4 bawat taon** (average ng city: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **0.8 bawat taon** (average sa buong lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **0.6 bawat taon** (average sa buong lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **23 bawat taon** (average ng lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 1 sa 122 na banggaan (**0.8%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 0 sa 4 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 1 sa 3 banggaan (**33%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga sa motorista: 0 sa 115 pagbangga (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **90-95%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 2.05 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 20K

Alameda Underpass Pagpapabuti ng Proyekto

Lokasyon ng Proyekto:

Ang Alameda Ave. underpass sa pagitan ng Flower St. at San Fernando Blvd.

Deskripsyon ng Proyekto:

Bumuo ng nakataas at nakahiwalay na mga sidewalk sa ilalim ng underpass.

Magbigay ng access sa ADA.

Pagandahin ang daan at pag-iilaw ng pedestrian.

Layunin:

Pagbutihin ang pag-access sa ADA, kaligtasan ng pedestrian, at pangkalahatang kaligtasan sa publiko.

Isara ang mga gaps at pagbutihin ang una / huling-milyahe na koneksyon sa transit.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **37.8 bawat taon** (average ng city: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **1 bawat taon** (average ng city: 61.4 bawat taon)

Mga pagbanga ng bisikleta: **2 bawat taon** (average ng lungsod: 63.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **34.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 3 ng 189 banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 1 sa 5 banggaan (**20%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbanga ng bisikleta: 0 sa 10 banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbanga sa motorista: 2 sa 172 banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **90-95%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 3.3 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 15K

Magnolia Park, Magnolia Blvd. Project ng Pag-configure (Phase 2)

Lokasyon ng Proyekto:

8 MGA BLOKE SA KAHABAAN NG MAGNOLIA BLVD. SA PAGITAN NG CATALINA ST. AT HOLLYWOOD WAY

Deskripsyon ng Proyekto:

Bawasan ang mga daanan ng pagbiyahe ng sasakyan mula sa dalawang mga linya sa bawat direksyon na may center turn lane sa isang linya sa bawat direksyon na may mga bulsa sa kaliwa at kanang-turn sa bawat intersection.

I-install ang 30 ft. Center median para sa paradahan at landscaping. Halos 22 karagdagang paradahan ng paradahan ang idaragdag bawat bloke para sa kabuuang 176 ng mga parking space.

Ang pag-aaral at pagpapalano ng proteksyon ng kapit-bahay ay kailangang maganap upang mabawasan ang cut-through traffic.

Layunin:

Isipin muli ang segment bilang isang mabagal, tingian na kalye na hindi nagsisilbing isang arterial na kalye sa hinaharap.

Ang pagpapatahimik ng trapiko ay makakatulong sa mga negosyo at makabuo ng mas mahusay na mga kapitbahayan.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **35 bawat taon** (average ng lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Ang banggaan ng mga naglalakad: **1.8 bawat taon** (average ng lungsod: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **2 bawat taon** (average ng lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **30.4 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 3 ng 175 na banggaan (**2%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 1 sa 9 na banggaan (**11%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha ng pagbangga ng bisikleta: 1 sa 10 banggaan (**10%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga ng motorista: 1 sa 152 banggaan (**0.6%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **40-45%** at **60-65%**

Pagpaplano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) Tinantya ng Gastos: \$ 2.3 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 60K

CA-134 Freeway Cap Project

Lokasyon ng Proyekto:

SR-124 Freeway mula sa California St. hanggang Pass Ave.

Deskripsyon ng Proyekto:

Bumuo ng isang bagong sentro ng transit sa Media District ng Lungsod, na nakikilala sa Burbank2035 General Plan.

Bumuo ng apat na deck upang kumonekta sa SR-134 freeway.

Gumawa ng passive recreational park na may landscaping at greenery.

Kasosyo sa mga lokal na samahan at mga lokal na studio upang i-program ang panlabas na espasyo sa mga aktibidad sa komunidad at mga kaganapan.

Layunin:

Isara ang mga gaps at pagbutihin ang una / huling milyahe na koneksyon.

Palawakin ang urban greening at park space.

Kahalagahan ng Pauna:

Mga priyoridad na network: **Pedestrian, Transit, Motorist**

Sa mga lugar na pokus: **Oo**

Karaniwang taunang Mga banggaan sa loob ng isang quarter mil (Hunyo 2013 - Hunyo 2018):

Kabuuan ng banggaan: **379 bawat taon** (average ng buong lungsod: 1,302.4 bawat taon)

Mga banggaan ng pedestrian: **15 bawat taon** (average ng city: 61.4 bawat taon)

Mga pagbagsak ng bisikleta: **19 bawat taon** (average ng lungsod: 53.2 bawat taon)

Mga banggaan lamang ng motorista: **343 bawat taon** (average sa buong lungsod: 1,175.2 bawat taon)

Kabuuan ng kalubhaan ng banggaan: 4 sa 379 banggaan (**1%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubhaan ng pagbagsak ng pedestrian: 1 sa 15 pagbangga (**7%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha sa pagbangga ng bisikleta: 0 sa 19 na banggaan (**0%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Ang kalubha lamang ng pagbangga sa motorista: 3 sa 343 banggaan (**0.9%**) na nagresulta sa mga insidente ng KSI

Mga Indikasyon sa Socio-Economic:

CalEnviroScreen 3.0 Mga Porsyento ng Porsyento: **40-45%** at **60-65%**

Pagpapalano-Antas na Rough-Order-of-Magnitude (ROM) tantya ng Gastos: \$ 830 milyon

Taunang Operasyon at Maintenance (O&M) Tinantayang Gastos: \$ 200K

1 4 - Appendix

Resolusyon sa Lungsod ng Lunsod

RESOLUSYON HINDI. 20-29,150

ANG ISANG PANUKALA NG KONSEHO NG LUNGSOD NG BURBANK NAGPAPATIBAY SA BURBANK citywide COMPLETE STREETS PLAN at ipinahahayag kateryang PAGKALIBRE SA ILALIM NG CEQA.

ANG BANSANG LUNGSOD NG BURBANK HANAPIN:

A. Noong Abril 28, 2017, ang Lehislatura ng California ay lumipas at si Gobernador Edmond

G. Brown Jr. naka-sign sa batas sa Senado Bill (SB) 1 - Ang Road Repair at Pananagutan Act of 2017, ang isang transportasyon pagpopondo bill na ay nagbibigay ng isang maaasahang pinagmulan ng mga pondo upang mapanatili at isama ang multi-modal transportasyon ng Estado system;

Ang SB 1 grant pondo ay inilaan sa pag- at ipatupad ang Regional Transportasyon Plan (RTP) Sustainable Communities Istratehiya (SCS) at sa huli makamit ang Estado greenhouse gas (GHG) pagbabawas target ng 40 at 80 porsiyento sa ibaba 1990 antas sa pamamagitan ng 2030 at 2050, ayon sa pagkakabanggit;

Noong Pebrero 13, 2018, tinanggap ng Lungsod ng Burbank ang Caltrans Sustainable Transportation Planning Grant- Road Maintenance & Rehabilitation Account (RMRA) - upang lumikha ng isang Plano ng Pangkalahatang Kumpletong Lungsod sa halagang \$ 519,228.00. Ang isang lokal na tugma ng \$ 67,272.00 sa mga pondo ng Lungsod ay ibinigay para sa isang kabuuang halaga ng proyekto

\$ 586,228.00. -.

Ang lungsod ng Burbank Complete Streets Plan ("Citywide Complete Streets Plan"), naka-attach sa ito Resolusyon bilang Eksibit A, fulfills ang mga sumusunod na Burbank2035 General Plan Mobility Element Goal 3, Kumpleto Streets, na estado na ni Burbank kumpletong lansangan ay matugunan ang lahat ng pangangailangan kadaliang mapakilos at pagbutihin ang kalusugan ng komunidad. Ang Goal 3 ay mayroon ding mga sumusunod na patakaran:

Patakaran 3.1: Gumamit ng pamantayan sa transportasyon ng multi-modal upang masuri ang pagganap ng sistema ng kalye ng Lungsod .

