



Español

# COMPLETE OUR STREETS

Plan de Calles Completas



CITY OF BURBANK

COMPLETE STREETS PLAN

ADOPTED 16 JUNE 2020



## CAPÍTULO 1 - Introducción

Las calles hacen posibles las ciudades. El experimento urbano de siglos de antigüedad en el que participan los humanos, la idea de que agrupar trabajos y hogares es mejor que no, debe su éxito a la red de calles que permite la existencia de ciudades. Las calles conectan destinos. Permiten el paso. Organizan la actividad. Son la columna vertebral del entorno construido. Proporcionan sombra y refugio. Facilitan el comercio. Acomodan la infraestructura aérea y subterránea que son críticas para las operaciones municipales. Las calles también son el depósito de recuerdos y experiencias colectivas de una comunidad: caminar, cenar, ir de compras, hacer ejercicio, andar en bicicleta y pasear. Estos ocurren en las calles de las ciudades. Así es como se experimentan y recuerdan los lugares.

### 1 financiación

El Plan de Calles Completas (Plan) de la Ciudad de Burbank (Ciudad) fue financiado a través de una Subvención de Comunidades Sostenibles del Departamento de Transporte de California (Caltrans). Estos fondos fueron puestos a disposición por el Proyecto de Ley del Senado de California (SB) 1, la Ley de Reparación y Responsabilidad de Carreteras de 2017, que proporciona una fuente confiable de fondos para mantener e integrar el sistema de transporte multimodal del Estado y otros objetivos de transporte estatales y regionales. En octubre de 2017, la ciudad de Burbank solicitó el ciclo del programa de subvenciones del año fiscal 2017-2018 de comunidades sostenibles de Caltrans para ayudar en los esfuerzos para desarrollar un plan completo de calles de la ciudad de Burbank. En diciembre de 2017, la Comisión de Transporte de California (CTC) aprobó la solicitud de Calles Completas de la Ciudad y otorgó los fondos de la subvención en mayo de 2018. En diciembre de 2018, la Ciudad se embarcó en la preparación del Plan.

### 2 Metas y políticas del plan general de Burbank2035

El Plan de calles completas de la ciudad tiene como objetivo transformar las metas y políticas del Plan general de Burbank2035 en un plan procesable para su implementación. A continuación se muestra una lista de objetivos específicos que son particularmente relevantes para el Plan de calles completo.

### 2A Capítulo 4: Elemento de movilidad

El Elemento de movilidad del Plan general de Burbank2035 define la red de transporte y describe cómo las personas se mueven por toda la ciudad, incluidas calles, rutas de tránsito, ciclovías y aceras.

#### Objetivo 1 - Equilibrio

El sistema de transporte de Burbank garantiza la vitalidad económica al tiempo que preserva el carácter del vecindario.

**Política 1.6:** Usar tecnología y sistemas de transporte inteligentes para aumentar la capacidad y eficiencia del sistema de calles como una alternativa al ensanchamiento de calles.

**Política 1.7:** Asegurar que el sistema de transporte permita a los residentes, empleados y visitantes de Burbank la oportunidad de vivir, trabajar y jugar en toda la comunidad.

#### Objetivo 2 - Sostenibilidad

El sistema de transporte de Burbank se adaptará a las necesidades cambiantes de movilidad y accesibilidad sin sacrificar los valores actuales de la comunidad.

**Política 2.1:** Mejorar el acceso de transporte alternativo de Burbank a destinos locales y regionales a través de decisiones de uso de la tierra que apoyan el transporte multimodal.

**Política 2.2:** sopesar los beneficios de las mejoras, políticas y programas de transporte contra los probables costos externos.

**Política 2.3:** Priorizar las inversiones en proyectos y programas de transporte que respalden alternativas viables al uso del automóvil.

**Política 2.4:** Exigir que los nuevos proyectos contribuyan a la red de tránsito y / o transporte no motorizado de la Ciudad en proporción a su generación de tráfico esperada.

**Política 2.5:** Consulte con las agencias locales, regionales y estatales para mejorar la calidad del aire y limitar las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte y el movimiento de mercancías.

### Objetivo 3 - Calles completas

Las calles completas de Burbank satisfarán todas las necesidades de movilidad y mejorarán la salud de la comunidad.

**Política 3.1:** Usar estándares de transporte multimodales para evaluar el desempeño del sistema de calles de la Ciudad.

