



한국어

# COMPLETE OUR STREETS

거리 계획 완료



CITY OF BURBANK

COMPLETE STREETS PLAN

ADOPTED 16 JUNE 2020



## 1 장 -소개

거리는 도시를 가능하게합니다. 일자리와 가정을 모으는 것이 나쁘지 않다는 아이디어 인 인간이 참여한 수백 년 전의 도시 실험은 도시가 존재할 수있는 거리 네트워크 덕분에 성공했습니다. 거리는 목적지를 연결합니다. 그들은 통과를 허용합니다. 그들은 활동을 준비합니다. 구축 환경의 중추입니다. 그들은 그들과 피난처를 제공합니다. 그들은 상업을 촉진합니다. 도시 운영에 중요한 오버 헤드 및 지하 인프라를 수용합니다. 거리는 또한 걷기, 식사, 쇼핑, 운동, 자전거 타기 및 걷기와 같은 공동체의 집단 기억과 경험의 저장소입니다. 도시의 거리에서 발생합니다. 이것은 장소가 경험되고 기억되는 방식입니다.

## 1 자금

버뱅크시 (City)시 거리 계획 (Plan)은 캘리포니아 교통국 (Caltrans)의 지속 가능한 커뮤니티 보조금을 통해 지원되었습니다. 이 기금은 2017 년 캘리포니아 주 상원 법안 (SB) 1 – 도로 수리 및 책임 법에 의해 제공되었으며, 이 법은 주정부의 복합 운송 시스템과 주 및 지역 교통 목표를 유지하고 통합하기위한 안정적인 자금원을 제공합니다. 2017 년 10 월, 버뱅크시는 버뱅크 도시 완전 거리 계획 개발 노력을 지원하기 위해 Caltrans Sustainable Communities Fiscal Year 2017-2018 보조금 프로그램주기를 신청했습니다. 캘리포니아 교통위원회 (CTC)는 2017 년 12 월시의 Complete Streets 신청서를 승인하고 2018 년 5 월에 보조금을 수여했습니다. 2018 년 12 월,시는 계획 준비에 착수했습니다.

## 2 Burbank2035 일반 계획 목표 및 정책

Citywide Complete Streets Plan은 Burbank2035 General Plan의 목표와 정책을 실행 가능한 실행 계획으로 전환하는 것을 목표로합니다. 아래는 특히 Complete Streets Plan과 관련된 특정 목표 목록입니다.

## 2A 4 장 : 이동성 요소

Burbank2035 일반 계획의 이동성 요소는 교통 네트워크를 정의하고 거리, 대중 교통 경로, 자전거 도로 및 보도를 포함하여 사람들이 시 전역을 이동하는 방법을 설명합니다.

### 목표 1 – 균형

버뱅크의 운송 시스템은 지역 특성을 유지하면서 경제 활력을 보장합니다.

**정책 1.6:** 기술 및 지능형 교통 시스템을 사용하여 거리 확장의 대안으로 거리 시스템 용량 및 효율성을 높이십시오.

**정책 1.7:** 교통 시스템을 통해 버뱅크 주민, 직원 및 방문객이 지역 사회에서 생활하고 일하고 즐길 수 있는 기회를 가지십시오.

### 목표 2 – 지속 가능성

버뱅크의 운송 시스템은 오늘날의 커뮤니티 가치를 희생시키지 않으면서 변화하는 이동성과 접근성 요구에 적응할 것입니다.

**정책 2.1:** 복합 운송을 지원하는 토지 이용 결정을 통해 버뱅크의 대안적인 교통 접근을 지역 및 지역 목적지로 개선.

**정책 2.2:** 운송 개선, 정책 및 프로그램의 이점을 외부 비용과 비교하여 평가합니다.

**정책 2.3:** 자동차 사용에 대한 대안을 지원하는 운송 프로젝트 및 프로그램에 대한 투자를 우선시하십시오.

**정책 2.4:** 예상 교통량 생성에 비례하여 도시의 대중 교통 및 / 또는 동력이없는 교통 네트워크에 새로운 프로젝트가 필요합니다.

**정책 2.5:** 지역, 지역 및 주 정부 기관과 상의하여 공기 품질을 개선하고 운송 및 물품 이동으로 인한 온실 가스 배출을 제한하십시오.

### 목표 3 – 거리 전체

버뱅크의 완전한 거리는 모든 이동성 요구를 충족시키고 지역 사회 건강을 개선 할 것입니다.

**정책 3.1:** 복합 도로 운송 표준을 사용하여 도시 도로 시스템의 성능을 평가하십시오.

**정책 3.2:** 모든 교통 수단에 시설을 제공하여 도시 거리를 완성하십시오.

**정책 3.3:** 집과 다른 목적지 사이의 대중 교통, 자전거, 보행자 및 승마 연결을 개선하는 매력적이고 안전한 거리 디자인을 제공합니다.

**정책 3.4:** 모든 도로 개선은 기존 통행권 내에서 구현되어야 합니다. 최후의 수단으로 거리 확대 및 오른쪽 획득을 고려하십시오.

**정책 3.5:** 도로 개선을 설계하여 자전거, 보행자 및 대중 교통 시스템을 유지하거나 확장 할 수 있는 기회를 유지합니다.

### 목표 4 – 대중 교통

버뱅크의 편리하고 효율적인 대중 교통 네트워크는 자동차에 대한 실용적인 대안을 제공합니다.

**정책 4.1:** 현지 대중 교통 서비스가 신뢰할 수 있고 안전하며 주요 고용 센터, 쇼핑 지역, 지역 대중 교통 센터 및 주거 지역에 고품질 서비스를 제공하는지 확인하십시오.

**정책 4.2:** 가장 유용한 교통 기술을 사용하여 청소년과 노인을위한 특화된 서비스를 포함하여 현지 목적지를 더 잘 연결하고 탑승자의 편의와 안전을 향상시킵니다.

**정책 4.3:** 대중 교통 센터 개선 및 확대; 미디어 지구에 새로운 대중 교통 센터를 만듭니다.

**정책 4.4:** 버뱅크의 고용 및 주거 센터를 다른 지역과 연결하는 지역 버스 환승, 버스 고속 환승, 경전철 또는 중철 서비스 개선을 지지하십시오.

**정책 4.5:** 인근 지역과의 교통 연결 및 로스 앤젤레스 다운타운, 웨스트 산 페르난도 밸리, 할리우드 및 웨스트 사이드와의 연결을 개선합니다.

**정책 4.6:** 로스 앤젤레스 카운티 메트로폴리탄 교통국 (MTA)이 지역 서비스를 축소해야 할 경우 운송 결함을 사전에 계획하십시오.

**정책 4.7:** 대중 교통 노드와 연결 지점을 인접한 토지 이용 및 공공 보행자 공간과 통합하여보다 편리하게 대중 교통을 이용할 수 있습니다.

**정책 4.8:** 지역 및 지역 교통 시스템, 보행자 및 자전거 네트워크, 상업 및 고용 센터 사이의 원활한 연결을 장려하기 위해 복합 운송 센터 및 정거장을 홍보하십시오.

**정책 4.9:** 다른 운송 수단과 운항 자 사이에 완벽한 운임 환승 시스템을 만들기 위한 노력을 지원합니다.

**정책 4.10:** 대중 교통 중심 개발 기회를 위한 공공-민간 파트너십을 적극적으로 장려하십시오.

## 목표 5 – 자전거 및 보행자 이동성

버뱅크는 보행자와 자전거 여행을 건강하고 환경 친화적인 방법으로 육성하여 차량 여행을 줄이고 지역 사회 특성을 향상시킵니다.

**정책 5.1:** 버뱅크 전역의 보행자 및 자전거 안전, 접근성, 연결성 및 교육을 극대화하여 사람들이 인근 지역을 걸거나 타는 지역을 만듭니다.

**정책 5.2:** 자전거 네트워크를 유지 및 확장하고, EEP (End-of-trip) 시설을 제공하고 자전거 / 교통 통합을 개선하며 자전거 사용을 장려하고 자전거를보다 안전하게 만들어 자전거 마스터 플랜을 구현합니다.

**정책 5.3:** 주요 고용 센터, 쇼핑 지역, 주거 지역 및 대중 교통 연결구에 자전거 연결을 제공합니다.

**정책 5.4:** 새로운 상업 및 주거 개발이 버뱅크의 자전거 및 보행자 네트워크와 통합되도록 하십시오.

**정책 5.5:** 표 M-2에 명시된 표준 폭의 보도를 포함하여 보행자 인프라를 수용하는 데 필요한 토지를 제공하기 위해 새로운 개발이 필요합니다.

## 목표 6 – 이웃 보호

버뱅크의 운송 인프라는 주거 및 상업 지역의 컷 스루 트래픽을 최소화하여 이웃 삶의 질을 유지합니다.

**정책 6.1:** 주거 지역으로의 유출 트래픽을 방지하기 위해 동맥 거리 효율성을 유지하십시오.

**정책 6.2:** 차선을 재구성하고 교통 정체를 위한 포괄적인 노력의 일환으로 속도 제한을 줄이는 것을 고려하십시오.

**정책 6.3:** 원하지 않는 교통량이 인접한 거리와 이웃으로 우회되는 것을 피하기 위해 포괄적인 이웃 보호 프로그램을 추구하십시오.

## 목표 7 – 주차

버뱅크의 공공 및 개인 주차 시설은 잘 관리되고 편리합니다.

**정책 7.3:** 보다 안전한 자전거 여행을 수용하고, 보행성을 높이고, 대중 교통 운영을 개선하거나, 차량 안전을 개선하기 위해 필요할 때 활용도가 낮은 거리 주차 공간을 재구성하거나 제거하십시오.

## 목표 8 – 운송 수요 관리

버뱅크는 교통 혼잡을 최소화하기 위해 운송 자원을 관리합니다.

**정책 8.1 :** 시 전역의 교통 수요 관리 요구 사항을 업데이트하고 확장하여 개별 경제 인센티브를 개선하고 여행자 선택을 변경하십시오.

**정책 8.2 :** 대중 교통 관리 기관과의 파트너십을 강화하여 대체 교통 수단을 장려하기 위한 시 전체 수요 관리 프로그램 및 인센티브를 개발하십시오.

**정책 8.3 :** 대중 교통 연결을 강화하고 이웃 서비스 이용을 장려하는 다가구 및 상업 개발 표준이 필요합니다.

## 목표 9 – 안전, 접근성, 지분

버뱅크의 운송 네트워크는 안전하고 접근 가능하며 공정합니다.

**정책 9.1 :** 거리 네트워크를 사용하는 모든 여행 모드, 특히 자전거 타는 사람, 보행자 및 승마자와 자동차의 상호 작용 사이의 안전한 상호 작용을 보장하십시오.

**정책 9.2 :** 교통 개선 프로젝트의 계획 및 이행 과정에서 장애인의 요구를 해결하고 미국 장애인 법의 요구 사항을 준수합니다.

**정책 9.3 :** 노인, 장애인, 청소년 및 기타 대중 교통 의존 거주자를 포함한 모든 사용자를 위한 교통 수단에 대한 액세스를 제공합니다.

**정책 9.4 :** 승마자들이 공공 도로를 이용할 수 있도록 안전한 승차를 유지하고 촉진하십시오.

## 2B 3 장 : 토지 사용 요소

토지 이용 요소는 버뱅크에서의 향후 개발을 안내하고 열린 공간, 공원, 거주지, 상업 용도, 산업, 학교 및 기타 공공 용도를 포함하여 다양한 토지 용도에 적합한 위치를 지정합니다.

## 목표 4 – 공공 장소 및 거리

버뱅크는 매력적이고 매력적인 공공 장소와 커뮤니티의 이미지와 성격을 향상시키는 거리를 갖추고 있습니다.

**정책 4.1:** 보행자, 자전거 타는 사람, 휠체어 사용자, 승마자 및 운전자의 요구를 충족시키는 기능적인 장소를 만드는 완전한 거리를 개발하십시오.

**정책 4.2:** 공공 및 민간 개발 프로젝트와 함께 공개적으로 접근 가능한 개방 공간이 제공 될 기회를 식별하십시오.

**정책 4.3:** 거리 나무, 조경, 거리 가구, 공공 예술 및 기타 미적 요소를 사용하여 이웃과 공공 장소의 외관과 정체성을 향상시킵니다.

**정책 4.5:** 보행자 중심 지역에는 적절한 폭의 보도, 벤치, 가로수 및 조경, 장식 포장, 공공 예술, 키오스크 및 화장실과 같은 편의 시설이 포함되어야 합니다.

**정책 4.7:** 예술가, 공예가, 건축가 및 조경 건축가가 공공 장소를 설계하고 개선하는 데 중요한 역할을하도록 장려하십시오.

**정책 4.8:** 건물 뒤 또는 지하에 주차장과 구조물을 배치하십시오. 거리 나 보도와 마주 보도록 주차장과 구조물을 설계하지 마십시오. 주차 공간을 대체하는 대안을 사용하여 주차 전용 토지의 양을 줄이십시오.

**정책 4.9:** 충분한 그늘, 저수 조경 및 나무를 제공하여 주차장 미학을 개선하고 도시 열섬 효과를 줄입니다.

**정책 4.10:** 적절한 저수조 조경을 제공하기 위해 새로운 개발 프로젝트가 필요합니다.

**정책 4.11:** 공공 인프라가 고품질 도시 설계 및 건축 표준을 충족하는지 확인하십시오. 보기 흉하거나 시각적으로 파괴적인 기존 인프라 요소의 모양을 제거, 재배치 또는 개선합니다.

**정책 4.12:** 지정된 지하 지구 내의 새로운 개발 프로젝트 및 프로젝트를 위한 지하 유틸리티.

### 1B. 방법



이 계획은 4 단계 작업 계획을 사용하여 18 개월 동안 개발되었습니다. 각 단계는 일반적으로 한 단계의 결론과 다음 단계의 시작을 나타내는 주요 봉사 활동 이정표로 구분되었습니다. 지역 사회 봉사 활동은 이러한 각 단계에 짜여져 있으며 계획의 전반적인 권장 사항을 형성하는 데 중요한 구성 요소로 사용되었습니다.

## 1C. 이 플랜을 사용하는 방법과시기

### 1 목적

Citywide Complete Streets Plan의 목표는 다음과 같습니다.

- 기존 거리 조건을 분석하고 분류합니다.
- 도시 전체의 거리 개선을위한 새로운 정책, 지침 및 성과 측정법을 수립합니다.
- 초점 영역 내 우선 순위 프로젝트를 식별합니다.
- 더 나은 이웃을 만드십시오; 과
- 도로 개선 평가를위한 지속적인 메커니즘을 만듭니다.

그러나 계획은 이러한 특정 목표를 뛰어 넘고 여러 목적으로 사용됩니다. 이 안내서는 궁극적으로 공공 도로 개선이 도시 설계, 복합 모빌리티 및 장소 만들기와 일치하도록 하기 위해 City에서 사용하기위한 안내서입니다. Citywide Complete Streets Plan은 5 년에서 10 년마다 정기적으로 업데이트해야 하는 20 년 장기 운송 계획입니다. 계획은 계획 프로세스 전반에 걸쳐 여러 방식으로 그리고 여러 청중이 사용할 수 있습니다.

*버뱅크 거리의 품질, 성격 및 경험에 대한 지역 사회의 가장 높은 열망을 가장 잘 표현한 비전 문서입니다. 가장 높은 수준에서, 그것은 버뱅크의 공공 영역의 미래에 대한 분위기를 조성하고 기대치를 설정합니다.*

우선 순위를 전달합니다. 버뱅크시는 280 마일 이상의 중심가를 가지고 있습니다. COMPLETE STREETS PLAN의 권장 사항은 CITYWIDE에 적용되지만, 효과적인 구현에는 개선 우선 순위를 정하기 위한 프레임 워크가 필요하다는 점을 인정합니다. 질문에 답하는 데 도움이 됩니다. 무엇, 언제, 어디서, 왜, 어떻게?

이는 도시 내 공공 도로에서 또는 인근의 변경 또는 개선을 제안하는 모든 설계 팀(공공 또는 개인)을 위한 기본 참조 자료입니다. 되어 철저히 읽고 기본 정신 및 전체 거리의 의도를 이해하기 위해 검토 될 것으로 예상. "COMPLETE OUR STREETS CHECKLIST"에 대해서는 부록 D를 참조하십시오.

그것은 지역 사회의 투명성을 확립 하고 시가 거리 개선을 우선시하는 방법의 기초가 되는 방법론과 기술 분석을 이해하는데 도움이 됩니다.

COMPLETE STREET 원칙과 접근 방식을 채택한다는 전제와 근거에 대해 주민 및 도시 지도자를 포함한 사람들을 교육하고 알립니다.

거리 개선의 방식, 규모 및 특성을 설명하는 데 있어 민간 부문 파트너 및 개발자에게 명확성을 제공합니다. 개발자는 건물을 건설 할뿐만 아니라 버뱅크에서 멋진 동네를 짓는 일에 책임을 져야 합니다.

그것은 자원 을 식별 부여에 적합한 것으로 프로젝트를 향후 자본 개선을 위한 보조금 신청서를 조립하기 위해 필요한 데이터 분석, 설계 개선, 그리고 이야기와시를 제공합니다.

2 이 계획은 Burbank시에 어떤 혜택을 줍니까?

향후 몇 년 동안 계획이 점진적으로 구현되고 그 효과가 구체화되기 시작함에 따라 주민, 직원 및 방문객은 다음을 볼 수 있습니다.

모든 유형의 사용자, 연령, 능력 및 장애에 대한 안전성 향상

운송 선택 및 신뢰성 향상

걷기, 환승 및 자전거 타기 기회 증가

3 다른 계획, 정책, 표준 및 코드와의 관계

캘리포니아 의회 법안 (AB) 1358-2008 년 거리 법 완료 :

아놀드 슈워제네거 (Arnold Schwarzenegger) 주지사에 의해 발효 된 AB 1358은 캘리포니아를 모든 지역의 거리와 도로가 모든 사용자의 요구를 수용 할 수 있도록 미국 최초의 주로 만들었습니다. 이 법안은 도시와 카운티가 일반 계획을 업데이트 할 때 이러한 요구를 충족시켜야합니다.

캘리포니아 환경 품질 법 (CEQA) :

버뱅크시 완전 도로 계획은 CEQA Title 14, Article 18, Section 15262에 따라 계획 조사에 포함되어 있거나 계획에 의해 승인되거나 승인 된 개선 사항을 이행 할 것을 약속하지 않기 때문에 계획 연구로 법정 면제됩니다.

버뱅크시 일반 계획 :

2013년 2월 19일, 버뱅크 시의회는 Burbank2035 일반 계획을 채택했습니다. 그것의 목표와 정책은 주택, 교통 순환 및 이동성, 공원 및 레크리에이션, 자원 보존 및 공공 안전을 포함한 광범위한 문제에 영향을 미칩니다. Mobility Element에는 Complete Streets와 관련된 정책 목표가 포함됩니다 (자세한 내용은 [1 장 A. 배경 페이지 8 참조](#)). 이 문서는 확립된 Complete Streets 목표가 향후 어떻게 구현 될 것인지에 대한 전략적 계획을 제공합니다.

버뱅크시 특정 계획 및 마스터 계획 :

Citywide Complete Streets Plan은 다중 모달 이동성, 향상된 연결 및 즉각적인 지침에 관한 지침을 제공하고 기존 및 미래의 특정 계획 및 마스터 플랜을 보완합니다. Complete Streets 지침 및 정책은 특정 계획 및 마스터 계획 영역에 적용됩니다.

버뱅크시 코드 (BMC) :

Citywide Complete Streets Plan은 기존 버뱅크시 코드를 변경하지 않습니다.

버뱅크시 자전거 마스터 플랜 :

Citywide Complete Streets Plan은 자전거 도로의 적합성 및 유형에 대한 추가 설계 지침과 특이성을 제공하여 2009 자전거 마스터 플랜을 기반으로하고 업데이트합니다.

버뱅크시 녹지 정책 (지침 7-3-102) 및 녹지 매뉴얼 :

Citywide Complete Streets Plan은 교통 프로젝트 내에서 일부 친환경 인프라 처리를 통합하는 방법과 장소에 대한 지침을 제공합니다.

4 교통 안전 계획의 6 가지 E

도로 사용자의 안전을 성공적으로 개선하려면 다 분야 및 다각적 접근 방식이 필요합니다. 운송 분야에서 "Three E's (엔지니어링, 교육 및 집행)의 원래 개념은 1925년에 국가 안전위원회 (National Safety Council)와 함께 시작되었습니다. 그 이후로 E의 접근 방식은 NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), FHWA (Federal Highway Association), 캘리포니아 교통국 (Caltrans), 미국 리그와 같은 여러 다른 운송 기관 및 프로그램에서 사용되었습니다. 자전거 타는 사람, 비전 제로, 학교로가는 안전한 경로 등. 수십 년 동안 "Three E's"는 다양한 유형의 "E"를 포함하도록 발전했으며 특히 보행자 및 자전거 안전 문제를 해결하는 것과 관련이 있습니다.

버뱅크의 Citywide Complete Streets Plan 및 정책 권장 사항은 다음과 같이 Six E의 개념을 기반으로 합니다.

### 1. 교육

교육 프로그램, 교통 안전 캠페인 또는 시연 행사는 교통 법규 및 안전 문제에 대한 지역 사회 구성원에게 인식을 전파하여 교통 안전을 개선하기 위한 태도 또는 행동의 변화를 유발하는 데 중요한 부분입니다.

### 2. 격려

모든 여행 모드의 안전을 지원하고 장려하는 문화를 육성하는 것이 성공의 핵심 요소입니다. 걷기, 자전거 타기 또는 학교 수업 일, 자전거 일 등의 커뮤니티 이벤트를 통한 교통 활동과 같은 활동을 통해 적극적인 교통 옵션에 대한 열정이 생길 수 있습니다.

### 3. 평가

개선 계획 수립을 지원하기 위해 지속적인 데이터 수집 및 모니터링을 수행해야 합니다. 데이터 수집 및 분석은 프로젝트 수행 전후에 영향을 결정하기 위해 수행해야 합니다.

#### 4. 공학

도로 안전 및 접근성을 향상시키고 강화하려면 인프라 개선이 필수적입니다.

#### 5. 집행

법 집행관은 데이터 분석, 교통법 시행 및 행동 안전 캠페인을 주도하는 데 사용할 충돌 보고서를 작성하는 데 중요합니다.

#### 6. 지분

모든 연령, 능력, 장애 및 사용자의 안전을 모든 노력에 고려해야 합니다. 모든 사람들, 특히 소외 계층, 소수 민족, 저소득층은 접근, 안전 및 편의를 높이는 것이 중요합니다.

#### 제 2 - Existing Conditions analysis

버뱅크의 중심 마일은 약 280 마일입니다. 도시의 거리 그리드의 배치 및 정렬은 Verdugo Mountains와 같은 자연적 특징, 특히 도시의 기원 이전의 인공 철도 인프라에 의해 형성되었습니다. 버뱅크의 거리는 점점 더 다양해지는 도시의 주택, 고용 및 엔터테인먼트 장소를 연결하고 연결하는 접착제입니다.

#### 2A. 지리적 정렬

19세기 후반, 시조 양 농장인 데이비드 버뱅크 박사는 궁극적으로 버뱅크 시가 된 농지를 소유했습니다. 그는 보유 자산의 일부를 SPRR (Southern Pacific Railroad)에 매각했으며 1874년까지 로스앤젤레스에서 산페르난도 (San Fernando)까지의 철도 노선이 완성되었으며 버뱅크 다운타운이 될 길에 통로가 세워졌습니다. 1886년, 버뱅크 박사는 남은 재산을 토지 관리자에게 팔아 물 공급 업체 프로비덴시아 랜드를 설립했습니다. 그들은 땅을 나누고 제비와 농장을 팔고 작은 마을을 버뱅크라고 지었습니다.

젊은 정착촌의 거리는 먼저 철로를 따라 정렬되었습니다. 이것은 다운타운 버뱅크 그리드의 기원으로, 도시의 도시 핵심에서 지속되고 즉시 인식 가능한 임프린트를 남겼습니다.

매그놀리아 파크 그리드는 남태평양 철도 네트워크의 채트 위스 지점의 결과입니다. 1895년에 서쪽으로 갈라져서 목련 공원의 거리가 정렬되었습니다. 현재 Chatsworth 지점은 핸들러 자전거 도로 더 잘 알려져있어 버뱅크의 새로운 여행 모드로 열차를 대체합니다.

도시가 S 안 페르난도 밸리 (S Fernando Fernando Valley) 와 인터페이스하는 북서쪽에서, 거리 그리드는 밸리 그리드로 되돌아갔으며이 지역의 다른 곳에서 보이는 방향 방향을 보여줍니다.

Rancho District 그리드는 그리피스 공원과 로스 앤젤레스 강이있는 곳에서 자랐 습니다. 영화 스튜디오가 20 세기 초 / 중반에 서부 100 대의 영화를 촬영하기 시작 하면서 말을 지키는 지구로 등장 했습니다. 1938 년 배우 / 가수 진 오 트리 (Gene Autry)는 버뱅크시에게“그리피스 파크의 특권이 버뱅크의 [거주자]와 현지 마구간을 후원하는 사람들에게 거부되지 않도록 모든 노력을 기울이도록 요청했다. 마리포사 거리 (Mariposa Street)에서 또는 강 근처에서 강을 건너 영구적으로 횡단하는 것” 버뱅크의 그리드에는 승마 다리가 세워져 남쪽 경계에 독특하고 번성하는 말 관리 구역이 있습니다.

지리학은 또한 버뱅크의 성장을 이끌었습니다. 지형은 도시의 3 개 그리드를 베르두고 산맥이있는 북동쪽 사분면에서 멀리 유지합니다. 산은 평원의 750 피트 높이에서 최대 약 3,126 피트까지 가파르게 상승합니다. 로스 앤젤레스 강과 그리피스 공원 (산타 모니카 산맥의 동쪽 끝)은 버뱅크의 남쪽 경계를 이룹니다.

1918 년 : 세기 초, 버뱅크는 대체로 시골이었습니다. 개발은 올리브 애비뉴 (Olive Ave.)와 산 페르난도 블러 바드 (San Fernando Blvd.) 근처의 시내에 집중되어 있으며, 동쪽으로 산발적으로 정착했습니다.

1922 년 : 단 몇 년 만에 도시는 동쪽과 서쪽으로 성장했습니다. 새로 설립 된 매그놀리아 파크 지역은 베르두고 산맥을 향해 동쪽으로 벤 마르 힐스 확장과 균형을 맞췄습니다. 도시의 남서쪽 사분면 워너 스튜디오의 설립은 "세계의 미디어 자본"으로 버뱅크의 출현을위한 무대를 설정합니다.

1944 년 : 버뱅크는 북쪽과 서쪽으로 계속해서 산 페르난도 밸리로 확장했습니다. Lockheed Aircraft Company는 1928 년에 버뱅크 공장을 설립하고 도시의 북서쪽 사분면에서 성장을 촉진했습니다.

1954 년 : 벤 마르 힐즈 (Ven Mar Hills)가 완공되었고 (대학 및 시민 센터가 제안되지 않았음에도 불구하고) 도시의 평지가 크게 건설되었습니다.

1966 년 : 다가구 주택이 도시 중심에서 점진적으로 개발되었으며 저밀도 주거 용도가 베르두고 산맥으로 천천히 확대되었습니다.

1979 년 : 도시가 완전히 건설되었습니다. 록히드 마틴 (Lockheed Martin Corporation)은 공장에 인접한 새로운 산업 개발을 추진하여이 지역에서 가장 강력한 항공 우주 클러스터 중 하나를 만듭니다.

1992 : Lockheed는 1990 년에 버뱅크에서 출발한다고 발표했지만, 재개발 활동은 여전히 몇 년이 걸렸습니다. 새로운 버뱅크 타운 센터 몰 (Burbank Town Center Mall)을 포함한 시내 재개발이 계속 진행되었습니다.

2003 : 록히드의 B1 소포가 버뱅크 최대 소매 개발국 인 엠파이어 센터로 재개발되었습니다. 시 전체 개발 활동을 반영하여시 전역의 개발 활동이 둔화되었습니다. Verdugo Mountains 근처의 개발 활동도 중단되었습니다.

오늘날 : 버뱅크의 개발은 주로 단일 스토리이지만 주목할만한 강화 된 클러스터도 있습니다. 다운타운 버뱅크에는 다수의 다층 소매 센터, 사무실 건물 및 주차장이있어 주민과 방문객 모두에게 서비스를 제공합니다. 뉴욕시에서 가장 큰 고용 클러스터 인 미디어 디스트릭트에는 다층 사무실 건물과 스튜디오가있어 버뱅크 내에서 그리고 지역 곳곳에서 직원을 데려옵니다. 할리우드 버뱅크 공항과



인접 해 있으며 이전에 록히드의 항공 우주 사업장이 있던 골든 스테이트 디스트릭트 (Golden State District)는 수년에 걸쳐 고밀도 기술, 미디어 및 창조적 사무실 사용으로 전환했습니다.

다운타운, 미디어 디스트릭트 및 골든 스테이트 디스트릭트와 같이 버뱅크의 더 높은 강도 지역 내의 거리는 도보, 자전거, 버스 또는 자동차 등 거리에서 더 많은 사람들을 볼 수 있습니다.

## 2c. 인구

### 1

#### 밀도

**현재 버뱅크에는 약 105,000 명의 주민이 있습니다.** 유권자들이 1911 년 버뱅크시의 설립을 승인했을 때 약 500 명의 주민이있었습니다. 합병 된지 20 년 만에 인구는 약 16,000 명으로 증가했으며 계속 증가하는 궤적을 유지하고 있습니다. 인구 밀도는 지역마다 다르며 다운타운의 동쪽과 남쪽에있는 다가구가 가장 높은 밀도를 보입니다. McCambridge Park, Golden State District 및 Warner Brothers Ranch 근처에서도 고립 된 밀도의 주머니가 보입니다.

### 2

#### 세대

**에이커 당 가구 수는시의 토지 이용 정책과 직접적으로 관련되어 있습니다.** 인구 밀도가 가장 높은 지역은 뉴욕시 버뱅크 (Burbank) 2035 일반 계획에서 다세대 주택을위한 구역이기도합니다. 가장 높은 가계 밀도는 다운타운의 남쪽과 동쪽, McCambridge Park의 서쪽과 Golden State District에있는 주거용 아파트 블록에서 발견됩니다. 가장 낮은 밀도는 Hillside 지역, Hollywood Burbank 공항 근처의 Golden State District 및 Media District에 있습니다. 골든 스테이트 디스트릭트 (Golden State District)와 미디어 디스트릭트 (Media District)는이 도시의 주요 고용 센터이며 최근 몇 년 사이에보다 다양한 용도와 다가구 개발이 진행되고 있습니다.

#### 삼

#### 나이

**버뱅크 주민의 평균 연령은 38.3 세입니다.** 이것은 로스 앤젤레스 카운티의 평균 연령인 36 세보다 약간 높습니다. 시니어 아티스트 콜로니, 하버드 플라자 및 퍼시픽 매너와 같은 시니어 주택 개발을 포함하는 다운타운 버뱅크의 블록은 76.6 세의 가장 높은 평균 연령을 가집니다. Hillside, Downtown 및 Victory Blvd 서쪽 지역 주민 일반적으로 시의 평균 연령보다 높습니다.

버뱅크에서 가장 낮은 평균 연령 (28.9 세) 인 지역은 맥킨리 초등학교 근처의 고속도로 5 번 동쪽과 올리브 애비뉴와 베르두고 애비뉴 사이에 있는 다가구 이웃입니다. 다운타운 지역은 더 젊습니다.

4

경주

**비 히스패닉 백인은 도시에서 가장 큰 인종 그룹이며 버뱅크 인구의 절반 이상 (57 %) 을 구성합니다.** 백인은 동쪽 언덕 지역의 대다수, 노인 주택과 관련된 다운타운의 주머니, 서쪽의 목련 공원을 구성합니다. 이에 비해 로스 앤젤레스 카운티 주민의 4 분의 1 만이 히스패닉이 아닌 백인입니다.

**버뱅크 주민의 4 분의 1 은 히스패닉계입니다.** 버뱅크의 히스패닉 인구는 인구의 25 % 로 로스 앤젤레스 카운티의 평균 49 % 보다 낮습니다. 그들의 정착 패턴은 San Fernando Blvd를 따라 명확한 군집을 보여줍니다. 그리고 골든 스테이트 디스트릭트와 공항 지역에 존재하는 고속도로 5 북도. 앨라메다 애비뉴 (Alameda Ave.)와 빅토리 블러드 (Victory Blvd.)를 따라 남쪽으로는 히스패닉계 인구가 최대 68 % 로 가장 큰 비중을 차지합니다.

**아시아, 태평양 섬 및 하와이 원주민 출신은 시 인구의 약 11 % 를 차지합니다.** 노스 산 페르난도 지역에는 일부 군집이 있지만 일반적으로 이 인구 집단은 시 전역에 고르게 분포되어 있습니다. 이 비율은 로스 앤젤레스 카운티 평균 17 % 보다 약간 낮습니다.

**버뱅크의 아프리카계 미국인 인구는 전체 2.5%입니다.** 일반적으로 아프리카계 미국인 거주자의 비율은 San Fernando Corridor의 북쪽과 남쪽 끝에서 가장 높습니다. Buena Vista와 Victory Blvd의 이웃. 12%에서 가장 높은 비율을 나타냅니다. 로스 앤젤레스 카운티에서는 주민의 9%가 아프리카계 미국인입니다.

5

건강

**버뱅크 인구의 34%는 취약한 나이이며** 18세 미만 또는 65세 이상의 주민으로 정의됩니다. 학교를 다니는 주민은시의 북쪽과 서쪽에있는 이웃 인구의 많은 부분을 차지합니다. 노인 인구는 일반적으로 도시의 동쪽과 남쪽에서, 특히 노인 주택을 수용하는 다운타운 블록에서 더 큼니다 (거의 4분의 3이 취약한 연령).

**Interstate-5에 가장 가까운 커뮤니티는 가장 건강하지 않고 가장 불리한 커뮤니티입니다.** CalEnviroScreen은 환경, 건강 및 사회 경제적 정보를 사용하여 [1]은 많은 오염원에 의해 가장 큰 영향을받는 사람들, 특히 사람들이 오염 영향에 특히 취약한 인구 조사관에 의해 불우한 지역 사회를 식별합니다. 백분위 점수가 높은 지역은 점수가 낮은 지역보다 오염 부담이 더 높은 지역입니다. 버뱅크시에서는 불리한 지역 사회가 5번 고속도로를 따라 영양 골짜기와 벤 투라 카운티 철도 노선 사이에 있습니다. 캘리포니아 건강 지수 (HPI) 사용 [2], 25개의 개별 지표를 사용하여 지역 사회의 건강을 측정하고 수명을 예측하는 동일한 지역 사회는시에서 가장 건강에 해로운 것으로 보입니다. 점수가 낮은 지역은 점수가 높은 지역보다 건강 상태가 좋지 않은 지역입니다.

고속도로 및 철도 인프라는 도시 내에서 투자 및 불이익의 통로를 만들었습니다.

버뱅크의 불리한 지역과 가장 건강에 좋지 않은 곳은 또한 중간 가구 소득과 관련이 있습니다. 뉴욕시 평균 소득은 \$ 69,118이지만 Burbank의 City 한도 내에서 크게 다릅니다. 패턴은 가구가 고속도로 5와 다운타운에서 멀수록 중간 소득이 높음을 나타냅니다. 고속도로 5와 철도 북도에서 가장 먼 언덕과 베르두고 산의 가구는시 평균의 두 배에 달하는 소득을 가지고 있습니다.

6

## 고용

버뱅크시에는 3 개의 주요 고용 센터가 있습니다. 다운타운 버뱅크는시의 도시 중심이자 탁월한 고용 센터입니다. 버뱅크의 미디어 디스트릭트는 많은 미디어 관련 회사의 본거지이며시에서 가장 큰 고용 클러스터를 구성합니다. 버뱅크 항공 우주 산업의 본거지였던 골든 스테이트 디스트릭트 (Golden State District)는 할리우드 버뱅크 공항 (Hollywood Burbank Airport) 옆에 위치한 기술 및 미디어 회사를 점점 더 끌어들이는 강력한 고용 센터로 남아 있습니다.

버뱅크에서 일하는 5 명 중 4 명은 운전으로 출퇴근합니다. 그들 중 90 % 이상이 혼자 운전합니다.