Patakaran 3.2: Kumpletuhin ang mga kalye ng Lungsod sa pamamagitan ng pagbibigay ng mga pasilidad para sa lahat ng mga mode ng transportasyon .

Patakaran 3.3: Magkaloob ng kaakit-akit, ligtas na disenyo ng kalye na nagpapabuti sa pagbiyahe, bisikleta, pedestrian, at koneksyon sa Equestrian sa pagitan ng mga tahanan at iba pang mga patutunguhan.

Patakaran 3.4: Lahat ng mga pagpapabuti sa kalye ay dapat. ipinatupad sa loob ng umiiral nang tama na daan. Isaalang-alang ang pagpapalawak ng kalye at kanan-acquisition bilang mga pamamaraan ng huling paraan.

Patakaran 3.5: Disenyo ng mga pagpapabuti sa kalye upang mapanatili ang mga pagkakataon upang mapanatili o mapalawak ang bisikleta, pedestrian, at mga sistema ng transit .

Ang Lungsod na Kumpletuhin ang Mga Streets Plan ay ayon sa batas sa ilalim ng California Environmental Quality Act (CEQA) Pamagat 14, Artikulo 18, Seksyon 15262 bilang isang pag-aaral sa pagpapalano dahil hindi nito ginagampanan ang Lungsod upang maipatupad ang anuman sa mga natukoy na mga pagpapabuti na isasama o aprobahan ng ang plano.

ANG BANSA NG LUNGSOD NG BURBANK RESOLVES:

Ang Citywide Complete Streets Plan ay na-proseso alinsunod sa mga naaangkop na mga probisyon ng ang California Environmental Quality Act (CEQA).

Ang Lungsod na Kumpletuhin ang Mga Streets Plan dito ay pinagtibay upang gabayan ang mga pagpapabuti sa hinaharap upang mapahusay ang kaligtasan para sa lahat ng mga mode, mga gumagamit, edad, kakayahan, at mga kapansanan ng sistema ng transportasyon .

NAKASABI at ADOPTED ngayong ika-16 araw ng Hunyo, 2020.

Sharon Springer, Mayor

Zizette Mullins, MMC, City Clerk

Inaprubahan bilang Form: Opisina ng Abugado ng Lungsod

NiJJ

Lain MacMillan

Attorney City Attorney

STATE OF CALIFORNIA) COUNTY NG LOS ANGELES) ss. CITY OF BURBANK)

Ako, Zizette Mullins, MMC, City Clerk of ang City of Burbank, huwag pamamagitan nito pinapatunayan na ang mga naunang nabanggit Resolution ay gaya ng nararapat at regular na dumaaan at pinagtibay ng Konseho ng Lungsod ng Burbank sa kanyang regular na pulong gaganapin sa ang ika-16 araw ng Hunyo, 2020 , sa pamamagitan ng mga sumusunod na boto:

Ayes: Frutos, Gabel-Luddy, Murphy, Talamantes at Springer. WALA: Wala.

ABSENT: Wala.

Zizette Mullins, MMC, City Clerk

B. Glossary ng mga Tuntunin

A

AASHTO. Amerikano Association of State Highway at Transportasyon Officials.

Pag-access. Isang lugar o daan na naglalakad at mga sasakyan ay may safe, sapat at kapaki-pakinabang sa pasukan at labasan ng ari-arian o gamitin. Pinagmulan: BMC.

Accessibility. Isang termino na naglalarawan sa mga degree na kung saan ang isang bagay ay mapupuntahan sa pamamagitan ng maraming mga tao hangga't maaari nang walang kinalaman sa pisikal na kakayahan o antas ng kita. Sa transportasyon disenyo, pagiging naa-access ay madalas na ginagamit upang tumutok sa mga taong may kapansanan at ang kanilang mga karapatan ng access sa mga thoroughfares, mga gusali at pampublikong transportasyon. Accessibility ay tumutukoy din sa mga pasilidad ng transportasyon na sumusunod sa Public Rights-of-Way Accessibility Guidelines (PROWAG) na may kaugnayan sa ADA.

Naa-access Pedestrian Signal (APS). Ang isang aparato na nakikipanayam impormasyon tungkol sa pedestrian signal timing sa mga di-visual na format tulad ng naririnig na tono, pananalita ng mga mensahe, at / o vibrating ibabaw. Source: CA MUTCD.

Naa-access Pedestrian Signal (APS) Detector. Ang isang aparato na itinalaga upang tulungan ang mga taong naglalakad kung sino ang may visual o pisikal na kapansanan sa pag-activate ng pedestrian phase. Source: CA MUTCD.

ADA. Americans with Disabilities Act.

Alley o Alleyway. Ang pampublikong right-of-way na nagsisilbing isang pangalawang paraan ng pag-access sa karatig-aari. Pinagmulan: BMC.

Arterial Street, Major. Regional koridor ng transportasyon bounded sa pamamagitan ng komersyal at multi-pamilya-unlad. Magbigay ng access sa lahat ng mga mode ng transportasyon, na may pagtuon sa regional transit at auto trapiko. Pedestrian koneksyon ugnay lupa mga gamit sa transit. Source: Burbank2035 General Plan.

Arterial Street, Secondary. Kalye na maglingkod sa lokal na trapiko cross-bayan; maaaring maghatid ng trapiko sa rehiyon. Magbigay ng pag-access sa lokal na pagbibiyahe. Pedestrian koneksyon na dinisenyo upang hikayatin ang mga multi-purpose biyahe. Source: Burbank2035 General Plan.

Average Daily Trapiko (ADT). Ang average ng 24 oras ng dami, pagiging ang kabuuang lakas ng tunog habang nasa isang nakasaad na panahon na hinati sa bilang ng mga araw sa panahon na iyon. Karaniwan, ito ay magiging pana-panahong mga araw-araw na volume ng trapiko sa loob ng ilang araw, hindi nababagay para sa mga araw ng linggo o mga panahon ng taon. Pinagmulan: CA MUTCD.

B

Beacon. Ang isang signal ng trapiko sa highway na may isa o higit pang mga seksyon signal na nagpapatakbo sa isang kumikislap na mode. Pinagmulan: CA MUTCD.

Bisikleta o Bike. Ang isang pedal-powered na sasakyan kung saan ang tao operator nakapatong. Alinsunod sa California Vehicle Code (CVC) 231, ang isang bisikleta ay isang aparato na kung saan ang anumang mga tao ay maaaring sumakay, propelled eksklusibo sa pamamagitan ng kapangyarihan ng tao sa pamamagitan ng isang sinturon, kadena, o gears, at pagkakaroon ng isa o higit pang mga wheels. Source: CA MUTCD.

Bisikleta o mga Pasilidad Bike. Ang isang pangkalahatang termino na nagsasaad ng mga pagpapabuti at mga probisyon na mapaunlakan o mahikayat ang pagbibisikleta, kasama ang mga pasilidad ng paradahan at imbakan, at ibinahagi na mga landas na hindi partikular na tinukoy para sa paggamit ng bisikleta. Source: CA MUTCD.

Bikeway. Ang isang generic na termino para sa anumang mga kalsada, kalye, path, o paraan na sa ilang mga paraan ay partikular na itinalaga para sa bisikleta paglalakbay, nang walang kinalaman sa kung ang naturang mga pasilidad ay itinalaga para sa eksklusibong paggamit ng mga bisikleta o ay na ibabahagi sa iba pang mga mode ng transportasyon. Ang lahat ng mga pasilidad na nagbibigay ng pangunahing para sa bisikleta paglalakbay. Pinagmulan: CA MUTCD.

Bikeway, Class I. Ang isang Bicycle Path o Naibahaging-Paggamit Path na nagbibigay ng isang ganap na nakahiwalay at off-street right-of-way na itinalaga para sa eksklusibong paggamit ng mga bisikleta at mga naglalakad na may crossflows ng mga motorista nai-minimize. Source: CA MUTCD.