**Política 3.2:** Complete las calles de la ciudad proporcionando instalaciones para todos los modos de transporte.

**Política 3.3:** Proporcionar diseños de calles atractivos y seguros que mejoren las conexiones de tránsito, bicicletas, peatones y ecuestres entre hogares y otros destinos.

**Política 3.4:** Todas las mejoras de la calle deben implementarse dentro del derecho de paso existente. Considere la ampliación de calles y la adquisición del derecho de vía como métodos de último recurso.

**Política 3.5:** Diseñe mejoras en las calles para preservar las oportunidades de mantener o expandir los sistemas de bicicletas, peatones y tránsito.

### Objetivo 4 - Tránsito

La conveniente y eficiente red de transporte público de Burbank ofrece una alternativa viable al automóvil.

**Política 4.1:** Garantizar que el servicio de tránsito local sea confiable, seguro y brinde un servicio de alta calidad a los principales centros de empleo, distritos comerciales, centros de tránsito regionales y áreas residenciales.

**Política 4.2:** Utilice la mejor tecnología de tránsito disponible para vincular mejor los destinos locales y mejorar la comodidad y seguridad del conductor, incluidos los servicios especializados para jóvenes y ancianos.

**Política 4.3:** Mejorar y ampliar los centros de tránsito; crear un nuevo centro de tránsito en el Distrito de Medios.

**Política 4.4:** abogar por servicios mejorados de transporte regional en autobús, transporte rápido en autobús, tren ligero o tren pesado que vinculen los centros residenciales y de empleo de Burbank con el resto de la región.

**Política 4.5:** Mejore las conexiones de tránsito con las comunidades cercanas y las conexiones con el centro de Los Ángeles, el oeste del valle de San Fernando, Hollywood y el lado oeste.

**Política 4.6:** Planifique de manera proactiva las deficiencias de tránsito en caso de que la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (MTA) reduzca el servicio local.

**Política 4.7:** Integre los nodos de tránsito y los puntos de conexión con los usos del suelo adyacentes y los espacios públicos para peatones para que sean más convenientes para los usuarios de tránsito.

**Política 4.8:** Promover centros de tránsito multimodales y paradas para alentar las conexiones fluidas entre los sistemas de tránsito locales y regionales, las redes de peatones y bicicletas, y los centros comerciales y de empleo.

**Política 4.9:** Apoyar los esfuerzos para crear un sistema continuo de transferencia de tarifas entre diferentes modos de transporte y operadores.

**Política 4.10:** Promover activamente las alianzas público-privadas para oportunidades de desarrollo orientadas al tránsito.

#### Objetivo 5 - Movilidad de bicicletas y peatones

Burbank fomenta los viajes peatonales y en bicicleta como métodos saludables y ecológicos para reducir los viajes en vehículos y mejorar el carácter de la comunidad.

**Política 5.1:** Maximice la seguridad, accesibilidad, conectividad y educación de peatones y bicicletas en todo Burbank para crear vecindarios donde las personas elijan caminar o viajar entre destinos cercanos.

**Política 5.2:** Implemente el Plan maestro de bicicletas manteniendo y expandiendo la red de bicicletas, proporcionando instalaciones para el final del viaje, mejorando la integración de bicicletas / tránsito, fomentando el uso de bicicletas y haciendo que el ciclismo sea más seguro.

**Política 5.3:** Proporcione conexiones en bicicleta a los principales centros de empleo, distritos comerciales, áreas residenciales y conexiones de tránsito.

**Política 5.4:** Garantizar que los nuevos desarrollos comerciales y residenciales se integren con las redes de bicicletas y peatones de Burbank.

**Política 5.5:** Exigir un nuevo desarrollo para proporcionar el terreno necesario para acomodar la infraestructura peatonal, incluidas las aceras en los anchos estándar especificados en la Tabla M-2.

#### Objetivo 6 - Protección del vecindario

La infraestructura de transporte de Burbank minimiza el tráfico en vecindarios residenciales y comerciales para mantener la calidad de vida del vecindario.

**Política 6.1:** Mantener la eficiencia de las calles arteriales para desalentar el tráfico indirecto hacia barrios residenciales.

**Política 6.2:** Considere reconfigurar los carriles de viaje e introducir límites de velocidad reducidos como parte de los esfuerzos integrales para calmar el tráfico.

**Política 6.3:** Seguir programas integrales de protección del vecindario para evitar desviar el tráfico no deseado a las calles y vecindarios adyacentes.