**약 52,000 명의 버뱅크 주민들이 출퇴근합니다.** 다운타운과 노스 산 페르난도의 다가구 지역에서 근로 인구가 가장 많이 집중되어 있습니다. 걷기, 자전거, 오토바이, 택시, 타기 및 대중 교통과 같은 다른 교통 수단을 사용하면 통근자의 총 6 %가 구성됩니다. 이것은 집에서 일하거나 출퇴근하지 않는 근로자의 수와 거의 같습니다.

## S 쿨

버뱅크에는시 전역에 27 개의 학교가 있습니다. 이 학교 중 18 개 학교는 BBK (Burbank Unified School District) 내에 있으며 나머지 9 개 학교는 사립 운영됩니다. BUSD는 스쿨 버스를 운행하지 않으므로 학교 이용은 전적으로 개인 자동차, 도보, 대중 교통 또는 자전거에 의존합니다.

## 2D. 운송

1

### 지역 교통

버뱅크는 로스 앤젤레스에서 드문 도시 중 하나이며, 두 개의 서로 다른 메트로 링크 노선에서 세 개의 메트로 링크 스테이션이 제공됩니다. 2 개의 Metrolink 기차 노선 인 Antelope Valley Line과 Ventura County Line은 로스 앤젤레스 유니온 역에서 버뱅크 다운타운으로 분기됩니다. 두 노선 모두 할리우드 버뱅크 공항에 정차합니다. 현재 할리우드 버뱅크 공항 (Hollywood Burbank Airport)은 이 지역에서 지역 대중 교통을 이용할 수 있는 유일한 상용 공항입니다. 이 분석의 목적으로 공항 터미널은 샌프란시스코 및 새크라멘토와 같은 베이 지역에 대한 지역 액세스를 제공하므로 주요 지역 경유지로 간주됩니다.

2

## 현지 대중 교통

두 개의 로컬 버스 시스템은 버뱅크시 제한 내에서 연결을 제공합니다. 지자체로 운영되는 BurbankBus

### 2E. 충돌 및 교통 데이터

*버뱅크 경찰국 (BPD)이 제공 한 충돌 데이터에 따르면 버뱅크는 주변 도시와 비교하여 동일한 5 년 기간(2013 년 6 월부터 2018 년 6 월까지)으로 1 인당 충돌(1,000 명당 1 명당)으로 가장 많은 부상을 입었습니다. 이 기간 동안 발생한 총 충돌 중 5 %는 보행자, 4 %는 자전거, 90 %는 차량을 포함했습니다.*

1

## 보행자

2016 년과 2018 년 사이에 행해진 보행자 수를 기반으로, 주목할만한 보행자 활동 클러스터가 있습니다. San Fernando Blvd를 따라 거리 소매 환경. 시내와 Magnolia Blvd를 따라. 매그놀리아 파크 (Magolilia Park)는 도시의 다른 지역과 비교할 때 더 많은 보행자 수를 자랑합니다.

**보행자의 핫스팟 관련 충돌은 특별한주의가 필요한 영역을 강조합니다. 5 년 동안 조사 된 총 충돌 중 약 4.7%가 보행자와 관련이있었습니다.** 전체 보행자-차량 충돌의 대부분에서 운전자는 86%의 시간에 결함이있었습니다. 운전자가 잘못된 경우, 운전자가 좌회전을 할 때 충돌의 40%, 우회전을하는 동안 30%, 직진하는 동안 25%가 발생했습니다. 보행자와 관련된 충돌의 군집은 Glenoaks Blvd를 따라 보입니다. Victory Blvd.의 서쪽 세그먼트와 Magnolia Blvd를 따라 시내의 복도. 올리브 애비뉴 복도.

**5 년의 연구 기간 동안 보행자가 사망하거나 중상을 입은 총 충돌의 0.04%가 발생했습니다(KSI).**

2

자전거

**2016 년부터 2018 년까지의 자전거 수 데이터는 자전거 활동의 기존 복도를 식별합니다.** 로스 앤젤레스 리버 바이크 패스와 그리피스 파크를 남쪽으로 연결하고 캔들러 바이크 웨이를 북쪽으로 연결하는 사우스 빅토리 블러 바드. 그러나 동서 자전거 연결은 Interstate-5 고속도로와 철도 복도로 인해 어려운 간격을 경험합니다.

**2013 년 6 월에서 2018 년 6 월 사이에 자전거 타는 사람과의 충돌 연구는 일반적으로 자전거 타는 사람의 활동과 부피가 높은 지역에서 더 많이 발생하는 것으로 나타났습니다.** 5 인용 데이터 세트의 총 충돌 중 4.1%는 자전거 타는 사람의 53%가 고장난 운전자의 47%가 고장 인 비난을 고르게 할당 한 것으로 나타났습니다. 자전거 타는 사람이 잘못되었을 때, 98%의 충돌은 자전거 타는 사람이 똑바로 진행하는 것과 관련이 있었고 Victory Blvd를 따라 눈에 띄는 충돌이 발생했습니다. 그리고 시내에서. 5 년 간의 데이터 세트에서 자전거 운전자가 중상을 입은 충돌의 3%와 사망자와 관련된 충돌의 1%가있었습니다.

교량, 철도 복도 및 주간 고속도로 5 고속도로는 높은 차량 량과 속도로 물리적 장벽을 만들어 동쪽 (다운타운과 같은 곳) 또는 서쪽 (미디어 지구와 할리우드 버뱅크 공항과 같은 곳으로 여행하는 사람들에게 어렵고 불편 함)).

삼

운전자

버뱅크의 일반 계획인 버뱅크 2035는 도시의 거리를 기능에 따라 5 가지 범주로 지정합니다.

거리 분류

**주요 동맥 거리**는 상업 및 다가구 개발로 둘러싸인 지역 교통 통로 역할을합니다. 지역 교통 및 자동차 교통에 중점을 두어 모든 대중 교통 모드에 액세스 할 수 있습니다. 그것은 도시에서 가장 많은 교통량을 수용하고, 지역 통근 복도 역할을하며, 지역 고속도로 네트워크에 대한 액세스를 제공합니다. 일반적으로이 곳은 주요 목적지로는 고속 및 고가 도로입니다.

**2 차 동맥 거리**는 지역 교통을 제공 할 수 있지만 주로 지역 교차 도시 교통을 제공합니다.

**다운타운 콜렉터 거리**는 다운타운 버뱅크 지역의 동맥과 토지 이용 사이에 자동차, 보행자 및 자전거를 배포합니다.

**이웃 수집가와 지역 거리**는 지역 거리와 간선 도로를 제공하거나 보행자, 자전거 및 승마자에게 간선 도로를 제공합니다. 지역 거리는 버뱅크의 거리 네트워크의 대부분을 구성합니다. 일반적으로 이들은 주거용으로 최종 접근 할 수있는 저속, 저용량 도로입니다.

일일 평균 교통량

**동맥 거리**는 최근 평균 일일 교통량 (ADT) 수를 기준으로 **시에서 가장 많은 교통량을 차지**합니다. 패턴은 버뱅크 다운타운, 미디어 디스트릭트, 할리우드 버뱅크 공항으로 이동하는 거리를 따라 트래픽 양이 증가 함을 나타냅니다. 버뱅크 다운타운 북쪽의 모든 지역 거리와 동맥 거리에서는 교통량이 크게 줄어 듭니다.

## 속도

게시 된 속도 제한은 거리 분류에 따라 다릅니다. 동맥 거리는 인근 수집가 및 현지 거리 (15 및 25mph)보다 높은 게시 제한 속도 (30, 35 및 40mph)를 갖습니다. 2018 년 11 월, 버뱅크 시의회는 15 마일의 학교 속도 구역에 대한시 전체 정책을 승인했습니다.

## 충돌

**연구 된 5 년 간의 데이터 세트에서 충돌의 약 92 %가 다른 이동 차량, 주차 차량 및 고정 물체와 충돌하는 차량과 관련이있었습니다.** 이러한 충돌의 분포는 교차로와 시내 북도에서 주목할만한 클러스터링으로 도시의 동맥 거리 네트워크를 크게 반영합니다. 이러한 충돌의 약 70 %는 다른 차량, 21 %는 주차 된 차량, 9 %는 고정 된 물체와 관련이있었습니다. 충돌의 0.78 %는 운전자가 사망하거나 중상을 입은 사고로 구성되었습니다.

## 3 장 - 커뮤니티 참여

능동적 인 지역 사회 참여, 신중한 권장 사항 및 강력한 분석은 성공적인 장거리 운송 계획의 핵심 요소입니다. 이 Complete Streets Plan은 열린 대화와 커뮤니티 요구에 대한 대응을 통해 심층적 인 커뮤니티 참여를 우선 순위 화하고 수행했습니다. 18 개월 프로세스에 대한 참여는 두 가지 수준에서 발생했습니다. 첫째, 더 넓은 지역 사회 참여는시 전역의 장소에서 공개 행사를 개최하는 것과



관련이있었습니다. 여기에는 도보 및 자전거 투어, 대화식 워크숍 및 팝업 이벤트가 포함됩니다. 둘째, 지역 사회 단체 및 시민 단체를 대표하는 다양한 이해 관계자와의 직접 인터뷰는 전문가 및 단체와 집중적이고 통찰력있는 대화를 할 수 있는 기회를 제공했습니다.

### 3A. 광범위한 커뮤니티 참여

버뱅크시는 계획 개발 과정에서 커뮤니티 회원의 의견을 듣고, 배우고, 통합하는 것을 최우선으로 생각했습니다. 봉사 활동 계획은 지역 사회 대화를 통해 필요, 욕구, 성공 및 도전을 탐구 할 수 있는 활동과 포럼을 우선시했습니다. 이 대화는 계획 프로세스의 각 단계를 안내했으며 커뮤니티 구성원이 완성 된 계획에서 "지문을 볼 수 있도록" 허용했습니다.

처음에, 계획은 공동체의 의견이 평일 주중에 개최되는 실내 워크숍에서 계획자들이 듣는 것 이상의 것을 인식했다. 참여는 사람들이 일하고, 놀고, 자연스럽게 모이는 "거리로 가져 가서" 더 투명하고 활동적이어야 합니다. 이 접근법은 계획이 도시의 거리를 개선하는 방법에 중점을 두어 야외 공개 행사가 더욱 관련성이 있다는 사실에 의해 강화되었습니다. 이 계획은 공동체의 거리 경험에서 풍부하고 실제적인 경험적 입력을 이끌어내는 비 전통적인 도구와 활동을 구체적으로 공식화했습니다.

광범위한 커뮤니티 참여는 1) 비전과 2) 아이디어의 두 단계로 이루어졌습니다. 비전 단계 동안, 커뮤니티 회원들은 버뱅크의 미래에 대한 비전을 공유하고 자산과 과제를 식별하며 "완벽한 거리"의 개념에 대해 배우도록 초대되었습니다. 아이디어 단계에서는 일련의 계획 권장 사항 및 대안에 대한 커뮤니티 피드백을 요청했습니다.

#### 1 단계 1 : 비전

봉사 활동의 첫 번째 단계의 목표는 커뮤니티 회원 및 사용자 관점에서시의 거리를 더 잘 이해하는 것이었습니다. 각각 일련의 정보 자료와 대화식 활동 이있는 네 가지 이벤트 (그림 3-1 참조)가 수행되었습니다 .

1A

봉사 활동 이벤트 형식

다운타운 커뮤니티 워킹 및 자전거 투어

이 행사의 목표는 뉴욕시가 버뱅크의 거리와 이동성 패턴에 대한 지역 사회의 지식, 요구 및 관점에서 배울 수 있도록 돕는 것입니다. 이 활동은 다양한 커뮤니티 구성원에게 대화식의 직접적인 경험을 제공하여 정보에 입각 한 정보를 제공하는 데 도움이되었습니다. 참가자는 평가 양식 인 선택한 모드 (도보 또는 자전거 타기)에 적합한 경로지도를 받고, 경로를 따라 검사 점에서 프로젝트 직원과 대화하는 동안 도보 나 승차에 따른 관찰을 기록하도록 요청했습니다. 약 40 개의 설문 조사가 접수되었습니다. 참조 부록 E. 192 페이지의 지역 사회 봉사 전시를.

오픈 하우스, 워크샵 및 팝업 이벤트

커뮤니티 오픈 하우스, 워크샵 및 팝업 이벤트는 커뮤니티 회원 및 이해 관계자가 실습 활동 및 토론에 참여하도록 설계되었습니다. 이 행사는 시내, 미디어 디스트릭트, 매그놀리아 파크 등 도시 전역의 다양한 지역에서 개최되었습니다. Downtown Farmers Market, Magnolia Park Ladies 및 Gents Night Out 및 Downtown Arts Festival과 같은 다른 대규모 커뮤니티 이벤트와 함께 이러한 이벤트를 개최하면 더 많은 참여가 가능했습니다. 오픈 하우스, 워크샵 및 팝업 이벤트를 통해 아웃 리치 이벤트의 첫 번째 단계에서 약 150 명의 커뮤니티 회원이 참여했습니다.

1B

## 정보 및 대화식 활동

대화식 활동과 정보 게시판 세트는 첫 번째 단계에서 봉사 활동 이벤트에 사용되었습니다. 이것들은 아래에 설명되어 있습니다.

**정보 게시판:** 각 행사에 표시되는 정보 게시판은 상황, 배경 및 기록 정보를 제공하여 참석자가 전체 거리의 개념, 프로젝트 목표 및 버뱅크 거리 환경과 관련된 기회 및 과제를 이해하도록 돕습니다. 이위원회는 또한 이전 봉사 활동을 통해받은 피드백에 대해“리포팅”할 수 있게 해주었습니다. 이는 커뮤니티 피드백을 듣고 있음을 보여주는 중요한 방법입니다.

**지도 활동:** 지도 활동을 통해 참가자는 인근 지역의 자산과 기회를 강조 할 수있었습니다. 이웃과 도시 전체를 나타내는 두 개의 큰 인쇄된 지도를 통해 참가자들은 스티커를 사용하여 자산, 문제 영역 및 선호하는 교통 수단을 표시 할 수있었습니다. 그런 다음 참석자들은 스티커 옆에 간단한 설명을 작성하라는 요청을 받았습니다.

**Graffiti Wall :** 큰 신문지에 참석자들은“내 거리가 완성되면 .....”라는 프롬프트에 응답하라는 요청을 받았습니다.“완벽한 거리”라고 생각했던 것에 대한 그림을 그리거나 성명을 쓰라고 격려했습니다.

**미래의 헤드 라인:** 이 활동을 위해 참가자들은 2040 년에 가상의 "Burbank Transportation Today"신문에 나타날 수있는 열망적인 헤드 라인을 작성해야 합니다.

**미래의 엽서:** 이 창의적이고 어린이 친화적 인 활동을 위해 참가자들은 미래의 엽서를 디자인함으로써 버뱅크에게 이상적인 미래를 전달해야 합니다. "Borbank에서 인사드립니다!"라는 문구가 포함 된 빈 엽서 제공되었습니다.

1C

## 주요 테마

시는 1 단계 : 비전 중 대화식 활동으로부터 풍부한 정보를 받았습니다. 몇 가지 주요 테마가 나타 났으며 그림 3-2에 요약되어 있습니다.

2

## 2 단계 : 아이디어

봉사 활동의 두 번째 단계는 지역 사회에 예비 권장 사항 및 대안을 검토하고 의견을 제시 할 수 있는 기회를 제공했습니다. 1 단계 : 비전에서받은 커뮤니티 의견은 2 단계 : 아이디어에 제시된 권장 사항을 형성했습니다. 각각 일련의 정보 자료와 대화식 활동으로 세 가지 이벤트 ( 그림 3-3 참조 )가 수행되었습니다.

2A

### 봉사 활동 이벤트 형식

3 단계 팝업 이벤트는 1 단계 : 비전 중 이벤트와 유사한 정보 게시판 및 대화식 활동을 통해 커뮤니티 회원의 의견을 수렴했습니다. 첫 번째 행사는 다운타운 파머 스 마켓과 함께 개최되었고, 두 번째 행사는 Robert R. Ovrom Park의 사우스 산 페르난도 인근에서 열리는 팝업 이벤트였으며, 세 번째 행사는 연례 Park of the Park 행사에서 열리는 팝업 행사였습니다. 목련 공원에서. 봉사 활동의 두 번째 단계에서 200 명 이상의 지역 사회 구성원이 세 가지 행사에 참여하고 의견을 제공했습니다.

2B

### 정보 및 대화식 활동

두 번째 단계에서 일련의 대화식 활동 및 정보 게시판이 봉사 활동에 사용되었습니다. 이것들은 아래에 설명되어 있습니다.

**Photo Booth-“거리가 완성되면...”** Downtown Farmers Market Pop-Up 이벤트 참석자들은“완벽한 거리”가 작은 화이트 보드에서 무엇을 의미 하는지를 나타내는 몇 가지 단어를 쓰라는 요청을 받았습니다. 그런 다음 보드로 사진을 찍고 이벤트 부스에서 사진을 인쇄하여 표시했습니다.

**이상적인 거리 활동 설계:** 자전거 차선, 차량 이동 차선, 보도, 조경, 거리 가구, 주차 차선 및 거리 환경의 기타 구성 요소를 나타내는 자석이 참가자에게 제공되었습니다. 그들은 이상적인 거리의 단면을 설계하라는 요청을 받았습니다. 보드의 크기를 조정하고 실제 제한을 시뮬레이션하기 위해 오른쪽 너비에 제한을 두었습니다. 참가자들은 트레이드 오프에 대해 배울 수 있었고 프로젝트 팀에게 가장 높은 우선 순위를 보여줄 것을 권장했습니다.

**임시 거리 시위:** Magnolia Blvd. 파크 이벤트에서 매년 열리는 Holiday의 차량 통행량으로 인해 잠재적 인 도로 개선이 일시적으로 설치되었습니다. 컬러 테이프와 보도 초크를 사용하여 도로에 임시 연장선을 표시하여 참석자에게 잠재적 인 이점과 영향에 대한 몰입형 경험을 제공했습니다.

**예비 아이디어 검토:** 예비 전체 거리 아이디어를 보여주는 전시회가 준비되었습니다. 이를 통해 다양한 종류의 거리 사용자를위한 안전 및 편의 개선, 교량 격차 및 장벽에 대한 잠재적 접근, 녹색 인프라 도입 기회 및 장기적인 혁신 아이디어를 다루었습니다.

2C

주요 테마

2 단계에서 발표 된 자료와 아이디어가 1 단계에서받은 의견의 결과라는 점을 감안하면 참석자들은 일반적으로 노력의 목표와 원칙을 검증했습니다. 특히, 참석자들은 모터가 아닌 거리 사용자의 안전을 보장하고 여행 네트워크에서 차이와 장벽을 제거하는 것이 중요하다는 점을 강조했습니다. 다른 주요 테마가 등장하여 그림 3-4에 요약되어 있습니다.

3B. 이해 관계자 인터뷰

커뮤니티의 의견을 보충하기 위해 버뱅크 내에서 다양한 관심사 및 의견을 대변하는 시민, 비즈니스 및 커뮤니티 단체와의 인터뷰가 진행되었습니다. 그들의 경험, 지식 및 전문 지식에 의존하여이 기관의 대표자들은 특정 문제에 대한 통찰력과 지침을 제공할 수 있었습니다. 3 일 동안 18 개의 인터뷰가 다음 그룹의 32 개 개인 대표로 진행되었습니다.

- 버뱅크 장애 자문위원회 (BACOD)
- 버뱅크 상공 회의소
- 버뱅크 협의회 학부모 교사 협회
- 버뱅크 주택 공사 (BHC)
- 버뱅크 기획위원회
- 버뱅크 노인 시민위원회
- 버뱅크 교사 협회 (BTA)
- 버뱅크 교통위원회
- 버뱅크 교통 관리 조직 (BTMO)
- 버뱅크 통합 교육구 (BUSD)
- 버뱅크 물 및 전력 보드
- 버뱅크 YMCA
- 버뱅크 영 프로페셔널 (BYP)
- 다운타운 버뱅크 사업 개선 지구 (DTN BUR)
- 할리우드 버뱅크 공항
- 리더십 버뱅크
- 목련 상인 협회
- 공원, 레크리에이션 및 지역 사회 서비스위원회
- 캘리포니아 철도 여객 협회 (RailPAC)
- 남부 캘리포니아 정부 협회 (SCAG)
- 지속 가능한 버뱅크위원회

## 주요 테마

이해 관계자 그룹으로부터 수신 된 의견은 일반적으로 대규모 커뮤니티 행사에서 듣는 의견과 일치하면서도 뉘앙스와 특이성을 더합니다. 입력의 전체 테마는 다음과 같습니다. 참조 [부록 E. 192 페이지의 지역 사회 봉사 전시를](#).

## 보편적 접근성 및 포괄성

노인 및 장애인을 위한 걷기 및 접근성을 보장합니다. 계획은 적절한 노화를 촉진하고 일부 노인이 독립적인 이동성에서 종속적 이동성으로 전환하는 데 도움이되어야 합니다.

저소득층 및 노인 주택에 인접한 많은 거리에서 횡단 보도 개선이 필요합니다. 횡단 보도가 없어도 장애인과 어린이를 포함한 많은 사람들이 교차합니다.

피치 감소, 개구부 넓히기 및 상단에 착륙 포함을 포함하여 커브 컷을 개선 할 수 있습니다. 절단 방향을 고려하십시오. 일부는 보행자를 교차로로 안내 할 수 있습니다. 횡단 보도 버튼을 배치하는 것이 중요하며 일부는 휠체어 사용자가 접근 할 수 없습니다. 버튼이 필요한지 고려하십시오. ADA 준수를 위해 설계 할 때 프로젝트가 미래의 ADA 표준을 충족하도록 현재 표준을 넘어 설계하십시오. Chandler Bikeway에 대한 장애인 이용은 특정 지역에서 어려울 수 있으므로 더 자주 이용하십시오.

주차장과 길을 따라 더 접근하기 쉬운 주차장이 필요합니다. 거리 주차를 설계 할 때는 보도에 경사로 나 기타 장치를 내려야 하는 장애인 운전자를 고려하십시오. 자전거 도로가 자전거 차선으로 내려가 모든 사용자에게 위험을 초래할 수 있기 때문에 자전거 차선이 주차 구역과 연석 사이에 놓이면 특히 어려울 수 있습니다.

장애인들이 거리 설계에 참여하도록하십시오. 버뱅크의 인도는 일반적으로 양호한 상태입니다. 시의 접근 가능한 시설에 대한 정기적인 검토가 필요합니다.

학교에는 더 접근하기 쉬운 주차 공간이 필요합니다. 보고를 위한 핫라인 작성을 포함하여 접근 가능한 플래 카드 남용을 해결하는 방법을 고려하십시오. 경우에 따라 건물에 접근 가능한 주차 공간의 근접성은 공간의 크기와 모양보다 덜 중요합니다. 가능한 더 큰 공간을 만들 수 있는 방법을 고려하십시오.

사업체 및 다른 사람들이 접근 가능한 새로운 주차 장소 설치에 대한 정보를 얻을 수 있고 연석 절단 불량, 서비스 엘리베이터 가동 중단, ADA 불만 등의 문제를 보고 할 수 있는 '원 스톱' 리소스 (예 : 1-800 번호) 개발을 고려하십시오. 지속적으로 문제를 평가하고 해결할 수 있는 정책을 고려하십시오.

### **학교에 안전하게 접근**

학교와 다른 목적지로 걸어가거나 자전거를 타는 학생, 교사 및 노인의 안전을 면밀히 고려하십시오. 보다 안전한 조건은 더 많은 걷기와 자전거 타기를 촉진 할 수 있습니다. 부모는 자녀를 안전하게 내보내는 것이 안전하다고 생각해야 합니다.

특히 학교 근처에서 속도를 늦추는 방법을 고려하십시오. 학교 주변의 이탈은 교통 혼잡 문제를 일으 킵니다.

### **보행자 안전 개선**

보행자의 안전을 위해 조명이 중요하며 개선되어야 합니다. 벤치와 그늘과 같은 편의 시설은 보행자에게 도움이되며 보도와 거리 나무는 유지되어야 합니다.

보행자는 보도를 쉽고 안전하게 사용할 수 있어야 합니다. 영구 쓰레기통 및 기타 편의 시설은 보도를 더 즐겁게 만들 수 있습니다. 더 많은 횡단 보도가 필요하며 더 눈에 잘 띄고 넓어야 하며 사이 니지 경고 드라이버를 통합해야 합니다.

노란색으로 깜박이는 회전 화살표가있는 신호가 더 많고 거리에서 차량 속도가 문제가되는 Magnolia Ave.와 같이 변화 한 거리에서 더 개선 된 횡단 보도를 고려하십시오. 안전하고 심미적으로 쾌적한 보행자 환경을 촉진하는 균일 한 조명 표준을 만듭니다.



## 마이크로 모빌리티 관리

스쿠터와 전기 자전거가 어떻게 물리적 환경에 영향을 미치고 다른 모드와 상호 작용하는지 고려하십시오. 핸들러 자전거 도로와 같은 보행자 및 자전거 시설에서는 속도가 다를 수 있으며, 이는 전동 개인 옵션, 자전거 및 보행자의 혼합으로 인해 충돌이 발생할 수 있습니다.

스쿠터가 운전자와 보행자 안전에 어떤 영향을 미치는지 고려하십시오. 라이더는 도로의 규칙을 이해하고 더 나은 라이더 교육을 제공할 수 있는 방법이 있습니까?

## 더 나은 자전거 인프라

교량을 따라 더 높은 울타리를 포함하여 주간 고속도로 5에 대한 접근 및 교량을 개선하는 방법을 고려하십시오. 자전거 타는 사람은 방향성 및 길 찾기 표지판을 활용할 수 있습니다.

속도가 35mph 이상인 거리는 자전거에 불편할 수 있습니다. 다양한 포장 처리를 포함하여 자전거 시설의 시거리를 향상시키는 방법을 고려하십시오.

핸들러 바이크 웨이는 매우 활동 적이기 때문에 이와 같은 더 많은 시설은 운전 수요를 줄일 수 있습니다. 양쪽 끝의 연결이 개선되면 유용성이 향상 될 수 있습니다.

자전거 주차에 대한 더 많은 기회를 장려하지만 차량 주차를 완전히 대체하지는 않을 것입니다. 상승 또는 분리 된 차선을 포함하여보다 안전한 자전거 차선을위한 기회를 창출하되 상당한 양의 차량 통행량을 제거하지는 마십시오.

캐주얼 라이더에게는 버 뱅크 거리가 안전하지 않을 수 있습니다. 보다 안전한 승차 조건은 더 많은 자전거 타기와 더 많은 도보 및 자전거 참여 프로그램을 촉진 할 수 있습니다.

보호 된 자전거 차선과 차량 통행과 완전히 분리 된 차선은 자전거 운전자의 안전을 향상시킬 수 있지만 자전거 이용자가 "문"이 나지 않도록 설계시 고려해야 합니다. 자전거 도로를 운전자가 쉽고 빠르게 볼 수 있도록 명확하게 표시하십시오.

## 교통 개선

버뱅크는 더 나은 운송 가능성을 가지고 있지만 개선이 필요합니다. 여기에는 더 많은 장소와 더 자주 간격을 두는 버스와 트롤리가 포함될 수 있습니다. 운송시 안전성이 부족하다는 인식이 있습니다. 더 젊은 주민은 자동차에 덜 의존하거나 운전 면허를 받지 못할 수도 있음을 인정하십시오.

노스 할리우드와 공항을 연결하는 주말 버스 서비스를 고려하십시오. 대중 교통 서비스 이용 방법에 대한 대중 교육 방법을 고려하십시오. 통근 여행에 중점을 둡니다.

점심 시간 여행을 줄이는 방법을 고려하십시오. 사람들은 차없이 점심 시간에 돌아 다닐 수 있다고 생각해야 합니다. 거리를 안전하게 대체 할 수 있는 야외 행사를 고려하십시오.

## Rideshare 서비스 관리

승차감의 유용성을 향상시키는 방법을 고려하십시오. 여기에는 거리 주차 또는 빨간색 연석을 하차를 위해 흰색 또는 녹색 연석으로 교체하는 것이 포함될 수 있으며, 이는 사업장 앞 주차의 유용성을 높일 수 있습니다.

주행 차선에서 정차하는 승용차는 위험 할 수 있습니다.

## 승마 사용 수용

개선 된 산책로를 비롯하여 도시의 적절한 지역에있는 말의 안전을 고려하십시오. 말은 리버 사이드 드라이브를 안전하게 통과 할 수 있어야 합니다.

## 개발 및 금융의 투명성

시는 개발 영향 수수료와 같은 선불 비용을 개발자와 조기에 명확하게 전달해야 합니다.

### **할리우드 버뱅크 공항 이용 개선**

공항과 Metrolink 역 사이의 연결 개선을 포함하여 모든 모드에 대한 공항 접근을 향상시킵니다. 공항은 시설에 대한보다 안전하고 효율적인 멀티 모달 연결을 우선 순위로 두고 있습니다. 여기에는 향상된 차량, 자전거 및 보행자 접근이 포함됩니다.

Rideshare Services 및 Micro Mobility (예 : UBER, Lift, Bird, Lime 등)는 접근 및 주차 수요에 영향을 미치기 때문에 공항에서 중요한 고려 사항입니다. 공항에서는 스쿠터와 전기 자전거를 관리 할 수 있는 방법을 고려해야 합니다.

공항은 전기 자동차 주차를 포함하고 관리하는 방법을 고려하고 있습니다.

### **지역 사회 인식, 교육 및 홍보 확대**

다양한 여행 모드에 대한 커뮤니티 인식을 구축하는 방법을 고려하십시오. 또한 고용주가 인센티브 및 프로그램을 통해 걷기, 자전거 타기 및 대중 교통을 장려 할 수 있는 방법을 고려하십시오.

젊게 시작하십시오. 학교에서 학생들을 참여시키고 모든 거리 사용자의 안전 필요성에 대해 논의하십시오.

이동성 문제에 대해 커뮤니티에 참여하고 있는지 확인하십시오. 다양한 여행 모드에 대한 커뮤니티 인식을 구축하는 방법과 액세스 방법을 고려하십시오.

다양한 여행 모드, 특히 운전자가 일반적으로 존중하는 운전자에 대한 규칙에 대해 커뮤니티 인식을 구축하는 방법을 고려하지만 속도 및 우회전과 같은 행동을 개선 할 수 있습니다.

10 월 Walk To School Day와 같은 행사는 인지도를 높이고 걷기 및 자전거 타기를 장려하는 데 도움이 되지만, 더 자주 행사를 진행할 자금 및 직원 시간 자원이 부족합니다. 자전거 및 보행자와의 상호 작용을 위해 운전자를 준비하려면 간판이 필요합니다.

#### 4- 방법론, 목표 및 원리

##### 4A. 우선 순위 거리

버뱅크시는 280 마일 이상의 중심가를 가지고 있습니다. Complete Streets Plan의 권장 사항이 Citywide에 적용되는 반면, Plan은 효과적인 구현을 위해서는 가장 필요한 지역의 개선 우선 순위를 정하기 위한 프레임 워크가 필요하다는 점을 인정합니다. 커뮤니티 입력, 2019-2020 사이에 연구된 기존 조건 데이터 및 현장 관찰을 기반으로 계획은 두 가지 필터를 사용하여 우선 순위 거리 및 초점 영역을 식별하는 분석 방법을 사용합니다. 5 년에서 10 년 사이에 계획이 업데이트됨에 따라 Priority Streets 및 Focus Areas가 변경 될 수 있으므로 다시 설정해야 합니다.

첫 번째 필터는 4 가지 주요 여행 모드 (도보, 대중 교통, 자전거 타기 및 운전)로 도시의 거리 네트워크를 분석하고 우선 순위 거리를 식별합니다. 우선 순위 거리는 특정 여행 모드의 요구에 따라 우선 순위를 정해야 하는 거리로 정의됩니다. 개별 기준.

##### 1 보행자 우선 거리

보행자 우선 순위 거리에 대한 자세한 정보는 [57 페이지의 제 5 장 정책 권장 사항 : 보행자를 참조하십시오](#) . 보행자 우선 거리는 다음과 같습니다.

학교, 도서관, 공원, 노인 센터 및 주요 대중 교통 정류장까지 도보로 5 분 (1/4 마일) 이내에 접근 할 수있는 거리; 과 보행자 수가 많은 거리 (성수기에는 한 시간에 한 시간에 200 명 이상의 보행자).

2

## 대중 교통 우선 순위 거리

대중 교통 우선 순위 거리에 대한 자세한 내용은 67 페이지의 제 6 장 정책 권장 사항: 대중 교통을 참조하십시오. 대중 교통 우선 순위 거리는 다음과 같습니다.

각 정거장마다 75 명 이상의 일일 승무원이 정의한 일일 승차권을 수용하는 버스 노선 및 정류장

Metro의 Draft 2020 NextGen 버스 계획의 일부로 제안 된 신규 또는 수정 된 경로를 포함하여 15 분 이하의 최고 헤드 웨이 서비스로 정의되는 고주파 서비스를 수용하는 버스 라인 및 정류장<sup>[3]</sup>; 과

철도 환승역에서 철도와 버스 서비스 간 복합 운송 서비스를 제공하는 버스 정류장.

## 삼

### 자전거 우선 순위 거리

자전거 우선 순위 거리에 대한 자세한 정보는 89 페이지의 제 7 장 정책 권장 사항: 자전거 운전자를 참조하십시오. 자전거 우선 순위 거리는 다음과 같습니다.

기존 또는 예정된 자전거 도로;

높은 자전거 탑승 거리; 과

특히 1 마일 / 라스트 마일 교통 연결을 따라 자전거 라이더 쉽의 격차와 장벽을 메우는 거리.

4

운전자 우선 순위 거리

운전자 안전 개선에 대한 자세한 내용은 제 8 장 정책 권장 사항 : 운전자 (117 페이지)를 참조하십시오. 운전자 우선 순위 거리에는 일반적으로 다음과 같은 거리와 교차로가 포함됩니다.

대량 및 고속 도로; 과

비스듬한 각도의 교차로.

4B. 초점 영역

두 번째 필터는 토지 사용, 인구 통계, 충돌, 나무, 환경, 정의, 형평성 및 인프라 데이터와 같은 여행 모드를 넘어 도시의 주목을 받을 가치가 있는 도시의 초점 영역을 식별하는 9 가지 기준을 사용합니다.

고강도 용도

이 지역은 시에서 가장 높은 고용 및 상업 중심지입니다. 이들은 현재 Burbank2035 일반 계획에서 밀집된 주거 및 상업 개발을 위해 구역화 된 지역입니다. 주요 분야로는 버뱅크 다운타운, 미디어 디스트릭트 및 골든 스테이트 디스트릭트가 있습니다.

통근 지구

버뱅크에는 주목할만한 고용 중심지와 다가구 주거 지역으로 구분된 3개의 지역이 있습니다. 이 지역에는 오전과 오후의 피크 시간대에 일자리와 집을 오가는 출퇴근 수가 더 많습니다. 그 결과, 골든 스테이트 디스트릭트, 다운타운 및 사우스 산 페르난도 및 미디어 디스트릭트는 더 높은 수준의 거리 사용자 및 다중 모달 활동을 가지며 포커스 영역으로 식별되었습니다.

#### 이동성 간격 및 장벽

도시의 자전거 및 보행자 네트워크는 고속도로 및 철도 복도와 같은 무거운 인프라 장벽으로 인해 격차가 발생합니다. 초점 영역에는 골든 스테이트 디스트릭트, 사우스 산 페르난도 및 다운타운의 철도 언더 크로싱이 포함됩니다. State Route-134 및 Interstate-5 고속도로는 각각 남북 간 격차가 비슷합니다. 이 지역에서는 최후 마일 마일리지 개선이 중요합니다.

#### 보행자 충돌 핫스팟

이 지역은 걷는 사람과 운전하는 사람 사이에 핫스팟이 발생했습니다 (2013년 6월 ~ 2018년 6월의 데이터 기준). 버뱅크 다운타운, 매그놀리아 파크, 미디어 디스트릭트 및 올리브 애비뉴 및 빅토리 블러 바드 구간. 초점 영역으로 식별됩니다.