Bikeway, Class II. A Bisikleta Lane na nagbibigay ng isang restricted right-of-way na itinalaga para sa mga eksklusibong in-street paggamit ng mga bisikleta na may sa pamamagitan ng paglalakbay sa pamamagitan ng sasakyang de-motor o pedestrian ipinagbabawal, ngunit crossflows ay maaaring pinahihintulutan. Source: CA MUTCD.

Bikeway, Class III. A Bisikleta Route na designates ibinahagi sa paglalakbay ng mga bisikleta at sasakyang de-motor naitala sa pamamagitan ng mga palatandaan o pavement markings, tulad ng markings shared-lane. Source: CA MUTCD.

Bikeway, Class IV. Isang Cycle Track o Protected bikeway na nagbibigay ng isang right-of-way itinalagang eksklusibo para sa bisikleta biyahe nakahiwalay mula sa mga naglalakad, sasakyan trapiko, at naka-park na sasakyan. Class IV bikeways Protektado at pinaghiwalay gamit paghihiwalay ng grado, may kakayahang umangkop mga post, hindi mababali pisikal na mga hadlang, at / o on-street parking. Sumangguni sa California Streets and Highways Code Seksyon 890.4 at Bulltrans 'Design Information Bulletin Number 89 para sa mga pamantayan sa disenyo. Ang Class IV Mga Bikeways ay maaaring maging sa antas ng sidewalk o sa labas ng kalye at protektado at hiwalay gamit ang isang Sasakyan ng Sasakyan at Pedestrian Buffer. Source: CA MUTCD.

BMC. Burbank Municipal Code.

Pigilin ang Path. Ang isang equestrian-only trail para sa mga Rider at ang kanilang mga kabayo. Source: FHWA.

Building Mukha o façade. Ang bahaging iyon ng panlabas na dingding ng isang gusali na nakaharap sa isang direksyon at matatagpuan sa pagitan ng antas ng lupa at kisame ng tuktok na kwento nito. Ang harap ng isang Porch ay hindi ang gusali mukha. Pinagmulan: BMC.

Bus Rapid Transit (BRT). Ang isang mataas na kalidad na bus service na nagbibigay ng mas mabilis, mas maaasahan at maginhawang serbisyo sa pamamagitan ng paggamit ng ilang mga pangunahing katangian, kabilang ang, nakatutok sa bus lane, branded na mga sasakyan at istasyon, mas mataas na frequency, intelligent transportasyon system, at posibleng off-board koleksyon fare at / o lahat ng pinto boarding. Source: Los Angeles Metro.

C

CA MUTCD. California Manual of Uniform Traffic Control Devices. CA MUTCD.

Mga Caltrans. Kagawaran ng Transportasyon ng California. Source: CA MUTCD.

Mga Markahan ng Center Line. Ang dilaw na semento pagmamarka ng linya (s) na binabalangkas nito ang paghihiwalay ng lanes ng trapiko na ikaw ay may tapat ng mga direksyon ng paglalakbay sa daanan. Ang mga markings na kailangan hindi maging sa heometriko gitna ng semento. Source: CA MUTCD.

Concrete Bus Pad. Lubos na matibay na lugar ng daanan ng mga sasakyan na ibabaw sa hinto ng bus, kadalasang itinayo sa kongkreto, ang pagtugon sa mga karaniwang isyu ng aspalto pagbaluktot sa hinto ng bus. (Source: NACTO.)

Kolektor Street, Downtown. Kolektor kalye na feed kotse, pedestrian, at mga bisikleta sa pagitan arterial at ang lupa gamit sa Downtown area. Source: Burbank2035 General Plan.

Kolektor Street, Kapitbahayan. Residential lansangan na nagbibigay ng access sa pagitan ng mga lokal na kalye at mga arterial, o na nagbibigay ng arterial crossings ng kalye para sa mga bisikleta, pedestrian, at equestrians. Source: Burbank2035 General Plan.

Crossing. Tingnan ang Crosswalk.

Crosswalk. (a) Iyon bahagi ng isang daanan ng mga sasakyan na kasama sa loob ng pagpapahaba o koneksyon ng mga linyang hangganan ng bangketa sa panulukan kung saan ang mga intersecting roadways matugunan sa tinatayang tamang mga anggulo, maliban sa pagpapahaba ng naturang mga linya mula sa isang makipot na daan sa kabuuan ng isang kalye. (b) Anumang bahagi ng isang daanan ng mga sasakyan nang tiyakan ipinahiwatig para sa pedestrian crossing sa pamamagitan ng mga linya o iba pang mga markings sa ibabaw. Sa kabila ng mga naunang nabanggit probisyon ng seksyon na ito, diyan ay hindi dapat maging isang crosswalk kung saan mga lokal na awtoridad ay inilagay ng mga palatandaan na nagpapahiwatig walang tawiran. Source: CA MUTCD.

Crosswalk, Raised. Ramped talahanayan speed sumasaklaw sa buong lapad ng daanan ng mga sasakyan, madalas na inilagay sa mid-block mga lokasyon crossing. Crosswalk ay demarcated na may pintura at / o mga espesyal na paving materyales at kumikilos bilang isang trapiko pagpapatahimik panukala na nagpapahintulot sa mga taong naglalakad upang i-cross sa grade sa loob ng sidewalk. Pinagmulan: FHWA.

Haba ng siklo. Ang oras na kinakailangan para sa isang kumpletong pagkakasunod-sunod ng signal indications. Source: CA MUTCD.

CVC. Code ng Sasakyan ng California.

Kumpletuhin Street. Ang isang kalye na ay dinisenyo, pinamamahalaan, at pinananatili upang magbigay ng ligtas na kadaliang mapakilos para sa lahat ng mga uri ng mga gumagamit, sa lahat ng edad, at lahat ng mga kakayahan. Lahat ng tao - mga taong paglalakad, pagkuha ng transit, pagbibisikleta, pagmamaneho, at lahat ng iba pa - ay dapat na magagawang upang gamitin ang mga kalye ligtas.

Gilid ng bangketa-to-Kerb Lapad. Tingnan ang Paglalakbay na Daan.

Pigilan ang extension o Bulbout. Isang extension ng sidewalk sa daanan ng mga sasakyan kapag may ay minarkahan on-street parking. Source: Caltrans Highway Design Manual.

Pigilan ang Radius, Aktwal. Ang kurbada sa kahabaan ng gilid ng palitada linya. Tingnan Ang mabisang pag-on Radius. Pinagmulan: FHWA.

Gilid ng bangketa o Sidewalk-Level. Ang antas ng itinatag gilid ng bangketa sa gitna ng harapan ng gusali. Pinagmulan: BMC.

Curb Zone. Tingnan Sidewalk, gilid ng bangketa Zone.

D

Maselan. A retroreflective aparato inimuntar sa daanan ng mga sasakyan na ibabaw o sa gilid ng daanan ng mga sasakyan sa isang serye upang ipahiwatig ang pagkakahayan ng daanan ng mga sasakyan, lalo na sa gabi o sa salungat na panahon. Source: CA MUTCD.

Disenyo ng Sasakyan. Ang pinakamahabang sasakyan pinahihintulutan ng batas ng mga awtoridad kalsada (Estado o iba pang mga) sa daanan iyon. Source: CA MUTCD.

Daanan ng Daan. Isang paved access mula sa isang kalye o alley sa isang garahe, carport o iba pang parking area; isang driveway ay maaaring isama ang puwang na kinakailangan upang i-on o i mapaglalaman ng sasakyan papunta at palabas ng nasabing parking area. Source: BMC.

E

Ang mabisang pag-on Radius. Ang kurbada sasakyan sundin kapag ang paggawa ng isang pag-on kilusan sa paligid ng isang gilid ng bangketa. Tingnan Kerb Radius, Aktwal. Pinagmulan: FHWA.