#### Objetivo 7 - Estacionamiento

Los estacionamientos públicos y privados de Burbank están bien administrados y son convenientes.

**Política 7.3:** Reconfigurar o eliminar el estacionamiento en la calle subutilizado cuando sea necesario para acomodar un viaje en bicicleta más seguro, aumentar la capacidad de caminar, mejorar la operación de tránsito o mejorar la seguridad del vehículo.

#### Objetivo 8 - Gestión de la demanda de transporte

Burbank gestiona los recursos de transporte para minimizar la congestión.

**Política 8.1:** Actualizar y ampliar los requisitos de gestión de la demanda de transporte en toda la ciudad para mejorar los incentivos económicos individuales y cambiar la elección de los viajeros.

**Política 8.2:** Fortalecer las alianzas con organizaciones de gestión de tránsito para desarrollar programas e incentivos de gestión de la demanda en toda la ciudad para alentar opciones alternativas de transporte.

**Política 8.3:** Exigir estándares de desarrollo comercial y multifamiliar que fortalezcan las conexiones al tránsito y promuevan los servicios de caminar a los vecindarios.

#### Objetivo 9 - Seguridad, accesibilidad, equidad

La red de transporte de Burbank es segura, accesible y equitativa.

**Política 9.1:** Garantizar una interacción segura entre todos los modos de viaje que utilizan la red de calles, específicamente la interacción de ciclistas, peatones y jinetes con vehículos de motor.

**Política 9.2:** Abordar las necesidades de las personas con discapacidad y cumplir con los requisitos de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades durante la planificación e implementación de proyectos de mejora del transporte.

**Política 9.3:** Proporcione acceso a alternativas de transporte para todos los usuarios, incluidos los residentes mayores, discapacitados, jóvenes y otros residentes que dependen del tránsito.

**Política 9.4:** Preservar y promover la conducción segura para que los jinetes accedan a los senderos públicos.

#### 2B Capítulo 3: Elemento de uso del suelo

El elemento de uso de la tierra guía el desarrollo futuro en Burbank y designa ubicaciones apropiadas para diferentes usos de la tierra, incluidos espacios abiertos, parques, residencias, usos comerciales, industria, escuelas y otros usos públicos.

#### Objetivo 4 - Espacios públicos y calles completas

Burbank tiene espacios públicos atractivos y acogedores y calles completas que mejoran la imagen y el carácter de la comunidad.

**Política 4.1:** Desarrollar calles completas que creen lugares funcionales que satisfagan las necesidades de peatones, ciclistas, usuarios de sillas de ruedas, jinetes y automovilistas.

**Política 4.2:** Identificar oportunidades para espacios abiertos de acceso público que se proporcionarán en conjunto con proyectos de desarrollo públicos y privados.

**Política 4.3:** Use árboles callejeros, paisajismo, mobiliario urbano, arte público y otros elementos estéticos para mejorar la apariencia e identidad de los vecindarios y espacios públicos.

**Política 4.5:** Exigir que las áreas orientadas a los peatones incluyan servicios tales como aceras de ancho adecuado, bancos, árboles de calles y paisajismo, pavimentos decorativos, arte público, quioscos y baños.

**Política 4.7:** Anime a los artistas, artesanos, arquitectos y arquitectos paisajistas a desempeñar papeles clave en el diseño y la mejora de los espacios públicos.

**Política 4.8:** Ubique estacionamientos y estructuras detrás de edificios o subterráneos. No diseñe estacionamientos y estructuras para enfrentar calles o aceras a nivel del suelo. Use alternativas a los estacionamientos de superficie para reducir la cantidad de tierra dedicada al estacionamiento.

**Política 4.9:** Mejore la estética del estacionamiento y reduzca el efecto de isla de calor urbano al proporcionar una amplia sombra, paisajes con poca agua y árboles.

**Política 4.10:** Exigir nuevos proyectos de desarrollo para proporcionar un paisaje adecuado con poca agua.

**Política 4.11:** Asegurar que la infraestructura pública cumpla con los estándares de arquitectura y diseño urbano de alta calidad. Elimine, reubique o mejore la apariencia de los elementos de infraestructura existentes que son antiestéticos o visualmente perjudiciales.

**Política 4.12: Servicios** públicos subterráneos para nuevos proyectos de desarrollo y proyectos dentro de los distritos subterráneos designados.