#### 자전거 충돌 핫스팟

이 지역은 자전거를 타는 사람들과 운전하는 사람들 사이에 핫스팟이 발생했습니다 (2013년 6월부터 2018년 6월까지의 데이터 기준). 중점 분야로는 버뱅크 다운타운, Victory Blvd가 있습니다. 복도, 그리고 미디어 디스트릭트와 매그놀리아 파크 사이의 연결.

#### 운전자 핫스팟

이 지역은 운전하는 사람, 운전하는 다른 사람, 주차 된 차량 또는 고정 된 물체 (2013 년 6 월부터 2018 년 6 월까지의 데이터) 사이에 충돌이 발생했습니다. 중점 지역은 버번 시내와 올리브 거리, 할리우드 웨이, 부에나 비스타 스트리트, 빅토리 블러 바드 부분, 알라 메다 애비뉴 부분, 글레 노크 스 블러 바드 부분과 같은 동맥 거리를 포함합니다.

#### KSI 핫스팟

이 영역 (2013 년 6 월부터 2018 년 6 월까지의 충돌 데이터 활용)에는 걷기, 자전거 타기 및 운전을 포함한 모든 모드에 대한 "Killed or Seriously Injured"(KSI) 충돌 핫스팟이 표시됩니다. 버뱅크 다운타운, 노스 산 페르난도, 골든 스테이트 디스트릭트 및 동맥 복도는 포커스 영역으로 식별됩니다.

#### 부족한 나무 그늘

시의 나무 캐노피 덮개를 분석 한 결과 그늘과 그늘에서 혜택을 얻을 수 있는 이웃과 복도가 드러났습니다. 사우스 산 페르난도 (South San Fernando)와 골든 스테이트 디스트릭트 (Golden State District)의 주거용 상업 지역은 포커스 지역으로 식별됩니다.

#### *불리한 공동체*

CalEnviroScreen 및 California 's Healthy Place Index의 데이터를 기반으로,이 지역은 환경 오염에 의해 불균형 적으로 부담을받는 한편 사회 경제적 및 건강 문제에 직면합니다. 이 지역 사회는 모두 고속도로 5 고속도로를 따라 복도 안에 있지만 대중 교통 사용자의 비율도 더 높기 때문에이 지역에서 1 마일 / 마일 마일 교통 연결이 특히 중요합니다.

앞의 9 가지 기준에 의해 결정된 초점 영역은 모든 레이어가 겹쳐진 단일 맵에서 집계 및 표현 될 수 있습니다. 이 오버레이는주의가 필요한 영역의 계층 구조를 호출합니다. 영역이 어두울수록 우선 순위가 높아집니다. 이것은 정확한 과학은 아니지만,시 전체의 개선을



위해 제한된 자원의 우선 순위를 정하는 데 도움을주는 시가 활용할 수있는 효과적인 도구를 제공합니다. 이 방법은 133 페이지의 제 13 장 우선 순위 프로젝트에서 우선 순위 프로젝트를 식별하기위한 기초를 형성합니다.

#### 4C. 목표와 원칙

커뮤니티 입력, 데이터 분석 및 현장 관찰로 인해 계획의 정책 권장 사항에 대한 프레임 워크를 안내하고 제공하는 데 도움이되는 10 가지 목표와 관련 원칙이 구성되었습니다.

##### 목표 # 1

**모든 여행 모드를위한 완벽한 네트워크.**

원칙:

격차를 메우고 1 마일 / 마지막 모빌리티 장벽을 제거하여 이웃과 인접 커뮤니티간에 모든 사람을 원활하게 연결하십시오.

##### 목표 # 2

**느리고 취약한 것과 금식을 분리하십시오.**

원칙:

동맥 거리의 운전자를위한 안전을 강화하면서 인근 거리의 교통을 안정시키는 접근 방법을 탐색하십시오.

걷는 사람과 자전거 타는 사람으로 운전하는 사람 사이의 물리적 분리를 증가시킵니다.

### 목표 # 3

**더 나은 이웃을 만드십시오.**

원칙 :

안전하고 아름답고 번성하는 커뮤니티를 만듭니다.

거리를 만들지 말고 더 좋은 동네를 만드십시오.

주거 도로에서 교통 체증.

### 목표 # 4

**인프라 장벽을 넘어서는 다리.**

원칙 :

버뱅크의 이웃을 구분하는 고속도로, 지하도 및 철도 복도를 연결하십시오.

### 목표 # 5

**보다 건강한 버뱅크 육성.**

원칙 :

버뱅크의 걷기 가능성을 우선시하여 공중 보건 혜택을 증대 시키십시오.

보도가 다른 모드에 의해 방해받지 않도록함으로써 거리 산책의 즐거움을 가능하게합니다.

거리 풍경 구역을 구현하여 더 나은 인도를 설계, 건설, 구성 및 관리하십시오.

레크리에이션 편의 시설을 포함한 다목적 프로그램 보도.

#### **목표 # 6**

##### **경쟁 요구의 균형.**

원칙 :

대중의 권리는 버뱅크 (Burbank)와 같은 도시에서 유한하고 경쟁적인 자원입니다. 투명하고 데이터 중심이며 가치 중심의 프로세스에서 경쟁 요구를 우선시하여 이점과 장단점을 고려하십시오.

가장 취약한 거리 사용자의 요구가 우선 순위를 갖도록하십시오.

우선 순위를 지정할 때 하드 데이터, 분석, 커뮤니티 포부, 재정 비용, 타당성 및 안전성과 편의성이 향상되는 타협의 현실도 인식하십시오.

#### **목표 # 7**

##### **버뱅크를보다 포용적인 도시로 만드십시오.**

원칙 :

버뱅크는 젊은이들, 노인들, 그리고 다른 능력을 가진 유니버설 디자인을 계획하려고 노력해야 합니다.

친절하고 안전하며 모든 연령, 능력 및 장애를 환영하는 거리 기반 시설을 설계하여 의도적으로 적절한 노화를 촉진합니다.

#### **목표 # 8**

**버뱅크의 거리에서 사람들이 안전하고 느끼도록 도와주십시오.**

원칙 :

모든 사람들의 이동성을 향상시켜 사람들이 커뮤니티 전체에서 안전하게 움직이도록 합니다.

사람들이 모든 여행 모드에서 목적지에 안전하게 액세스 할 수 있도록 이동성 네트워크를 향상시킵니다.

모든 사용자, 연령 및 능력을 위해 공원, 학교 및 커뮤니티 센터에 안전하게 액세스 할 수 있습니다.

이동성과 시각 장애를 수용하고 환영하기 위해 노력하십시오.

#### **목표 # 9**

**그늘과 대피소를 펼치십시오.**

원칙 :

“Green Streets”를 포함하도록 “Complete Streets” 개념을 확장하십시오.

나무 커버 및 기타 그늘 구조를 도시 전체로 확장하십시오.

대중 교통 정류장에서 그늘과 휴식 공간을 위한 버스 정류소를 확장하십시오.

#### **목표 # 10**

**적극적으로 행동하십시오.**

원칙 :

온실 가스 배출량을 낮추기 위해 적극적인 운송 옵션을 홍보하십시오.

기존 우수 인프라의 용량에 대한 부담을 줄이기 위해 친환경 인프라를 도입하십시오.

도시 이동 기술은 끊임없이 발전하고 있습니다. 경쟁 우선 순위의 균형을 맞추기 위해 새로운 기술을 수용하고 관리 할 것을 사전에 계획하십시오.

#### 5 정책 권장 사항 : 보행자

보행자 경험은 사람들의 결정적인 경험으로 남아 있습니다. 장소에 대한 우리의 기억은 걷기, 조깅, 유모차 또는 휠체어 타기 등 보행자 중심 활동의 몰입 경험에 의해 형성됩니다. 보행자 경험의 개선은 장소와 거리의 품질과 특성에 긍정적인 영향을 줄 수 있습니다. 나이, 능력, 장애 또는 교통 수단에 관계없이 모든 사람들은 여행 시작과 끝에서 적어도 문을 통과하더라도 걸어야 합니다.

#### 5A. 정책 목표

도시 전체의 향후 보행자 개선은 다음 목표를 달성하도록 설계 및 유지되어야 합니다.

시 전역에 보행자의 방해받지 않고 눈에 잘 띄고 안전한 경로를 제공합니다.

긍정적인 공중 보건 및 환경 편익을 위한 걷기를 장려하십시오.

모든 연령, 능력 및 장애가 있는 사람들이 안전하고 편리하게 액세스 할 수 있도록 거리 인프라를 개선하거나 제공하십시오.

대중 교통 정류장까지의 걷기 우선 순위를 지정하여 버스 및 철도와 같은 대중 교통 이용 및 이용을 촉진합니다.

모든 사람들이 안전하고 편리하게 걸을 수 있도록 차분한 교통.

모든 연령, 능력 및 장애에 대해 학교, 공원 및 도서관에 안전하고 공평한 액세스를 제공합니다.

사람들이 나중에 버 뱅크를 즐길 수 있도록 노인들을 맞이할 거리를 계획하십시오.

## 5B. 적용 성

이 장의 후속 섹션에 설명 된 개선 사항은 위에 나열된 목표를 달성하기 위한 정책 권장 사항입니다. 다음 두 가지 적용 가능성 필터 내에 있는 프로젝트가 이러한 개선의 후보입니다.

### 1

#### 우선 순위 거리

일반적으로, 도시는 다음을 포함 하여 그림 5-1에 설명 된 바와 같이 “보행자 우선 거리”에서 보행자 개선을 우선시해야 합니다.

학교, 도서관, 공원, 노인 센터 및 주요 대중 교통 정류장까지 도보로 5 분 (1/4 마일) 이내에 접근 할 수있는 거리  
보행자 수가 많은 거리 (성수기에는 한 시간에 한 시간에 200 명 이상의 보행자).

### 2

#### 초점 영역

또한, 그림 5-2에 도시 된 바와 같이 “포커스 영역”에서 보행자 개선에 우선 순위를 두어야 합니다. 이 영역은 커뮤니티 취약성, 활동, 투자 해소를 포함한 기준을 통해 집중된 관심과 투자를 받는 것으로 확인 된 도시의 영역이기 때문입니다. 그리고  
단점. 4B 장을 참조하십시오. 자세한 내용은 52 페이지의 초점 영역을 참조하십시오.

## 5C. 교차 개선

다음과 같은 기하학적 보행자 개선이시 전역에서 구현 될 수 있지만 먼저 그림 5-1에 표시된 것처럼“보행자 우선 순위 위치”에서 우선 순위를 정해야 합니다. 우선 순위 위치에 대한 자세한 정보는 47 페이지의 제 4 장 방법론, 목표 및 원칙을 참조하십시오.

### 1 연석 반경

보행자 가시성을 높이기 위해 횡단 보도 거리 단축, 운전자 회전 속도 감소 및 코너 연석 반경 감소와 같은 개선 사항을 구현할 수 있습니다. 8C 장을 참조하십시오. 연석 반경에 대한 안내는 120 페이지의 거리 개선.

### 연석 경사로 2 개

연석 경사로는 휠체어, 유모차 및 목발 등을 포함하여 모든 연령, 능력 및 장애가있는 사람들을 위해 보도에서 도로까지 경 사진 접근성을 제공합니다. 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

표시된 횡단 보도의 양쪽 끝에 연석 경사로를 제공하십시오. 그림 5-3을 참조하십시오 .

교차로 코너 당 두 개의 별도 연석 경사로를 제공하고 각 횡단 보도와 중앙에 가깝게 정렬하십시오. 그림 5-4 및 그림 5-5를 참조하십시오 .

### 3 개의 횡단 보도

표시 나 횡단 보도는 표지판이나 신호와 같은 다른 치료와 함께 사용될 때 보행자에게 거리 나 교차로를 건널 수있는 눈에 잘 띄는 수단을 제공합니다. 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

모든 신호 및 전 방향 정지 제어 교차로에는 모든 구석에 횡단 보도가 표시되어 있어야합니다.

표시된 횡단 보도는 폭이 11 피트 이상이어야하며 상황에 따라 필요한 경우 (예 : 보행량이 많은 거리) 포장 도로 전체에 걸쳐 있어야합니다.

표시된 횡단 보도는 Continental 또는 Ladder 스타일과 같이 가시성이 높아야합니다.

표시된 횡단 보도에는 고급 정지선과 항복 선이 있어야합니다.

연석 연장선없는 경우, 횡단 보도에서 20 피트 이내에 거리 주차가 금지되어야합니다.

#### 4 연석 확장

연석 연장선 (또는 구근)은 보행자의 보행 공간을 추가로 제공하고 횡단 보도 거리를 단축 시키며 보행자의 시인성을 높이며 때때로 빗물 포집을위한 낮은 조경을 제공 할 수있는 보도의 연장 부분입니다 (제 9 장 정책 참조). 권장 사항 : 123 페이지의 녹색 인프라). 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

영구 연장 주차 공간이있는 경우에만 연석 확장 장치를 설치할 수 있습니다. 노상 주차에는 시간 제한이 없을 수 있습니다 (예 : "러쉬 아워 동안 주차 금지").

연석 연장선은 일반 도로 거리 분류 및 토지 이용에 따라 주행 차선, 자전거 도로 또는 설계 차량의 주행 경로로 확장되어서는 안됩니다.

연석 연장선은 전용 우회전 전용 차선으로 확장되어서는 안됩니다.



통행 통행을 유지하려면 신호로 또는 양방향 정지 제어 동맥 또는 수집기 교차로에 전용 좌회전 차선이없는 2 차선 지역 도로를 따라 연석 연장선을 설치해서는 안됩니다.

연석 연장선의 너비는 인접한 도로 주차 차선 가장자리에서 2 피트 이상 바깥쪽으로 연장해야 합니다. 넓다.

화재 접근을 위해 연석 간 거리를 최소 26 피트 이상 유지하십시오.

연석 연장 연석 반경은 8C 장을 참조하십시오 . 120 페이지의 거리 개선.

버스 정류장에서의 연석 연장에 대해서는 67 페이지의 제 6 장 정책 권장 사항 : 대중 교통을 참조하십시오.

연석 확장의 녹색 인프라 기회에 대해서는 123 페이지의 제 9 장 정책 권장 사항 : 녹색 인프라를 참조하십시오 .

시범 프로젝트 또는 임시 개선으로 페인트, 볼라드 및 사이 니지를 사용하는 임시 재료를 설치하여 향후 연석 확장을 구성 할 수있는 위치를 표시 할 수 있습니다.

#### 미드 블록 교차점 5 개

미드 블록 교차로는 기존 교차로없이 길지 않은 긴 거리를 따라 보행자 안전과 편의성을 향상시킵니다. 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

중간 블록을 건너려는 보행자 욕구가있는 거리 (예 : 건물 입구 또는 버스 정류장을 거리의 양쪽에 연결)를 따라 표시된 중간 블록 교차점을 고려하십시오.

주행 차선이 3 개 이상이고 게시 된 속도 제한이 25mph를 초과하는 거리에서 번쩍이는 신호 또는 교통 신호로 미드 블록 교차점을 설치 하십시오 (72 페이지의 5 장 E. 표지판 및 신호 참조). 중앙 또는 중앙 회전 차선이있는 경우 그림 5-6에 표시된 것처럼 보행자 피난처 섬 설치를 고려하십시오 .

주행 차선이 2 개이고 속도 제한이 25mph 인 도로에서 중간 블록 교차로는 보행자 표지판, 경고 표지판 및 / 또는 양보 표지판과 함께 설치해야 합니다. 옵션으로 그림 5-8에 표시된 대로 거리 보행자 표지판과 함께 설치하고 그림 5-7에 표시된 대로 깜박이는 표지를 고려하십시오 . 5E 장을 참조하십시오 . 72 페이지의 신호 및 신호.

가능한 경우 미드 블록 교차점은 연석 확장 장치와 함께 설치해야 합니다. 참조 장 5C- <OV> 페이지 4 난간 확장.

미드 블록 교차점에서의 친환경 인프라 기회는 123 페이지의 제 9 장 정책 권장 사항 : 친환경 인프라를 참조하십시오.

## 6 개의 횡단 보도 및 스피드 혹 또는 쿠션

제기 된 횡단 보도 및 속도 쿠션은 저속 및 교통량이 적은 지역 거리에 설치된 수직 교통 정체 조치의 한 유형입니다. 그들은 운전하는 사람들의 속도를 줄이고 걷기와 자전거를 타는 사람들의 안전을 향상시키기 위한 것입니다. 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

그림 5-8 과 같이 2 개의 주행 차선과 25mph 이하의 게시 된 속도 제한이있는 도로를 가로 지르는 중앙 블록 교차로와 함께 횡단 보도를 설치할 수 있습니다. 자본 비용이 많이 드는 상승 된 횡단 보도 대신 3D 페인트 횡단 보도를 사용하면보다 비용 효율적이며 유사한 교통 정체 효과를 제공 할 수 있습니다.

스피드 쿠션은 대형 긴급 차량이 영향을받지 않도록 휠 컷 아웃으로 설계된 스피드 혹입니다. 교차로와 진입로가 적고 운전자를 늦추기위한 다른 시각적 신호가없는 거리를 따라 설치 될 수 있습니다. 특정 거리에서 스피드 혹 또는 스피드 쿠션의 자격 여부를 결정하려면 버뱅크시 공공 공사 지침을 참조하십시오.

7

### 양방향 정지 제어 교차로의 새로운 교차점

새로운 교차로를 추가하여 양방향 정지 제어 교차로에서 보행자 안전을 향상시킬 수 있습니다. 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

교차로의 통제되지 않은 접근 방법 중 하나에 걸쳐 횡단 보도를 표시하십시오.

공학적 판단에 따라 횡단 보도가 너무 빈번하게 배치되지 않도록 전략적 위치에서 양방향 정지 제어 교차로에서 표시된 횡단 보도를 찾습니다.

주행 차선이 2 개 이상이고 게시된 속도 제한이 25mph 인 도로에서 표시된 횡단 보도는 교통 정체 치료 및 번쩍이는 비콘 또는 교통 신호와 함께 설치해야 합니다 ( 72 페이지의 5 장 E. 신호 및 신호 참조). 최대 2 개의 주행 차선의 경우, 그림 5-8에 표시된 대로 거리 내 횡단 보도 표지판을 고려할 수 있습니다.

### 8 보행자 스크램블 (대각 교차점)

보행자 스크램블 (대각선 횡단 보도) 또는 독점적 인 보행자 간격은 보행자 푸시 버튼을 사용하여 많은 보행자를 경험하는 시내 상업 지역에서 효과적 일 수 있습니다. 다음과 같은 상황에서 스크램블 횡단 보도 구현을 고려할 수 있습니다.

보행자 양은 피크 시간 동안 차량 양의 30 %를 초과하거나 초과합니다.

횡단 보도를 통과하는 차량은 시간당 200 대의 차량을 초과합니다. 또는

교차로에서 차량과 보행자를 돌리는 충돌의 비율이 높습니다.

보행자 스크램블 횡단 보도의 적용 가능성과 효율성을 떨어뜨릴 수 있으므로 다음 사항을 고려해야 합니다.

두 개의 연속 횡단 보도를 건너는 적당한 양의 보행자가 있는 다량의 우회전 차량;

두 개의 연속 횡단 보도를 건너는 차량량과 보행자 수가 적습니다.

고속도로 진입로 또는 등급이 높은 철도 건널목에 가깝습니다.

T- 교차점; 또는

보행량이 많기 때문에 더 큰 보행자 착륙장이나 피난 공간이 필요할 수 있습니다.

보행자 스크램블 건널목을 고려할 때 총 보행자 대기 시간과 교차 시간을 평가해야 합니다.

이 권장 사항을 구현하려면 모든 여행 모드에 대한 대기 시간이 늘어남에 따라 트래픽 분석이 포함되어야 합니다. 또한 운전하는 사람들은 차량을 더 오래 멈춰서 장기적으로 온실 가스 배출량을 증가시킬 수 있습니다.

9

전형적인 교차로에서의 교차점

앞에서 언급한 횡단 보도 개선 사항은 버뱅크시의 일반적인 교차로 조건에 대해 그림 5-12에서 그림 5-19에 나와 있습니다. 개선 사항은 고유한 교차 조건에 따라 달라질 수 있습니다.

5D. 거리를 따라 개선

## 1

### 보도 / 골목

인도는 보행자 전용 도로를 제공하고 보 행성을 향상 시키며시 전역의 연결성을 향상시킵니다. 토지 사용 지정에 따른 표준 및 최소 파크 웨이 폭은 Burbank2035 일반 계획, 이동 요소, 표 M-2를 참조하십시오.

모든 거리는 보도를 통해 보행자에게 접근 할 수 있어야합니다. 에 도시 된 바와 같이, 현재, 보도 / 웨이 액세스를 제공하지 않는 거리를 들어 그림 5-20,시는 가능한 거리의 양쪽에 새로운 보도를 설치하는 계획해야합니다. 오른쪽 통행이없는 경우, 가능한 경우 주행 차선의 폭 또는 보도 / 주차장 너비를 줄이십시오 ( 차선 차선 폭에 대한 지침은 8 장 c. 거리 개선 사항 120 페이지 참조 ). Burbank2035 General Plan M-2에 따른 보도 / 주차장 너비를 유지하기에 거리 오른쪽 폭이 너무 좁은 지역에서는 시가 인접 부동산 재개발에 대한 향후 헌신을 요청해야합니다. 학교, 공원, 도서관, 노인 센터 및 대중 교통 정류장 근처의 보도를 먼저 완료해야합니다.

## 2

### 보도 / 골목 지역

보도 / 주차장은 Frontage, Pedestrian, Furnishing 및 Curb Zone의 4 개 구역에 할당해야합니다.

### 프론 티지 존

경계 구역은 대지 경계선과 건물 정면 사이의 영역입니다. 건물을 대지 경계선에서 다시 설정하면 보도 / 주차장 너비를 늘릴 수 있으며 정면 영역은 능동적 및 수동적 용도를 모두 수용 할 수 있습니다.

상업 지역에서, 정면 구역은 옥외 좌석, 식당, 소매점 디스플레이, 농장주 또는 천막 또는 간판과 같은 프로젝션에 사용될 수 있습니다.

주거 지역에서 앞마당 구역은 조경뿐만 아니라 앞 마당이나 현관, 창고 또는 계단 등에 사용할 수 있습니다.

허용되는 용도 및 치수에 대한 Burbank Municipal Code, 특정 계획 및 마스터 계획뿐만 아니라 개인 소포에서 너비를 얼마나 사용할 수 있는지 결정하는 데 필요한 해당 최소 앞마당 및 / 또는 거리 마당 건물 야드 설정을 참조하십시오. 정면 영역을 향해.

#### 보행자 구역

보행자 구역은 보행자 전용 운동 구역입니다. 이 구역에는 유틸리티 및 기타 장애물이 없어야 합니다.

#### 가구 구역

가구 구역은 보행자와 연석 (또는 보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로) 사이에 완충 장치를 제공하는 구역입니다.

보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로가 없는 경우 이 구역은 걷는 사람과 운전하는 사람 사이에 완충 역할을 합니다. 가구 구역에는 조경, 가로수, 거리 가구, 조명, 유틸리티, 간판, 자전거 주차장 등이 포함될 수 있습니다. 조명에 대해서는 5 장을 참조하십시오. .73 페이지의 인프라.

보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로가 있는 경우 이 구역을 보행자 완충 구역이라고 하며 보행자와 자전거 도로를 분리합니다. 참조 장 7. 정책 권장 사항 : 자전거를 89 페이지에.

## 연석 구역

연석 구역은 연석에 바로 인접한 영역입니다. 종종, 연석 구역은 단지 6 인치 폭의 연석 그 자체로만 구성된다. 보도 / 공원이 연석 확장을 수용하도록 확장 된 경우이 영역에는 조경 된 공원 도로 및 녹색 인프라가 포함될 수 있습니다. 참조 [장 5C- 60 페이지의 4 년간 확장](#).

보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로가있는 경우이 구역은 자전거 도로와 차량 버퍼로 구성되어 자전거와 사람 사이를 분리합니다. 참조 [장 7. 정책 권장 사항 : 자전거를 89 페이지에](#).

## 5E. 징후 및 신호

### 1

#### 보행자 도보 신호

보행자 수가 많거나 차량 선회 충돌이있는 교차로의 경우 다음과 같은 기능을 통합하십시오.

접근 가능한 보행자 신호 (APS) 는 청각 및 / 또는 시각 장애인 보행자에게 비 시각적 교차 통신을 제공합니다. 자세한 정보는 접근 가능한 보행자 신호에 대한 NCHRP (NATIONAL COOPERATIVE HIGHWAY RESEARCH PROGRAM) 지침을 참조하십시오.[\[4\]](#).

주요 보행자 간격 (LPI) / 전진 보행 신호 는 사람들이 교차로를 통해 운전을 시작하기 전에 몇 초간 보행자가 머리를 시작하도록합니다. 자세한 내용은 FHWA의 주요 보행자 간격(LPI) 대책 기술 시트를 참조하십시오.[\[5\]](#). LPI에 대해 다음을 고려하십시오.

**충돌 기록.** 다중 충돌 또는 심각한 부상 / 치명 충돌의 이력이있는 교차로에 대한 3 년 이상의 충돌 데이터 검토가 종종 우선 순위입니다. 관찰 된 충돌 정보는 충돌 데이터를 보완 할 수 있습니다.

**횡단 보도량.** 학교, 도서관, 공원, 노인 센터, 주요 환승 정류장, 상업 지역 또는 상업 지구 근처에 보행자 수가 많으면 LPI 사용이 보증 될 수 있습니다. 추정 노출 (보행자 및 회전 교통량의 산물)은 다른 고려 사항 일 수 있습니다.

**취약한 시대.** LPI는 학령기 아동, 노인 및 / 또는 이동성 또는 시각 장애가있는 사람들이 더 자주 교차하는 경우 우선 순위를 지정할 수 있습니다. 이 보행자는 길을 건너려면 추가 시간이 필요합니다.

**일방 통행로 또는 T 교차로에서.** 좌회전 운전자가 다가오는 차량에 양보 할 것으로 예상되지 않는 경우, LPI는 횡단 보도의 보행자에게 양보 량을 높이는 데 유용 할 수 있습니다.

**교차로 가시성.** 횡단 보도의 가시성이 제한된 경우 LPI를 우선시 할 수 있습니다. 일반적인 예는 지오메트리, 정지 된 차량의 위치 또는 조경입니다.

**신호 타이밍.** LPI는 일반적으로 다른 대응 방법에 비해 상대적으로 저렴한 기존 신호 타이밍을 조정해야 합니다.

**프로그램 작성.** LPI는 피크 타임 (예 : 학교 시작 및 종료 시간)으로 프로그래밍되거나 피크가 아닌 시간 동안 보행자 푸시 버튼으로 작동 될 수 있습니다.

**보행자 리콜**은 보행자 푸시 버튼을 적극적으로 눌러야 하는 작동 신호와 달리 모든 신호 사이클에서 보행자에게 보행 신호를 제공합니다. 보행자 리콜은 학교 시작 및 종료 시간과 같이 성수기 동안 프로그램 될 수 있으며 LPI와 함께 사용될 수 있습니다.

**횡단 보도 시간**은 노인 또는 장애인 보행자가 횡단 보도를 일상적으로 사용하는 경우 초당 3.5 피트 이하 및 초당 2.8 피트 이하의 평균 보행 속도를 사용하여 프로그래밍 할 수 있습니다. 교차 거리의 너비를 줄이려면 연석 확장 장치와 함께 구현하는 것이 좋습니다.



2

### 거리 내 횡단 보도 표시

도로 위의 횡단 보도 표지판은 도로 표시에 표시선 표시 및 표지판과 함께 중앙선, 차선 또는 중앙 섬의 표시된 횡단 보도에 설치됩니다. 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

그림 5-8 과 같이 학교, 도서관, 공원 및 노인 센터 근처에 2 개의 주행 차선과 25mph 이하의 속도 제한이있는 도로를 가로 지르는 미드 블록 교차점과 함께 설치할 수 있습니다 .

### 3 직사각형 고속 점멸 표지 (RRFB)

직사각형 고속 점멸 비콘 (RRFB)은 교차로에서 표시된 횡단 보도와 함께 사용되는 보행자 작동 개선 사항으로 길을 건널 때 보행자 안전과 가시성을 향상시킵니다. 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

필요한 포장 표시 및 표시와 함께 표시된 횡단 보도의 양쪽 끝에 설치해야 합니다.

주행 차선이 2 개이고 속도 제한이 25mph 인 도로를 가로 질러 표시된 횡단 보도에 설치할 수 있습니다. 그림 5-6, 그림 5-7 및 그림 5-9를 참조하십시오 .

과다 사용은 효과를 떨어 뜨릴 수 있으므로 보행자 수가 많고 갈등이 많은 지역에 예약해야 합니다.

미드 블록 횡단 및 / 또는 상승 횡단 보도와 함께 설치 될 수 있습니다.

#### 4 보행자 번쩍이는 신호

보행자 깜박임 비콘에는 표시된 횡단 보도에서 깜박임 모드로 작동하는 하나 이상의 신호 섹션이 있습니다. 보행자가 작동 할 수 있으며 보행자 표지판, 경고 표지판 및 / 또는 양보 표지판과 함께 설치해야 합니다. 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

도로에서 정지 될 수 있습니다.

주행 차선이 2 개 이상이고 속도 제한이 25mph를 초과하는 길을 가로 질러 표시된 횡단 보도에 설치 될 수 있습니다. 그림 5-10을 참조하십시오 .

과다 사용은 효과를 떨어 뜨릴 수 있으므로 보행자 수가 많고 갈등이 많은 지역에 예약해야 합니다.

#### 5F. 하부 구조

##### 1

#### 보행자 수준 조명

보행자 수준 조명은 일반적으로 가구 구역 또는 연석 구역 (69 페이지의 5D-1 인도 / 주차장 참조) 에 설치되는 공공 도로의 조명기구로 구성되며 주로 보행자 구역을 비추는 기능을 합니다. 보도, 보행자 도로, 공용 도로, 공공 계단 등으로 가능한 경우 다음을 고려하십시오.

보행자 안전은 노인 센터, 학교, 공원, 도서관, 고가 동 또는 고주파 교통 정류장, 보행자 거리 복도, 상업 지역 및 도로 안전 조명이 보도 구역을 충분히 비출 수 없는 넓은 보도 근처에서 우선 순위를 정해야 합니다.

조명 시스템은 Title 24 효율성 요구 사항을 10% 초과 할 수 있습니다. 예를 들어, 고압 나트륨 조명을 LED 고정물로 교체하여 이를 달성 할 수 있습니다.

보행자 수준의 조명기구는 일반적으로 높이가 약 12 ~ 15 피트이고 나무 사이에 있어야 합니다 (있는 경우).

전등 기둥의 배치는 조경, 거리 가구, 대중 교통 정류장 및 기타 유틸리티의 배치와 조정되어야 합니다. 전등 기둥의 배치는 다른 시설, 연석, 교차로 및 교차점과 관련된 여유 공간 요구 사항을 준수해야 합니다.

밤에 사용되는 경사로, 횡단 보도, 대중 교통 정류장 및 좌석 공간과 같은 중요한 위치는 눈에 잘 띄고 조명이 밝아야 합니다.

## 2 유틸리티 및 기타 인프라

유틸리티 장비 및 인프라는 보행자 통로 또는 기타 이동 경로로의 침입을 줄이기 위해 신중하게 설계 및 배치되어야 합니다. 잘 배치 된 유틸리티 및 기타 인프라는 보도의 혼란을 줄이고 보행자 안전을 개선하며 다른 거리 시설과의 유지 관리 충돌을 줄이며 조경 및 나무를 추가 할 수 있는 더 많은 기회를 제공 할 수 있습니다.

유틸리티 설치 및 수리는 노력의 중복을 피하거나 새로운 포장 도로에서 새로운 절단을 하지 않기 위해 도로 및 거리 개선 프로젝트와 조정되어야 합니다.

보행자 이동 방해 를 최소화 하고 보행자 이동 경로에 필요한 너비를 유지하려면 등급이 높고 표면에 장착 된 유틸리티를 배치해야 합니다.

기존 또는 잠재적 인 나무 위치 및 조경 된 지역과의 충돌을 최소화 하기 위해 수도 및 가스 계량기 및 거리 조명 액세스와 같은 작은 유틸리티 볼트를 배치해야 합니다. 볼트는 가능한 한 정렬하거나 클러스터해야 합니다.

빗물 배수 시스템과 관련된 캐치 분지와 표면 흐름 라인은 횡단 보도에서 또는 커브 램프 사이에 위치해야 합니다. 집수구는 경사로 하단에 풀링을 방지하기 위해 연석 경사로의 상류에 위치해야 합니다.

거리 풍경 요소의 굴착 및 중단을 피하기 위해 가능한 한 몰딩 및 터널링과 같은 트렌치리스 기술을 사용해야 합니다.

보행자 중심의 주거 및 상업 지역의 경우, 표면 장착 유틸리티는 가능한 경우 조경 및 / 또는 장식용 스크린으로 스크린해야 합니다.

오버 헤드 유틸리티 라인은 가능할 때마다 지하 또는 골목이나 뒷마당으로 재배치해야 합니다.

## 6 정책 권장 사항 : 대중 교통

대중 교통 네트워크는 도시 형태의 현대 도시를 형성했습니다. 그러나 통과 네트워크는 진공 상태에 없습니다. 그들의 성공은 쉽고 안전한 접근, 안정적인 서비스, 통근 편의 시설 및 토지 이용 정책 활성화를 위한 적절한 정책과 투자에 달려 있습니다.

### 6A. 정책 목표

도시 전체의 향후 교통 개선은 다음 목표를 달성하도록 설계 및 유지되어야 합니다.

모든 연령, 능력 및 장애가 있는 사람들의 대중 교통 이용을 장려하십시오.

모든 환승 라이드의 안정성과 효율성을 향상시킵니다.

편의 시설과 길 찾기 표지판을 통해 편의성과 선명도를 높이십시오.

대중 교통 정류장과 노선에서 안전, 접근성 및 청결을 향상시킵니다.

대중 교통 차량 및 편의 시설에 깨끗하고 지속 가능한 에너지 사용을 계획하고 홍보하십시오.

## 6B. 적용 성

이 장의 후속 섹션에 설명 된 개선 사항은 위에 나열된 목표를 달성하기위한 정책 권장 사항입니다. 다음 두 가지 적용 가능성 필터 내에있는 프로젝트가 이러한 개선의 후보입니다.

### 1 우선 순위 거리

일반적으로, 도시는 다음을 포함 하여 그림 6-1에 설명 된 바와 같이“교통 우선 순위 거리”에서 대중 교통 개선 우선 순위를 정해야 합니다.

각 정거장마다 75 명 이상의 일일 승무원이 정의한 일일 승차권을 수용하는 버스 노선 및 정류장

Metro의 Draft 2020 NextGen 버스 계획의 일부로 제안 된 신규 또는 수정 된 경로를 포함하여 15 분 이하의 최고 헤드 웨이 서비스로 정의되는 고주파 서비스를 수용하는 버스 라인 및 정류장<sup>[6]</sup>;

철도 환승역에서 철도와 버스 서비스 간 복합 운송 서비스를 제공하는 버스 정류장.

### 2 개의 초점 영역

또한, 교통 개선은 그림 6-2에 표시된 바와 같이 “초점 영역”에서 우선 순위를 정해야 합니다. 이러한 영역은 커뮤니티 취약성, 활동, 투자 취소, 그리고 단점. 4B 장을 참조하십시오. 자세한 내용은 52 페이지의 초점 영역을 참조 하십시오.

## 6C. 버스 정류장 요소 및 편의 시설

모든 버스 정류장은 고객에게 수준의 편의성, 안전, 편의성, 신뢰성 및 편의 시설을 제공해야 합니다. 다음과 같은 경우 버스 정류장에 대한 후속 개선 사항을 통합하십시오.

새로운 대중 교통 서비스를 소개하거나 기존 대중 교통 서비스를 재구성합니다.

기존 또는 향후 계획된 경유지 근처에서 새로운 민간 개발이 이루어집니다.

기존 도로 정거장 근처에서 일상적인 도로 유지 관리가 수행됩니다. 또는

기존 교통 정류장 근처에 자본 개선 프로젝트가 건설되고 있습니다.

### 1

#### 버스 정류소

대중 교통 대피소는 대기 승객과 날씨로부터의 보호를 위해 편안함을 제공 할뿐만 아니라 버스 정류장 자체의 시각적 표시 역할을 합니다. 버스 대피소 설치의 항상 제약 조건으로 인해 실현 가능한 것은 아닙니다. 가능한 경우, 우선 순위 버스 정류장은 다음 기준에 따라 버스 정류장 당 하나 이상의 버스 정류소를 제공해야 합니다.