Paguhukom sa Teknolohiya. Ang pagsusuri ng mga magagamit na may kinalaman na impormasyon, at ang application ng mga naaangkop na mga prinsipyo, karanasan, edukasyon, paghuhusga, mga probisyon, at mga kasanayan tulad ng nilalaman sa ito Mano-manong at iba pang mga pinagkukunan, para sa layunin ng pagpapasya sa mga applicability, disenyo, pagpapatakbo, o pag-install ng isang aparato ng kontrol ng trapiko. Engineering kahatulan ay exercised sa pamamagitan ng isang engineer, o sa pamamagitan ng isang indibidwal na pagtatrabaho sa ilalim ng pangangasiwa ng isang engineer, sa pamamagitan ng aplikasyon ng mga pamamaraan at mga pamantayan na itinatag sa pamamagitan ng mga inhinyero. Documentation ng engineering paghatol ay hindi kinakailangan. Source: CA MUTCD.

Electric Sasakyan (EV). Alinman sa plug-in electric sasakyan, lahat-ng-electric sasakyan, o plug-in mestiso electric sasakyan na nakukuha lahat o bahagi ng kanilang kapangyarihan mula sa koryente na tinustusan ng mga de-koryenteng grid. Source: Department of Energy.

Equestrian. Ang isang kabayo rider o may kaugnayan sa horse riding. Equestrians isama ang bata, mga matatanda, leisure Riders, mga propesyonal na Riders, na isinaayos mga grupo, novices, mga taong may kapansanan, at nagtatrabaho ranchers. Pinagmulan: FHWA.

F

Hihinto ang Bus sa tabi ng Bus. Bus stop na matatagpuan sa malayong dako ng intersection (pagkatapos ng bus pass sa pamamagitan ng intersection).

Flashing. Isang operasyon kung saan ang isang ilaw pinagmulan, tulad ng isang traffic signal indikasyon, ay naka-on at off repetitively. Source: CA MUTCD.

Frontage Zone. Tingnan Sidewalk, Frontage Zone.

Ang Paggawa ng Zone. Tingnan Sidewalk, Muwebles Zone.

FHWA. Pangangasiwa ng Federal Highway.

G

Greenhouse Gas (GHG). Gases na bitag init sa kapaligiran, tulad ng carbon dioxide, mitein, nitrous oxide, at fluorinated gas. (Source: EPA).

H

Highway. Ang isang kalye na kung saan ay ipinapakita sa General Plan para sa City bilang isang pangunahing o sekundaryong arterial. Source: BMC.

Hybrid Beacon. Ang isang espesyal na uri ng beacon na sadyang inilagay sa isang madilim na mode (walang indications ipinapakita) sa pagitan ng mga panahon ng operasyon at, kapag pinatatakbo, ipinapakita ang parehong matatag at kumikislap traffic control signal indications. Source: CA MUTCD.

Ako

In-Lane (o Curb-Side) Bus Nilo-load. Bus pasahero loading na nangyayari sa loob ng trapiko sa mga travel lane sa gilid ng bangketa, kung saan ang bus ay hindi kinakailangan upang shift lanes.

In-daanan ng mga sasakyan Lights. Ang isang espesyal na uri ng trapiko sa highway signal install sa daanan ng mga sasakyan na ibabaw upang balaan ang mga gumagamit ng kalsada na sila ay papalapit na isang kondisyon sa o sa tabi ng daanan ng mga sasakyan na maaaring hindi kaagad maliwanag at maaaring mangailangan ng mga gumagamit ng kalsada na pabagalin at / o dumating sa isang stop . Pinagmulan: CA MUTCD.

In-Street Pedestrian Crossing Sign. Ang isang regulatory sign (pagtatalaga R1-6 o 6a) na maaaring gamitin upang ipaalala sa mga gumagamit ng kalsada ng mga batas tungkol sa right-of-way sa isang un-signalized pedestrian crosswalk. Ang isang In-Street Pedestrian Crossing sign ay dapat na mailagay sa daanan ng mga sasakyan sa crosswalk lokasyon sa sentro ng linya, sa isang linya lane, o sa isang panggitna isla. Pinagmulan: CA MUTCD.

Interseksyon. Alinsunod sa California Vehicle Code (CVC) 365, ang isang intersection ay ang lugar niyakap loob ng pagpapahaba ng lateral gilid ng palitada linya, o, kung wala, at pagkatapos ay ang pag-ilid hangganan ng mga roadways, ng dalawang highway na sumali sa isa't isa sa tinatayang tamang mga anggulo o ang lugar kung saan mga sasakyan na naglalakbay sa iba't ibang mga highway pagsali sa anumang iba pang mga anggulo ay maaaring dumating sa kontrahan. Pinagmulan: CA MUTCD.

Intersection, Four-Way Stop Kontroladong (o Multi-Way Stop Kontroladong). Isang panulukan kung saan ang lahat na paglalapit ay kinokontrol sa pamamagitan ng isang STOP sign. Ito ay karaniwang ginagamit kapag ang intersecting kalsada matugunan ang ilang mga kundisyon ng trapiko o upang magbigay ng kaligtasan at kaginhawaan para sa mga naglalakad at bisikleta crossings. Pinagmulan: FHWA.

Intersection, Two-Way Stop Kontroladong (o Minor-Road-Only Stop Control). Isang panulukan kung saan ang entrance papunta sa intersection mula sa dalawang ng ang nalalapit (kadalasan sa mas mababang-lakas ng tunog, minor kalsada) ay kinokontrol sa pamamagitan ng isang STOP sign. Ito ay karaniwang ginagamit kapag ang isang pangunahing kalsada panulukan ng isang mas mababang-lakas ng tunog minor kalsada. Pinagmulan: FHWA.

Intersection, signalized. Isang panulukan kontrolado ng isang buong signal ng trapiko. Sa kanilang mga pinaka-karaniwang mga form, signalized intersections may mga indications para sa mga gumagamit sa bawat diskarte intersection. Pinagmulan: FHWA.

L

Mga Markahan ng Line Line. White semento pagmamarka ng mga linya na tukuyin ang paghihiwalay ng lanes ng trapiko na may parehong direksyon ng paglalakbay sa daanan. Pinagmulan: CA MUTCD.

Leading Pedestrian Palugit (LPI). Isang pagitan sa panahon na kung saan ang kumikislap na nakataas na kamay (na sumisimbolo DO NOT WALK) signal indikasyon ay ipinapakita humigit-kumulang 3-7 segundo bago sasakyan ay bibigyan ng isang berdeng indikasyon. Source: CA MUTCD.

Limit Line. Ang isang solid na puting linya ay hindi mas mababa sa 12 o higit sa 24 pulgada malawak, pagpapalawak sa kabuuan ng isang daanan ng mga sasakyan o anumang bahagi nito upang isaad ang punto kung saan ang trapiko ay kinakailangan upang ihinto sa pagsunod sa mga legal na mga kinakailangan. Sumangguni sa California Vehicle Code (CVC) 377. Source: CA MUTCD.

Lokal na Kalye. Tirahan o komersyal na kalye na nagbibigay ng direktang access sa karatig lupa gamit. Source: Burbank2035 General Plan.

Mababang Epekto Development (saklob). Systems at kasanayan na paggamit o gayahin natural na proseso na magresulta sa paglusot, evapotranspiration o paggamit ng stormwater upang protektahan ang kalidad ng tubig at ang kaugnay na aquatic tirahan. (Source: EPA).

M

Median. Ang lugar sa pagitan ng dalawang mga roadways ng isang hinati highway sinusukat mula sa gilid ng nilakbay paraan upang gilid ng nilakbay paraan. Ang median ay nagbubukod i-lanes. Ang panggitna width maaaring iba sa pagitan ng mga panulukan, interchanges, at sa kabaligtaran ay nalalapit ng parehong intersection. Source: CA MUTCD.

Metro. County Metropolitan Transportasyon Authority Los Angeles.