## 1B. Proceso

El plan se desarrolló durante 18 meses utilizando un plan de trabajo de 4 fases. Cada fase estuvo marcada por importantes hitos de alcance que típicamente marcaron la conclusión de una fase y el lanzamiento de la siguiente. El alcance comunitario se entrelazó en cada una de estas fases y sirvió como un componente crítico en la configuración de las recomendaciones generales del Plan.

## 1C. Cómo y cuándo usar este plan

### 1 Propósito

El plan completo de calles de la ciudad tiene como objetivo:

- Analizar y catalogar las condiciones existentes de la calle;
- Establecer nuevas políticas, pautas y medidas de desempeño para mejoras de calles en toda la ciudad;

- Identificar proyectos prioritarios dentro de las áreas de enfoque;
- Construir mejores barrios; y
- Crear un mecanismo continuo para evaluar las mejoras de la calle.

Sin embargo, el Plan va más allá de estos objetivos específicos y tiene múltiples propósitos. En última instancia, es una guía para uso de la Ciudad para garantizar que las mejoras en el derecho de paso público sean consistentes con un buen diseño urbano, movilidad multimodal y creación de lugares. El plan de calles completas de la ciudad es un plan de transporte a largo plazo de 20 años que deberá actualizarse regularmente cada cinco a diez años. El Plan puede ser usado de múltiples maneras y por múltiples audiencias durante todo el proceso de planificación:

Es un documento de visión ***QUE MEJOR ARTICULA LAS ASPIRACIONES MÁS ALTAS DE LA COMUNIDAD PARA LA CALIDAD, EL CARÁCTER Y LA EXPERIENCIA DE LAS CALLES DE BURBANK. AL MÁS ALTO NIVEL, ESTABLECE EL TONO Y ESTABLECE EXPECTATIVAS PARA EL FUTURO DEL ÁMBITO PÚBLICO DE BURBANK.***

Transmite prioridades. ***LA CIUDAD DE BURBANK TIENE MÁS DE 280 MILLAS DE CALLES CENTRALES. SI BIEN LAS RECOMENDACIONES DEL PLAN DE CALLES COMPLETAS SE APLICARÁN EN TODA LA CIUDAD, EL PLAN RECONOCE QUE LA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA REQUIERE UN MARCO PARA PRIORIZAR LAS MEJORAS. AYUDA A RESPONDER LAS PREGUNTAS: ¿QUÉ, CUÁNDO, DÓNDE, POR QUÉ Y CÓMO?***

Es un material de referencia principal ***PARA CUALQUIER EQUIPO DE DISEÑO (PÚBLICO O PRIVADO) QUE ESTÉ PROPONIENDO CAMBIOS O MEJORAS EN CUALQUIER DERECHO DE PASO PÚBLICO DENTRO DE LA CIUDAD O JUNTO A ÉL. SE ESPERA QUE SE LEA Y REVISE A FONDO PARA COMPRENDER EL ESPÍRITU Y LA INTENCIÓN SUBYACENTES DE COMPLETE STREETS. CONSULTE EL APÉNDICE D. PARA VER LA "LISTA DE VERIFICACIÓN DE COMPLETEOURSTREETS".***

Establece transparencia para la comunidad ***Y AYUDA A DESMITIFICAR LA METODOLOGÍA Y EL ANÁLISIS TÉCNICO QUE SUBYACE EN CÓMO LA CIUDAD PRIORIZA LAS MEJORAS EN LAS CALLES.***

Educa e informa a las personas, ***INCLUIDOS LOS RESIDENTES Y LOS LÍDERES DE LA CIUDAD, SOBRE LA PREMISA Y LA RAZÓN PARA ADOPTAR LOS PRINCIPIOS Y ENFOQUES DE COMPLETE STREET.***

Brinda claridad **A LOS SOCIOS Y DESARROLLADORES DEL SECTOR PRIVADO AL ILUSTRAR LA MANERA, LA ESCALA Y LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS MEJORAS EN LAS CALLES. LOS DESARROLLADORES SERÁN RESPONSABLES NO SOLO DE CONSTRUIR EDIFICIOS, SINO TAMBIÉN DE DESEMPEÑAR UN PAPEL EN LA CONSTRUCCIÓN DE EXCELENTES VECINDARIOS EN BURBANK.**

Es un recurso **QUE IDENTIFICA PROYECTOS APROPIADOS PARA SUBVENCIONES Y PROPORCIONA A LA CIUDAD EL ANÁLISIS DE DATOS NECESARIOS, LAS MEJORAS DE DISEÑO Y LA NARRATIVA PARA REUNIR LAS SOLICITUDES DE SUBVENCIONES PARA FUTURAS MEJORAS DE CAPITAL.**

2 ¿Cómo beneficiará este plan a la ciudad de BURbank?