크기:

전통적인 버스 정류소의 크기는 폭 약 5 피트, 길이 13 피트, 높이 8 피트입니다.

보도 폭 :

인도 / 주차장 구역에 대해서는 69 페이지의 5D- 1 인도 / 주차장을 참조하십시오.

폭이 10 피트 이상인 보도 / 주차장의 경우, 그림 6-3에서 그림 6-5에 표시된대로 버스 정류소를 제공하십시오.

기존의 버스 정류소를 설치할 수없는 폭 10 피트 미만의 보도 / 주차장의 경우 보도 / 주차장을 확장하거나 발자국이 줄어든 독립형 캐노피 설치 방법을 고려하십시오. 그렇지 않으면, 그림 6-6에 설명 된대로 버스 정류소없이 버스 정류장에 좌석을 제공 하거나 버스 정류장을보다 적절한 위치로 재배치하십시오.

논기:

건물이 대지 경계선에서 10 피트 또는 10 피트 이내에있는 경우, 그림과 같이 건물 정면과 버스 정류소 사이의 보행자 구역에 대해 최소 4 피트의 폭을 유지하도록 연석에서 4 피트 떨어진 버스 정류소를 찾으십시오. 에서 그림 6-3.

건물이 대지에서 10 피트 이상 떨어져 있고 보도 / 주차장의 너비가 10 피트 미만인 경우, 보도 / 주차장 뒤에 버스 정류소를 배치하고, 보행자 보호 구역을 4 피트 미만으로 줄이지 않는 한, 버스 보호소는 그림 6-4에 나와 있는 것처럼 그림 6-5와 같이 연석 확장을 고려하십시오.

연석 확장 :

가능한 경우, 그림 6-5에 설명 된대로 버스 적재 영역에 연석 확장 장치를 사용해야 합니다. 자세한 내용은 5 장, 4 장 커브 연장 부분을 참조하십시오.

연석 확장 장치를 사용할 수없는 경우 그림 6-3 및 그림 6-5에 표시된대로 영역을 통과하는 최소 4 피트 너비의 명확한 접근 가능한 보행자가있는 버스 정류소를 찾으십시오. 인도 / 주차장 구역에 대해서는 69 페이지의 5D- 1 인도 / 주차장을 참조하십시오.

날씨 보호 :

대중 교통 대피소는 내구성있는 지붕으로 설계되어 햇빛, 바람 및 비로부터 그들과 보호 기능을 제공해야 합니다. 가시성과 공공 안전을 향상시키기 위해 개방형 버스 정류소 (전면 및 후면이 제거 된 상태)가 선호됩니다.

버스 운전사에 대한 가시성 :

버스가 접근하는 쪽에서 버스 정류소의 측면 패널은 재료가 투명하거나 적절한 시야를 확보 할 수 있도록 모두 함께 제거해야 합니다. 측면 패널을 사용하는 경우 산산조각이 나지 않아야하고 페이딩, 낙서, 에칭 및 흐려짐에 강해야 하며 반사판 또는 기타 요소로 표시되어 있어야 합니다.

2

좌석

좌석은 버스 정류장의 중요한 구성 요소입니다. 특히 장애인, 특히 노인, 노인 및 장애인을 위한 휴식 공간 역할을 하기 때문입니다. 버스 정류장은 다음 기준에 따라 좌석을 제공해야 합니다.

등받이가있는 벤치 :

버스 벤치에 최소 길이 6.5 피트 또는 3 개의 좌석을 제공하십시오. 무단 이동을 방지하기 위해 벤치를 고정해야 하며 기물 파손, 날씨 및 낙서에 강해야 합니다. 버스 벤치는 노인 및 장애인을 돕기 위해 등받이 및 / 또는 팔걸이를 제공해야 합니다.

다른 휴식 수단 :



보도 너비가 10 피트 미만이고 버스 대피소를 사용할 수 없는 제한된 장소에서는 기울기 막대, 독립형 버스 벤치 등과 같은 기타 휴식 수단을 제공하십시오. 그림 6-6을 참조하십시오.

### 3 조명

버스 정류장의 적절한 조명은 전반적인 가시성을 높이고 안전을 강화하며 보안 감각을 향상시킵니다. 버스 정류장은 다음 기준에 따라 조명을 제공해야 합니다.

저녁 시간 동안의 가시성 :

야간에 운행되거나 야간에 야간에 운행하는 버스 정류장은 피난처 (버스 정류소 내에 설치) 또는 독립형 조명을 제공해야 합니다.

주변 광 :

주변 조명은 인근 가로등, 인접한 업체의 조명, 보호 조명 또는 독립형 전등 기둥으로 제공 할 수 있습니다. 보호 조명이 없는 버스 정류장은 주변 광원에서 30 피트 이내에 위치해야 합니다.

적절한 강도 :

버스 정류장 전등 설비 또는 버스 정류소 조명 시스템은 2 ~ 5 피트 양초를 제공해야 하지만, 피난처 내부를 기다리는 고객이 보호소 외부로 보기가 어려워지는 스포트라이트 효과를 생성해서는 안 됩니다.

LED 조명:

에너지 효율과 유지 보수 용이성을 위해 LED 조명을 사용해야 합니다.

태양열 조명 :

고정 배선 유틸리티 조명의 대안으로 태양 에너지로 구동되는 조명기구 또는 시스템을 고려하십시오. 태양 에너지는 또한 버스 정류소 간판 (예를 들어, 실시간 도착 정보) 또는 전자 장치 충전 인프라 (예를 들어, USB 충전 포트)에 전력을 공급하는데 사용될 수 있다.

#### 4 청결

쓰레기통은 버스 정류장의 청결을 크게 향상시킬 수 있습니다. 쓰레기통의 설치는 일반적으로 대중 교통 시스템 전체의 결정이며 쓰레기통의 크기, 모양 및 색상은 대중 교통 기관 정책에 따라 구현해야 합니다. 일반적으로 버스 정류장은 다음 기준에 따라 쓰레기통을 제공해야 합니다.

위치:

쓰레기통이나 쓰레기가 대피소 내부에 스며 들지 않도록 쓰레기통을 대피소 외부에 두어야 합니다. 버스 정류소가 제공되지 않는 경우에도 쓰레기통을 적극 권장합니다.

보호:

쓰레기통에는 쓰레기 봉지가 깔려 있어야 하며 바람과 비로 인해 용기에 이물질이 들어 가지 않도록 뚜껑이 있어야 합니다.

정박 :

쓰레기통은 바닥에 고정해야하며 보행자의 움직임을 방해해서는 안됩니다.

유지:

쓰레기통은 정기적으로 비우고 유지해야합니다.

5

공공 정보

따라 가기 쉬운 길 찾기 표지판을 사용하면 버스 정류장과 연결 경로를 쉽게 찾을 수 있습니다. 특히 환승 지점이 바로 근처에 있지 않은 경우에 특히 편리합니다. 일반적으로 버스 정류장은 다음 기준에 따라 공개 정보를 제공해야합니다.

간판 및 길 찾기 :

각 버스 정류장은 정류장 이름 또는 식별자 (목적지 / 교차로 또는 번호 / 예식 식별자), 경로 식별, 네트워크 / 경로지도, 일정 및 경로 정보, 정류장 위치 및 위치를 명확하게 표시해야합니다. 혼잡을 줄이기 위해 가능하면 간판을 하나의 기둥에 통합하는 것을 고려하십시오.

정보 및 길 찾기 표지판은 모든 연령, 능력, 장애 및 언어에 대해 액세스 할 수 있어야합니다.

실시간 도착 정보 :

우선 순위 버스 정류장은 전자 또는 정적 사이 니지를 사용하여 실시간 도착 정보를 제공하여 고객에게 스마트 폰없이 현장 실시간 버스 위치와 도착 시간을 제공해야 합니다.

우선 버스 정류장은 시각 장애가 있는 고객에게 오디오 실시간 도착 정보를 제공해야 합니다. 정보는 푸시 버튼에 의해 작동 될 수 있다.

전송 정보 :

환승 버스 정류장에서 노선 간 환승을 위한 정적 또는 실시간 정보를 제공하십시오. 자세한 내용은 2018 Metro Transfers Design Guide를 참조하십시오.[\[7\]](#)

## 6 기타 버스 정류장 인프라

버스 정류장에서 다음 추가 요소를 고려하십시오.

콘크리트 버스 패드 :

버스의 무게를 지탱하고 포장의 마모를 줄이며 전체적인 유지 보수를 최소화하기 위해 모든 버스 정류장에 콘크리트 버스 패드를 설치해야 합니다.

녹색 인프라 :

조경 및 기타 녹색 인프라 처리로 우선 버스 정류장을 개선해야 합니다. 자세한 내용은 제 9 장 정책 권장 사항 : 녹색 인프라 페이지에 123 를 참조하십시오.

보행자 개선 :

모든 우선 순위 버스 정류장에서 도보로 5 분 이내의 거리는 보행자 개선을 고려해야 합니다. 자세한 정보는 제 5 장 정책 권장 사항 : 보행자를 참조 하십시오.

#### 7 버스 급행 교통편 (BRT)

버뱅크시에 BRT 서비스를 도입하면 오늘날 전통적인 지역 버스 서비스에서 제공되는 것보다 더 빠르고 더 빈번하고 더 먼 지역 서비스를 이용할 수 있습니다. BRT 스테이션은 더 많은 대중 교통 이용자 수와 서비스 빈도를 사용하도록 설계, 유지 보수 및 향상되어야 합니다. 모든 우선 순위 버스 정류장에 권장되는 편의 시설 외에도 BRT 역은 다음을 포함하지만 이에 국한되지 않는 강화된 편의 시설 제공을 고려해야 합니다.

예상 탑승자 요구를 수용 할 수 있는 확장 된 버스 정류소 또는 캐노피

버뱅크시의 모든 BRT 버스 대피소에는 최소 16 피트의 보도 / 주차장이 권장됩니다. 자세한 내용은 2020 메트로 대중 교통 서비스 정책 및 표준을 참조하십시오[8]

자전거 시설, 예 : 주차, 사물함 및 자전거 공유

선상 운임 수금

응급 서비스를위한 전화 또는 인터콤

## 청정 에너지 운송 차량 및 충전 인프라

2018년 12월, CAB (California Air Resources Board)는 ICT (Innovative Clean Transit) 규정을 채택했습니다. 이를 위해서는 모든 대중 교통 기관이 전기와 같은 100% 청정 무공해 운송 차량으로 점차 전환해야 합니다. 이는 지역 대기 질 및 기후 변화 완화 목표를 달성하는 데 도움이 될 것입니다. 버뱅크시의 버뱅크 버스 (BankbankBus) 차량은 2040년까지 100% 제로 배출 차량으로 전환해야 합니다. 이 도시는 지역 교통 시스템뿐만 아니라 지역 교통 시스템에 서비스를 제공하기 위해 우선 순위가 높은 대중 교통 경로를 따라 청정 에너지 충전소를 제공하는 것을 고려해야 합니다.

### 6D. 버스 정류장에서

#### 1

#### 고려 사항

모든 버스 정류장은 보행자가 눈에 잘 띄고 접근하기 쉬운 곳에 위치해야 합니다. 이상적인 버스 정류장 위치는 도로의 물리적 및 운영 상황과 버스 경로 및 시스템에 따라 다릅니다. 버스 정류장 위치를 계획 할 때는 다음 사항을 고려해야 합니다.

#### **물리적 사이트 고려 사항 :**

이용 가능한 연석 길이 및 보도 / 주차장 폭

주행 차선의 폭과 수

차량, 보행자 및 자전거 통행량

거리 주차 및 / 또는 자전거 도로 존재 (참조 : 장 7. 정책 권장 사항 : 자전거 타는 사람, 89 페이지).

횡단 보도, 보행자 도로 경사로 및 기타 접근성 수단

포장 / 아스팔트 / 콘크리트 버스 패드의 품질

인접 토지 이용 및 주요 목적지

다른 대중 교통 모드로 연결

**운영상의 고려 사항 :**

버스 탑승 요구

버스 노선 / 서비스 빈도

다른 라인 또는 시스템으로의 버스 전송 위치

소외된 지역 사회에서 서비스를 제공하는 주식

2

버스 정류장 유형

그림 6-9 및 그림 6-10에 설명된 것처럼 3 가지 유형의 버스 정류장 배치와 2 가지 유형의 승객 적재 방법이 있습니다. 위치에 가장 적합한 버스 정류장 유형을 선택할 때 주의해서 고려해야 합니다.

삼

## 버스 정류장

두 개 이상의 버스가 동시에 정지 할 수 있는지 여부와 버스 정류장 배치 위치 등 버스 차량 유형 (예 : 40 피트 길이, 60 피트 길이의 관절식 버스 등)을 수용 할 수 있는 충분한 버스 정류장 로딩 영역을 제공하십시오. 버스 정류장 로딩 구역은 버스가 버스에 접근, 정지 및 당겨질 수 있는 충분한 공간을 확보 할 수 있도록 거리 주차 제한이있는 빨간색 연석으로 표시해야 합니다. 모든 버스 정류장의 경우, 시행 전에 버스 정류장 적재 구역의 필요한 길이에 대해 대중 교통 기관에 확인하십시오. 예를 들어, Metro의 최소 필수 버스로드 영역은 다음과 같습니다 (자세한 내용은 2020 Metro Transit 서비스 정책 및 표준 참조).[\[9\]](#) :

40 피트 버스 :

먼 쪽 : 90 ft.

근처 : 100 피트

미드 블록 : 150 피트

두 개 이상의 버스가 동시에 정지하는 경우 추가 50 피트 추가

60 피트 버스 :

먼 쪽 및 중간 블록 : 120 피트

근처 : 170 피트

두 개 이상의 버스가 동시에 정지하는 경우 추가 70 피트 추가

4 버스 정류장 간격



모든 버스 정류장의 경우, 시행 전에 버스 정류장 사이의 원하는 간격을 대중 교통 기관에 확인하십시오. 버스 정류장 간격은 적절한 범위를 제공하면서 탑승 수요 균형을 유지해야 합니다. 예를 들어, 메트로의 최대 평균 버스 정류장 간격은 다음과 같습니다 (자세한 내용은 2020 메트로 대중 교통 서비스 정책 및 표준 참조).[\[10\]](#) :

1.25 마일 간격의 BRT 역

0.75 마일 간격으로 지하철 고속 버스 정류장

메트로 로컬 버스 정류장은 0.25 마일 간격으로 정차합니다

#### 5 접근성 중지

버스 정류장은 모든 유형의 연령, 능력 및 장애에 대한 안전 및 접근성을 제공해야 합니다. 가능하면 보편적인 디자인을 적용해야 합니다. 유니버설 디자인 솔루션은 광범위한 사용자와 능력을 충족시켜 모든 사람들이 장벽을 줄여서 동일한 대중 교통을 이용할 수 있도록 합니다. 다음을 포함하지만 이에 제한되지 않는 일반적인 버스 정류장 조건을 보여주는 [그림 6-11](#) ~ [그림 6-16](#) 을 참조하십시오 .

견고하고 안정적인 표면;

버스 정류장 탑승 및 하차 구역은 연석에 수직으로 측정 된 96 인치 (8 피트)의 명확한 길이와 연석에 평행하게 측정 된 60 인치 (5 피트)의 명확한 폭으로 배치됩니다. 휠체어 경사로;

거리, 보도 / 주차장 또는 보행자 통로와 연결되어있는 모든 장애물 전체 및 주변에 최소 48 인치 (4 피트) 이상의 접근 가능한 경로가 있어야 합니다.

버스 정류소 아래 30 인치 (2.5 피트) x 48 인치 (4 피트)의 최소 바닥 공간.

접근 가능한 경사 및 교차 경사;

버스 정류소 내에서 80 인치의 최소 헤드 룸 여유 공간;

등받이가있는 버스 벤치; 과

마감, 대비, 스타일, 캐릭터, 높이, 간격 등에 대한 시각적 표지판 요구 사항을 준수하는 버스 정류장 경로 식별 표지판과 같은 접근 가능한 표지판

#### 6E. 거리와 교차로를 따라

1

모든 버스

주행 차선이 버스와 차량 통행에 모두 사용되는 혼합 흐름, 측면 실행 구성으로 모든 버스를 수용하십시오.

가능할 경우 버스는 동맥 거리로 이동해야하며 수집기 또는 지방 거리와 같은 저속 및 저용량 도로에서는 피해야합니다.

그림 6-17에서 그림 6-22에 나와 있듯이 버스를 수용하는 주행 차선의 너비는 12 피트이지만 클래스 II 또는 거리 내 클래스 IV 자전거 도로에 인접 할 경우 11 피트 이상이어야합니다. 가능한 경우, 버스는 클래스 II 자전거 도로와 함께 운행해서는 안됩니다. 다른 모든 차선 폭 표준의 경우 최소 주행 차선 폭에 대해서는 120 페이지의 8 장 -1 도로 재구성을 참조하십시오.

## 2 버스 급행 운송 (BRT)

하루 종일 전용 버스 전용 차선을 제공하거나 성수기에만 노상 주차를 제한하십시오.

특히 혼합 흐름 구성이 구현 된 경우 교차로에서 능동 운송 신호 우선 순위를 제공하여 트래픽 및 운송 서비스 지연을 줄이십시오.

## 7 정책 권장 사항 : 자전거

시의 자전거 네트워크에 대한 투자 및 개선은 장기적인 공공 목표를 달성합니다. 그들은 지역 사회의 건강을 향상시킵니다. 그들은 지구 온난화 가스의 방출을 줄입니다. 그들은 젊은이와 노인 모두에게 도시 환경의 발견을 촉진합니다. 그들은 통근 및 레크리에이션을위한 다양한 옵션을 사람들에게 제공합니다.

이 장에서는시의 2009 자전거 마스터 플랜에 대한 업데이트를 제공합니다.

### 7A. 정책 목표

시 전역의 향후 자전거 개선 사항은 다음 목표를 달성하도록 설계 및 유지되어야 합니다.

매력적이고 안전하며 편안하며 건강하고 신뢰할 수 있으며 환경 적으로 지속 가능한 레크리에이션 및 교통 대안으로 도시 전역의 자전거 사용을 장려하십시오.

모든 연령, 능력 및 장애에 대해 쉽게 탐색, 접근 및 유지 관리가 가능한 자전거 인프라를 제공합니다.

환승 센터, 구직 센터, 상업 지역, 학교, 공원, 도서관 및 주거 지역을 포함한 목적지를 연결하십시오.

자전거 도로, 특히 고속도로, 철도 복도 및 1 마일 / 라스트 마일 연결을 통해 자전거 네트워크의 간격을 메우고 장애물을 제거하십시오.  
가능하면 자전거를 타는 사람과 운전하는 사람을 구분하십시오.

## 7B. 적용 성

이 장의 후속 섹션에 설명 된 개선 사항은 위에 나열된 목표를 달성하기위한 정책 권장 사항입니다. 다음 두 가지 적용 가능성 필터 내에있는 프로젝트가 이러한 개선의 후보입니다.

### 1 우선 순위 거리

일반적으로, 도시에서 도시로에서 자전거 개선 "자전거 우선 거리,"우선 순위를한다 그림 7-1 포함 :

기존 또는 예정된 자전거 도로;

높은 자전거 탑승 거리; 과

특히 1 마일 / 라스트 마일 교통 연결을 따라 자전거 라이더 쉽의 격차와 장벽을 메우는 거리.

### 2

초점 영역

또한 그림 7-2에 표시된 것처럼 자전거 초점 개선은“초점 영역”에서 우선 순위를 정해야 합니다.이 영역은 커뮤니티 취약성, 활동, 투자 해소 등을 포함한 기준을 통해 집중된 관심과 투자를받는 것으로 확인 된 도시의 영역이므로, 그리고 단점. 4B 장을 참조하십시오 .자세한 내용은 52 페이지의 초점 영역을 참조 하십시오.

## 7C. 자전거 도로 유형 선택

### 1

#### 토지 이용 상황을 고려

자전거 도로 유형을 선택할 때는 인접한 토지 사용과 관심 지점을 고려하십시오. 자전거 도로 네트워크는 다음을 고려해야 합니다.

직무, 환승, 공원, 산책로, 학교 등과 같은 목적지를 연결하는 경로의 직접 성과 연속성

밀집된 상업 및 주거 지역 또는 높은 고용 지역과 같은 토지 이용.

### 2 도로 특성 고려

자전거 도로 유형을 선택할 때는 다음과 같은 다양한 도로 특성에 따라 일부 자전거 도로가 다른 자전거 도로보다 더 적합한 방법을 고려하십시오.

기존 도로 지오메트리, ROW (right-of-way) 너비, 연석 간 거리, 주행 차선 너비 및 주행 횟수, 회전, 주차 차선 및 차도;

게시된 속도 제한, 평균 일일 트래픽 (ADT) 및 회전 운동 횟수 (TMC);

거리 주차의 존재, 주차 회전율 또는 차량 적재 빈도, 버스 정류장 및 기타 연석 활동;

화물, 트럭, 거리 서비스 차량 (예: 쓰레기 트럭, 거리 청소부 등), 버스 및 비상 차량에 의한 사용;

지형 및 배수와 같은 도로 기능; 과

보도 / 주차장의 폭, 보행자 활동, 특히 노인과 어린이의 존재 및 양.

더 낮은 차량량 및 / 또는 속도를 가진 실행 가능한 병렬 대안 도로의 가능성

새로운 개발 프로젝트 또는 자본 개선 프로젝트, 정기 유지 관리 또는 재 포장 / 재 포장 프로젝트의 일부로 자전거 도로를 통합 할 가능성.

### 3 자전거 사용자 유형 고려

특정 상황에서 자전거 도로 유형을 선택하면 궁극적으로 다양한 사용자 유형에 대한 안락함, 안전 및 매력이 결정됩니다. 더 큰 자전거 네트워크 또는 도로 특성에 대한 고려 사항 외에도 잠재적인 사용자 프로필을 이해하는 것이 중요합니다<sup>[11]</sup>:

레저용 라이더와 통근 라이더

초보자 라이더와 숙련된 라이더

예를 들어, 동맥 거리에 Class II Bikeway (자전거 레인) 또는 공유 차선 표시가 있는 Class III Bikeway ("해협")를 설치한 경우 성인 또는 어린이와 같은 초보자 라이더에게는 덜 매력적일 수 있습니다. 숙련된 자전거 타는 사람보다 자전거 타기. 가능할 때마다 자전거 도로 유형을 선택하여 모든 연령, 능력 및 장애가 있는 자전거 네트워크를 홍보하십시오.

## 7D. 클래스 I 자전거 도로 설계 지침

1

### 정의

클래스 I 자전거 도로 (자전거 경로 또는 공유 사용 경로)는 운전자에 의한 교차 흐름이 최소화 된 자전거 및 보행자 전용으로 지정된 완전히 분리 된 거리 외부 도로를 제공합니다.

2

### 적용 성

클래스 I 자전거 도로는 일반적으로 양방향 및 다중 모드 레크리에이션 경로 또는 트레일입니다. 공원, 수로 또는 해변을 따라 또는 용도가 변경되는 유틸리티 또는 철도 복도에 적합합니다. 캔들러 및 버뱅크 채널 자전거 도로는 버뱅크시의 기존 클래스 I 자전거 도로의 예입니다.

### 삼

#### 클래스 I 자전거 도로 지침

모든 클래스 I 자전거 도로 :

보행자 또는 기타 작은 이동성 장치와 함께 사용하십시오.

양방향 자전거 도로의 경우 최소 8 피트 너비와 어깨 공간을 위해 양쪽에 추가 2 피트의 너비를 제공하십시오. 보다 많이 사용되는 경로의 경우 너비 10-12 피트와 양면에 2 피트 어깨가 선호됩니다.

## 7E. 클래스 II 자전거 도로 설계 지침

1

### 정의

클래스 II 자전거 도로 (자전거 차선)는 자전거의 독점적 또는 반 독점적 거리 내 사용을 위해 지정된 제한된 권리를 제공합니다. 자동차나 보행자의 여행은 금지되지만 교차 흐름이 허용 될 수 있습니다. 클래스 II 자전거 도로는 일반적으로 주차 차선이나 주차 된 차량과 인접한 주행 차선 사이의 연석을 따라 이어집니다.

### 2 적용

클래스 II 자전거 도로는 일반적으로 25-30mph 사이의 게시 된 속도 제한과 3,000 ADT에서 6,000 ADT 사이의 볼륨 제한이있는 시내 거리 및 인근 수집가 거리와 같은 중간 속도 및 볼륨 거리에 적합합니다. 클래스 II 자전거 도로는 속도가 30mph를 초과하고 부피가 6,000 ADT를 초과하는 거리에는 권장되지 않습니다.

### 삼

클래스 II 자전거 도로 지침 :

모든 클래스 II 자전거 도로 :



차도, 골목길, 우회전 차선 또는 교차로와 같은 자전거 도로 충돌 지역을 구분하기 위해 단색 또는 "건너 뛰기"녹색 포장 도로 표시를 설치하는 것이 좋습니다.

노상 주차장에 인접한 클래스 II 자전거 도로의 경우 :

**선호:** 공간이 허용되는 경우, 차량 출입문을 열 수 있도록 자전거 도로와 도로 주차 공간 사이에 최소 2 피트 너비의 스트라이프 버퍼를 제공하십시오. 스트라이프 버퍼에 볼라드와 같은 구분 기호가 포함 된 경우 자전거 도로는 클래스 IV 자전거 도로로 간주됩니다. 7G 장을 참조하십시오 . 100 페이지의 클래스 IV 자전거 도로 설계 지침.

**최소:** 연석면에서 측정하여 자전거 도로에 대해 총 5 피트 이상의 너비를 제공하십시오.

구내 주차장과 인접하지 않은 클래스 II 자전거 도로의 경우 :

**권장:** 공간이 충분한 경우 자전거 도로와 차량 주행 차선 사이에 최소 2 피트 너비의 스트라이프 버퍼를 제공하십시오. 스트라이프 버퍼에 볼라드와 같은 구분 기호가 포함 된 경우 자전거 도로는 클래스 IV 자전거 도로로 간주됩니다. 7G 장을 참조하십시오 . 100 페이지의 클래스 IV 자전거 도로 설계 지침.

**최소:** 연석면에서 측정하여 자전거 도로에 대해 총 5 피트 이상의 너비를 제공하십시오.

4

이웃 수집가 거리에서의 숙박

이웃 수집가는 중저 속 차량 속도와 볼륨으로 작동하며 동맥 거리와 지방 거리를 연결합니다.

뉴욕시 전역의 일부 인근 수집가 거리는 일반적으로 68 피트 ROW와 48 피트의 연석 간 거리를 갖습니다. 에 도시 된 바와 같이 그림 7-10 과 그림 7-11, 이 거리 같은 클래스 II Bikeways을 수용 할 수있는 잠재력을 가지고 :

잠재적 재구성 :

**새로운 / 변경 :**

각 방향으로 편도, 완충, 클래스 II 자전거 도로

**기존 유지 보수 :**

여행 차선 수

연석 간 폭

보도 / 주차장 폭

**가장 적합한 곳 :**

기존 인도 / 주차장의 너비는 이미 최소 수준이거나 다른 용도로 유지되어야합니다.

주행 차선의 너비가 최소 표준을 초과합니다.

7F. 클래스 III 자전거 도로 설계 지침

1

## 정의

클래스 III 자전거 도로 (자전거 노선)는 자전거 및 자동차의 공동 여행을 표시하며, 표지판 및 / 또는 포장 도로 표시 (예 : 공유 차선 표시) ("화살표")가 표시됩니다.

## 2 적용

클래스 III 자전거 도로는 일반적으로 속도 제한이 25mph 미만이고 볼륨이 3,000 ADT 미만인 인근 수집가 또는 지역 도로와 같은 저속 및 저용량 도로에 적합합니다. 등급 III 자전거 도로는 25mph 이상의 속도 제한 및 3,000 ADT보다 큰 도로에서는 권장하지 않습니다.

## 삼

클래스 III 자전거 도로 유형 :

모든 Class III 자전거 도로 :

공유 자전거 도로와 주행 차선은 연석면에서 측정 한 너비가 10 피트 이상이어야합니다.

다음과 같은 적절한 포장 표시 및 표지판으로 자전거 도로를 구분하십시오.

자전거가 공유 자전거 경로 및 차량 주행 차선 전체를 사용할 수 있음을 나타내는 "전체 사용 가능" 표시;

공동 차선 포장 표시 ("수레"); 과

차도, 골목길, 우회전 차선 또는 교차로와 같은 자전거 도로 충돌 지역을 구분하기 위해 단색 또는 "건너 뛰기" 녹색 포장 도로 표시를 설치하는 것이 좋습니다.

자전거대로 :

자전거 도로는 다음과 같은 안전을 강화하기 위해 추가 교통 정체 치료를 제공하는 거리 내 클래스 III 자전거 도로입니다.

스피드 쿠션. 참조 장 5C- 6 62 페이지의 횡단 보도 및 속도 혹 또는 쿠션을 제기 .

연석 연장. 참조 장 5C- 60 페이지의 4 난간 확장.

공동 차선 포장 표시 ("수레").

자전거 도로 요소를 제공하지 않는 다른 지역 거리와 자전거 도로를 구별하기위한 표시.

이웃 수집가 또는 지역 거리에 4 숙박 시설

이웃 수집가와 현지 거리는 중 ~ 저속 속도로 운행하며 동맥 거리와 현지 거리를 연결합니다. 시 전역의 일부 이웃 수집가 또는 지역 거리에는 일반적으로 60 피트 ROW와 36 피트의 연석 간 거리가 있습니다. 에 도시 된 바와 같이, 도 7-14 과 도 7-15 이 거리 같은 클래스 III Bikeways를 수용 할 가능성이있다 :

잠재적 재구성 :

**새로운 / 변경:**

각 방향의 공용 차량 주행 차선 및 클래스 III 자전거 도로

**기존 유지 보수:**

거리 주차

주행 차선의 수와 폭

연석 간 폭

보도 / 주차장 폭

**가장 적합한 곳:**

연석 간 폭이 제한됩니다.

7G. 클래스 IV 자전거 도로 설계 지침

1

정의

클래스 IV 자전거 도로 (사이클 트랙 또는 보호 자전거 도로)는 보행자, 차량 통행 및 주차 차량과 분리된 자전거 여행 전용 도로를 제공합니다. 등급 IV 자전거 도로는 등급 분리, 유연한 기둥, 유연하지 않은 물리적 장벽 및 / 또는 도로 주차를 사용하여 보호 및 분리됩니다.

클래스 IV 자전거 도로는 거리 또는 보도 수준 일 수 있습니다. 일반적으로, 거리 내 IV 급 자전거 도로는 더 낮은 자본 비용과 빠른 구축 옵션으로 구현 될 수 있지만, 가능하다면 자금 지원이 가능 해지면 향후 인도 수준의 IV 급 자전거 도로로 업그레이드 될 수 있습니다. . 보호를 받으려면 그림 7-16 및 그림 7-17 에 나와있는 것처럼 Class IV Bikeway는 보행자와 차량 통행으로부터 양쪽 측면의 완충 보호 장치를 갖추어야 합니다 .

차량 버퍼 :

**차량 버퍼** 포장 스트라이핑, 등급 분리, 블라드, 휠 정지, 화분 상자, 및 / 또는 노상 주차에 의해 점유 될 수있는 여행 차선과 자전거 도로 사이의 버퍼 공간입니다.

보행자 완충기 :

**보행자 버퍼** 페인트, 측각 잘린 돔, 조경, 유틸리티 및 / 또는 거리 가구 점유 할 수있다 여행과 자전거 도로의 보행자 경로 사이의 버퍼 공간입니다. 보도 / 주차장 구역에 대한 자세한 내용은 5 장 -1 보도 / 파크 웨이 페이지 69 를 참조하십시오.

## 2 적용

클래스 IV 자전거 도로는 일반적으로 게시 속도 제한이 30mph 이상이고 부피가 6,000 ADT를 초과하는 거리와 같은 고속 및 대용량 도로에 적합합니다. 그림 7-18 은 클래스 IV 자전거 도로의 다양한 변형과 권장 치수를 설명합니다. 모든 연령, 능력 및 장애에 대한 미래의 자전거 도로 네트워크를 활성화하려면 가능한 경우 보호 된 자전거 도로를 제공해야 합니다.

## 삼

거리 내 클래스 IV 자전거 도로

도로 내 클래스 IV 자전거 도로는 도로의 도로, 연석 또는 도로 주차 근처에 있으며 아래 지침 중 하나에 따라 구성됩니다.

길의 양쪽에있는 일방 통행 자전거 도로

일방 통행로 만 길 왼쪽에있는 양방향 자전거 도로

In-street Class IV 자전거 도로는 **차량 완충 장치**로 차량 통행에서 보호 및 분리됩니다. **차량 완충 장치**는 대각선 또는 갈매기 모양의 포장 표시로 줄무늬를 띠고 아래에 설명 된 처리 중 하나 이상을 포함해야 합니다.[\[12\]](#):

재귀 반사 스트라이핑이있는 **블라드**는 중앙에 대략 10 피트에서 40 피트마다 배치됩니다.

**휠 스톱과 블라드** 사이에 약 6 피트 간격으로 연속 배치합니다.

간격이 일정한 **화분 상자**.

위에서 언급 한 트리트먼트 외에 **온 스트리트 주차**.

일반적으로, 거리 내 IV 급 자전거 도로에서 구분선 처리는 고유 한 현장 조건에 따라 적절히 배치해야 합니다.

버스 정류장, 길가에있는 주차장, 진입로 및 골목길에서 중단됩니다 (109 페이지의 7G-7 진입로 및 골목길의 7 장 참조).

차량이 자전거 도로로 진입하는 것을 막을 수 있을만큼 가까이 있지만, 노상 주차장에 인접 해있을 때 보행자의 움직임을 허용 할 수 있을만큼 먼 거리에 있습니다 (110 페이지의 7G-8 구내 주차, 접근 가능한 구내 주차, 적재 및 발렛 구역 참조).

필요한 비상 액세스는 코드와 같이 코드별로 유지됩니다 (예 : 화재).

**휠 스톱 및 블라드**. 휠 스톱은 지면까지 낮고 운전자가 보기 어려우므로 블라드없이 휠 스톱을 사용하지 않는 것이 좋습니다. 거리 주차 공간을 수용 할 수 없는 거리를 따라 가장 적합합니다.

**화분 상자:** 도로에 고정된 화분 상자는 더 큰 자본과 지속적인 유지 보수가 필요한 매력적인 보호 방법입니다. 야외 활동이 발생할 수 있는 상업 거리를 따라 가장 적합합니다.

**라드:** 볼라드는 클래스 IV Bikeways 보호 및 분리의 널리 사용되는 방법입니다. 볼라드는 상대적으로 빠르고, 쉽고, 저렴한 방법으로 자전거를 타는 사람들과 운전하고 걷는 사람들 사이의 구분을 묘사합니다. 볼라드는 영구 또는 고가의 자본 인프라 없이 커뮤니티가 보호된 자전거 시설을 경험할 수 있는 방법을 제공할 수 있습니다. 그러나 볼라드를 교체하고 나뭇잎이나 잔해의 자전거 도로를 일상적으로 청소하는 유지 보수는 프로젝트의 수명주기 비용에 포함되어야 합니다.

4

보도 수준 클래스 IV 자전거 도로

보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로는 보도와 같은 수준에 있지만 운전자와 운전자와의 분리를 제공합니다. 보도 / 주차장 폭이 16 피트 이상인 경우에만 자전거 및 보행자 모두를 허용할 수 있습니다. 인도 수준의 클래스 IV 자전거 도로는 아래 방향 중 하나로 구성됩니다.

각 방향으로 편도

도로의 오른쪽에 구속된 경우 도로의 한쪽에 양방향

보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로는 보도 수준에 있으며 다음을 포함할 수 있는 **차량 버퍼 (Vehicle Buffer)**에 의해 차량 통행에서 보호되고 분리됩니다.



연석

조경

유용

보도 수준 클래스 IV 자전거 도로 는 보도 수준에 위치한 **보행자 완충 장치**로 보행자와 분리해야 합니다.