Mid-block ang Bus Stop. Bus stop na matatagpuan sa kahabaan ng kalye, hindi naiugnay sa isang intersection.

Mid-block Crossing. Lokasyon sa pagitan ng mga panulukan kung saan minarkahan pedestrian crossings ay ibinigay. Mid-block crossings mapahusay ang mga taong naglalakad sa kaligtasan at kaginhawaan sa kahabaan mahabang tuluy-tuloy na haba ng kalye na walang umiiral na crossings.

Maramihang Linya. Higit sa isang lane gumagalaw sa parehong direksyon. Ang isang multi-lane kalye, highway, o daanan ng mga sasakyan ay may isang pangunahing cross-seksyon binubuo ng dalawa o higit pa sa pamamagitan daanan sa isa o parehong direksyon. Ang isang multi-lane diskarte ay may dalawa o higit pang lanes paglipat patungo sa intersection, kabilang ang pag-lanes. Source: CA MUTCD.

Mixed-Flow (o Paghahalo Zone). Patungkol sa bikeways, mixed-daloy ay tumutukoy sa ang kumbinasyon ng mga namimisikleta at motorista sa loob ng isang travel lane, karaniwang ang left- o kanang-turn lane. Mga palatandaan at pavement markings ay ginagamit upang maghiwalay ang kontrahan lugar. Patungkol sa pagbibiyaha, mixed-daloy ay tumutukoy sa ang kumbinasyon ng mga bus at sasakyang de-motor sa loob ng isang travel lane.

N

NACTO. National Association of City Transportation Officials.

Malapit sa Side Bus Stop. Bus stop na ay matatagpuan sa malapit sa gilid ng intersection (bago ang bus pass sa pamamagitan ng intersection).

Gabi o Gabi. Katumbas ng "kadiliman" na tinukoy ng California Vehicle Code (CVC) Seksyon 280: "kadiliman" ay anumang oras mula sa isang-kalahating oras matapos ang paglubog ng araw sa isang-kalahating oras bago sumikat ang araw at anumang iba pang mga oras kapag visibility ay hindi sapat upang mag-render malinaw na nakikilala ang anumang tao o sasakyan sa highway sa layo na 1,000 talampakan. Source: CA MUTCD.

O

Object Marker. Ang isang aparato na ginagamit upang markahan obstructions sa loob o tabi ng daanan ng mga sasakyan. Source: CA MUTCD.

Pagsasalungat sa Trapiko. Mga sasakyan na naglalakbay sa kabaligtaran direksyon. Sa isang panulukan, mga sasakyan ng pagpasok mula sa isang diskarte na ay humigit-kumulang tuwid maaga ay itinuturing na hadlang ng trapiko, ngunit mga sasakyan ng pagpasok mula approach sa kaliwa o kanan ay hindi maaaring isinasaalang-alang na ang hadlang ng trapiko. Source: CA MUTCD.

Overhead Sign. Isang pag-sign na inilagay tulad na ang isang bahagi o ang kabuuan ng pag-sign o suporta nito ay direkta sa itaas ng daanan ng mga sasakyan o balikat tulad na ang mga sasakyan sa paglalakbay sa ibaba nito. Karaniwang mga pag-install ay kinabibilangan ng mga palatandaan inilagay sa konsol arm na-extend sa ibabaw ng daanan ng mga sasakyan o balikat, sa pag-sign istruktura support na sumasaklaw sa buong lapad ng semento, sa mast arm o span wire na sumusuporta din traffic control signal, at sa highway tulay na krus sa ibabaw ng daanan ng mga sasakyan. Pinagmulan: CA MUTCD.

P

Parkway. Tingnan Sidewalk, Muwebles Zone.

Pagmamarka ng Pavement. Lahat ng mga linya, mga salita, o mga simbolo, maliban palatandaan, opisyal na ilagay sa loob ng daanan ng mga sasakyan upang umayos, bigyan ng babala o gabay ng trapiko. Source: CA MUTCD.

Pedestrian. Alinsunod sa California Vehicle Code (CVC) 467, (a) isang tao na ay kasalukuyang ginagawa o kung sino ay gumagamit ng alinman sa mga sumusunod: (1) Ang isang paraan ng padala propelled sa pamamagitan ng kapangyarihan ng tao maliban sa isang bisikleta. (2) Isang electric personal na pantulong na kadaliang mapakilos aparato. (b) isang tao na operating isang itinutulak ang sarili wheelchair, motorized tricycle, o motorized quadricycle at, sa pamamagitan ng dahilan ng pisikal na kapansanan, kung hindi man ay hindi upang ilipat ang tungkol sa bilang pedestrian, tulad ng tinukoy sa subdibisyon (a). Source: CA MUTCD.

Pedestrian Buffer. Ang buffered puwang sa pagitan ng mga taong naglalakad landas ng paglalakbay at isang Class IV bikeway, na kung saan ay maaaring maging abala sa pamamagitan pavement markings, tactile pinutol domes, landscaping, mga utility, at / o kalye furniture.

Pedestrian Baguhin ang Palugit. Isang pagitan sa panahon na kung saan ang kumikislap na nakataas na kamay (na sumisimbolo DO NOT WALK) signal indikasyon ay ipinapakita. Source: CA MUTCD.

Mga Pasilidad sa Paglalakad. Ang isang pangkalahatang termino denoting mga pagpapabuti at mga probisyon na ginawa upang mapaunlakan o hikayatin ang paglalakad. Source: CA MUTCD.

Pedestrian Hybrid Beacon. Ang isang espesyal na uri ng hybrid beacon ginagamit upang bigyan ng babala at kontrol ng trapiko sa isang un-signalized lokasyon upang tulungan ang mga pedestrian sa tawiran ng isang kalye o highway sa isang minarkahan crosswalk. Source: CA MUTCD.

Pedestrian Walk Signal (o Pedestrian Signal Head). Ang isang pedestrian control tampok na nagbibigay espesyal na uri ng traffic signal indications eksklusibo inilaan para sa pagkontrol ng pedestrian trapiko. Ang mga signal indications ay binubuo ng iluminado simbolo ng isang PAGLALAKAD PERSON (na sumisimbolo WALK) at nakataas na kamay (na sumisimbolo DO NOT WALK). Source: CA MUTCD.

Kunsintidor Mode. Ang isang mode ng traffic control operasyon signal kung saan left- o right-liko ang pinahihintulutan na isasagawa pagkatapos ng pagbibigay-daan sa mga naglalakad, kung mayroon man, at / o ang hadlang ng trapiko, kung mayroon. Kapag ang isang CIRCULAR GREEN signal indikasyon ay ipinakita, ang parehong kaliwang at kanang mga liko ay pinahihintulutan maliban kung ipinagbabawal ng isa pang traffic control aparato. Kapag ang isang kumikislap YELLOW ARROW o flashing RED ARROW signal indikasyon ay ipinakita, ang pagliko ipinapahiwatig ng mga arrow ay pinahihintulutan. Source: CA MUTCD.

Preemption. Ang paglipat ng mga normal na operasyon ng isang traffic control signal sa isang espesyal na mode na kontrol ng operasyon. Pinagmulan: CA MUTCD.

Linya ng Ari-arian. Ay nangangahulugan ng isang paglalarawan ng mga pahalang na mga limitasyon ng isang pulutong na binubuo ng harap, gilid, at likod pulutong linya. Source: BMC.

PROWAG. Public Rights-of-Way Accessibility Guidelines.

Pull-Out (o Bus Pulong) Bus Nilo-load. Ang paglo-load ng pasahero ng bus na nangyayari sa labas ng trapiko sa loob ng paradahan sa paradahan sa gilid ng gilid, kung saan kinakailangan ang isang bus upang mag-shift ng mga daanan.

Push Button. Isang pindutan upang maisaaktibo ang isang aparato o oras ng signal para sa mga naglalakad, mga bisikleta, o iba pang mga gumagamit ng kalsada. Source: CA MUTCD.