페인트

잘린 돔

조경

유용

거리 가구

**SIDEWALK-LEVEL** : 가능한 경우, 보도 수준의 4 급 자전거 도로가 길거리 4 급 자전거 도로보다 선호되는데, 이는 차량으로부터 최대한의 분리 및 보호 기능을 제공하기 때문입니다.

5

동맥 거리에서의 숙박

동맥 거리는 고속 차량 속도로 운행되며 지역 교통 복도입니다. 시 전역의 몇몇 동맥 거리는 일반적으로 100 피트 ROW와 68 피트의 연석 간 거리를 갖습니다. 에 도시 된 바와 같이, 도 7-26 를 통해 도 7-28, 이 거리는 다양한 옵션 클래스 IV Bikeways를 수용 할 가능성이있다 :

잠재적 재구성 # 1 :

**새로운 / 변경 :**

각 방향으로 편도, 거리, 클래스 IV 자전거 도로  
거리의 양쪽에 노상 주차가 제거됩니다.

**기존 유지 보수 :**

주행 차선의 수와 폭  
연석 간 폭  
보도 / 주차장 폭

**가장 적합한 곳 :**

기존 보도 / 주차장의 너비는 다른 용도 (예 : 보도 식사와 같은 야외 활동)와 마찬가지로 유지해야 합니다.  
도로 주차의 손실은 인접한 토지 이용에 크게 해를 끼치지 않습니다 (예 : 풍부한 현장 주차 또는 인근의 공공 주차).

잠재적 재구성 # 2 :

**새로운 / 변경 :**

각 방향으로 편도, 인도 수준, 클래스 IV 자전거 도로

보행자가 사용할 수 있는 보도 공간이 줄어 듭니다.

**기존 유지 보수:**

거리 주차

주행 차선의 수와 폭

연석 간 폭

**가장 적합한 곳:**

기존 보도 / 주차장의 너비는 16 피트 이상입니다.

거리 주차의 손실은 인접한 토지 이용 (예를 들어, 단기 거리 주차에 의존하는 상업적 용도)에 상당히 해로울 것입니다.

다른 동맥 거리는 ROW 폭이 100 피트이고 연석 간 거리가 76 피트입니다. 이 도로는 현재 클래스 II 자전거 도로를 제공 할 수 있지만 가능한 경우 클래스 IV 자전거 도로로 전환해야 합니다. 동맥은 주요 지역 연결을 제공하기 때문에 기존의 주행 차선이나 폭에 영향을 미치지 않을 수 있습니다. 따라서 그림 7-29 에서 그림 7-32 에 나와있는 것처럼 기존의 보도 / 주차장의 너비가 16 피트 이상인 경우 클래스 IV 자전거 도로는 종종 길거리가 아닌 보도에서만 가능할 수 있습니다.

잠재적 재구성 # 1:

**새로운 / 변경:**

각 방향으로 편도, 길거리 클래스 IV 자전거 도로

노상 주차장이 제거되었습니다.

**기존 유지 보수:**

주행 차선의 수와 폭

**가장 적합한 곳:**

도로 주차의 손실은 인접한 토지 이용에 크게 해를 끼치지 않습니다 (예 : 풍부한 현장 주차 또는 인근의 공공 주차).

잠재적 재구성 # 2 :

**새로운 / 변경:**

각 방향으로 편도, 인도 수준, 클래스 IV 자전거 도로

보도 / 주차장이 넓어짐

연석 간 폭이 좁아짐

**기존 유지 보수:**

거리 주차

주행 차선의 수와 폭

**가장 적합한 곳:**

기존의 거리 II 클래스 자전거 도로는 인도 수준의 클래스 IV 자전거 도로로 전환 할 수 있습니다.

기존 연석 간 연석을 재구성 할 수 있습니다.

잠재적 재구성 # 3 :

**새로운 / 변경:**

길 한쪽에 양방향, 보도 수준, 클래스 IV 자전거 도로

길의 한쪽에 보도 / 주차장이 확장되었지만 보행자가 사용할 수있는 보도 공간이 줄었습니다.

연석 간 폭이 좁아짐

거리 한쪽에 도로 주차가 제거되었습니다.

**기존 유지 보수:**

주행 차선의 수와 폭

**가장 적합한 곳:**

기존 보도 / 주차장의 너비는 다른 용도 (예 : 보도 식사와 같은 야외 활동)와 마찬가지로 유지해야 합니다.

거리 주차의 손실은 인접한 토지 이용 (예를 들어, 단기 거리 주차에 의존하는 상업적 용도)에 상당히 해로울 것입니다.

## 수집가 거리에서의 숙박

시내 콜렉터 거리는 적당한 차량 속도와 볼륨으로 운영됩니다. 일반적으로 ROW 폭은 80 피트, 연석 간 폭은 38 피트이며 현재 클래스 II 자전거 도로를 제공 할 수 있지만 가능한 경우 클래스 IV 자전거 도로 전환하는 것을 목표로해야 합니다. 예 도시 된 바와 같이, 도 7-33를 통해 도 7-35, 이 거리는 다양한 옵션 클래스 IV Bikeways를 수용 할 가능성이 있다 :

## 잠재적 재구성 # 1 :

**새로운 / 변경 :**

각 방향으로 편도, 거리, 클래스 IV 자전거 도로

주행 차선 폭 감소

길거리 주차는 한쪽에서만 제거됨

**기존 유지 보수 :**

여행 차선 수

보도 / 주차장 폭

**가장 적합한 곳 :**

기존의 거리 II 클래스 자전거 도로는 인도 수준의 클래스 IV 자전거 도로로 전환 할 수 있습니다.

기존 보도 / 주차장의 너비는 다른 용도 (예 : 보도 식사와 같은 야외 활동)와 마찬가지로 유지해야 합니다.

도로 주차의 손실은 인접한 토지 이용에 크게 해를 끼치지 않습니다 (예 : 풍부한 현장 주차 또는 인근의 공공 주차).

잠재적 재구성 # 2 :

**새로운 / 변경 :**

각 방향으로 편도, 인도 수준, 클래스 IV 자전거 도로

보도 / 주차장이 넓어짐

연석 간 폭이 좁아짐

**기존 유지 보수 :**

거리 주차

여행 차선 수

**가장 적합한 곳 :**

기존의 인스 트리트 클래스 II 자전거 도로는 보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로로 전환 할 수 있으며, 커브 간 폭을 재구성 할 수 있습니다.

도시 전역의 일부 시내 수집가 거리는 더 좁고 일반적으로 ROW 폭이 74 피트이고 연석 간 거리가 44 피트입니다. 그림 7-36 에서 그림 7-38 에 표시된 것처럼 이 거리는 다양한 옵션으로 클래스 IV 자전거 도로를 수용하십시오 :

잠재적 재구성 # 1 :

**새로운 / 변경 :**

각 방향으로 편도, 거리, 클래스 IV 자전거 도로

길 양측의 보도 / 주차장 축소

연석에서 연석 폭이 확장 됨

중앙 차선 폭 감소

**기존 유지 보수 :**

여행 차선 수

**가장 적합한 곳 :**

기존 연석 간 연석을 재구성 할 수 있습니다.

기존 보도 / 주차장의 너비는 다른 용도 (예 : 보도 식사와 같은 야외 활동)를 위해 가능한 한 많이 유지해야 합니다.

잠재적 재구성 # 2 :

**새로운 / 변경 :**

각 방향으로 편도, 인도 수준, 클래스 IV 자전거 도로

도로 양측에 보도 / 주차장이 확장되었지만 보행자가 사용할 수 있는 보도 공간이 줄었습니다.



연석 간 폭이 좁아짐

주행 차선 폭 감소

**기존 유지 보수:**

여행 차선 수

**가장 적합한 곳:**

기존의 거리 II 클래스 자전거 도로는 인도 수준의 클래스 IV 자전거 도로로 전환 할 수 있습니다.

기존 연석 간 연석을 재구성 할 수 있습니다.

기존 보도 / 주차장의 너비는 다른 용도 (예 : 보도 식사와 같은 야외 활동)를 위해 가능한 한 많이 유지해야 합니다.

7

**차도 및 골목길**

차도 및 골목길에서 장애물로 인해 다가오는 교통, 보행자 및 자전거 운전자를 볼 수 있는 운전자의 능력이 가려 질 수 있습니다. 모든 모드의 안전을 위해 차도 또는 골목길 양쪽에 자유롭고 명확한 구역을 유지하는 것이 중요합니다. 모든 차도 및 골목길의 설계 및 유지 보수는 다음을 준수해야 합니다.

운전자의 시야 거리를 모호하게 할 수 있는 노상 주차, 조경 및 거리 가구는 진입로 또는 골목 가장자리에서 20 피트 이상 떨어지지 않아야 합니다. 그림 7-39를 참조하십시오 .

볼라드와 같은 경계선 요소는 자유 구역과 명확한 구역을 구분하여 운전자가 자전거 도로로 운전하는 것을 방지하고 운전자에게 더 넓은 시야 거리를 제공하는 데 사용될 수 있습니다. 그림 7-39를 참조하십시오.

차도 앞치마는 차도를 건널 때 보도 (및 보도 레벨 Class IV 자전거 도로)가 수평을 유지할 수 있도록 설계해야 합니다. 이 경우, 자전거 도로는 진입로 앞치마를 수용하기 위해 방향 당 4 피트 이상 넓어 질 수 있습니다. 그림 7-40을 참조하십시오.

차도 및 골목길과 같은 자전거 도로 충돌 지역을 구분하기 위해 단색 또는 "건너 뛰기" 녹색 포장 도로 표시를 설치하십시오. 그림 7-39 및 그림 7-40을 참조하십시오.

## 8

### 구내 주차장, 접근 가능한 구내 주차장, 적재 및 주차 대행 구역

도로 주차 또는 승객 적재와 같은 연석 활동에는 연석과 보도 / 주차장을 적극적으로 자주 사용해야 합니다. 거리 또는 보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로는 여행 경로가 명확하게 구분되고 유지되는 한 연석 활동과 공존할 수 있습니다.

탈선 기 (예: 볼라드)는 차량 주차 공간 내에서 주차 공간, 접근 가능한 도로 주차 공간 또는 적재 및 주차 대행 구역의 길이를 따라 차량 버퍼 내에서 중단되어 차량 문과 교차로에 접근할 수 있어야 합니다.

적재 구역, 주차 대행 구역 또는 접근 가능한 노상 주차장이 블록 중간에 위치한 경우, 자전거 도로를 가로 지르는 횡단 보도 및 접근 가능한 보행자 도로 램프는 보행자를 도로에서 보도 / 공원 도로로 연결해야 합니다. 그림 7-41에서 그림 7-44를 참조하십시오.

보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로는 보행자 통로와 같이 접근 가능한 이동 경로를 수용할 수 있도록 방향별로 너비가 4 피트 이상으로 좁아질 수 있습니다. 그림 7-43 및 그림 7-44를 참조하십시오.

## 9

버스 정류장에서

버스 정류장에서는 연석 및 보도 / 주차장을 적극적으로 자주 사용해야 합니다. 버스 정류장에 클래스 IV 자전거 도로가 있는 경우 보행자와 자전거는 안전을 강화하기 위해 명확하게 구분된 이동 경로를 가져야 합니다.

모든 유형의 버스 정류장 :

버스 정류장 배치에 대한 지침은 67 페이지의 제 6 장 정책 권장 사항 : 대중 교통을 참조하십시오.

도로에서 보도로 보행자를 연결하기 위해 자전거 도로를 가로 질러 적어도 하나의 횡단 보도 및 보행자 도로 경사로를 제공하십시오.

인라인 적재 :

길거리 주차 또는 보도 등급 IV 자전거 도로가 있는 거리 주차 공간이 있는 경우, 버스 적재 구역에 자전거 도로 및 보도와 별도의 구역으로 연석 확장을 제공하여 “부유 버스 플랫폼 / 섬”을 만듭니다. 이 경우 그림 7-45에 표시된 것처럼 보행자 접근을 채널 화하고 자전거 도로와 버스 적재 공간을 명확하게 분리 할 수 있도록 난간 또는 화분 상자를 고려하십시오 .

가능한 경우, 도로 또는 인도 수준의 클래스 IV 자전거 도로가 차선 내 적재 정지 점에 접근 할 때, 자전거 도로는 버스 정류장을 통해 보도 수준까지 올라가거나 유지해야 합니다 ( 그림 7-46 참조).

인출 식 적재 :

가능한 경우, 거리 IV 클래스 자전거 도로가 풀 아웃 적재 정지 점에 접근 할 때, 보행자가 보도 수준으로 경사로로 내려 가기 전에 보행자가 보도 수준에서 자전거 도로를 건널 수 있도록 자전거 도로가 경사로로 올라 가야합니다. 횡단 보도.

10

우회전 충돌시 자전거 도로 분리

예를 들어 우회전 차선과 교차로를 통해 자전거 도로 충돌 지역을 구분하려면 단색 또는 "건너 뛰기"녹색 포장 도로 표시를 설치하십시오.

거리 클래스 IV 자전거 도로의 경우 :

우회전 충돌에서 선호되는 자전거 도로 분리 처리에 대해서는 그림 7-47을 참조하십시오 .

보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로 :

우회전 충돌에서 선호되는 자전거 도로 분리 처리에 대해서는 그림 7-47을 참조하십시오 .

도로 주차 공간이있는 경우 보행자 연석 경사로에 필요한 폭의 접근성을 허용하도록 연석 확장 장치를 제공하십시오.

가능한 경우, 자전거 도로는 횡단 보도의 보도와 수평을 유지해야합니다.

11

좌회전 충돌시 자전거 도로 분리

거리 클래스 IV 자전거 도로의 경우 :

좌회전 충돌에서 선호되는 자전거 도로 분리 처리에 대해서는 그림 7-50을 참조하십시오.

자전거 운전자가 많은 지역의 경우 교차로 자전거 상자를 고려하십시오. 교차로 자전거 상자는 횡단 보도와 고급 정지선 사이에 위치한 전용 공간으로 자전거가 신호 교차로에서 정차 할 때 운전자 앞에 대기 할 수 있습니다. 다 차선 도로에서는 자전거 상자가 좌회전 차선 까지 연장되어 좌회전 자전거를 탈 수 있습니다. 이 경우 자전거 운전자와 운전자는 좌회전 신호 페이징을 공유합니다. 그림 7-51 및 그림 7-53을 참조하십시오.

자전거가 많은 지역의 경우 2 단계 턴 대기열 상자를 고려하십시오. 2 단 턴 큐 박스는 자동차 나 다른 자전거의 이동 경로 외부에서 신호 화 된 교차로를 돌릴 수 있는 전용 공간을 제공합니다. 그림 7-52를 참조하십시오.

보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로 :

좌회전 충돌에서 선호되는 자전거 도로 분리 처리에 대해서는 그림 7-50을 참조하십시오.

2 단계 턴 큐 박스는 보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로에도 적용될 수 있습니다.

12

## 교차로에서의 혼합 흐름

예를 들어 우회전 차선과 교차로를 통해 자전거 도로 충돌 지역을 구분하려면 단색 또는 "건너 뛰기"녹색 포장 도로 표시를 설치하십시오.

## 적용 성

교차로를 통해 별도의 자전거 신호 위상을 제공 할 수없는 경우 혼합 흐름 처리가 제공 될 수 있습니다.

전용 우회전 차선이없는 저용량 또는 우회전 차량 교차로에서.

오른쪽 구속 조건이있는 교차점.

우회전 차량 150 대 미만, 좌회전 차량 100 대 미만의 피크 시간 선회 량을 가진 교차로.

우회전 전용 LAN에서 혼합 흐름, 측면 이동 :

혼합 흐름, 측면 이동에서 교차 충돌 공간이 교차점보다 먼저 발생해야 합니다. 측면 이동은 자전거 운전자를 우회전하는 차량의 왼쪽으로 이동시킵니다. 그림 7-53을 참조하십시오 .

주차 보호 등급 IV 자전거 도로에만 적용됩니다.

우회전 전용 차선에서 혼합 흐름, 결합 자전거 도로 :

혼합 흐름 자전거 도로와 우회전 차선에서는 자전거 운전자와 우회전 자동차가 하나의 공유 주행 차선으로 합쳐 져야합니다. 그림 7-54를 참조하십시오 .

노상 주차가없는 거리 및 / 또는 클래스 IV 자전거 도로와 교차로에서 우회전 차선을 모두 수용 할 수없는 공간 제약 때문에 거리에 적용 가능합니다.

정책 권장 사항 : 운전자

운전하는 사람들은 종종 버뱅크 (Burbank) 거리의 주된 사용자이며 따라서 충돌이 가장 많이 발생할 수 있습니다. 운전자의 안전을 개선하기위한 투자는 모든 사람의 안전에 긍정적 인 영향을 미칩니다.

#### 8A. 정책 목표

뉴욕시 전역의 미래 운전자 안전 개선은 다음 목표를 달성하도록 설계 및 유지되어야합니다.

가능하면 운전, 자전거 타기, 걷기를 구분하십시오.

가능하면 교통 안정 치료를 설치하여 모든 사람들의 안전과 가시성을 향상 시키십시오.

거리와 교차로를 재 설계하고 재구성하여 가시성과 가시성을 향상 시킵니다.

## 8B. 적용 성

이 장의 후속 섹션에 설명 된 개선 사항은 위에 나열된 목표를 달성하기 위한 정책 권장 사항입니다. 다음 두 가지 적용 가능성 필터 내에 있는 프로젝트가 이러한 개선의 후보입니다.

### 1 우선 순위 거리

일반적으로,시는 다음을 포함 하여 그림 8-1에 설명 된 바와 같이“운전자 우선 거리”에서 운전자 개선을 우선시해야 합니다 .

대량 및 고속 도로; 과  
비스듬한 각도의 교차로.

### 2

#### 초점 영역

또한, 운전자 안전 개선은 그림 8-2 에 도시 된 바와 같이“초점 영역”에서 우선 순위를 정해야 합니다. 이러한 영역은 커뮤니티 취약성, 활동, 투자 감소를 포함한 기준을 통해 집중된 관심과 투자를 받는 것으로 확인 된 도시의 영역이므로 그리고  
단점. 4B 장을 참조하십시오 . 자세한 내용은 52 페이지의 초점 영역을 참조 하십시오.

## 8C. 거리 개선

### 1



## 도로 재구성

교통을 안정시키고 새로운 도로 개선을 수용하기위한 수단으로서, 도로 재구성 ("도로식이 요법"이라고도 함)은 모든 다른 유형의 모드에 공간이 할당되는 방식을 변경할 수 있습니다. 도로 재구성은 주행 차선의 폭을 감소시키고 / 시키거나 주행 또는 도로 주차 차선을 제거하는 것으로 구성 될 수있다. 일반적으로 특별한 조건 (예 : Burbank2035 일반 계획 보도 표준, 표 M-2를 충족하기 위해 보도 / 주차장을 넓히기 위해)이 요구하지 않는 한, 기존의 전체 연석 대 연석 폭을 유지하여 연석의 광범위한 재건을 고려하십시오 필요합니다. 도로 재구성 프로젝트의 경우 다음을 고려하십시오.

## 차선 폭 감소

가능한 경우 기존 도로 내에서 새로운 도로 개선을 수용하려면 차선 너비를 그림 8-3에 나열된 최소 표준 으로 줄이십시오.

## 여행 차선 제거

가능한 경우 기존 도로 내에서 새로운 도로 개선을 수용하려면 여행 또는 주차 차선 제거를 고려하십시오. 그림 8-4는 4 차선 또는 5 차선 넓은 도로에서 3 차선 넓은 도로로 도로 재구성을위한 모델링 흐름도를 보여줍니다. 폭이 6 차로 인 도로의 경우 도로 재구성을위한 최대 임계 값 40K ADT를 고려하십시오. 비상 접근을 위해 기존 중앙 회전 차선을 유지하십시오.

## 2

## 커브 반경

교차로에서 가능할 경우 연석 반경 및 연석 확장, 도로 주차, 클래스 II 또는 클래스 IV 자전거 도로, 중간 및 도로의 기타 요소와 같은 다른 요소의 존재는 다음과 같이 설계해야 합니다.

15mph 이하의 차량 회전 속도를 장려하십시오.

보행자 대기 공간을 최대화하고 횡단 거리를 단축하십시오.

교차로에서 보행자와 자전거 운전자의 가시성을 향상시킵니다.

일반적으로 "실제 커브 반경"은 설계 차량의 "유효 회전 반경"보다 작아야 합니다. "실제 연석 반경"은 교차점에서 연석 코너의 실제 또는 물리적 반경입니다. "유효 회전 반경"은 도로에서 다른 요소의 존재를 고려하여 설계 차량이 차량을 회전시킬 수 있는 반경입니다. 교차로에서 차량이 회전 할 수 있는 능력을 결정하려면 유효 회전 반경을 사용해야 합니다. 일반적으로 설계 차량의 유효 회전 반경을 충족하는 경우 25ft. 실제 연석 반경이 적절하고 대부분의 교차로에 권장됩니다. 가능한 경우 보행자 수가 많은 교차로와 화물 및 트럭 운송량이 적은 교차로에서는 실제 연석 반경 (15-20 피트)이 더 작습니다. 모든 경우에 공공 안전 및 거리 서비스에 심각한 영향을 미치지 않도록 모든 시 부서에서 연석 반경을 확인해야 합니다.

삼

장애물

진입로와 골목길에서 특히 장애물은 다가오는 교통량, 보행자 및 자전거 운전자를 볼 수 있는 운전자의 능력을 모호하게 할 수 있습니다. 모든 모드의 안전을 위해 차도 또는 골목길의 양쪽에 적절한 코너 컷오프가 있는 자유롭고 명확한 구역을 유지하는 것이 중요합니다. 자세한 정보는 [109 페이지의 7G-7 차도 및 골목길을 참조](#) 하십시오.

4 비뚤어진 교차로

비스듬한 교차로는 거리가 90도 이외의 각도로 교차하는 교차로입니다. 가능한 경우 모든 모드의 가시성을 향상시키고 횡단 보도 거리를 단축하기 위해 거리가 가능한 한 90도 가까이 교차하도록 기울어진 교차로를 재구성하십시오.

참조 장 9D- 132 페이지의 3 기울어 교차점을 그린 인프라 기회에 대한 자세한 내용은.

참조 장 147 페이지 13. 우선 순위 프로젝트를 버뱅크시의 특정 왜곡 교차 재구성 프로젝트에 대한 자세한 내용은.

## 8D. 표지판, 신호 및 포장 표시

1

표지판

고급 곡선 경고 신호 :

물체 관련 충돌이있는 구불 구불 한 곡선 및 경사 도로에서는 동적 또는 정적 진행 곡선 경고 표시 및 갈매기 모양 표시를 설치하는 것이 좋습니다.

속도 피드백 표시 :

학교, 도서관, 공원 및 노인 센터 앞 거리와 버뱅크 경찰국이 집중된 교통 정체가 필요한 거리에 스피드 피드백 표지판을 설치하십시오. 다음과 같은 다른 교통 정체 개선과 함께 속도 피드백 표시 설치를 조정하십시오.

미드 블록 교차점

스피드 쿠션

기타 표시 및 포장 표시

2

신호

**재귀 반사 테두리:**

신호 관련 충돌이있는 위치에서 백 플레이트에 역 반사 경계를 추가하여 신호를 업그레이드하여 신호의 조명면의 가시성을 개선하고 대조 대비 배경을 만듭니다.

우회전 제어:

차량과 보행자 및 자전거 운전자 간의 좌회전 및 우회전 충돌을 방지하려면 다음에서 차량이 적색 신호등에서 우회전하는 것을 금지하십시오.

보행자 수가 많은 교차로 (예 : 성수기에는 한 시간에 200 명 이상의 보행자).

학교, 도서관, 공원 및 노인 센터와 바로 인접한 교차로.

좌회전 제어:

차량 및 보행자와의 좌회전 및 우회전 충돌을 방지하려면 FHWA 신호 타이밍 매뉴얼에 권장 된대로 교차로에서 허용 또는 보호 / 허용 좌회전 단계를 제공하십시오.[\[13\]](#)

긴급 차량 선점 :

교통 신호에 비상 차량 선점 시스템을 설치하여 비상 차량이 정상적인 교통 신호주기를 일시적으로 중단하여 비상 차량이 안전하고 효율적인 방식으로 교차로를 통과 할 수 있도록하십시오. 교차하는 고속 및 고속 도로에서의 적용을 고려하십시오.

삼

포장 표시

교차로 스트라이핑 :

좌회전 페이징 및 / 또는 클래스 IV 자전거 도로가있는 대용량 및 고속 도로의 교차로에서 교차로를 통해 모든 모드의 의도 된 이동 경로를 전달하기 위해 교차로 스트라이핑을 설치하는 것이 좋습니다. 자세한 정보는 제 7 장 . 정책 권장 사항 : 자전거 타는 사람을 참조 하십시오.

언덕, 곡선 및 경사 도로 :

객체 관련 충돌이있는 언덕, 곡선 및 경사 도로에서는 다음을 고려하십시오.

포장 마찰을 높이기 위해 포장시 고품질 골재 인 고 마찰 표면 처리 (HFST).

포장 도로에서 밀링 또는 용기 된 요소 인 구부러진 도로의 솔더 및 / 또는 중심선 럼블 스트립. 우천 및 야간 조건에서 포장 마킹의 가시성을 높이려면 럼블 스트립 위에 포장 마킹을 배치하십시오.

방향 중앙값 개구부 :

분할 된 도로를 따라 차량이 인접한 거리 나 차도에서 좌회전 운동을 할 수 있도록 중앙 개구부를 고려하십시오. 일반적인 중앙 개구는 중앙을 가로 지르는 모든 움직임을 허용합니다. 방향성 중앙 개구부는 허용되는 회전 운동의 수를 줄여 충돌하는 동작의 수를 줄입니다.

일방 통행 스트리트 전환 :

양방향 도로를 일방 도로로 변환하기 전에 기존 교통 패턴 및 예상 교통 패턴 변경을 분석해야 합니다. 다운타운 상업 지역이나 혼잡 한 지역에서는 일방 통행로 변환이 더 적합합니다. 일부 장점은 다음과 같습니다.

충돌 지점을 최소화하거나 차량의 회전 운동으로 인해 보행자 안전이 향상되었습니다.

홀수 간격 신호와 같은 특정 조건에서 신호 타이밍이 개선되었습니다.

양방향 도로에서 일방 도로로의 전환을 연구 할 때 다음 사항을 고려하십시오.

인접한 거리에 교통 영향이 있습니다.

교통 정체 조치와 짝을 이루지 않으면 차량 속도가 증가합니다.

일방 통행 거리 쌍을 가로 지르는 동맥 거리의 신호 타이밍에 어려움이 있습니다.

## 9- 녹색 인프라

### 9A. 정책 목표

도시 전체의 향후 녹색 인프라 개선은 다음 목표를 달성하도록 설계 및 유지되어야 합니다.

빗물을보다 효과적으로 처리하고 포획하십시오.

기존의 우수 인프라에 대한 수요를 줄입니다.

교통 안정 조치를 통합하십시오.

대기 질을 개선하고 도시 열섬 효과를 줄입니다.

거리 미화를 통합하십시오.

시의 기존 그린 스트리트 정책 이행

#### 9B. 적용 성

다음 섹션에 설명 된 녹색 인프라 개선 사항은 위에 나열된 목표를 달성하기 위한 정책 권장 사항을 반영합니다. 시는 다음 을 포함 하여 그림 9-1에 설명 된 바와 같이 “녹색 인프라 우선 순위 위치”에서 이러한 개선을 우선시해야 합니다.

현재 충분한 나무 캐노피 범위가 없는 거리를 따라있는 보도 / 주차장; 과

모든 주행 모드의 안전을 향상시키기 위해 교통 정체로 인해 혜택을 받을 수 있는 넓은 거리와 비뿔어진 교차로. 과

모든 주행 모드의 안전성을 높이기 위해 비스듬한 교차로.

#### 9c. 완전한 거리는 녹색 거리입니다

1

왜?

거리는 주로 이동성 통로로 정의되지만 자연과 인공으로 사람, 자연 및 인프라로 구성된 더 큰 도시 생태계의 일부로 간주되어야 합니다. 기후 변화의 영향이 증가함에 따라 도시는 열, 가뭄, 홍수 및 화재와 같은 극심한 날씨 극한과 맞서게 됩니다. 거리는 환경 복원력과 지속 가능성의 도구로 기능 할 수 있고 기능해야 합니다. 완전한 거리 개선의 이점은 녹색 인프라 개선의 이점에 무료입니다. 예를 들면 다음과 같습니다.

스왑, 트렌치 및 나무 우물이 연석 확장 또는 공원 도로와 같은 전략적 위치에 설치되면 교통을 안정시키고 모든 모드의 안전성을 향상시키는 동시에 폭풍우가 발생할 수 있는 위치의 수를 늘릴 수 있습니다 포집, 관리, 저장, 청소 및 침투.

나무 캐노피가 도시의 거리와 보도를 풍부하게 덮으면 보행자, 자전거 타는 사람, 대중 교통 탑승자에게 그늘, 안락함 및 보호소를 제공하는 동시에 도시 열섬 효과와 싸우고 전반적인 대기 질을 개선하기 위해 노력합니다.

울창한 조경이 도시의 거리와 보도의 가장자리에 선을긋게되면 도시 환경을 아름답게하고 주민, 사업자 및 방문객 모두를 환영하며 동시에 조류, 나비, 꿀벌 및 기타 도시 야생 생물을위한 자연 서식지의 공간을 늘립니다.

가능한 경우 녹색 인프라를 완전한 거리 개선에 통합해야 합니다.

2

참고 문헌

버뱅크시에 녹색 인프라를 구현할 때는 다음을 포함하지만 이에 국한되지 않는 해당 기술 지침, 표준 및 계획을 참조하십시오.

버뱅크시 코드의 제목 7, 3 장, 섹션 102에 따른 버뱅크시 그린 스트리트 정책 및 그린 스트리트 매뉴얼.[\[14\]](#)



버뱅크시 시립 우수 및 도시 유출 배출 및 영향이 적은 개발 매뉴얼 (2015), 버뱅크시 코드의 제목 9, 3 장, 414 항.[\[15\]](#)

버뱅크시 거리 트리 마스터 플랜.

로스 앤젤레스 카운티 표준 도시 폭풍우 완화 계획 (SUSMP)은 버뱅크시 코드의 제목 9, 3 장, 섹션 413에 따릅니다.[\[16\]](#)

로스 앤젤레스 카운티 저 충격 개발 표준 매뉴얼 (2014 년 2 월).[\[17\]](#)

### 3 앞을보고

시는 영향이 적은 개발 및 우수 관리 등에서시의 여러 가지 상호 관련 노력을 통합하는보다 포괄적인 계획 또는 전략을 준비하고 구현함으로써 이점을 얻을 수 있습니다.

버뱅크시 공원 및 레크리에이션 부서는 현재 매년 더 많은 나무를 심을 수 있는“나무 캠페인 계획”을 계획하고 있습니다. 이와 같은 프로그램은 커뮤니티가 나무와 연결되어 있다고 느끼도록 도와줍니다. 뉴욕시의 나무와 공공 경관을 돌보는 교육과 청지기 정신을 장려하기 위해 대사 나 나무를 채택하는 프로그램을 만들어보십시오.

### 9D. 녹색 인프라 처리

다음 섹션에서는 버뱅크시에서 다른 Complete Streets 개선의 일부로 적용될 수 있는 일부 녹색 인프라 처리에 대한 권장 사항을 제공합니다.

### 1 보도 / 골목

거리를 따라 인도 / 주차장은 녹색 인프라 처리를 수용하기 위해 기존의 나무 및 심기 인프라를 새로 제공하거나 업그레이드 할 수 있는 기회입니다. 일반적으로 보도 / 주차장에서 다음 사항을 고려해야 합니다.

나무:

National Arbor Day Foundation은 40년이 넘는 기간 동안 버뱅크시를 “Tree City USA” 수상자로 선정했습니다.[\[18\]](#). 버뱅크시는 나무의 다양한 환경적, 사회적, 경제적 혜택을 인정합니다. 도시에 나무를 심을 때 다음을 고려하십시오.

**기후 적절한 종을 심습니다.** 남부 캘리포니아 도시 전체에 역사적으로 심어진 거리 나무는 더 이상 더 건조하고 건조한 기후 조건에 적합하지 않을 수 있습니다. 도시 재배 구간에 새로운 종을 도입하는 한편 다른 종자를 제거하거나 교체 할 계획을 고려하십시오.

**나무 다양성 계획.** 교란에 저항력이 있고 탄력성이 있는 적응 가능한 생태계에는 종, 연령 및 크기의 다양성이 모두 필요합니다. 적응력은 도시 숲이 기후 변화, 해충 및 질병과 같은 시험을 통해 장기적으로 혜택을 제공 할 수 있게 합니다.

**충분한 건강한 토양을 제공하십시오.** 건강한 토양과 자라는 방에 심은 나무는 뿌리가 더 길고 건강하게 살 수 있게 해줄 것입니다. 이러한 조건은 부분적으로 더 큰 나무 우물 / 구덩이를 갖고, 열린 공원 길 스트립에 심기, 노출 된 토양을 멀칭함으로써 표면 수준에서 생성 될 수 있습니다. 지표면 아래, 현수 된 포장 도로 및 구조 토양은 보도 및 주차장과 같이 하드 스케이프 아래에 건강한 토양 조건을 제공 할 수 있습니다.

**나무를 올바르게 유지하십시오.** 대부분의 도시 거리 나무는 자연적으로 발생하는 숲 나무가 아닙니다. 거리 나무는 건강과 안전을 유지하기 위해 지속적인 유지 보수가 필요합니다. 거리 나무 심기 프로젝트는 새로 심은 나무에 물을 주고 장기적인 유지 보수를 제공 할

계획이있는 경우에만 시작해야합니다. 트럭 통행으로 인한 손상을 방지하고 보행자와 차량의 시야를 유지하기 위해 나무를 잘라 내야하며 주기적으로 또는 거리 재 포장과 같은 신규 또는 인접 유지 보수 프로젝트 동안 해당 상태를 재평가해야합니다.

**다른 인프라와 함께 나무를 계획하십시오.** 나무는 나무가 성숙함에 따라 성장하고 변화 할 도시 인프라의 역동적 인 구성 요소입니다. 가로등, 보도 및 기타 유틸리티와 동시에 나무를 계획하면 도시 인프라와 충돌하지 않고 나무가 성숙한 크기로 자랄 수 있습니다.

나무 우물 (구덩이):

거리 나무는 개별 나무 우물 (피트) 또는 보도 / 공원의 가구 구역 내에 위치한 재배자에 심을 수 있습니다 (69 페이지의 5D-1 보도 / 골프장 참조). 나무 우물에 대해 다음을 고려하십시오.

그림 9-2에 설명 된대로, 고속 도로와 고속 도로를 따라 개별 나무 우물을 고려하십시오.

나무의 종, 나이 및 크기에 따라 적절한 캐노피 성장을 가능하게하고 필요에 따라 나무 우물 사이에 재배자 또는 거리 가구 (예: 조명, 좌석, 유틸리티)를 허용하기 위해 개별 나무 우물을 간헐적으로 배치해야합니다.

나무 우물의 크기는 폭이 최소 4 피트 x 8 피트 (5 피트 x 10 피트) 인 것이 좋습니다.

나무 우물은 나무 줄기가 인접한 하드 스케이프에서 4 피트 이하인 모든 나무에 뿌리 장벽을 포함해야합니다 (사용되는 경우) 뿌리 침입 및 투과성 포장 재료 변위를 피하십시오.

도로에서 보행자, 자전거 및 기타 차량을 안전하게 볼 수있는 운전자의 능력을 방해하지 않도록 나무가 20 피트의 교차로에 위치해서는 안됩니다.

새로운 공공 주차장을 건설 할 때 녹지 거리 요소를 고려해야합니다.

파종기 :

파종기는 일반적으로 수직 벽면 또는 모서리가있는 등급 이상의 또는 등급이 높은 구조물입니다. 시스템 설계에 따라 플랜 터는 빗물을지면으로 침투 (또는 재충전)하기 위해 바닥을 열거 나 바닥을 닫아 일시적으로 빗물을 막을 수 있습니다. 재배자는 빗물 및 우수 오염 물질의 수집, 청소, 보관, 침투 및 / 또는 배출에 적합한 나무를 포함한 암석, 자갈, 토양 및 / 또는 식생으로 구성 될 수 있습니다. 유동식 파종기, 침투 파종기, 초목 면봉, 바이오스 웨일 등과 같은 다양한 유형의 녹색 인프라 파종기에 대한 자세한 내용은 Burbank Green Streets 매뉴얼을 참조하십시오. 파종기의 경우 다음을 고려하십시오.