R

Raised Pavement Marker. Ang isang aparato na naka-mount sa o sa isang kalsada na may taas na karaniwang hindi hihigit sa 1 pulgada sa itaas ng ibabaw ng kalsada para sa isang permanenteng marker, o hindi hihigit sa 2 pulgada sa itaas ng kalsada para sa isang pansamantalang

nababaluktot na marker, at iyon ay inilaan na ginamit bilang gabay sa pagpoposisyon at / o upang madagdagan o kapalit ng mga markasyon ng simento Pinagmulan: CA MUTCD.

Retroreflectivity. Ang isang pag-aari ng isang ibabaw na nagbibigay-daan sa isang malaking bahagi ng ilaw na nagmumula sa isang mapagkukunan ng point na ibabalik nang direkta pabalik sa isang puntong malapit sa pinagmulan nito. Source: CA MUTCD.

Right-of-Way (ROW). Ang bahaging ito ng publiko easement pagitan ng mga linya ng ari-arian.

Roadway. Na bahagi ng isang highway pinabuting, na dinisenyo, o karaniwan na ginagamit para sa pang-sasakyan paglalakbay at parking lanes, ngunit hindi kasama ang mga bangketa, berm, o balikat kahit na tulad sidewalk, berm, o balikat ay ginagamit ng mga tao pagsakay sa kabayo bisikleta o iba pang mga tao-pinagagana ng mga sasakyan . Sa kaganapan ng isang highway ay nagsasama ng dalawa o higit pang hiwalay na roadways, ang terminong daanan tulad ng ginagamit sa Manwal na ito ay dapat sumangguni sa anumang naturang daanan nang hiwalay, ngunit hindi sa lahat ng tulad roadways kapag pinagsama-sama. Sumangguni sa California Vehicle Code (CVC) 527. Source: CA MUTCD.

Daanan ng mga sasakyan Reconfiguration (o Road Diet). Ang pag-alis ng mga daanan ng paglalakbay mula sa isang daanan at paggamit ng puwang para sa iba pang mga gamit at mga mode ng paglalakbay. Ang isang klasiko na pagkain sa kalsada ay karaniwang nagsasangkot ng pag-convert ng isang umiiral na apat na linya, na hindi nakabahaging segment ng daanan sa isang three-lane segment na binubuo ng dalawa sa mga daanan at isang sentro, two-way left-turn lane. Pinagmulan: FHWA.

Rumble Strip. Ang isang serye ng mga madudulas, makitid, nakahalang mga lugar ng magaspang na naka-texture, bahagyang nakataas, o nalulumbay na kalsada na lumalawak sa buong daanan ng paglalakbay upang alerto ang mga gumagamit ng kalsada sa hindi pangkaraniwang mga kondisyon ng trapiko o matatagpuan sa kahabaan ng balikat, kasama ang linya ng daanan ng daanan, o sa loob pulo nabuo sa pamamagitan ng pavement markings upang alertuhan ang mga gumagamit ng kalsada na sila ay umaalis sa daanan ng paglalakbay. Pinagmulan: CA MUTCD.

Paaralan. Ang isang pampubliko o pribadong institusyong pang-edukasyon na kinikilala ng awtoridad na edukasyon estado para sa isa o higit pang mga marka K hanggang ika-12 o ayon sa natukoy ng Estado. Pinagmulan: CA MUTCD.

School Zone. Alinsunod sa California Vehicle Code (CVC) 22352 (a) (2) (B) Kapag lumalapit o pagpasa ng isang gusali ng paaralan o mga batayan nito, magkadikit sa isang highway at nag-post gamit ang isang karaniwang "SCHOOL" sign babala, habang ang mga bata ay pagpunta sa o pag-iwan paaralan mag-habang oras ng klase o sa panahon ng tanghali dakong loob. Ang limitasyon prima facie ay nauukol rin kapag lumalapit o pagpasa ng anumang bakuran ng paaralan na kung saan ay hindi na pinaghihiwalay mula sa highway ng isang bakod, gate, o iba pang mga pisikal na barrier habang ang bakuran ay ginagamit ng mga bata at ang mga highway ay nai-post gamit ang isang karaniwang "SCHOOL" babala sign. Source: CA MUTCD.

Pag-urong. Ang lugar sa pagitan ng isang linya ari-arian at isang gusali o istraktura na dapat manatili malinaw o bukas. Pinagmulan: BMC.

Balikat. Ang bahaging ito ng highway magkadikit sa daanan ng mga sasakyan para sa mga kaluwagan ng mga naglalakad, namimisikleta, tumigil sasakyan, para sa emergency na paggamit, at para sa lateral suporta ng base at ibabaw courses. Source: CA MUTCD.

Sidewalk. Iyon bahagi ng isang kalye sa pagitan ng gilid ng palitada linya, o ang pag-ilid linya ng isang daanan ng mga sasakyan, at ang katabing property line o sa easements ng pribadong ari-arian na ay aspaltado o pinabuting at nakalaan para gamitin ng mga naglalakad. Alinsunod sa California Vehicle Code (CVC) 555, "Sidewalk" ay na bahagi ng isang highway, maliban sa daanan ng mga sasakyan, i-set apart sa pamamagitan curbs, mga hadlang, markings o iba pang mga guhit-balangkas para sa mga naglalakad paglalakbay. Source: CA MUTCD.

Sidewalk, gilid ng bangketa Zone. Ang lugar ay agad-agad na katabi sa gilid ng bangketa o basta-basta sa gilid ng bangketa mismo. Kung ang sidewalk ay pinalawak upang mapaunlakan ang isang gilid ng bangketa extension, Kurba Zone ay maaaring maglaman ng landscaping.

Sidewalk, Pedestrian Zone. Ang lugar sa pagitan ng frontage zone at ang paglalagay ng muwebles zone sa kahabaan ng sidewalk na nakalaan para sa mga naglalakad sa pamamagitan ng paggalaw.

Sidewalk, Frontage Zone. Ang lugar sa pagitan ng mga linya ng ari-arian at ang mga gusali harapan. Kapag ang gusali ay set pabalik mula sa property line, ang pangkalahatang sidewalk width ay maaaring nadagdagan at ang frontage zone ay maaaring tumanggap ng parehong aktibo at hindi aktibo mga gamit.

Sidewalk, Muwebles Zone. Ang lugar sa pagitan ng pedestrian zone at gilid ng bangketa zone na nagbibigay ng isang buffer sa pagitan ng mga naglalakad at gilid ng bangketa (o isang sidewalk sa antas ng Class IV bikeway).

Palatandaan. Ang anumang traffic control aparato na ay inilaan upang makipag-ugnayan sa partikular na impormasyon sa mga gumagamit kalsada sa pamamagitan ng isang salita, simbolo, at / o mga arrow alamat. Karatula huwag isama ang mga signal ng trapiko sa highway, pavement markings, delineators, o channelization device. Source: CA MUTCD.

Signal, Trapiko. Ang anumang highway traffic signal sa pamamagitan ng kung saan ang traffic ay hindi naman itinuro sa stop at pinapayagan upang magpatuloy. Source: CA MUTCD.

Signal backplate. Ang isang manipis na strip ng materyal na umaabot palabas mula at parallel sa isang senyas na mukha sa lahat ng panig ng isang senyas sa pabahay upang magbigay ng isang background para sa pinabuting visibility sa mga indications signal. Source: CA MUTCD.

Phase ng Signal. Ang karapatan-sa-daan, dilaw pagbabago, at pula na pagitan clearance sa isang cycle na nakatalaga sa isang independiyenteng kilusan ng trapiko o kombinasyon ng mga paggalaw. Source: CA MUTCD.

Skewed Intersection. Isang panulukan na nangyayari kapag ang mga kalye magsalubong sa anggulo maliban sa 90 degrees at maaaring lumikha kumplikado sitwasyon para sa mga naglalakad, namimisikleta, at motorista. Pinagmulan: FHWA.

Bilis. Tinukoy batay sa sumusunod na mga pag-uuri. Pinagmulan: CA MUTCD.