일반적으로 재배자는 배수 문제 및 / 또는 퇴적물 유출을 방지하면서 물을 모으기 위해 필요한 경우 연석 절단을 사용해야 합니다. 일반적으로 거리 수준에있는 연석은 일반적으로 폭이 2 피트이어야 합니다. 보도 수준에있는 연석은 6 인치 이상이어야 합니다. 교차 코너 또는 연석 연장 부와 같은 곡선 인스텐스에서 연석 컷은 연석의 곡률을 따라야 합니다.

일반적으로 거리 중심선 (예 : 하수관)을 따라 등급 이하 (예 : 수도 미터 금고)를 따라 실행되는 기존 유틸리티는 모두 제자리에 보호하십시오. 위생 하수 및 폭풍우 배수로에서 10 피트 거리를 확보하거나 5 피트의 명확한 측면 거리를 확보하십시오.

**양이 많고 빠른 거리에서는** 그림 9-2에 설명 된대로 필요에 따라 화분 사이에 거리 가구 (예 : 조명, 좌석, 유틸리티)를 허용하기 위해 간헐적으로 이격 된 나무 우물과 함께 개별 화분을 고려하십시오 .

**양이 적고 속도가 빠른 거리를 따라** 그림 9-3에 설명 된대로 나무가있는 연속 또는 길게 늘어선 화분을 고려하십시오 . 재배자가 나무를 포함하는 경우 최소 4 피트 x 8 피트 길이의 최소 크기가 필요하며 5 피트 x 10 피트 크기가 바람직합니다.

보행자 량이 적을 수 있는 **소량 및 고속 도로의 교차로에** 있는 연석 연장에서는 그림 9-4에 설명 된대로 필요한 보행자 연석 경사로에 대한 간격을 허용하면서 연석 연장의 전체 가장자리를 따라 파종기를 고려하십시오 . 도로의 경사에 따라 연석 확장의 개별 파종기는 배수 시스템을 그레이드 이하로 연결하거나 오버플로를 허용하기 위해 각 파종기에 추가 연석 컷을 설치할 수 있습니다.

보행자가 많을 수 있는 **대용량 및 고속 도로 교차로의 연석 연장시** 필요한 유틸리티 (예 : 교통 신호, 전등 기둥)의 코너를 예약하면서 연석 경사로의 반대쪽에만 재배자를 고려하십시오. ) 및 포장 ( 그림 9-5 참조).

**중간 블록 교차로**에서 그림 9-6에 표시된 것처럼 보행자 도로 경사로의 양쪽에 저지대 파종기를 고려하십시오 . 보행자 피난처 섬이 있으면 나무 대신 나무를 심지 않아도 됩니다. 도로에서 보행자, 자전거 및 기타 차량을 안전하게 볼 수 있는 운전자의 능력을 방해하지 않도록 나무는 다가오는 교통에서 가장 먼 재배자에게만 설치해야 합니다.

침투성 포장 :

표준 포장재 대신 연석 확장 부분에 투과성 포장재 사용을 고려하십시오. 유틸리티 (예 : 교통 신호, 전등 기둥)에서 잠재적인 침식 문제를 피하기 위해 포장 재료 필드 내에 콘크리트 패드를 제공하십시오. 적절한 침투를 유지하려면 투과성 포장 재료를 주기적으로 테스트하고 막힌 퇴적물 및 잔해물을 제거하기 위해 진공 청소하고 적절한 침투를 허용해야 합니다. 침투성 포장에는 프로젝트 수명 동안 높은 자본 비용과 지속적인 유지 보수 비용이 필요합니다.

넓은 보도 / 골목

보도 / 주차장이 16 피트보다 넓은 저용량 및 속도 거리에서는 큰 나무와 캐노피를 수용 할 수 있는 넓은 심기 스트립을 고려하십시오.

넓은 거리의 2 개 중앙값

도로 폭이 최소 6 피트 이상인 지역 또는 수집가 도로 ( 120 페이지의 8c-1 도로 재구성 참조)에서 도로 중앙에 환경 및 레크리에이션 혜택. 넓은 거리에서 다음을 고려하십시오.

보도 / 골목 :

넓은 거리의 인도 / 주차장을 따라 <OV> 페이지의 9D- 1 인도 / 주차장을 참조하십시오.

식생 (양돈)

식생 면봉은 인접한 표면에서 빗물을 포집하고 청소하는 선형 식생 함물입니다. 식생 면봉에 대한 자세한 내용은 버뱅크 그린 스트리트 매뉴얼을 참조하십시오. 식물성 면봉에 대해 다음을 고려하십시오.

그림 9-7에 설명된 **옵션1** 중앙값의 전체는 초목 면봉으로 구성될 수 있습니다. 나무와 키가 큰 식물을 심는 경우 최소 20 피트의 중앙 너비를 제공하십시오. 경사가 큰 도로는 물을 늦추고 침식을 방지하기 위해 스와 일 내에 방수제 (예 : 넓은 조건의 댐 또는 좁은 조건의 바위를 점검)를 도입해야 합니다. Swale 내에 통로가 없는 경우 안전하게 유지 보수 할 수 있도록 Swale 주변에 최소 18 인치 너비의 포장된 공간을 제공하십시오.

그림 9-8에 나와있는 **옵션2** 최소한 면봉의 너비는 6 피트 정도로 좁을 수 있습니다. 이 폭에서 면봉은 저지방 심기로만 구성해야 하며 나무를 포함해서는 안 됩니다. 원할 경우 측면 달리기 면봉으로 중앙 달리기 보행자 통로를 설치할 수 있습니다. 보행자 통로를 위한 침투성 포장을 고려하십시오. 보행자 통로는 면봉으로 넘어 질 위험을 방지하도록 설계해야 합니다.

그림 9-9에 나와있는 **옵션3** 중앙 실행 공유 사용 경로는 한쪽에는 측면 달리기 스왑이 있고 다른쪽에는 투과성 포장 및 파종기가 설치될 수 있습니다. 공유 사용 경로는 스와 일 또는 파종기 내로 넘어 질 위험을 방지하도록 설계해야 합니다.

일반적으로 거리 중심선 (예 : 하수관)을 따라 등급 이하 (예 : 수도 미터 금고)를 따라 실행되는 기존 유틸리티는 모두 제자리에 보호하십시오. 모든 지상 유틸리티 주변에 3 피트의 여유 공간을 제공하십시오. 조경 된 중앙값이 정비를 받으면 차선 폐쇄 및 교통 통제가 필요합니다.

### 3 비뿔어진 교차로

비스듬한 교차로는 거리가 90도 이외의 각도로 교차하는 교차로입니다. 거리가 가능한 한 90도에 가깝도록 교차로를 재구성하면 친환경 인프라를 위해 공간을 다시 확보 할 수 있습니다. 비스듬한 교차로 재구성에서 다음을 고려하십시오.

#### 보도 / 골목 :

일반적으로, 교차로의 재구성은 보행자 통로가 연속되도록 인접한 인도 / 주차장을 완성하거나 확장 할 수 있는 기회로 사용되어야 합니다.

재구성 된 비스듬한 교차로에서 거리의 보도 / 주차장을 따라 <OV> 페이지의 9D- 1 보도 / 파크 웨이를 참조하십시오.

#### 포켓 파크 :

인근 공원이나 도시 공원과는 달리, 포켓 파크는 작은 야외 개방 공간으로, 일반적으로 1/4 에이커 이상의 크기로, 재생 지역에서 만들어집니다. 포켓 파크는 다양한 용도, 예를 들어 광장이나 어린이 놀이 공간과 같은 능동적 용도 또는 정원과 같은 수동적 영역으로 프로그래밍 될 수 있습니다.

패시브 레크리에이션, 좌석 및 야외 식사 기회를 늘리기 위해 공공 야외 공간 추가를 고려하십시오.

데모 가든 :

시범 정원은 조경 교육을 위한 야외 공간을 제공합니다. 지역 사회 단체가 일반적으로 채택하고 유지하는 데모 가든은 다음과 같은 다양한 주제에 대한 실무 경험과 지역 사회 참여를 허용합니다.

조류, 나비 또는 꽃가루 정원

토종 식물 또는 가뭄에 강한 정원

레인 가든

도시 농업

시범 정원은 필요에 따라 적절한 가지 치기, 멀칭 및 식물 교체로 유지해야 합니다. 지역 사회 단체 및 / 또는 지역 사회 구성원이 정원을 채택하여 공공 장소의 중요성에 대한 교육 / 인지도를 유지하고 확산시키는 데 도움이 되는 기회를 찾을 수 있습니다.

(10 개) - 정책 권장 사항 : 승마

자동차가 등장하기 전에 승마 거리 사용자는 놀랍지 않았으며 도시 거리 풍경을 예상했던 사람들이었습니다. 그러나 이것은 더 이상 사실이 아닙니다. 오늘날이 동물들과 그 라이더들이 자신의 존재에 익숙하지 않은 다른 거리 사용자와 혼합해야 할 때 안전은 고려 사항입니다.

10A. 정책 목표

도시 전체의 미래 승마 개선은 다음 목표를 달성하도록 설계되고 유지되어야 합니다.



Rancho 인근의 승마자들의 고유 한 액세스 및 이동성 요구 사항을 촉진하고 수용하십시오.

Rancho 인근 지역의 말, 라이더 및 기타 거리 사용자의 안전을 증진시킵니다.

#### 10B. 적용 성

그림 10-1에 설명 된대로 승마자의 요구를 해결하는 개선 사항은 다음과 같은 지역 및 수집가 도로에 적용되어야 합니다.

Rancho 인근 지역 – 특히 R-1-H (Single Family Residential Horsekeeping) 구역으로 지정된 소포를 이용할 수 있는 거리; 과로스 앤젤레스 강과 그리피스 공원을 따라 승마 트레일과 시설에 연결하십시오.

#### 10C. 전형적인 개선

1

장벽으로 분리 된 굴레 경로에서 말 오프 스트리트

보도 / 주차장 너비가있는 거리를 따라 전형적인 폭 10 피트에서 12 피트의 승마 전용 굴레 경로를 고려하십시오. 그림 10-2에서 그림 10-4에 표시된 것처럼 제한 지형 또는 공간을 처리하기 위해 너비를 최소 6 피트로 줄일 수 있습니다.

표면 재료는 미끄러지지 않아야 하며 말굽의 충격을 견딜 수 있어야 합니다. 포장 된 표면은 말굽의 마찰력이 적으므로 권장하지 않습니다. 굴레 경로의 표면 처리는 연질의 천연 물질 (예를 들어, 천연 토양, 나무 조각, 미세한 분쇄 된 암석, 화강암, 모래 분해)으로 구성되어야 합니다. 날카로운 자갈을 피하십시오. 경로 등급은 12 %를 초과하지 않아야 합니다.

지상에서 모든 오버 헤드 구조까지 12 피트의 수직 간격이 유지되어야 합니다.

굴레 통로를 따라있는 모든 울타리와 장벽에는 최대 4 피트의 높이가 권장됩니다. 4-6 피트 이상인 단단한 방벽은 동물의 말초 시야와 안전감을 심각하게 제한합니다. 경마가 교차로에 가까워 질수록 높이를 줄이면 말 / 기수가 보입니다.

승마가 아닌 사용자가 굴레 경로에 접근하지 못하게하려면 기둥 또는 기둥을 5 피트 떨어진 곳에 배치해야 합니다.

일반적으로, 승마와 자전거를 공동 사용 트레일에서 혼합하는 것은 바람직하지 않습니다.

## 거리에서 2 마리

굴레 경로를 구할 수 없는 지역 도로에서는 승마자가 포장을 사용할 수 없게 됩니다. 칩 씬이 있는 아스팔트와 같이 견고하고 견인력이 좋은 포장 재료를 사용하여 아스팔트와 같은 말 친화적인 표면 처리를 사용하여 견인력을 향상시켜야 합니다.

## 삼

### 승마 교차점

승마 교차로를 수용 할 필요가 있는 신호 교차로에서, (보행자 외에) 두 번째 푸시 버튼 (말 교차 신호)은 지상 5 피트에서 6 피트까지 설치해야 합니다. 동물의 머리가 도로로 들어 가지 않도록 기둥을 도로 가장자리에서 6.5 피트 떨어진 곳에 배치해야 합니다.

잠재적 재구성 :

### **새로운 / 변경:**

거리의 한쪽에 양방향, 보도 인접 굴레 경로

길의 한쪽에 보도 / 주차장이 확장되었지만 보행자가 사용할 수 있는 보도 공간이 줄었습니다.

연석 간 폭이 좁아짐

거리 한쪽에 도로 주차가 제거되었습니다.

**기존 유지 보수:**

주행 차선의 수와 폭

**가장 적합한 곳:**

거리 주차의 손실은 인접한 토지 이용 (예를 들어, 단기 거리 주차에 의존하는 상업적 용도)에 상당히 해로울 것입니다.

**11- 정책 권장 사항 : 스마트 기술**

라이드 쉐어 회사, 소형 모바일 기기의 출현과 상품의 빈번한 배송을 요구하는 전자 상거래의 추세가 증가함에 따라 새로운 기술에 대한 수요와 도로를 따라 커브를 사용하는 것이 증가했습니다. 시는 이러한 증가하고 경쟁하는 요구를 안전하고 효율적으로 수용 할 계획을 세워야합니다.

**11A. 정책 목표**

연석 공간과 대중의 권리의 변화와 증가하는 경쟁과 관련된 새로운 트렌드를 해결하십시오.

여러시 부서에서 사용하기 위해 데이터를 수집, 모니터링, 저장, 분석 및 평가하기 위해 대중의 권리 내에서 사용될 수 있는 새로운 정보 통신 기술 (ICT) 인프라를 해결합니다.

멀티 모달 사용자의 요구에 균형을 맞추기 위해 커브 공간을 인벤토리 화, 평가, 개선 및 우선 순위 화하기위한 커브 사이드 관리 계획을 개발하십시오.

도시 전체의 전기 자동차 충전 인프라를 확장하여 개인 전기 자동차 사용을 촉진하십시오.

#### 11B. 적용 성

향후시에서는 다음과 같이 "스마트 기술"개선에 우선 순위를 두어야합니다.

보행자 수가 많은 거리 (예 : 200 명 이상의 보행자 및 성수기 시간)

Burbank2035 General Plan에서 고밀도 주거용 및 상업용으로 식별되는 지역 내에있는 거리.

차량 통행량이 많은 거리.

다음과 같이 높은 수준의 연석 활동이있는 거리 :

빈번한 버스 로딩;

빈번한 차량 적재 (예를 들어, 배송, 승객 하차); 과

높은 주차 거리.

거리 또는 보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로를 제공하는 거리.

#### 11C. 고려 사항

다음은 시가 우선 순위 거리에서 "스마트 기술"개선의 일부로 고려할 수있는 간략한 목록입니다.

1

정보 통신 기술 (ICT) 인프라

교통 카메라 및 센서

CCTV, 유도 루프, GPS 장착 버스 등

서비스 수준 (LOS)을 모니터링합니다. 사고, 장애인 차량 및 불법 주차 장소 찾기; 비상 사태 대응 자 지원; 신호 타이밍 및 진행을 조정하고; 교통량 및 충돌 데이터 등을 수집합니다.

다중 공간 주차 미터

여러 지불 방법을 허용하고 태양열을 사용하며 원격으로 관리 할 수있는 여러 공간 용 1 미터.

디지털 디스플레이 또는 정적 정보 보드

디지털 또는 비 디지털 정보 보드는 운송 시간 / 스케줄,해야 할 일, 볼 것 등에 관한 정보를 찾을 수 있습니다.

2

커브 사이드 관리 모범 사례 및 전략

새로운 정보 통신 기술 (ICT) 인프라를 전략적으로 사용하는 커브 사이드 관리 계획은 멀티 모달 사용자의 요구에 균형을 맞추기 위해 커브 공간을 인벤토리 화, 평가, 개선 및 우선 순위 지정하는 데 도움이 될 수 있습니다.

## 2A 사용 및 사용자

다음 용도와 사용자를 고려하십시오 [\[19\]](#) Curbside 관리 계획을 개발할 때 :

이동성 요구에 사용되는 연석 공간 :

클래스 IV 자전거 도로

혼합 흐름 버스 차선

여행 차선을 통해

우회전 전용 차선

승객 적재에 사용되는 연석 공간 :

버스 정류장

택시

라이드 쉐어 승객 이탈

시중

개인 승객 이탈

자율 주행 차 이탈

장애인 휠체어 배치

노상 주차를위한 연석 공간 :

접근 가능한 차량

오토바이

전기차 및 충전소

자전거 주차장 / 랙 및 자전거 쉼어 스테이션

초소형 주차

상업에 사용되는 연석 공간 :

상업 배달 (예 :화물 트럭)

전자 상거래 배송

조경에 사용되는 연석 공간 :

연석 확장

녹색 인프라 (예 : 바이오스 웨일)

거리 나무

장소 제작에 사용되는 연석 공간 :

푸드 트럭

파크 렛

공공 예술

2B Curbside 관리 전략의 예

아래는 잠재적인 커브 사이드 관리 방법에 대한 간략한 목록입니다.[\[20\]](#) 전국 도시에서 취업 또는 시범 운영 :

구혼:

유연한 구역으로서의 커브 사이드

개선의 임시 설치

화물 적재 및 배송

화물 적재 구역에 대한 유료 액세스

픽스가 아닌 배달 정책 및 혼잡 가격

마지막 마일 배송을위한 도시 통합 센터



주차

점유 목표 설정

동적 또는 수요에 따른 주차 요금

주차 시간 또는 시간 제한

거리 외 주차 옵션 (예 : 공공 주차장)

주거용 주차 프로그램

시행

운송

성수기에는 버스 전용 차선

버스 대기열 점프 레인

버스 로딩 영역을 위한 연석 확장

자전거 :

클래스 IV 자전거 도로

자전거 랙 및 사물함

보행자 :

넓은 보도

연석 확장

파크 렛

## 1 개 2 - 성능 측정

Complete Streets의 모든 개선 사항의 기본은 안전, 편의성 및 신체 활동을 향상시키고 이러한 개선 사항이 공중 보건, 장소 만들기, 이동성, 포괄 성 및 형평성에서 장기적인 커뮤니티 혜택을 촉진한다는 것입니다. 일화적인 증거와 공개적으로 이용 가능한 연구 데이터가 전제를 뒷받침하지만, 계획이 버뱅크 별 성과 목표를 식별하고 작성하여 계획의 시간 경과에 따른 성공을 평가하는 것이 중요합니다.

### 12A. 성능을 측정하는 이유

향후 몇 년 동안 계획이 점진적으로 구현되고 그 효과가 구체화되기 시작함에 따라시는 시간이 지남에 따라 변화를 식별 할 수 있어야 합니다. 성능을 측정하는 방법은 다음과 같습니다.

Complete Streets 개선 **의 실제 영향을 추적하십시오**. 진실을 테스트 한 실제 혜택은 성공적인 Complete Streets 애플리케이션에 대한시의 지식 기반을 확대 할 것입니다.

실제 성능이 기대치를 충족하지 않는 경우 **조정 및 코스 수정**. 시가 투자를 재 할당하고 우선 순위를 재조정하여보다 비용 효율적인 혜택을 얻을 수 있습니다.

커뮤니티 회원과 전문가가 쉽게 이해할 수 있도록 **간단한 지표와 지표**를 **순환**시킵니다. 이 지표는 Complete Streets 정책 목표와 목표를 측정 가능하고 정량화 할 수있는 목표로 표현합니다.

프로젝트 요소가 미래의 성능을 위해 테스트 될 것임을 알면서 개별 프로젝트의 목표를 정할 때 **모호함을 제거**하고 엄격하고 특수성을 요구합니다.

## 12B. 성능 측정 방법

이 계획은 프로젝트와 도시 전체의 두 가지 규모로 성과 평가를 제안합니다. 프로젝트 규모는 개별 프로젝트를 평가하는 반면, 도시 규모는 Complete Streets 개선이 연장 된 기간과 영역에 미치는 영향을 측정합니다.

### 1

#### 프로젝트 성과

프로젝트 규모는 걷기, 운송, 자전거 타기 및 운전의 네 가지 주요 여행 모드의 안전 및 / 또는 활동을 기반으로 개별 프로젝트의 성과를 측정합니다.

### 1A

#### 교통 체증

목표 : 프로젝트 복도를 따라 과속을 줄입니다.

프로젝트 12 개월 전에 프로젝트 세그먼트의 속도 프로파일을 측정하십시오.

프로젝트 완료 12 개월 후 개선 된 세그먼트에서 속도 프로파일을 측정합니다.

게시 된 제한 속도 이상으로 운전하는 차량의 비율을 비교하십시오.

### 1B 보행자 안전

목표 : 걷는 사람들의 안전을 강화하십시오.

프로젝트 개선 전 200 피트 내에서 발생한 보행자 충돌 횟수의 변화를 파악하기 위해 프로젝트 전과 프로젝트 완료 후 12 개월 간의 교통 충돌 데이터를 분석합니다.

이전 12 개월 이내에 프로젝트를 시작하기 전에 프로젝트 위치 (회전 이동 또는 수동 스크린 라인)에서 보행자 수를 수행합니다. 프로젝트가 여러 블록과 교차로에 걸쳐있는 경우 가장 대표적인 위치를 선택하여 보행자 수를 계산하십시오. 이것은 프로젝트 전체의 보행자 활동을위한 샘플 역할을 합니다.

사전 구현 보행자 취약점은 전년의 보행자 충돌을 사전 구현 보행자 수 (상황에 따라 주중 또는 주말 피크)로 나눈 것으로 측정됩니다.

구현 후 보행자 취약성은 다음 해의 보행자 충돌로 구현 후 보행자 수로 나눈 것으로 측정됩니다.

참고 : 보행자 안전 조치를 시행 한 결과 발생할 수 있는 보행자 활동을 제어하려면 보행자 충돌을 대표 보행자 수로 나뉘어야 합니다.

### 1C

#### 자전거 안전

목표 : 사람 자전거의 안전을 강화합니다.

프로젝트 전과 프로젝트 완료 후 12 개월 간의 교통 충돌 데이터를 분석하여 자전거 프로젝트 복도 내에서 발생한 자전거 충돌 횟수의 변화를 확인하십시오.

사전 구현 자전거 타기 취약점은 전년도 자전거 충돌을 사전 구현 자전거 수로 나눈 것으로 측정됩니다.

구현 후 자전거 타기 취약성은 다음 해의 자전거 충돌을 구현 후 자전거 수로 나눈 것으로 측정됩니다.

참고 : 자전거 안전 문제를 구현 한 결과 발생할 수 있는 자전거 활동 증가를 제어하려면 자전거 충돌을 대표 자전거 수로 나누는 것이 중요합니다.

## 1D

### 운전자 안전

목표 : 운전하는 사람들의 안전을 강화하십시오.

프로젝트 전과 프로젝트 완료 후 12 개월 간의 교통 충돌 데이터를 분석하여 프로젝트에서 200 피트 이내에 발생한 운전자 충돌의 운전자 수를 결정합니다.

사전 구현 운전자 취약성은 전년도의 운전자 충돌을 사전 구현 대표 ADT로 나눈 것으로 측정됩니다.

구현 후 운전자 취약성은 후속 연도의 운전자 충돌을 구현 후 대표 ADT로 나눈 것으로 측정됩니다.

## 1E

### 걷기 및 자전거 타기

## 학교에의 액세스

목표 : 학교까지 걷기와 자전거 타기를 용이하게합니다.

프로젝트 시작 12 개월 전, 과목 학교 및 버뱅크 통합 교육구와 협력하여 학교 설문 조사를 실시하여 학생들의 도착 및 출발 방식에 따른 모드 분할의 변화를 결정합니다.

자전거 및 보행자 수를 포함한 교통량 전후

1F

### 보행자 활동

목표 : 걷기를 촉진하고 도시 전역의 보행자 활동을 늘리십시오.

프로젝트 전과 12 개월 후, 보행자 수를 계산하여 복도를 따라 또는 프로젝트 현장 근처에서 현재 교통 패턴과 활동적인 교통 활동을 결정합니다.

구현 전 보행자 활동 (상황에 따라 주중 또는 주말 피크)을 구현 후 보행자 활동과 비교하십시오.

1G

### 자전거 활동

목표 : 자전거 이용을 강화하고 자전거 활동을 증가시킵니다.

프로젝트 전과 프로젝트 완료 후 12 개월 동안 자전거를 세어보세요.

구현 전 자전거 (컨텍스트에 따라 주중 또는 주말 피크)를 구현 후 자전거 활동과 비교하십시오.

1H

대중 교통 활동

목표 : 도시 전체 대중 교통 이용을 장려하십시오.

제안 된 개선 사항을 적용한 로스 앤젤레스 메트로 버스 정류장의 경우, 시행 전 마지막 1 년 동안 로스 앤젤레스 카운티 메트로에서 일일 탑승자 데이터를 얻으십시오.

개선이 제안 된 BurbankBus 버스 정류장의 경우 시스템 탑승자 데이터 및 정지 레벨 데이터를 분석하십시오.

구현 후 1 년의 라이더 데이터를 획득하고 라이더 데이터의 변화를 비교하십시오.

1I

폭풍우 유출

목표 : 도시 인프라 시스템으로 유입되는 우수 유출량을 줄입니다.

프로젝트 건설 전에 배수 구역에서 전형적인 우천 사건 후 빗물 유출을 측정

프로젝트 수행 후 유출량 또는 생물 유지 기능을 모니터링하여 유출량 감소를 평가합니다.

1J

### 영향이 적은 개발

목표 : LID (Low-Impact Development) 모범 사례를 조경 프로젝트에 통합합니다.

불 침투성 표면 프로젝트는 LID (Low Impact Development) 전략을 통합해야 합니다.

건축 자재 및 인프라에는 보충 시멘트질 재료 (예 : 비산회, 포졸론 등)와 같이 최소 20 %의 재활용 성분이 포함되어야 합니다.

포장 프로젝트는 전체 프로젝트 재료의 50 % 이상과 포장 표면 또는 50 % 이상의 SRI (Solaris Reflective Index) 값을 가진 포장 재료의 음영에 대해 저에너지 재료를 사용해야 합니다.

조경은 캘리포니아 주 MWELO (Model Efficient Landscape Ordinance) 모델에서 최소 50 %의 물 수요 감소를 달성해야 합니다.

1K

### 나무 캐노피 범위

목표 : 나무 캐노피 범위 늘리기

시 전역에 기존 트리 캐노피 적용 범위를 매핑하여 기준을 설정하십시오.

현재 나무 캐노피 적용 범위가 없는 지역 (예 : 열악한 지역이나 민감한 연령대에 나무 캐노피 적용 범위가 없는 위치)으로 전략적으로 나무 캐노피 적용 범위를 늘릴 수 있는 위치의 우선 순위를 정하십시오.

시간이 지남에 따라 캐노피 범위의 변화를 모니터링하고 기존 및 새로운 캐노피 범위를 지원하고 보호하는 프로그램을 개발하십시오.



## 2 년시 전체 성능

시간이 지남에 따라 Complete Streets 프로젝트를 구현하는 것은 도시 전역의 모든 여행 모드에 대한 안전성을 향상시키는 것을 목표로합니다. 연간 Citywide 보고서 카드를 사용하여 1 년 동안 이러한 기대치를 추적하고 테스트 할 수 있습니다. 다음 조치를 포함해야 합니다.

### 2A

#### 시의 보행자 취약점

목표 : 버 뱅크에서 걷는 사람들의 안전 강화.

매년 버 뱅크 경찰국의 충돌 데이터를 활용하여 보행자의 충돌 횟수를 결정합니다.

이 숫자를 해당 연도의 버 뱅크 인구와 버 뱅크 직업 (미국 인구 조사 데이터)의 합계로 나눕니다.

이 점수를 이전 해의 점수와 비교하고 대조하십시오. 추세가 감소하면 보행자 취약성이 감소하고 안전이 향상 될 것입니다.

### 2B

#### 시 전역 자전거 취약성

목표 : 버 뱅크에서 자전거를 타는 사람들의 안전 강화.

매년 버 뱅크 경찰국의 충돌 데이터를 활용하여 자전거와 관련된 충돌 횟수를 결정합니다.

이 숫자를 해당 연도의 버뱅크 인구와 버뱅크 직업 (미국 인구 조사 데이터)의 합계로 나눕니다.

이 점수를 이전 해의 점수와 비교하고 대조하십시오. 추세가 감소하면 자전거 타는 사람의 취약성이 감소하고 안전이 향상 될 것입니다.

2C

연간 도시 전체 모드 공유

목표 : 통근 및 레크리에이션 목적으로 활동적인 교통 수단을 실용적인 옵션으로 만드십시오.

미국 인구 조사 미국 지역 사회 조사를 분석하여 버뱅크의 모드 점유율에서 매년 변화를 비교하십시오.

비 자동차 모드 공유 점수는 대중 교통, 자전거 또는 도보로 출근 한 통근자의 비율입니다.

2016 년의 경우 이 지표는 6 %입니다. 연간 증가는 개인용 자동차에서 비 자동 모드로의 전환이 증가하고 있음을 나타냅니다.

1 개 3 - 우선 순위 프로젝트

13A. 개요

이 계획의 정책 및 지침은 향후 거리 개선을 위해 Citywide를 적용합니다. 계획은 또한 이해 관계자 입력 및 데이터 분석에 의해 결정된 특정 구현 프로젝트를 식별합니다. 이 우선 순위 프로젝트는 단기, 중기 및 장기의 세 가지 범주로 구성됩니다. 시행되는 프로젝트의 실제 수와 성격은 자금의 가용성과 부서 및 직원의 이행 능력에 따라 결정됩니다.

프로젝트 목록은 아래 설명과 같이 다양한 기준에 따라 구현할 수 있는 프로젝트 메뉴로 표시됩니다.

CompleteOurStreets Plan에서 제안된 모든 프로젝트는 향후 몇 년 동안 프로젝트에 자금이 지원되고 시작될 경우 계속해서 지역 사회 참여에 집중할 것입니다. 프로젝트는 또한 각 프로젝트가 범위를 조정하고 자금을 확보하고 설계 및 건설하는 과정이 진행됨에 따라 시의회에 반환될 것입니다.

### 우선 자격

우선 순위 자격은 프로젝트가 특정 모드 (보행자, 대중 교통, 자전거 또는 운전자)의 우선 순위 거리 네트워크 내에 있는지 여부 및 / 또는 프로젝트가 여러 초점 영역의 겹침에 있는지 여부에 의해 결정됩니다. 자세한 정보는 47 페이지의 제 4 장 방법론, 목표 및 원칙을 참조하십시오.

### 충돌

2013 년 7 월부터 2018 년 6 월까지의 5 년 데이터 세트에 따라 결정된 다양한 모드의 연간 충돌 률은 프로젝트 현장에서 1 마일 이내에 식별됩니다. 자세한 내용은 2E 장을 참조하십시오. 29 페이지의 충돌 및 트래픽 데이터.

### 사회 경제적 지표

CalEnviroScreen 3.0은 여러 오염원에 의해 불균형 적으로 부담되고 취약한 인구 조사로 캘리포니아 지역 사회를 식별합니다. 이 점수는 빈곤, 공중 보건 및 인구 통계와 같은 요인을 설명합니다. CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수는 각 프로젝트에 대해 제공됩니다 (프로젝트가 여러 인구 조사 지역으로 확장되는 경우 각 개별 지역의 점수가 제공됩니다). 백분위 점수가 높은 지역은 점수가 낮은 지역보다 오염 부담이 더 높은 지역입니다. 자세한 내용은 2C 장을 참조하십시오. 22 페이지의 인구 또는 방문

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

## 계획 수준

### 대략적인 주문량 (ROM) 비용 추정

각 프로젝트마다 ROM 비용 추정치가 제공됩니다. 이러한 추정치는 향후 자본 개선 예산에 대한 높은 수준의 지침을 제공하고 적용 노력을 부여하기 위한 계획 수준의 추정치입니다.

## 연간 운영 및

### 유지 보수 (O & M) 비용 추정

각 프로젝트에 대한 O & M 비용 추정치가 제공됩니다. 이러한 추정치는 운영 예산을 미래 프로젝트에 할당 할 때 높은 수준의 지침을 제공하기 위한 계획 수준의 추정치입니다.

단기, 중기 및 장기 프로젝트 선정 기준은 다음과 같습니다.

## 단기간 :

### **C RITERIA**을위한 선택 :

필터 1 (우선 프로젝트) 및 필터 2 (초점 영역) 내에 위치

낮은 자본 비용, 예를 들어 "빠른 구축"

그랜트 자격

기존 자금을 활용하거나 가까운 시일 내에 개인 개발자를 통해 구현 될 수 있음

**중기:**

**선정 기준:**

필터 1 (우선 프로젝트) 및 / 또는 필터 2 (초점 영역) 내에 위치

중간 자본 비용

그랜트 자격

**장기간:**

**선정 기준:**

필터 1 (우선 프로젝트) 및 필터 2 (초점 영역) 내에 위치

높은 자본 비용

그랜트 자격

다중 기관 및 / 또는 다중 관할 구역

추가적인 공개 참여 및 지원이 필요합니다

시의 공공 영역을 변화시킬 중대한 개입

13B. 단기 우선 순위 프로젝트

보니 우드 플레이스 / 1st Street 보행자 안전 개선 프로젝트

프로젝트 위치:

보니 우드 Pl. 1st. 및 Olive Ave.

프로젝트 설명:

Bonnywood Pl.

가시성이 높은 횡단 보도를 추가하고, ADA 연석 경사로를 업그레이드하고, 올리브 다리 (Olive Bridge) 하단의 보행자 착륙장을 확대하여 횡단 보도를 개선하십시오.

목적:

버뱅크 시내의 보행자 안전을 향상시킵니다.

Downtown Burbank Metrolink Station에 대한 첫 번째 / 마일 마일 교통 연결을 개선하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 대중 교통, 자전거, 운전자**

초점 영역 내 : **예**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 40.8** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 2.8** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 1.2** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 충돌 : **연간 36.6** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 204 건 중 6 건 (**3%**)의 KSI 사고가 발생했습니다

보행자 충돌 심각도 : 14 건 중 1 건 (**7%**)의 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 0/6 충돌 (**0%**)으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 183 개의 충돌 중 **3 개 (3%)**로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 150K**

**연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 추정 : N/A**

Front St. 보호 자전거 도로 프로젝트 (1 단계)

프로젝트 위치 :

***1ST.와 OLIVE BRIDGE 지하도 사이의 FRONT ST.***

프로젝트 설명:

기둥이있는 양방향 거리 IV 클래스 자전거 도로.

목적:

Downtown Metrolink Station과 Downtown Burbank 사이의 동 / 서 연결을 제공하여 1 / 마일 마일 경유 구간을 제거하십시오.

향후 LaTerra (777 Front St.) 개발의 보도 수준 클래스 IV 자전거 도로에 연결하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : 보행자, 자전거

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 42.8** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 2.8** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 0.8** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 38.6** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 214 건 중 4 건 ( **2 %** )으로 KSI 사고 발생



보행자 충돌 심각도 : 14 건 중 1 건 ( 7 %)의 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 4 건 중 0 건 ( 0 %)으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 193 건 중 3 건 ( 2 %)으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : 70-75 %

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 300K**

**연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 견적 : \$ 25K**

1st St. Complete Streets Project (1 단계)

프로젝트 위치 :

*SAN FERNANDO BLVD. 의 1ST ST. 그리고 VERDUGO AVE.*

프로젝트 설명:

블라드와 떠 다니는 버스 플랫폼 / 섬이있는 인스 트리트 클래스 IV 자전거 도로.

목적:

Downtown Metrolink Station과 Downtown Burbank 사이의 동 / 서 연결을 제공하여 1 / 마일 마일 경유 구간을 제거하십시오.

1st St.와 Magnolia Blvd에서 미래의 퍼스트 스트리트 빌리지 개발의 보도 수준 자전거 도로에 연결하십시오. 제안 된 Front Street Class IV 자전거 도로 프로젝트.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : 보행자, 대중 교통, 자전거, 운전자

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 이내의 충돌 (2013 년 6 월 ~ 2018 년) :**

총 충돌 : **연간 113 개** (도시 평균 : 연간 1,302.4 개)

보행자 충돌 : **연간 6.4** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 3.8** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 102.2** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 565 건 중 10 건 ( **2 %** )으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 32 개 충돌 중 2 개 ( **6 %** )로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 19 개 충돌 중 1 개 ( **5 %** )로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 511 건의 충돌 중 **1 건 ( 1 % )**으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %** 에서 **75-80 %**로 다양

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 350K**

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 : \$ 35K**

시내, San Fernando Blvd. 재구성 프로젝트 (1 단계)

프로젝트 위치 :

*산 페르난도 블러 바드 MAGNOLIA BLVD. 그리고 OLIVE AVE.*

프로젝트 설명:

산 페르난도 블러 바드 (San Fernando Blvd)에서 북쪽 방향으로 만 이동하는 차량 통행량을 변경하십시오.