- (A) Average na Bilis-ang kabuuan ng mga madalian o kawili-sinusukat bilis sa isang tiyak na lokasyon ng mga sasakyan na hinati sa bilang ng mga sasakyang-obserbahan.
- (B) Design Bilis-isang napiling bilis ginamit upang matukoy ang iba't-ibang geometriko disenyo ng mga tampok ng isang daanan ng mga sasakyan.
- (C) 85th-Percentile Bilis-bilis sa o sa ibaba na kung saan 85 porsiyento ng mga sasakyang de-motor paglalakbay.
- (D) Operating Bilis-isang bilis ng isang tipikal na sasakyan o ang kabuuang trapiko nagpapatakbo. Operating bilis ay maaaring tinukoy na may mga halaga ng bilis gaya ng average, tulin, o 85th-percentile bilis.
- (E) Pace-the 10 mph speed range na kumakatawan sa mga bilis ng ang pinakamalaking porsiyento ng mga sasakyan sa stream ng trapiko.

Humps. Trapiko pagpapatahimik aparato na binubuo ng isang itataas pavement na lugar sa kabuuan ng isang daanan ng mga sasakyan na may taas na karaniwang 3 hanggang 6 na pulgada at isang travel haba ng 1 hanggang 3 ft. Bilis bumps ay karaniwang nakalaan para sa mga pribadong daanan at parking lots. Pinagmulan: NACTO.

Bilis ng unan (o Bilis ng Bilis o Bilis ng Bilis). Ang aparato ng pagpapatahimik ng trapiko na binubuo ng dalawa o higit pang nakataas na mga lugar na inilagay sa bandang huli sa isang daanan ng daan na may mga gaps sa pagitan ng mga nakataas na lugar. Ang taas at haba ay katulad ng isang bilis ng umbok, ngunit ang puwang ng mga gaps ay nagpapahintulot sa mga sasakyang pang-emergency na dumaan. Ang mga bilis ng unan ay madalas na inilagay sa isang serye (karaniwang 260 hanggang 500 piye.). Pinagmulan: International Transportation Engineers (ITE).

Bilis ng Hump. Ang aparato ng pagpapatahimik ng trapiko na binubuo ng bilugan (patayo kasama ang landas ng paglalakbay) ay itinaas ang mga lugar ng semento na karaniwang 12 hanggang 14 piye ang haba na madalas na inilagay sa isang serye (karaniwang spaced 260 hanggang 500 piye). Pinagmulan: International Transportation Engineers (ITE).

Limit ng tulin. Ang maximum (o minimum) na bilis na naaangkop sa isang seksyon ng highway tulad ng itinatag ng batas o regulasyon.

State Highway. Ang anumang highway na pagmamay-ari at pinamamahalaan ng mga Caltrans.

Stop Line. Ang isang solidong puting semento sa pagmamarka ng linya na umaabot sa mga daanan ng diskarte upang maipahiwatig ang punto kung saan ang isang paghinto ay inilaan o kinakailangang gawin. Para sa lahat ng mga layunin, ang mga (mga) linya ng limitasyon tulad ng tinukoy sa bawat California Vehicle Code (CVC) 377 ay nangangahulugang mga linya ng paghinto. Pinagmulan: CA MUTCD.

Kalye. Ang isang pampublikong paraan na nagbibigay ng pangunahing paraan ng pag-access sa pag-abut ng ari-arian, at maaaring kasama ang papasok na mga curbs, parkway, at mga sidewalk. Pinagmulan: BMC.

Trapiko. Ang mga naglalakad, bisikleta, sakay o sinipid na mga hayop, sasakyan, mga kalye, at iba pang mga conveyance alinman nang nag-iisa o magkasama habang ginagamit para sa mga layunin ng paglalakbay sa anumang highway o pribadong kalsada na bukas sa pampublikong paglalakbay (tingnan ang kahulugan ng pribadong kalsada bukas sa pampublikong paglalakbay). Tulad ng bawat Code ng Sasakyan ng California (CVC) 620, ang salitang "trapiko" ay kinabibilangan ng mga naglalakad, mga hayop na nakasakay, mga sasakyan, mga kotse sa kalye, at iba pang mga conveyance, alinman sa singit o magkasama, habang gumagamit ng anumang highway para sa mga layunin ng paglalakbay. Pinagmulan: CA MUTCD.

Aparato ng trapiko sa kontrol. Ang isang senyas, signal, pagmamarka, o iba pang aparato na ginamit upang ayusin, bigyan ng babala, o gabay sa trapiko, na inilagay, higit sa, o katabi ng isang kalye, highway, pribadong kalsada na bukas sa pampublikong paglalakbay, pasilidad ng paglalakad, o landas na ginagamit sa pamamagitan ng awtoridad ng isang pampublikong ahensya o opisyal na may hurisdiksyon, o, sa kaso ng isang pribadong kalsada bukas sa paglalakbay sa publiko, sa pamamagitan ng awtoridad ng pribadong may-ari o pribadong opisyal na may hurisdiksyon. Pinagmulan: CA MUTCD.

T

Pagpapakalma ng Trapiko. Ang kumbinasyon ng mga panukalang nagbabawas sa negatibong epekto ng paggamit ng sasakyan ng motor, baguhin ang pag-uugali ng driver, at pagbutihin ang mga kondisyon para sa mga gumagamit ng kalye na hindi motor. Ang pagpapatahimik ng trapiko ay binubuo ng pisikal na disenyo at iba pang mga hakbang na inilagay sa umiiral na mga kalsada upang mabawasan ang bilis ng sasakyan at pagbutihin ang kaligtasan para sa mga naglalakad at siklista. Halimbawa, ang mga vertical deflections (bilis ng mga umbok, mga talahanayan ng bilis, at itinaas na mga interseksyon), mga pahalang na pag-shift, at pagdidikit ng daanan ay inilaan upang mabawasan ang bilis at

mapahusay ang kalye sa kalye para sa mga hindi motorista. Ang mga pagsara na pumipigil sa paggalaw ng trapiko sa isa o higit pang mga direksyon, tulad ng mga hadlang sa median, ay inilaan upang mabawasan ang cut-through traffic. Ang mga hakbang sa pagpapatahimik ng trapiko ay maaaring ipatupad sa isang intersection, kalye, kapitbahayan, o antas ng lebel. Ang pagpapatupad ng mga hakbang sa pagpapatahimik ng trapiko ay maaaring mabawasan ang bilis ng trapiko, bawasan ang pagbanga ng motor-sasakyan, at pagbutihin ang kaligtasan para sa mga naglalakad at siklista. Ang mga hakbang na ito ay maaari ring dagdagan ang aktibidad ng pedestrian at bisikleta. Pinagmulan: Kagawaran ng Transportasyon.

Signal ng Trapiko. Ang mga aparatong kontrol sa trapiko ng elektrikal na nagbibigay ng indikasyon para sa mga gumagamit ng daanan ay isulong ang kanilang mga paglalakbay sa pamamagitan ng pagtatalaga ng kanan-sa-bawat paraan at paggalaw. Pinagmulan: FHWA.

Naglalakbay na Daan. Kilala rin bilang ang lapad ng curb-to-curb. Ang bahagi ng daanan ng daan para sa paggalaw ng mga sasakyan, eksklusibo ng mga balikat, berms, sidewalk, at mga linya ng paradahan. Pinagmulan: CA MUTCD.

U

Gumamit. Isang layunin para sa kung saan ang lupain o isang istraktura ay ginagamit. Pinagmulan: BMC.

V

Sasakyan. Tulad ng bawat California Vehicle Code (CVC) 670, ang isang "sasakyan" ay isang aparato na kung saan ang sinumang tao o ari-arian ay maaaring itulak, ilipat, o madala sa isang highway, maliban sa isang aparato na inilipat ng eksklusibo ng kapangyarihan ng tao o ginamit nang eksklusibo sa mga nakatigil na riles o mga track. Pinagmulan: CA MUTCD.

Sasakyan ng Sasakyan. Ang puwang ng buffered sa pagitan ng isang daanan ng paglalakbay at isang Class IV Bikeway, na maaaring sakupin ng mga marking ng semento, paghihiwalay ng grado, mga bollards, at / o paradahan na paradahan.

Naglakbay ang Mga Miles ng Sasakyan (VMT). Ang bilang ng mga milya na naglakbay ng mga sasakyan sa loob ng isang taon. Ang VMT ay kinakalkula gamit ang dalawang pagbabasa ng odometer o, para sa mga sasakyan na may mas mababa sa dalawang pagbabasa ng odometer, na ipinahiwatig gamit ang isang pagtatantya ng regression. Pinagmulan: FHWA.

W

Babala ng Beacon. Isang beacon na ginamit lamang upang madagdagan ang isang naaangkop na babala o pag-sign sa regulasyon o marker.

Babalang ilaw. Isang portable, pinapatakbo, dilaw, nakadirekta ng lens, nakapaloob na ilaw na ginagamit sa isang pansamantalang zone ng kontrol ng trapiko sa alinman sa isang matatag na paso o isang mode na kumikislap.

Babala sa Pag-sign. Isang palatandaan na nagbibigay ng paunawa sa mga gumagamit ng kalsada ng isang sitwasyon na maaaring hindi maliwanag.

C. Mga Sanggunian

Ang sumusunod ay isang listahan ng mga sanggunian, kabilang ang mga pamantayan, patnubay, plano, patakaran, at pinakamahusay na kasanayan na ginamit upang mabuo ang mga rekomendasyon para sa kumpletong mga pagpapabuti ng mga kalye sa dokumentong ito. Ang disenyo at pagpapanatili ng lahat ng pedestrian, bisikleta, transit, motorista, Equestrian, at iba pang mga pasilidad sa daanan ay dapat na sumusunod sa naaangkop na pederal, estado, at lokal na batas.

Pambansa:

American Association of State Highway at mga Opisyal ng Transportasyon. 2004. *Patakaran ng AASHTO sa Geometric Design ng Kalye at Daan.*

American Association of State Highway at mga Opisyal ng Transportasyon. 1999. *Gabay sa AASHTO para sa Pag-unlad ng Mga Pasilidad sa Bisikleta.*

Pangangasiwaan ng Federal Highway (FHWA). 2019. *Gabay sa Pagpili ng Bikeway.*

Pangangasiwaan ng Federal Highway (FHWA). 2007. *Gabay sa Estratehiya ng Equestrian para sa Mga Trails, Trailheads, at Campgrounds.*

Pangangasiwaan ng Federal Highway (FHWA). 2018. *Patnubay para sa Pagpapabuti ng Kaligtasan ng Pedestrian sa Mga Hindi Nakontrol na Mga Lugar na Tumawid.*

Pangangasiwaan ng Federal Highway (FHWA). 2007. *Gabay sa Estratehiya ng Equestrian para sa Mga Trails, Trailheads, at Campgrounds.*

Pangangasiwaan ng Federal Highway (FHWA). 2013. *Patnubay sa Kaligtasan ng Paglalakad at Sistema ng Pagpipilian sa Countermeasure.*

Pangangasiwaan ng Federal Highway (FHWA). 2008. *Patnubay sa Kaligtasan ng Pedestrian para sa Mga Ahensya ng Transit.*

Pangangasiwaan ng Federal Highway (FHWA). 2015. *Pinaghiwalay na Pagplano at Disenyo ng Bike Lane.*

Pangangasiwaan ng Federal Highway (FHWA). 2014. *Gabay sa Impormasyon sa Diet na Diet.*

Institute of Transportation Engineers (ITE). 2018. *Patnubay sa Pamamaraan ng Pamamaraan sa Curbside.*

National Association of City Transportation Officials (NACTO). 2017. *Pagdidisenyo para sa Lahat ng Edad at Kakayahang: Kontekstwal na Patnubay para sa Mga Pasilidad na Maginhawa sa High-Comfort*

National Association of City Transportation Officials (NACTO). 2018. *Mga Patnubay para sa Regulasyon at Pamamahala ng Ibinahaging Aktibong Transportasyon.*

National Association of City Transportation Officials (NACTO). 2016. *Gabay sa Disenyo ng Transit Street.*

National Association of City Transportation Officials (NACTO). 2014. *Gabay sa Disenyo ng Urban Bikeway .*

National Association of City Transportation Officials (NACTO). 2013. *Gabay sa Disenyo ng Urban Street .*

National Association of City Transportation Officials (NACTO). 2017. *Gabay sa Stormwater ng Urban Street .*

National Cooperative Highway Research Program (NCHRP). 2007. *Mga Alituntunin para sa Mga Magagamit na Mga Signal ng Pedestrian .*

National Cooperative Highway Research Program (NCHRP). 2003. *Repasuhin ang Mga Katangian ng Truck bilang Mga Kadahilanan sa Disenyo ng Daan .*

National Cooperative Highway Research Program (NCHRP). 2015. *Ulat ng NCHRP 812. Manwal na Pag-sign ng Timail.*

Lupon ng Pananaliksik sa Transportasyon. 1996. *Ulat sa Programang Pananaliksik ng Kooperatiba (TCRP) Ulat 19. Mga Patnubay para sa Lokasyon at Disenyo ng Mga Stops sa Bus .*

Lupon ng Pananaliksik sa Transportasyon. 2015. *Synthesis ng Programa ng Pananaliksik sa Transit Cooperative (TCRP) 117. Mas mahusay na Mga Stops sa On-Street Bus .*

Kagawaran ng Transportasyon ng Estados Unidos. 2006. *Mga Pamantayang Amerikano na may Kapansanan (ADA) Pamantayan para sa Mga Pasilidad sa Transportasyon .*

Lupon ng Pag-access sa Estados Unidos. 2011. *Mga Patnubay sa Pag-access sa Public Rights-of-Way (PROWAG).*

Lupon ng Pag-access sa Estados Unidos. 2015. *Mga Pamantayan sa Architectural Barriers Act (ABA) .*

Estado:

Kagawaran ng Mga Parke at Libangan ng California. California Equestrian Trails & Land Coalition. 2005. *Safety Mga Pagsasaalang-alang para sa Mga Maraming Trailer na Gumagamit.*

Kagawaran ng Transportasyon ng California (Caltrans). 2014. *Manwal ng California ng Uniform na Mga aparato sa Pag-kontrol sa Trapiko .*

Kagawaran ng Transportasyon ng California (Caltrans). 2015. *Deskripsyon ng Impormasyon ng Bulletin ng 89 89. Class IV Bikeway Guide .*

Kagawaran ng Transportasyon ng California (Caltrans). Ika-anim na Edisyon. *Manwal ng Disenyo ng Highway .*

Lokal:

Lungsod ng Los Angeles. *Kumpletong Gabay sa Disenyo ng Mga Streets .*

Lungsod ng Pasadena. 2017. *Gabay sa Disenyo ng Street.*

County ng Los Angeles. 2012. *Plano ng Master ng Bisikleta: Appendix F. Mga Patnubay sa Disenyo .*

County ng Los Angeles. 2014. *Manwal na Pamantayang Pang-Pamantayang Pamantayan sa Pag-unlad.*

County ng Los Angeles. 2011. *Manwal ng Disenyo ng Model para sa Mga Living Streets.*

Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro). *NoHo sa Pasadena Teknikal na Pag-aaral.*

Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro). 2019. *Mga Patakaran at Pamantayan sa Transisyon ng Metro Transit.*

Konseho ng Pamahalaang Orange County. 2016. *Kumpletong Aklat sa Disenyo ng Inisyatibo ng Mga Kalye.*

[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/resources/docs/fhwas19040.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/fhwas18077.pdf

[12] https://www.fhwa.dot.gov/environment/bisikleta_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/idd/lib/fp/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>