사이 니지를 설치하고 도로 스트라이핑을 수정하십시오.

6 개의 주차 공간을 제거하여 San Fernando Blvd의 서쪽에 정면 각도 주차를 유지하십시오.

목적:

차량 및 보행자 안전을 강화하십시오.

1 단계는 단기 테스트 프로젝트입니다. 성공하면 2 단계 프로젝트는 더 넓은 보도와 교통 정체를 통해보다 장기적으로 개선 될 것입니다.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자**

초점 영역 내 : **예**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 97.6** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 6.2** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 3.2** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 87.4** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 488 건 중 8 건 ( **2 %** )으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 31 개 충돌 중 1 개 ( **3 %** )로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 16 개 충돌 중 1 개 ( **6 %** )에서 KSI 사고가 발생했습니다

운전자 전용 충돌 심각도 : 437 건 중 7 건 ( **2 %** )으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %**

**계획 수준의 대략적인 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 255K**

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 : \$ 50K**

시내 보행자 안전 개선 연구 및 개념 설계

프로젝트 위치 :

*버뱅크 BLVD에서 시내 38 교차로. GLENOAKS BLVD 사이의 VERDUGO AVE. 행 그리고 1ST ST.*

프로젝트 설명:

다운타운 코어의 보행자 안전 개선을 위한 연구 및 개념 엔지니어링 설계를 수행하십시오.

목적:

버뱅크 다운타운의 보행자 안전을 개선하여 도시에서 가장 많은 보행자와 보행자와의 충돌을 보여줍니다.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 대중 교통, 자전거, 운전자**

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 211.4** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 13.8** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 7 회** (도시 평균 : 연간 53.2 회)

운전자 전용 충돌 : **연간 189.4** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 1,057 건의 충돌 중 **1 건 ( 1 % )**으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 69 건 중 **4 건 ( 6 % )**의 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 35 개 충돌 중 **2 개 ( 6 % )**로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 947 건 중 **9 건 ( 1 % )**의 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %** 에서 **75-80 %**로 다양

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 :** \$ 600K

**연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 추정 :** N / A

학교 계획에 대한시의 안전한 경로

프로젝트 위치 :

*시 전체 27 개 학교.*

프로젝트 설명:

시의 모든 학교에서 현장 평가를 실시하고 교통 안전 개선을위한 개념적 계획을 세우십시오.

향후 보조금 지원 기회에 대한 시행 계획을 수립하거나 시간이 지남에 따라 점진적으로 설치합니다.

목적:

학교의 교통 안전을 강화하고 교통을 안정시키기 위해 City의 모든 지역 정류장과 15mph의 학교 속도 구역 기준을 확장하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 대중 교통, 자전거, 운전자**

초점 영역 내 : **예**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

**총 충돌 : 연간 386.6 (도시 평균 : 연간 1,302.4)**

보행자 충돌 : **연간 23 회** (도시 평균 : 연간 61.4 회)

자전거 충돌 : **연간 17.4** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 342.6** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 1,933 건 중 27 건 (**1%**)으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 115 개 충돌 중 **9 개 (9%)**로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 87 개 충돌 중 **5 개 (5%)**로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 1,713 건의 충돌 중 **0.7 건 (0.7%)**으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **25-30%** 에서 **90-95%**로 다양

**계획 수준의 대략적인 주문량 (ROM) 비용 견적 :** \$ 400K

**연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 추정 :** N / A

LRSP (Citywide Local Road Safety Plan)

프로젝트 위치 :

*시 전역.*



프로젝트 설명:

시 전역의 교통 안전 문제를 체계적으로 식별 및 분석하기 위한 프레임 워크를 만들고 포괄적인 데이터 분석을 기반으로 향후 안전 개선을 권장합니다.

목적:

운전자 사망자와 중상을 줄입니다.

향후 보조금 지원 자격을 확대하기 위해 주 및 연방 요건을 충족하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : 보행자, 대중 교통, 자전거, 운전자

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : 시 전체 연간 **1,302.4**

보행자 충돌 : 도시 전체에 연간 **61.4**

자전거 충돌 : 도시 전체 연간 **53.2**

운전자 전용 충돌 : 도시 전체에서 연간 **1,175.2**

총 충돌 심각도 : 6,512 건의 충돌 중 **1 건 (89 %)**으로 KSI 사고가 발생했습니다

보행자 충돌 심각도 : 307 개 충돌 중 27 개 (**9 %**)가 KSI 사고를 일으킴

자전거 충돌 심각도 : 266 건 중 11 건 (**4 %**)의 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 5,876 충돌 중 **0.9 (0.9 %)**에서 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **25-30 %** 에서 **90-95 %**로 다양

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 :** \$ 250K

**연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 추정 :** N/A

**13C. 중간 우선 순위 프로젝트**

시 인도 보도 프로그램

프로젝트 위치 :

*도시 전역의 보도 누락.*

프로젝트 설명:

연례 도로 재건 및 수리의 일환으로 또는 프로젝트를 통해 도시 전역에 누락 된 보도를 건설하십시오.  
학교, 공원, 도서관, 노인 센터 및 대중 교통 정류장 근처의 위치가 우선적으로 우선합니다.

목적:

보행자 안전 및 연결성을 향상시킵니다.

첫 번째 / 마지막 마일 경유 연결을 완료하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 대중 교통, 자전거, 운전자**

초점 영역 내 : **예**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 31.8** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 0.2** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 1.2** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 29.8** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 159 건 중 4 건 (**3 %**)의 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 충돌 1 개 중 0 개 ( 0 %)로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 1/6 충돌 ( 17 %)로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 149 건의 충돌 중 2 건 ( 2 %)으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : 25-30 % 에서 90-95 %로 다양

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 :** \$ 18 million

**연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 추정 :** N / A

Front St. 보호 자전거 도로 프로젝트 (2 단계)

프로젝트 위치 :

*1ST.와 OLIVE BRIDGE 지하도 사이의 FRONT ST.*

프로젝트 설명:

양방향 보도 수준의 클래스 IV 보호 자전거 도로.

목적:

Downtown Metrolink Station과 Downtown Burbank 사이의 동 / 서 연결을 제공하여 1 / 마일 마일 경유 구간을 제거하십시오.

향후 LaTerra (777 Front St.) 개발의 보도 수준 클래스 IV 자전거 도로에 연결하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : 보행자, 자전거

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 42.8** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 2.8** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 0.8** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 38.6** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 214 건 중 4 건 (**2 %**)으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 14 건 중 1 건 (**7 %**)의 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 4 건 중 **0 건 (0 %)**으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 193 건 중 3 건 (**2 %**)으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 520K**

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 : \$ 35K**

시내, San Fernando Blvd. 재구성 프로젝트 (2 단계)

프로젝트 위치 :

*산 페르난도 블러 바드 MAGNOLIA BLVD. 그리고 OLIVE AVE.*

프로젝트 설명:

2 단계를위한 영구 인프라 구축

일방 통행 차량 통행량을 영구적으로 유지하십시오. 차량 주행 차선을 2 차선에서 1 차선으로 줄입니다.

연석과 홈통을 재구성하여 현재 10 피트에서 약 17 피트까지 파크 웨이를 확장합니다. 보도 구역을 간소화하고 재구성합니다.

더 많은 거리 나무 또는 그늘 구조를 제공하십시오.

목적:

차량 및 보행자 안전을 강화하십시오.

그들과 도시 녹지를 확장하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자**

초점 영역 내 : **예**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 97.6** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 6.2** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 3.2** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 87.4** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 488 건 중 8 건 ( **2 %** )으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 31 개 충돌 중 1 개 ( **3 %** )로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 16 개 충돌 중 1 개 ( **6 %** )에서 KSI 사고가 발생했습니다

운전자 전용 충돌 심각도 : 437 건 중 7 건 ( **2 %** )으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : 330 만 달러**

**연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 추정 : N / A**

시내, Magnolia Blvd. 개선 프로젝트 (1 단계)

프로젝트 위치 :

*목련 빌딩 1ST.와 SAN FERNANDO BLVD. 사이*

프로젝트 설명:

1st와 Magnolia Blvd에서 횡단 보도를 업그레이드하십시오. 높은 가시성 횡단 보도와 교차.

Magnolia Blvd의 남쪽을 따라 보도 / 주차장을 넓 힌다. 약 8 개의 주차 공간 대신 두 번째 중앙값을 제거하는 대신 3 번가에서 1 번가에서 미드 블록까지.

1st와 Magnolia Blvd에서 북동쪽과 남동쪽 모서리를 확장합니다. 횡단 거리를 약 30 피트 줄입니다.

차량 용량과 기존 주행 차선을 유지하십시오.

안전을 위해 보행자 신호 타이밍이 개선되었습니다.



목적:

보행자 안전 및 연결성을 향상시킵니다.

우선 순위 네트워크 : 보행자, 대중 교통, 자전거, 운전자

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 52.4** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 3.4** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 2.2** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 46.6** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 262 건 중 4 건 ( **2 %** )으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 17 개 충돌 중 1 개 ( **6 %** )로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 0/11 충돌 ( **0 %** )으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 233 건 중 3 건 ( **1 %** )의 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %** 및 **75-80 %**

계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 660K

연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 견적 : \$ 25K

목련 공원, 목련 Blvd. 재구성 프로젝트 (1 단계)

프로젝트 위치 :

*MAGNOLIA BLVD를 따라 8 블록. 카탈리나 세인트와 할리우드 웨이 사이.*

프로젝트 설명:

모든 교차로에 가시성이 높은 횡단 보도와 통제 된 횡단 보도를 설치하십시오.

보행자 수가 많은 교차로에 연석 확장을 설치하십시오.

목적:

보행자 안전 및 연결성을 향상시킵니다.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 대중 교통, 운전자**

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 35 회** (도시 평균 : 연간 1,302.4 회)

보행자 충돌 : **연간 1.8** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 2 회** (도시 평균 : 연간 53.2 회)

운전자 전용 충돌 : **연간 30.4** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 175 건의 충돌 중 **2 건 ( 2 % )**으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 9 건 중 1 건 ( **11 %** )의 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 10 건 중 1 건 ( **10 %** )으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 152 건 중 1 건 ( **0.6 %** )으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **40-45 %** 및 **60-65 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 :** 460 만 달러

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 :** \$ 65K

## 찬들러 자전거 도로 접근 개선 및 재구성 프로젝트

### 프로젝트 위치 :

찬들러 블러 바드 Clybourn Ave.와 Mariposa St. 사이

### 프로젝트 설명:

가시성이 높은 횡단 보도로 26 개의 보행자 도로를 건설하고 기존의 다중 사용 경로를 따라 5 개의 새로운 액세스 포인트를 만듭니다.

Chandler Blvd를 재 스트라이핑하십시오. 보행자와 운전자의 안전을 향상시키기 위해 차량 통행이 각 방향에서 전통적인 일방 통행이 되도록 합니다.

### 목적:

현재 장애인은 찬들러 자전거 도로에 접근하기 위해 최대 1.5 마일을 이동해야 합니다. 이 프로젝트는 ADA 업그레이드를 제공하고 보행자 안전과 편의성을 향상시킬 것입니다.

자전거 안전 및 접근성을 향상시킵니다.

운전자 안전을 향상시킵니다.

### **우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 자전거**

초점 영역 내 : **아니요**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 43 회** (도시 평균 : 연간 1,302.4 회)

보행자 충돌 : **연간 1.2** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 3.8** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 37.6** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 215 건 중 2 건 (**1 %**)의 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 충돌 6 개 중 0 개 (**0 %**)로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 19 개 충돌 중 1 개 (**5 %**)로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 188 건 중 1 건 (**0.5 %**)으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **40-45 % , 50-55 % 및 55-60 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 :** 150 만 달러

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 :** \$ 13K

Whitnall Highway 교차로 재구성 프로젝트의 Hollywood Way

프로젝트 위치 :

***HOLLYWOOD WAY와 CLARK AVE 근처 WHITNALL HIGHWAY.***

프로젝트 설명:

보행자와 운전자의 안전을 강화하기 위해 교차로를 재구성하십시오.

Hollywood Way의 횡단 보도 거리를 줄이고 가시성이 높은 횡단 보도를 설치하십시오.

조경, 공공 예술, 시범 정원 및 / 또는 우수 수집을 설치하십시오.

목적:

그늘과 도시 녹지를 증가시킵니다.

보행자와 운전자의 안전을 향상시킵니다.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 대중 교통, 운전자**

초점 영역 내 : **예**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 23.2** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 1.2** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 1.8** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 20 회** (도시 평균 : 연간 1,175.2 개)

총 충돌 심각도 : 116 건의 충돌 중 **2 건 ( 2 % )**으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 6 개 중 2 개 (**33 %**)의 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 0/9 충돌 (**0 %**)로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 100 개 충돌 중 0 개 (**0 %**)로 KSI 사고 발생

#### **사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **60-65 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 265K**

**연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 견적 : \$ 40K**

에디슨 Blvd. 할리우드 웨이 교차로 재구성 프로젝트

프로젝트 위치 :

*에디슨 BLVD. 할리우드 웨이 교차로에서*

프로젝트 설명:

운전자의 가시성을 향상시킵니다.

보행자와 운전자의 안전을 강화하기 위해 교차로를 재구성하십시오.

Hollywood Way의 횡단 보도 거리를 줄이고 가시성이 높은 횡단 보도를 설치하십시오.

조경, 공공 예술, 시범 정원 및 / 또는 우수 수집을 설치하십시오.

목적:

그늘과 도시 녹지를 증가시킵니다.

보행자와 운전자의 안전을 향상시킵니다.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자**

초점 영역 내 : **아니요**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 27 회** (도시 평균 : 연간 1,302.4 회)



보행자 충돌 : **연간 0.6** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 1.4** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 24.6** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 135 건의 충돌 중 **2 건 (2%)**으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 3 건 중 1 건 (**33%**)의 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 0/7 충돌 (**0%**)로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 123 건 중 **2 건 (2%)**으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **60-65%**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 290K**

**연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 견적 : \$ 30K**

13D. 장기 우선 순위 프로젝트

다운타운, 목련 대교 재활 프로젝트

프로젝트 위치 :

1st에서 Varney St까지 매그놀리아 다리

프로젝트 설명:

목련 대교가 재건되면 프로젝트에는 차량 통행과 분리되어 보호되는 자전거 및 보행자 도로가 포함되어야 합니다.

목적:

보행자 및 자전거 안전을 향상시킵니다.

고속도로에서 동서 보행자와 자전거 연결을 강화하십시오. 현재 I-5 고속도로를 건너는 직접적이고 편리한 방법은 없습니다.

**우선 자격:**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 자전거 운전자, 운전자**

초점 영역 내 : **아니요**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 67 개** (도시 평균 : 연간 1,302.4 개)

보행자 충돌 : **연간 3.6** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 2.4** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 60.2** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 335 건 중 4 건 ( 1 % )에서 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 18 개 충돌 중 0 개 ( 0 % )로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 12 개 중 0 개 충돌 ( 0 % )으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 301 건 중 4 건 ( 1 % )으로 KSI 사고 발생

#### 사회 경제적 지표 :

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %** 및 **75-80 %**

계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : 1,500 만 달러

연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 견적 : \$ 25K

1st St. Complete Streets Project (2 단계)

프로젝트 위치 :

*SAN FERNANDO BLVD. 의 1ST ST. 그리고 VERDUGO AVE.*

프로젝트 설명:

보도 수준의 클래스 IV 보호 자전거 도로 및 버스 탑승 섬

목적:

Downtown Metrolink Station과 Downtown Burbank 사이의 동 / 서 연결을 제공하여 1 / 마일 마일 경유 구간을 제거하십시오.

1st St.와 Magnolia Blvd에서 미래의 퍼스트 스트리트 빌리지 개발의 보도 수준 자전거 도로에 연결하십시오. 제안 된 Front Street Class IV 자전거 도로 프로젝트.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : 보행자, 대중 교통, 자전거, 운전자

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 113 개** (도시 평균 : 연간 1,302.4 개)

보행자 충돌 : **연간 6.4** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 3.8** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 102.2** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 565 건 중 10 건 (**2 %**)으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 32 개 충돌 중 2 개 (**6 %**)로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 19 개 충돌 중 1 개 (**5 %**)로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 511 건의 충돌 중 **1 건 ( 1 % )**으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %** 에서 **75-80 %**로 다양

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 :** 220 만 달러

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 :** \$ 35K

시내, Magnolia Blvd. 개선 프로젝트 (2 단계)

프로젝트 위치 :

*목련 빌딩 1ST와 3ST ST 사이*

프로젝트 설명:

서쪽으로가는 여행 차선 하나를 제거하고 Magnolia Blvd에서 기존의 동쪽으로가는 차선 두 개를 유지하십시오.

Magnolia Blvd의 북쪽에 양방향 보도 수준의 클래스 IV 자전거 도로를 건설하십시오.

Magnolia Blvd의 북쪽에있는 보도 / 주차장을 확장합니다.

목적:

보행자 및 자전거 안전을 향상시킵니다.

첫 번째 / 마일 마일 운송 연결을 향상시킵니다.

그늘과 도시 녹지를 증가시킵니다.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 자전거 운전자, 운전자**

초점 영역 내 : **예**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 81.2** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 5 회** (도시 평균 : 연간 61.4 회)

자전거 충돌 : **연간 2.6** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 73 개** (도시 평균 : 연간 1,175.2 개)

총 충돌 심각도 : 406 건의 충돌 중 **2 건 ( 2 % )**으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 25 개 충돌 중 1 개 (**4 %**)에서 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 13 개 충돌 중 1 개 (**8 %**)로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 365 개 충돌 중 6 개 (**2 %**)로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **70-75 %** 및 **75-80 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 :** 150 만 달러

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 :** \$ 51K

북 올리브 녹화 프로젝트

프로젝트 위치 :

*SUNSET CANYON DR. 와 KENNETH RD. 사이의 올리브 애비뉴*

프로젝트 설명:

빗물 캡처 및 / 또는 조경이 포함 된 도보 경로를 위한 조경 된 중앙값을 구성합니다.

기존 차량 차선 및 도로 주차 공간은 변경되지 않았습니다.

목적:

주거 거리에서 교통 진정 치료.

도시의 그린 스트리트 정책을 이행하고 우수 캡처를 확장하십시오.

그들과 도시 녹지를 확장하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자**

초점 영역 내 : **아니요**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 24.8** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 0.4** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 0.2** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 24 회** (도시 평균 : 연간 1,175.2 개)

총 충돌 심각도 : 124 건의 충돌 (**0%**)으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 충돌 2 개 중 0 개 (**0%**)로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 0 of 1 충돌 (**0%**)으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 120 개 충돌 중 0 개 (**0%**)로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**



CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : 45-50 % 및 60-65 %

계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : 232 만 달러

연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 : \$ 50K

마리포사 세인트 브라이들 패스 프로젝트

프로젝트 위치 :

*RIVERSIDE DR. 와 VALLEYHEART DR. 사이의 MARIPOSA ST.*

프로젝트 설명:

마리포사 스트리트 (Mariposa St.)의 동쪽을 따라 인접한 사유 재산에 대한 향후 헌신을 요청하고 12 피트 폭의 승마 통로를 만들기 위해 약 8 개의 노상 주차 공간을 제거하십시오.

다른 거리 사용자와 승마자를 분리하기 위해 4 피트 높이의 울타리를 건설하십시오.

목적:

프로젝트는 버 뱅크와 그리피스 공원을 연결하는 유일한 승마 다리에 대한 승마 접근성을 향상시킬 것입니다.

승마, 보행자 및 운전자 안전을 향상시킵니다.

랜초 지구에서 그리피스 공원과 도시의 인근 지역 사회와의 연결이 잘못되었습니다.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 승마**

초점 영역 내 : **아니요**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 2.8** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 0** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 0** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 2.6** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 0/14 충돌 (**0%**)으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 0 개 중 0 개 충돌 (**20%**)으로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 0 개 중 0 개 충돌 (**0%**)으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 0/13 충돌 (**0%**)으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **55-60%**

계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 950K

연간 운영 및 유지 보수 (O & M) 비용 견적 : \$ 25K

할리우드 웨이 옛 엠파이어 애비뉴 지하도 프로젝트

프로젝트 위치 :

*할리우드 웨이는 EMPIRE AVE.와 VANOWEN ST.*

프로젝트 설명:

지하도를 따라 높고 분리 된 인도를 건설하십시오.

ADA 접근성을 제공하십시오.

도로 및 보행자 조명을 향상시킵니다.

목적:

현재 기존 계단이 있지만 Hollywood Way를 따라 Empire Ave.와 Vanowen St.를 연결하는 보도는 없습니다.

ADA 접근, 보행자 안전 및 공공 안전을 향상시킵니다.

격차를 줄이고 1 차 / 마일리지 연결을 개선하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : 보행자, 대중 교통, 운전자

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 24.4** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 0.8** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 0.6** (도시 평균 : 연간 53.2)

운전자 전용 충돌 : **연간 23 개** (도시 평균 : 연간 1,175.2 개)

총 충돌 심각도 : 122 건 중 1 건 (**0.8 %**)의 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 4 개의 충돌 중 0 개 (**0 %**)로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 3 건 중 1 건 (**33 %**)의 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 115 개 충돌 중 **0 개 (0 %)**로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **90-95 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : \$ 2,500,000**

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 : \$ 20K**

알라 메다 지하도 개선 프로젝트

프로젝트 위치 :

Flower St.와 San Fernando Blvd 사이의 Alameda Ave. 지하도.

프로젝트 설명:

지하도를 따라 높고 분리 된 인도를 건설하십시오.

ADA 접근성을 제공하십시오.

도로 및 보행자 조명을 향상시킵니다.

목적:

ADA 접근, 보행자 안전 및 일반 공공 안전을 향상시킵니다.

격차를 줄이고 1 차 / 마일 마일 운송 연결을 개선하십시오.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 운전자**

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 37.8** (도시 평균 : 연간 1,302.4)

보행자 충돌 : **연간 1 회** (도시 평균 : 연간 61.4 회)

자전거 충돌 : **연간 2 회** (도시 평균 : 연간 63.2 회)

운전자 전용 충돌 : **연간 34.4** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 389 건의 충돌 중 **2 건 ( 2 % )**으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 5 건 중 1 건 (**20 %**)으로 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 충돌 10 개 중 0 개 (**0 %**)로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 172 건 중 2 건 (**1 %**)으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **90-95 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : 330 만 달러**

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 : \$ 15K**

목련 공원, 목련 Blvd. 재구성 프로젝트 (2 단계)

프로젝트 위치 :

*MAGNOLIA BLVD를 따라 8 블록. 카탈리나 스트리트와 할리우드 웨이 사이*

프로젝트 설명:

교차로마다 좌회전 및 우회전 포켓을 사용하여 중앙 회전 차선을 사용하여 각 방향으로 2 개의 차선에서 차선 주행 차선을 줄입니다.

주차 및 조경을 위해 중앙 30 피트 중앙값을 설치하십시오. 총 176 개의 주차 공간을 위해 블록 당 약 22 개의 추가 주차 공간이 추가 될 것입니다.

컷 스루 트래픽을 줄이려면 이웃 보호 연구 및 계획이 필요합니다.

목적:

세그먼트를 미래의 동맥 거리로 사용하지 않는 느리고 소매점 거리로 다시 상상하십시오.

교통 정체는 비즈니스를 돕고 더 나은 이웃을 구축 할 수 있습니다.

**우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 운전자**

초점 영역 내 : 예

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 35 회** (도시 평균 : 연간 1,302.4 회)

보행자 충돌 : **연간 1.8** (도시 평균 : 연간 61.4)

자전거 충돌 : **연간 2 회** (도시 평균 : 연간 53.2 회)

운전자 전용 충돌 : **연간 30.4** (도시 평균 : 연간 1,175.2)

총 충돌 심각도 : 175 건의 충돌 중 **2 건 ( 2 % )**으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 9 건 중 1 건 ( **11 %** )의 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 10 건 중 1 건 ( **10 %** )으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 152 건 중 1 건 ( **0.6 %** )으로 KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **40-45 %** 및 **60-65 %**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 :** 230 만 달러

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 :** \$ 60K



## CA-134 고속도로 캡 프로젝트

### 프로젝트 위치 :

캘리포니아 St.에서 Pass Ave까지 SR-124 고속도로.

### 프로젝트 설명:

Burbank2035 일반 계획에 명시된시의 미디어 지구에 새로운 교통 센터를 건설하십시오.

SR-134 고속도로를 연결하기 위해 4 개의 데크를 구성하십시오.

조경과 녹지가있는 수동적 인 레크리에이션 공원을 건설하십시오.

지역 단체 및 지역 스튜디오와 협력하여 지역 사회 활동 및 행사로 야외 공간을 프로그래밍하십시오.

### 목적:

격차를 줄이고 1 차 / 마일리지 연결을 개선하십시오.

도시 녹화 및 공원 공간을 확장하십시오.

### **우선 자격 :**

우선 순위 네트워크 : **보행자, 대중 교통, 운전자**

초점 영역 내 : **예**

**1/4 마일 (2013 년 6 월-2018 년 6 월) 내의 평균 연간 충돌 :**

총 충돌 : **연간 379 개** (도시 평균 : 연간 1,302.4 개)

보행자 충돌 : **연간 15 회** (도시 평균 : 연간 61.4 회)

자전거 충돌 : **연간 19 회** (도시 평균 : 연간 53.2 회)

운전자 전용 충돌 : **연간 343 개** (도시 평균 : 연간 1,175.2 개)

총 충돌 심각도 : 379 건 중 4 건 (**1%**)으로 KSI 사고 발생

보행자 충돌 심각도 : 15 건 중 1 건 (**7%**)의 KSI 사고 발생

자전거 충돌 심각도 : 19 개 중 0 개 충돌 (**0%**)으로 KSI 사고 발생

운전자 전용 충돌 심각도 : 343 건의 충돌 중 (**0.9%**) KSI 사고 발생

**사회 경제적 지표 :**

CalEnviroScreen 3.0 백분위 점수 : **40-45%** 및 **60-65%**

**계획 수준의 거친 주문량 (ROM) 비용 견적 : 3 억 8 천만 달러**

**연간 운영 및 유지 관리 (O & M) 비용 견적 : \$ 200K**

시의회 결의

해상도 NO. 20-29,150

버뱅크시의위원회 결의안 채택 버뱅크 뉴욕시 COMPLETE STREETS 계획 및 범주 면제 UNDER 선언 CEQA합니다.

버뱅크 도시 시의회 :

A. 2017 년 4 월 28 일 캘리포니아 주의회가 통과되고 에드먼드 주지사

G. 브라운 주니어는 서명 으로 법률 상원 법안 (SB) 1 - 도로 수리 및 책임 의 법 2017, 교통 자금 지원 법안 것이다 제공 신뢰할 수 있는 소스 의 자금을 하는 유지하고 국가의 멀티 모달 교통 통합 시스템;

SB 1 교부금 자금이 되는 구성 을 지원 하고 구현 지역 교통 계획 (RTP) 지속 가능한 사회 전략 (SCS)를 하고 에 궁극적으로 달성 국가의 온실 가스 (GHG) 감축 목표 의 40 과 (80) %의 2030과 2050 년까지 1990 년 수준 이하를, 각기;

버뱅크시는 2018 년 2 월 13 일 Caltrans Sustainable Transportation Planning Grant- 도로 유지 보수 및 재활 계정 (RMRA)을 수락하여 \$ 519,228.00의시 전체 도로 계획을 수립했습니다. 시 펀드 \$ 67,272.00의 지역 경기는 총 프로젝트 금액에 대해 제공되었다 의

\$ 586,228.00. -.

버뱅크의 도시 전체 거리 계획 ("뉴욕시 전체 거리 계획"), 연결 로 이 해상도 로 전시 A는, 충족 다음 Burbank2035 버뱅크의 전체 거리의 모든 이동성 요구 사항을 충족 시킨다고 국가 종합 계획 이동성 요소 목표 3, 전체 거리를하고, 지역 사회 건강을 향상시킵니다. 목표 3에는 다음과 같은 정책이 있습니다.

정책 3.1 : 복합 도로 운송 표준을 사용하여 도시 도로 시스템의 성능을 평가하십시오 .

정책 3.2 : 모든 교통 수단에 시설을 제공하여 도시 거리를 완성하십시오 .

정책 3.3 : 집과 다른 목적지 사이의 대중 교통, 자전거, 보행자 및 승마 연결을 개선하는 매력적이고 안전한 거리 디자인을 제공 합니다.

정책 3.4 : 모든 도로 개선이 이루어져야합니다. 기존 통행권 내에서 구현됩니다. 최후의 수단 으로 거리 확대 및 오른쪽 획득을 고려하십시오 .

정책 3.5 : 도로 개선을 설계 하여 자전거, 보행자 및 대중 교통 시스템 을 유지하거나 확장 할 수있는 기회를 유지 합니다.

규정 상 캘리포니아 환경에 따라 면제되는 뉴욕시 전체 거리 계획 품질 법 (CEQA) 제 14, 제 18, 제 15262 과 같은 계획 이 포함 또는 승인을 받아야한다 확인 된 개선 사항 중 하나를 구현하기 위해 도시를 범하지 않는 연구 계획.

버뱅크시의 회의는 다음을 해결합니다.

담당 뉴욕 전체 거리 계획에 따라 처리된 적용 조항의 캘리포니아 환경 품질 법 (CEQA).

이에 따라 Citywide Complete Streets Plan은 교통 시스템의 모든 모드, 사용자, 연령, 능력 및 장애에 대한 안전성을 향상시키기 위해 향후 개선을 안내하기 위해 채택되었습니다.

2020년 6월 16일 통과 및 채택

샤론 스프링거, 시장

Zizette Mullins, MMC, 도시 직원

양식 승인 :시 변호사 사무실

**ByJ** \_\_\_\_\_

맥밀란

시 변호사

STATE OF CALIFORNIA )의 COUNTY LOS ANGELES ) SS. CITY OF 버뱅크 )

나는 Zizette 물 린스, MMC, 시 서기 의 시 의 버뱅크는 않습니다 본인 을 증명 하는 전술 해상도가 정식으로 정기적으로 전달하고,시의위원회에 의해 채택되었다 의 버뱅크 에서 의 정기적 인 회의 개최 에 16 일 일 의 6 월 (2020) , 에 의해 다음 투표 :

A : Frutos, Gabel-Luddy, Murphy, Talamantes 및 Springer. 아니요 : 없습니다.

결석 : 없음.

Zizette Mullins, MMC, 도시 직원

B. 용어집

/

**아슈 토.** 미국 고속도로 교통 관리 협회.

**접속하다.** 보행자와 차량이 재산이나 용도에 안전하고 적절하며 사용 가능한 진입 및 퇴출을 갖는 장소 또는 방법. 출처 : BMC.

**접근성.** 신체 능력이나 소득 수준에 관계없이 가능한 많은 사람들이 무언가에 접근 할 수 있는 정도를 나타내는 용어. 교통 설계에서 접근성은 장애인과 도로, 건물 및 대중 교통 이용 권한에 중점을 두는 데 종종 사용됩니다. 접근성은 또한 ADA와 관련된 PROWAG (Public Rights of Way Accessibility Guidelines)를 준수하는 운송 시설을 말합니다.

**접근 가능한 보행자 신호 (APS).** 신호음, 음성 메시지 및 / 또는 진동 표면과 같은 비 시각적 형식으로 보행자 신호 타이밍에 대한 정보를 전달하는 장치입니다. 출처 : CA MUTCD.

**접근 가능한 보행자 신호 (APS) 감지기.** 보행자 단계를 활성화시키는 데 시각 또는 신체 장애가있는 보행자를 돕기 위해 지정된 장치. 출처 : CA MUTCD.

**ADA.** 미국 장애인 법.

**골목 또는 골목길.** 인접한 부동산에 대한 보조 액세스 수단으로 사용되는 공공 권리. 출처 : BMC.

**동맥 거리, 소령.** 상업 및 다가구 개발로 경계를 이룬 지역 교통 복도 지역 대중 교통 및 자동 교통에 중점을 두어 모든 대중 교통 모드에 액세스 할 수 있습니다. 보행자 연결은 토지 사용과 운송을 연결합니다. 출처 : Burbank2035 일반 계획.

**동맥 거리, 2 차.** 지역 교차 교통을 제공하는 거리; 지역 교통을 제공 할 수 있습니다. 현지 대중 교통을 이용할 수 있습니다. 다목적 여행을 장려하도록 설계된 보행자 연결. 출처 : Burbank2035 일반 계획.

**평균 일일 트래픽 (ADT).** 평균 24 시간 분량. 명시된 기간 동안의 총 분량을 해당 기간의 일 수로 나눈 값입니다. 일반적으로이 기간은 며칠 동안 일주일 또는 계절에 따라 조정되지 않는 일일 일일 트래픽 양입니다. 출처 : CA MUTCD.

*비*

**봉황불.** 깜박임 모드에서 작동하는 하나 이상의 신호 색션이있는 고속도로 교통 신호. 출처 : CA MUTCD.

**자전거 또는 자전거.** 운전자가 앉는 페달 구동 차량. 캘리포니아 차량 법 (CVC) 231에 따라 자전거는 사람이 벨트, 체인 또는 기어를 통해 독립적으로 추진하며 하나 이상의 바퀴를 가진 사람이 탑승 할 수있는 장치입니다. 출처 : CA MUTCD.

**자전거 또는 자전거 시설.** 주차 및 보관 시설, 자전거 사용을 위해 특별히 정의되지 않은 공유 도로를 포함하여 자전거를 수용하거나 장려하는 개선 및 조항을 나타내는 일반적인 용어. 출처 : CA MUTCD.



**자전거 도로.** 이러한 시설이 자전거 전용으로 지정되었는지 또는 다른 운송 수단과 공유되는지 여부에 관계없이 도로, 거리, 경로 또는 어떤 방식으로든 자전거 여행을 위해 특별히 지정되는 방식에 대한 일반적인 용어. 자전거 여행을 위해 주로 제공되는 모든 시설. 출처 : CA MUTCD.

**자전거 도로, 클래스 I.** 자전거 도로 또는 공용 사용 경로는 운전자에 의한 교차 흐름이 최소화 된 자전거 및 보행자 전용으로 지정된 완전히 분리 된 도로에서 벗어난 도로를 제공합니다. 출처 : CA MUTCD.

**자전거 도로, 클래스 II.** 자전거 전용 도로 또는 도로 또는 자전거를 통한 보행자의 통행이 금지 된 전용 도로를 제공하는 자전거 차선이지만 교차로가 허용 될 수 있습니다. 출처 : CA MUTCD.

**자전거 도로, 클래스 III.** 자전거 및 자동차의 공동 여행을 표시하는 자전거 도로는 공유 차선 표시와 같은 표지판 또는 포장 표시로 표시됩니다. 출처 : CA MUTCD.

**자전거 도로, 클래스 IV.** 보행자, 차량 통행 및 주차 차량과 분리 된 자전거 여행 전용으로 지정된 통행권을 제공하는 자전거 트랙 또는 보호 자전거 도로. 등급 IV 자전거 도로는 등급 분리, 유연한 기둥, 유연하지 않은 물리적 장벽 및 / 또는 도로 주차를 사용하여 보호 및 분리됩니다. 설계 기준에 대해서는 캘리포니아 도로 및 고속도로 코드 섹션 890.4 및 Caltrans의 설계 정보 게시판 번호 89를 참조하십시오. 클래스 IV 자전거 도로는 보도 수준이거나 거리 내에 있을 수 있으며 차량 완충 장치와 보행자 완충 장치를 사용하여 보호 및 분리됩니다. 출처 : CA MUTCD.

**BMC.** 버뱅크시 코드.

**굴레 경로.** 라이더와 말을위한 승마 전용 트레일. 출처 : FHWA.

**건물면 또는 정면.** 한 방향을 향하고지면과 최고 층의 천장 사이에 위치한 건물의 외벽 부분. 베란다의 앞면은 건물면이 아닙니다. 출처 : BMC.

**버스 고속철도 (BRT).** 전용 버스 차선, 브랜드 차량 및 스테이션, 고주파수, 지능형 교통 시스템 및 가능한 오프 보드 요금 수금 및 /을 포함한 여러 가지 주요 속성을 사용하여보다 빠르고 안정적이며 편리한 서비스를 제공하는 고품질 버스 서비스 또는 모든 문 탑승. 출처 : 로스 앤젤레스 메트로.

씨

**CA MUTCD.** 균일 한 교통 제어 장치의 캘리포니아 매뉴얼. CA MUTCD.

**Caltrans.** 캘리포니아 교통부. 출처 : CA MUTCD.

**중심선 표시.** 노란색 포장 마킹 라인은 도로에서 반대 방향으로 이동하는 차선의 분리를 나타냅니다. 이 표시는 포장의 기하학적 중심에있을 필요는 없습니다. 출처 : CA MUTCD.

**콘크리트 버스 패드.** 버스 정류장에서 도로 표면의 내구성이 높은 영역은 일반적으로 콘크리트로 구성되어 버스 정류장에서 아스팔트 왜곡의 일반적인 문제를 해결합니다. (출처 : NACTO.)

**컬렉터 스트리트, 시내.** 다운타운 지역의 동맥과 토지 사용 사이에 자동차, 보행자 및 자전거를 공급하는 수집가 거리. 출처 : Burbank2035 일반 계획.

**수집가 거리, 이웃.** 지역 거리와 동맥 사이에 접근 할 수 있거나 자전거, 보행자 및 승마자에게 동맥 거리 교차로를 제공하는 주거 거리. 출처 : Burbank2035 일반 계획.

**횡단.** 횡단 보도를 참조하십시오.

**횡단 보도.** (a) 교차로에서 길을 가로 지르는 골목길에서 연장되는 것을 제외하고 교차하는 도로가 대략 직각으로 만나는 교차로에서 보도 경계선의 연장 또는 연결 내에 포함 된 도로 부분. (b) 도로의 모든 부분은 표면에 선이나 다른 표시로 횡단 보도를 위해 명확하게 표시되어있다. 이 항의 상기 규정에도 불구하고, 지방 당국이 건널목이 없다는 표시를 한 횡단 보도는 없어야한다. 출처 : CA MUTCD.

**횡단 보도, 제기.** 도로의 전체 폭에 걸쳐있는 경사 속도 테이블은 종종 중간 블록 교차점에 배치됩니다. 횡단 보도는 페인트 및 / 또는 특수 포장 재료로 경계가 정해져 있으며 보행자가 보도 내 등급에서 횡단 할 수 있도록 교통 정체 조치 역할을합니다. 출처 : FHWA.

**사이클 길이.** 하나의 완전한 신호 표시 시퀀스에 필요한 시간. 출처 : CA MUTCD.

**CVC.** 캘리포니아 차량 코드.

**거리를 완료하십시오.** 모든 유형의 사용자, 모든 연령 및 모든 능력에 안전한 이동성을 제공하도록 설계, 운영 및 유지되는 거리. 걷기, 대중 교통, 자전거 타기, 운전 및 기타 모든 사람들이 거리를 안전하게 사용할 수 있어야 합니다.

**커브-커브 폭.** 여행 길을 참조하십시오.

**연석 연장 또는 벌브 아웃.** 도로 주차가 표시된 도로의 보도 연장. 출처 : Caltrans Highway Design Manual.

**커브 반경, 실제.** 연석 선을 따른 곡률. 유효 회전 반경을 참조하십시오. 출처 : FHWA.

**연석 또는 보도 수준.** 건물 정면 중앙에 설정된 연석 레벨입니다. 출처 : BMC.

**커브 존.** 보도, 연석 구역을 참조하십시오.

디

**설명자.** 도로 표면 또는 도로 측면에 역 반사 장치를 설치하여 도로의 정렬 상태, 특히 야간 또는 악천후시 표시합니다. 출처 : CA MUTCD.

**디자인 차량:** 해당 도로의 도로 당국 (주 또는 기타)의 법령에서 허용하는 가장 긴 차량. 출처 : CA MUTCD.

**차도:** 거리 또는 골목에서 차고, 간이 차고 또는 기타 주차장으로 포장 된 출입; 차도에는 이러한 주차 구역 내외로 차량을 회전 시키거나 조종하는데 필요한 공간이 포함될 수 있다. 출처 : BMC.

### 이자형

**효과적인 회전 반경:** 곡률 차량은 연석을 중심으로 회전 운동을 할 때 따릅니다. 연석 반경, 실제를 참조하십시오. 출처 : FHWA.

**공학적 판단:** 본 매뉴얼 및 기타 소스에 포함 된 해당 정보의 적용, 설계, 운영 또는 설치를 결정하기 위해 사용 가능한 관련 정보의 평가 및 적절한 원칙, 경험, 교육, 재량, 규정 및 관행의 적용 교통 통제 장치. 공학적 판단은 엔지니어 또는 엔지니어의 감독하에 일하는 개인이 엔지니어가 설정 한 절차와 기준을 적용하여 실시해야 합니다. 공학적 판단의 문서는 필요하지 않습니다. 출처 : CA MUTCD.

**전기차(EV).** 플러그인 전기 자동차, 모든 전기 자동차 또는 전기 그리드가 공급하는 전기에서 전력의 전부 또는 일부를 유도하는 플러그인 하이브리드 전기 자동차. 출처 : 에너지 부.

**승마자:** 승마 또는 승마와 관련된 사람. 승마에는 젊은이, 노인, 레저 라이더, 전문 라이더, 조직 된 그룹, 초보자, 장애인 및 워킹 랜더가 포함됩니다. 출처 : FHWA.

## 에프

**파사이드 버스 정류장.** 교차로의 반대편에 위치한 버스 정류장 (버스가 교차로를 통과 한 후).

**섬광.** 교통 신호 표시 등의 광원을 반복적으로 켜고 끄는 동작. 출처 : CA MUTCD.

**프론 티지 존.** 보도, 경계 구역을 참조하십시오.

**가구 구역.** 인도, 가구 구역을 참조하십시오.

**FHWA.** 연방 고속도로 관리국.

## 지

**온실 가스 (GHG).** 이산화탄소, 메탄, 아산화 질소 및 불소 가스와 같이 대기 중에 열을 가두는 가스. (출처 : EPA).

## H

**고속도로.** 도시 일반 계획에 주요 또는 보조 동맥으로 표시되는 거리입니다. 출처 : BMC.

**하이브리드 비콘.** 작동 기간 사이에 의도적으로 어두운 모드 (표시가 표시되지 않음)에 배치되고 작동시 지속적으로 깜박이는 교통 제어 신호 표시를 표시하는 특수 유형의 비콘입니다. 출처 : CA MUTCD.

나는

**레인(또는 연석) 버스 로딩.** 버스가 차선을 전환 할 필요가없는 연석의 주행 차선 내 트래픽 내에서 발생하는 버스 승객 적재.

**도로 조명.** 도로 표면에 설치된 특수한 유형의 고속도로 교통 신호로, 도로 사용자가 쉽게 알 수 없고 도로 사용자가 속도를 늦추거나 정지해야 할 수도있는 도로의 근처 또는 도로 근처에 있음을 경고합니다.. 출처 : CA MUTCD.

**거리 내 횡단 보도 표시.** 신호를받지 않은 횡단 보도에서 도로 통행권에 관한 법률을 상기시키기 위해 사용될 수있는 규제 표지 (지정 R1-6 또는 6a). 거리 내 횡단 보도 표지판은 중앙선, 차선 또는 중앙 섬의 횡단 보도 위치에있는 도로에 설치해야합니다. 출처 : CA MUTCD.

**교차로.** CVC (California Vehicle Code) 365에 따라 교차점은 측면 연석 선의 연장 내에 있거나 또는 존재하지 않는 경우 도로의 측면 경계선이 거의 직각으로 서로 결합하는 2 개의 고속도로의 영역 내에 포함 된 영역입니다. 또는 다른 각도로 합류하는 다른 고속도로를 주행하는 차량이 충돌하는 지역. 출처 : CA MUTCD.

**교차로, 4 방향 정지 제어(또는 다중 방향 정지 제어).** 모든 접근이 STOP 기호로 제어되는 교차점입니다. 이것은 일반적으로 교차 도로가 특정 교통 조건을 충족하거나 보행자와 자전거 건설목에 안전과 편의를 제공 할 때 사용됩니다. 출처 : FHWA.

**교차로, 양방향 정지 제어(또는 경 도로 전용 정지 제어).** 두 가지 접근 방식 (일반적으로 소량, 경미한 도로)에서 교차로로 들어가는 교차로는 정지 신호로 제어됩니다. 이것은 일반적으로 주요 도로가 소량의 작은 도로를 교차 할 때 사용됩니다. 출처 : FHWA.

**교차로, 신호.** 전체 교통 신호로 제어되는 교차로. 가장 일반적인 형태의 신호 교차로는 각 교차로 접근시 사용자를 나타냅니다. 출처 : FHWA.

## 엘

**레인 라인 표시.** 도로에서 같은 이동 방향을 갖는 교통 차선의 분리를 나타내는 흰색 포장 마킹 라인. 출처 : CA MUTCD.

**주요 보행자 간격(LPI).** 차량에 녹색 표시가 나타나기 전에 깜박이는 UPRAISED HAND (DO N'T WALK 상징) 신호 표시가 약 3-7 초 동안 표시되는 간격. 출처 : CA MUTCD.

**한계선.** 법정 요구 사항을 준수하여 트래픽을 중지해야하는 지점을 나타 내기 위해 도로 또는 그 일부를 가로 질러 12 인치 이상 24 인치 너비 이상의 흰색 선으로 표시됩니다. 캘리포니아 차량 코드 (CVC) 377을 참조하십시오. 출처 : CA MUTCD.



**지역 거리.** 인접한 토지 이용에 직접 접근 할 수있는 주거 또는 상업 거리. 출처 : Burbank2035 일반 계획.

**LID (Low Impact Development).** 수질 및 관련 수생 서식지를 보호하기 위해 침투, 증발산 또는 우수를 사용하는 자연 과정을 사용하거나 모방하는 시스템 및 관행. (출처 : EPA).

### *미디어*

**중앙값.** 주행 도로의 가장자리에서 주행 도로의 가장자리까지 측정 된 분할 고속도로의 두 도로 사이의 영역. 중앙값은 차선을 제외합니다. 교차점, 인터체인지 및 동일한 교차점의 반대편 접근에서 중간 너비가 다를 수 있습니다. 출처 : CA MUTCD.

**지하철.** 로스 앤젤레스 카운티 광역 교통국.

**미드 블록 버스 정류장.** 교차로와 연결되지 않은 거리를 따라 위치한 버스 정류장.

**미드 블록 크로싱.** 횡단 보도가 표시된 교차로 사이의 위치. 미드 블록 교차로는 기존 교차로없이 길지 않은 긴 거리를 따라 보행자 안전과 편의성을 향상시킵니다.

**다중 차선.** 같은 방향으로 움직이는 두 개 이상의 차선. 다중 차선 도로, 고속도로 또는 도로는 하나 또는 두 방향으로 두 개 이상의 차선으로 구성된 기본 횡단면을 갖습니다. 다중 차선 접근에는 회전 차선을 포함하여 교차로로 이동하는 두 개 이상의 차선이 있습니다. 출처 : CA MUTCD.

**혼합 흐름 (또는 혼합 영역).** 자전거 도로와 관련하여 혼합 흐름은 주행 차선 (일반적으로 좌회전 또는 우회전 차선) 내의 자전거 운전자와 운전자의 조합을 말합니다. 표지판과 포장 표시는 분쟁 지역을 구분하는 데 사용됩니다. 대중 교통과 관련하여 혼합 흐름은 주행 차선 내에서 버스와 자동차의 조합을 나타냅니다.

## 엔

**NACTO.** 전국 도시 교통 관리 협회.

**가까운 버스 정류장.** 교차로 근처에있는 버스 정류장 (버스가 교차로를 통과하기 전에).

**야간 또는 야간.** 캘리포니아 차량 법 (CVC) 섹션 280에서 정의한 "어둠"과 동일 함 : "어둠"은 일몰 후 30 분부터 일출 전 30 분까지, 가시성이 충분하지 않아서 명확하게 식별 할 수없는 다른 시간입니다. 1,000 피트 거리의 고속도로에있는 사람 또는 차량. 출처 : CA MUTCD.

## 영형

**객체 마커.** 도로 내부 또는 주변에 장애물을 표시하는 데 사용되는 장치입니다. 출처 : CA MUTCD.

**반대되는 교통.** 반대 방향으로 주행하는 차량. 교차로에서, 대략 직진 접근 방식으로 진입하는 차량은 교통에 반대되는 것으로 간주되지만 왼쪽 또는 오른쪽 접근 방식으로 진입하는 차량은 반대되는 트래픽으로 간주되지 않습니다. 출처 : CA MUTCD.

**오버 헤드 표시.** 표지판 또는 그 지지대의 일부 또는 전부가 도로 또는 어깨 바로 위에 위치하여 차량이 표지판 아래로 이동하도록 배치된 표지판. 일반적인 설치에는 도로 또는 어깨 위로 확장되는 캔틸레버 암, 표지판의 전체 너비에 걸쳐있는 사인지지 구조물, 교통 통제 신호를 지원하는 마스트 암 또는 스펠 와이어 및 도로를 가로 지르는 고속도로 교량에 설치된 표지판이 포함됩니다. 도로. 출처 : CA MUTCD.

## 피

**공원 도로.** 인도, 가구 구역을 참조하십시오.

**포장 마킹.** 표지판을 제외한 모든 선, 단어 또는 기호는 공식적으로 도로를 통제하여 교통을 규제, 경고 또는 안내합니다. 출처 : CA MUTCD.

**보행자.** 캘리포니아 차량 법 (CVC) 467에 따라, (a) 발걸음이거나 다음 중 하나를 사용하는 사람 : (1) 자전거 이외의 인력으로 추진되는 운송 수단. (2) 전기 개인 보조 이동 장치. (b) 자체 추진 휠체어, 전동식 세발 자전거 또는 전동식 사변형 자전거를 사용하고 신체 장애로 인해 달리 (a) 호에 명시된대로 보행자로 이동할 수 없는 사람. 출처 : CA MUTCD.

**보행자 완충기.** 보행자 이동 경로와 클래스 IV 자전거 도로 사이의 완충 공간은 포장 표시, 측각 절두 돔, 조경, 유틸리티 및 / 또는 거리 가구로 채워질 수 있습니다.

**보행자 변경 간격.** 깜박이는 UPRAISED HAND (기호화하지 않음) 신호 표시가 표시되는 간격입니다. 출처 : CA MUTCD.

**보행자 시설.** 걷기를 수용하거나 장려하기 위해 개선 및 규정을 나타내는 일반적인 용어. 출처 : CA MUTCD.

**보행자 하이브리드 비콘.** 보행자가 표시된 횡단 보도에서 거리 나 고속도로를 건널 수 있도록 신호를 보내지 않은 위치에서 교통을 경고하고 제어하는 데 사용되는 특수 유형의 하이브리드 비콘입니다. 출처 : CA MUTCD.

**보행자 보행 신호 (또는 보행자 신호 헤드).** 보행자 통행을 제어하기 위해 특별히 고안된 특수한 유형의 교통 신호 표시를 제공하는 보행자 통행 기능. 이 신호 표시는 WALKING PERSON (WALK 기호) 및 UPRAISED HAND (DO N'T WALK 기호)의 조명 기호로 구성됩니다. 출처 : CA MUTCD.

**허용 모드.** 보행자에게 양보 한 후 좌회전 또는 우회전을 할 수있는 교통 통제 신호 작동 모드. CIRCULAR GREEN 신호 표시가 표시되면 다른 교통 제어 장치에서 달리 금지하지 않는 한 좌회전과 우회전이 모두 허용됩니다. 깜박이는 노란색 화살표 또는 깜박이는 빨간색 화살표 신호 표시가 표시되면 화살표로 표시된 회전이 허용됩니다. 출처 : CA MUTCD.

**선매.** 교통 제어 신호의 정상 작동을 특수 제어 작동 모드로 전환. 출처 : CA MUTCD.

**대지 경계.** 전면, 측면 및 후면 로트 라인으로 구성된 로트의 수평 한계에 대한 설명을 의미합니다. 출처 : BMC.

**프로그램.** 공공 권리 접근성 지침.

**플 아웃 (또는 버스 투표율) 버스 로딩.** 차선을 이동하기 위해 버스가 필요한 연석의 거리 주차 차선 내에서 트래픽 외부에서 발생하는 버스 승객 적재.

**누름 단추.** 보행자, 자전거 또는 기타 도로 사용자를 위한 장치 또는 신호 타이밍을 활성화하는 버튼입니다. 출처 : CA MUTCD.

*아르 자형*

**포장 마커를 올렸습니다.** 영구 마커의 경우 일반적으로 노면 위의 약 1 인치를 초과하지 않거나 일시적인 유연한 마커의 경우 노면 위의 약 2 인치를 초과하지 않는 높이의 노면에 또는 그에 장착 된 장치로서, 포지셔닝 가이드로 사용 및 / 또는 포장 표식을 보충 또는 대체하기 위해 사용 출처 : CA MUTCD.

**재귀 반사율.** 점 소스에서 나오는 빛의 많은 부분을 원점 근처로 직접 되돌릴 수 있는 표면의 속성입니다. 출처 : CA MUTCD.

**오른쪽 방향 (ROW).** 대지 경계선 간의 공개 완화 부분.

**도로.** 고속도로의 일부는 차량 여행 및 주차 차선을 위해 개선, 설계 또는 일반적으로 사용되지만 자전거, 기타 인력 차량을 사용하는 사람이 보도, 기숙사 또는 어깨를 사용 하더라도 보도, 기숙사 또는 어깨는 제외 . 고속도로에 둘 이상의 개별 도로가 포함 된 경우가 설명서에 사용 된 도로라는 용어는 해당 도로를 개별적으로 지칭하지만 모든 해당 도로를 통칭하는 것은 아닙니다. 캘리포니아 차량 코드 (CVC) 527을 참조하십시오. 출처 : CA MUTCD.

**도로 재구성(또는 도로 다이어트).** 도로에서 주행 차선을 제거하고 다른 용도 및 주행 모드를위한 공간 활용. 고전적인 도로 다이어트는 일반적으로 기존의 4 차선, 분할되지 않은 도로 구간을 2 개의 차선과 중앙의 2 방향 좌회전 차선으로 구성된 3 차선 구간으로 변환하는 것을 포함합니다. 출처 : FHWA.

**림블 스트립.** 거친 도로, 약간 올라가거나 눌린 노면의 일련의 간헐적이고 좁고 횡 방향의 도로는 주행 차선을 가로 질러 도로 사용자에게 비정상적인 교통 상황을 알리거나 슬더, 도로 중심선 또는 포장 도로 표시로 형성된 검은 도로 사용자에게 여행 차선을 떠나고 있음을 경고합니다. 출처 : CA MUTCD.

## 에스

**학교.** K-12 학년 또는 주정부가 달리 규정 한 하나 이상의 등급에 대해 주 교육 당국에 의해 인정되는 공립 또는 사립 교육 기관. 출처 : CA MUTCD.

**학교 구역.** 캘리포니아 차량 법 (CVC) 22352 (a) (2) (B)에 따라 학교 건물 또는 그 부지에 접근하거나 이를 지나갈 때 고속도로에 인접하여 표준 "SCHOOL" 경고 표시가있는 어린이는 또는 학교 시간 중 또는 정오 휴무 기간 동안 학교를 떠나야합니다. 프리마 파시 한도는 또한

울타리, 게이트 또는 기타 물리적 장벽으로 고속도로와 분리되지 않은 학교 운동장에 접근하거나 통과 할 때 적용되며 어린이가 운동장을 사용하고 고속도로는 표준 "SCHOOL"로 게시됩니다. 경고 표시. 출처 : CA MUTCD.

**방해.** 대지 경계선과 건물 또는 구조물 사이의 구역은 명확하거나 개방되어 있어야합니다. 출처 : BMC.

**어깨.** 보행자, 자전거 타는 사람, 차량 정지, 비상 사용 및 기본 및 지상 코스의 측면 지원을위한 도로와 인접한 고속도로 부분. 출처 : CA MUTCD.

**보도.** 연석 선 또는 도로의 측면 선과 인접한 대지 경계선 사이 또는 보행자가 포장하거나 개선하여 의도 한 사유 재산의 거리 사이의 거리 부분. 캘리포니아 차량 법 (CVC) 555에 따라 "Sidewalk"는 도로 이외의 고속도로 부분으로, 보행자 도로의 연석, 장벽, 표시 또는 기타 묘사로 구분됩니다. 출처 : CA MUTCD.

**보도, 연석 구역.** 연석에 바로 인접한 영역 또는 연석 그 자체. 보도가 연석 연장선을 수용하도록 확장 된 경우 연석 구역에 조경이 포함될 수 있습니다.

**보도, 보행자 구역.** 보행자를 통한 보행자 전용 보도를 따라 전면 구역과 가구 구역 사이의 구역.

**보도, 정면 구역.** 대지 경계선과 건물 정면 사이의 영역입니다. 건물을 대지 경계선에서 다시 설정하면 전체 보도 너비를 늘릴 수 있으며 전면 영역은 활성 및 비활성 용도를 모두 수용 할 수 있습니다.

**인도, 가구 구역.** 보행자 구역과 연석 구역 사이의 영역으로 보행자와 연석 사이에 완충 역할을합니다 (또는 인도 수준의 IV 급 자전거 도로).

**표지판.** 단어, 기호 및 / 또는 화살표 범례를 통해 도로 사용자에게 특정 정보를 전달하기 위한 모든 교통 제어 장치. 표지판에는 고속도로 교통 신호, 포장 마킹, 설명 또는 채널 화 장치가 포함되지 않습니다. 출처 : CA MUTCD.

**신호, 교통.** 트래픽이 번갈아 가며 정지하도록 진행되는 모든 고속도로 교통 신호. 출처 : CA MUTCD.

**신호 백 플레이트.** 신호 표시기의 개선 된 가시성을 위한 배경을 제공하기 위해 신호 하우징의 모든 측면에서 신호면의 바깥쪽으로 평행하게 연장되는 얇은 재료 스트립. 출처 : CA MUTCD.

**신호 위상.** 독립적인 트래픽 이동 또는 이동 조합에 할당 된 주기의 오른쪽, 노란색 변경 및 빨간색 여유 간격. 출처 : CA MUTCD.

**비뚤어진 교차로.** 거리가 90도 이외의 각도로 교차 할 때 발생하는 교차로, 보행자, 자전거 및 운전자에게 복잡한 시나리오를 생성 할 수 있습니다. 출처 : FHWA.

**속도.** 다음 분류에 따라 정의됩니다. 출처 : CA MUTCD.

(A) 평균 속도 – 차량의 특정 위치에서 순간 또는 스팟 측정 속도의 합계를 관측 된 차량 수로 나눈 값입니다.

(B) 설계 속도 – 도로의 다양한 기하학적 설계 특징을 결정하는 데 사용되는 선택된 속도.



(C) 85- 백분위 수 속도 – 자동차의 85 %가 주행하는 속도 이하.

(D) 작동 속도 – 일반 차량 또는 전체 교통량이 작동하는 속도. 작동 속도는 평균, 페이스 또는 85 백분위 속도와 같은 속도 값으로 정의 될 수 있습니다.

(E) 페이스-교통 흐름에서 차량의 가장 큰 비율의 속도를 나타내는 10mph 속도 범위.

**과속 방지턱.** 일반적으로 높이 3-6 인치, 이동 길이 1-3 피트의 도로에 걸쳐 융기 된 포장 구역으로 구성된 교통 정체 장치. 스피드 범프는 일반적으로 개인 도로 및 주차장 용으로 예약되어 있습니다. 출처 : NACTO.

**스피드 쿠션(또는 스피드 슬롯 또는 스피드 필로우).** 도로를 가로 질러 측면에 배치 된 2 개 이상의 융기 구역으로 구성된 교통 정체 장치는 융기 구역 사이에 간격이 있습니다. 높이와 길이는 스피드 험프의 높이와 비슷하지만 간격이 있으면 비상 차량이 통과 할 수 있습니다. 스피드 쿠션은 종종 시리즈 (보통 260 ~ 500 피트)로 배치됩니다. 출처 : 국제 운송 엔지니어 (ITE).

**스피드 후.** 둥글고 (여행 경로를 따라 수직으로) 올린 포장 지역의 길이는 일반적으로 12 ~ 14 피트 (일반적으로 간격이 260 ~ 500 피트)입니다. 출처 : 국제 운송 엔지니어 (ITE).

**속도 제한.** 법률 또는 규정에 의해 설정된 고속도로 구간에 적용 가능한 최대 (또는 최소) 속도.

**주 고속도로.** Caltrans가 소유하고 운영하는 모든 고속도로.

**스톱 라인.** 접근 차선을 가로 질러 뻗어있는 단단한 흰색 포장 마킹 라인은 정지가 예정되어 있거나 필요한 지점을 나타냅니다. 모든 목적을 위해, 캘리포니아 차량 법 (CVC) 377에 따라 정의 된 제한선은 정지선을 의미합니다. 출처 : CA MUTCD.

**거리.** 인접한 호텔에 접근 할 수 있는 주요 수단을 제공하고 인접한 연석, 공원 도로 및 보도를 포함 할 수 있는 공개 방법. 출처 : BMC.

**교통.** 보행자, 자전거 타는 사람, 타거나 목축 한 동물, 차량, 노면 전차 및 기타 운송 수단은 단일 목적으로 또는 함께 공공 여행에 개방 된 고속도로 또는 개인 도로를 여행 목적으로 사용하면서 사용합니다 (공공 여행에 개방 된 개인 도로 정의 참조). 캘리포니아 차량 법 (CVC) 620에 따라 “교통”이라는 용어에는 여행 목적으로 고속도로를 사용하면서 보행자, 타는 동물, 차량, 노면 전차 및 기타 운송 수단이 단독으로 또는 함께 포함됩니다. 출처 : CA MUTCD.

**교통 통제 장치.** 교통, 교통, 교통, 규제, 경고 또는 안내를 위해 사용되는 표지판, 신호, 표시 또는 기타 장치, 거리, 고속도로, 공공 여행에 개방 된 사유 도로, 보행자 시설 또는 당국의 공유 사용 경로 관할권이있는 공공 기관 또는 공무원, 또는 공공 여행에 개방 된 사유 도로의 경우, 개인 소유자 또는 관할권을 가진 개인 공무원의 권한으로. 출처 : CA MUTCD.

*티*

**교통 체증.** 차량 사용의 부정적인 영향을 줄이고 운전자 행동을 변경하며 비 운전 거리 사용자의 상태를 개선하는 조치의 조합. 교통 안정은 차량 속도를 줄이고 보행자와 자전거 운전자의 안전을 향상시키기 위해 물리적 도로와 기존 도로에 마련된 기타 조치로 구성됩니다. 예를 들어, 수직 처짐 (스피드 험프, 스피드 테이블 및 돌출 교차로), 수평 변속 및 도로 좁힘은 속도를 줄이고 비운 전자에게 거리 환경을 개선하기위한 것입니다. 중간 장벽과 같은 하나 이상의 방향으로의 트래픽 이동을 방해하는 폐쇄 장치는 컷 스루 트래픽을 줄이기 위해 고안되었습니다. 교차로, 거리, 이웃 또는 지역 차원에서 교통 안정 조치를 구현할 수 있습니다. 교통 안정 조치를 시행하면

교통 속도를 줄이고 차량 충돌을 줄이고 보행자와 자전거 운전자의 안전을 향상시킬 수 있습니다. 이러한 조치는 또한 보행자 및 자전거 활동을 증가시킬 수 있습니다. 출처 : 교통부.

**교통 신호.** 전기로 작동되는 교통 관제 장치는 도로 사용자가 각 접근 및 이동에 대한 권리를 할당하여 여행을 진행할 수 있는 표시를 제공합니다. 출처 : FHWA.

**여행 길.** 연석 간 거리라고도 합니다. 어깨, 기숙사, 보도 및 주차 차선을 제외한 차량 이동을 위한 도로 부분. 출처 : CA MUTCD.

유

**사용하다.** 토지 또는 구조물이 사용되는 목적. 출처 : BMC.

V

**차량:** 캘리포니아 차량 법 (CVC) 670에 따라 "차량"은 사람이 독점적으로 이동하거나 고정 레일에서만 사용하는 장치를 제외하고 고속도로에서 사람, 재산을 추진, 이동 또는 끌 수 있는 장치입니다. 트랙. 출처 : CA MUTCD.

**비히클 버퍼.** 주행 차선과 클래스 IV 자전거 도로 사이의 완충 공간은 포장 표시, 등급 구분, 기둥 및 / 또는 노상 주차장이 차지할 수 있습니다.

**여행 한 차량 마일 (VMT).** 1 년 동안 차량으로 여행 한 마일 수 VMT는 두 개의 주행 거리계 판독 값을 사용하여 계산되거나 두 개의 주행 거리계 판독 값을 가진 차량의 경우 회귀 추정값을 사용하여 계산됩니다. 출처 : FHWA.

여

**경고 신호.** 적절한 경고 또는 규제 표시 또는 마커를 보충하는 데만 사용되는 표시.

**경고등.** 안정된 화상 또는 깜박임 모드로 임시 교통 관제 구역에서 사용되는 휴대용 전원 공급 장치, 황색 렌즈 지향 밀폐형 조명입니다.

**경고 표시.** 도로 사용자에게 쉽게 알 수 없는 상황을 알리는 표시입니다.

### c. 참고

다음은 이 문서에서 완전한 도로 개선을 위한 권장 사항을 개발하는 데 사용된 표준, 지침, 계획, 정책 및 모범 사례를 포함한 참조 목록입니다. 모든 보행자, 자전거, 대중 교통, 운전자, 승마 및 기타 도로 시설의 설계 및 유지 보수는 해당 연방, 주 및 현지 법률을 준수해야 합니다.

국가:

미국 고속도로 교통 관리 협회. 2004. *거리와 고속도로의 기하학적 설계에 관한 AASHTO 정책*.

미국 고속도로 교통 관리 협회. 1999 년 *자전거 시설의 개발을 위한 AASHTO 가이드*.

연방 고속도로 관리국 (FHWA). 2019. *자전거 도로 선택 가이드*.

연방 고속도로 관리국 (FHWA). 2007 년 *트레일, Trailheads 및 캠프장을 위한 승마 디자인 가이드 북*.

연방 고속도로 관리국 (FHWA). 2018 년 *제어되지 않은 교차 위치에서 보행자 안전 개선을 위한 가이드*.

연방 고속도로 관리국 (FHWA). 2007 년 *트레일, Trailheads 및 캠프장을 위한 승마 디자인 가이드 북*.

연방 고속도로 관리국 (FHWA). 2013 *보행자 안전 가이드 및 대책 선택 시스템*.

연방 고속도로 관리국 (FHWA). 2008 년 *교통 기관에 대한 보행자 안전 가이드*.

연방 고속도로 관리국 (FHWA). 2015 년은 *자전거 레인 계획 및 디자인 가이드를 분리*.

연방 고속도로 관리국 (FHWA). 2014. *도로 다이어트 정보 안내서*.

교통 엔지니어 연구소 (ITE). 2018 *가두 관리 실무자 가이드*.

전국 도시 교통 관리 협회 (NATO). 2017. *모든 연령 및 능력을 위한 디자인: 편안한 자전거 시설을 위한 상황 별지도*.

전국 도시 교통 관리 협회 (NATO). 2018. *공유 능동 운송의 규제 및 관리에 대한 지침*.

전국 도시 교통 관리 협회 (NACTO). 2016 년 *교통 거리 디자인 가이드*.

전국 도시 교통 관리 협회 (NACTO). 2014. *Urban Bikeway 설계 안내서*.

전국 도시 교통 관리 협회 (NACTO). 2013. *도시 거리 디자인 안내서*.

전국 도시 교통 관리 협회 (NACTO). 2017. *도시 거리 빗물 안내*.

전국 협동 고속도로 연구 프로그램 (NCHRP). 2007. *액세스 보행자 신호에 대한 지침*.

전국 협동 고속도로 연구 프로그램 (NCHRP). 2003. *도로 설계의 요소로서 트럭 특성의 검토*.

전국 협동 고속도로 연구 프로그램 (NCHRP). 2015. *NCHRP 보고서 812. 신호 타이밍 매뉴얼*.

교통 연구위원회. 1996. *트랜짓 협력 연구 프로그램 (TCRP) 보고서 19. 버스 정류장의 위치 및 설계 지침*.

교통 연구위원회. 2015. *TCRP (Transit Cooperative Research Program) 합성 117. 더 나은 온스트리트 버스 정류장*.

미국 교통부. 2006 년 *교통 시설에 대한 장애인 법 (ADA) 기준에 미국인*.

미국 액세스 보드. 2011. *공공 권리 접근성 지침 (PROWAG)*.

미국 액세스 보드. 2015. *건축 장벽 법 (ABA) 표준*.

상태:

캘리포니아 공원 및 레크리에이션 부. 캘리포니아 승마 트레일 & 토지 연합. 2005. *다목적 트레일에 대한 안전 고려 사항*.

캘리포니아 교통부 (Caltrans). 2014. *일관된 교통 제어 장치의 캘리포니아 매뉴얼*.

캘리포니아 교통부 (Caltrans). 2015. *디자인 정보 게시판 번호 89. 클래스 IV 자전거 도로 안내*.

캘리포니아 교통부 (Caltrans). 여섯 번째 판. *고속도로 설계 매뉴얼*.

현지:

로스 앤젤레스시. *완전한 거리 디자인 안내서*.

패서 디나시. 2017 *거리 디자인 가이드*.

로스 앤젤레스 카운티. 2012. *자전거 마스터 플랜: 부록 F. 설계 지침*.

로스 앤젤레스 카운티. 2014년 *저 영향 개발 표준 매뉴얼*.

로스 앤젤레스 카운티. 2011년 *생활 거리 수동 모델 디자인*.

로스 앤젤레스 카운티 수도 교통국 (메트로). *패서 디나 기술 연구 NoHo*.

로스 앤젤레스 카운티 수도 교통국 (메트로). 2019. *지하철 환승 서비스 정책 및 표준*.

오렌지 카운티 정부 협의회. 2016. *완성 된 거리 이니셔티브 디자인 핸드북*.

---

[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](https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_w117b.pdf)

[5] [https://safety.fhwa.dot.gov/ped\\_bike/step/resources/docs/fhwasa19040.pdf](https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/step/resources/docs/fhwasa19040.pdf)

[6] <https://www.metro.net/projects/nextgen/>

[7] [http://media.metro.net/projects\\_studies/toc/images/Metro\\_Transfers\\_Design\\_Guide\\_2018-0312.pdf](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](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](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](http://media.metro.net/projects_studies/nextgen/images/nextgen-report-tsp-final.pdf)
- [11] [https://safety.fhwa.dot.gov/ped\\_bike/tools\\_solve/docs/fhwasa18077.pdf](https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/tools_solve/docs/fhwasa18077.pdf)
- [12] [https://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle\\_pedestrian/publications/separated\\_bikelane\\_pdg/separatedbikelane\\_pdg.pdf](https://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/separated_bikelane_pdg/separatedbikelane_pdg.pdf)
- [13] <http://www.trb.org/OperationsTrafficManagement/Blurbs/173121.aspx>
- [14] <https://www.burbankca.gov/home/showdocument?id=32060>
- [15] <https://www.burbankca.gov/home/showdocument?id=35261>
- [16] [https://www.waterboards.ca.gov/losangeles/water\\_issues/programs/stormwater/susmp/susmp\\_rbfinal.pdf](https://www.waterboards.ca.gov/losangeles/water_issues/programs/stormwater/susmp/susmp_rbfinal.pdf)
- [17] <https://dpw.lacounty.gov/ldd/lib/jp/Hydrology/Low%20Impact%20Development%20Standards%20Manual.pdf>
- [18] <https://burbankinfocus.org/islandora/object/islandora%3A1446>
- [19] <https://www.ite.org/pub/?id=C75A6B8B-E210-5EB3-F4A6-A2FDDA8AE4AA>
- [20] <https://nacto.org/wp-content/uploads/2017/11/NACTO-Curb-Appeal-Curbside-Management.pdf>