A medida que el Plan se implementa gradualmente en los próximos años y sus efectos comienzan a materializarse, los residentes, empleados y visitantes pueden esperar ver lo siguiente:

Seguridad mejorada para todo tipo de usuarios, edades, habilidades y discapacidades.

Mayores opciones de transporte y confiabilidad.

Mayores oportunidades para caminar, tomar el tránsito y andar en bicicleta.

3 Relación con otros planes, políticas, estándares y códigos

Proyecto de Ley de la Asamblea de California (AB) 1358 - Ley completa de calles de 2008:

Firmado en vigencia por el entonces gobernador Arnold Schwarzenegger, AB 1358 convirtió a California en el primer estado de la nación en garantizar que todas las calles y carreteras locales satisfagan las necesidades de todos los usuarios. El proyecto de ley requiere que las ciudades y los condados, al actualizar sus planes generales, satisfagan esas necesidades.

Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA):

El Plan de Calles Completas de la Ciudad de Burbank está legalmente exento bajo el Título 14 de CEQA, Artículo 18, Sección 15262 como un estudio de planificación, ya que no compromete a la Ciudad a implementar ninguna de las mejoras identificadas que están incluidas o aprobadas por el Plan.

Plan General de la Ciudad de Burbank:

El 19 de febrero de 2013, el Ayuntamiento de Burbank adoptó el Plan General Burbank2035. Sus objetivos y políticas afectan una amplia gama de temas, incluyendo vivienda, circulación y movilidad del tráfico, parques y recreación, conservación de recursos y seguridad pública. Su elemento de movilidad incluye objetivos de política específicos para calles completas (consulte el [Capítulo 1A. Antecedentes en la página 8](#) para obtener más información). Este documento proporciona un plan estratégico sobre cómo se pueden implementar los objetivos establecidos de Complete Streets en el futuro.

Planes específicos y planes maestros de la ciudad de Burbank:

El plan de calles completas de toda la ciudad proporciona orientación y complementa los planes específicos y planes maestros existentes y futuros con respecto a la movilidad multimodal, conexiones mejoradas y pautas de derecho de paso. Las pautas y políticas completas de Streets se aplicarán dentro de las áreas del Plan específico y del Plan maestro.

Código Municipal de la Ciudad de Burbank (BMC):

El Plan de calles completas de la ciudad no hace ningún cambio al Código municipal de Burbank existente.

Plan maestro de bicicletas de la ciudad de Burbank:

El Plan de calles completas de toda la ciudad se basa y actualiza el Plan maestro de bicicletas 2009 al proporcionar orientación de diseño adicional y especificidad sobre la idoneidad y el tipo de ciclovías.

Política de calles verdes de la ciudad de Burbank (Ordenanza 7-3-102) y Manual de calles verdes:

El Plan de calles completas de toda la ciudad proporciona pautas sobre cómo y dónde incorporar ciertos tratamientos de infraestructura verde en los proyectos de transporte.

#### 4 Las 6 E de la planificación de seguridad vial

Mejorar con éxito la seguridad para los usuarios de la carretera requiere un enfoque multidisciplinario y múltiple. El concepto original de las "Tres E" (ingeniería, educación y cumplimiento) en el campo del transporte comenzó por primera vez en 1925 con el Consejo Nacional de Seguridad. Desde entonces, el enfoque de la E ha sido utilizado por diferentes entidades y programas de transporte, como la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras (NHTSA), la Asociación Federal de Carreteras (FHWA), el Departamento de Transporte de California (Caltrans), la Liga de Estados Unidos Ciclistas, Vision Zero, Rutas seguras a la escuela y muchos más. A lo largo de las décadas, las "Tres E" han evolucionado para incluir muchos tipos diferentes de "E" y se relacionan específicamente para abordar la seguridad de peatones y ciclistas.

El Plan de calles completas de la ciudad de Burbank y sus recomendaciones de política se basan en el concepto de las Seis E como se describe a continuación:

##### 1. educación

Los programas educativos, las campañas de seguridad vial o los eventos de demostración son una pieza importante para difundir la conciencia entre los miembros de la comunidad sobre las leyes de tránsito y temas de seguridad para motivar cambios en las actitudes o comportamientos para mejorar la seguridad vial.

##### 2. Fomento

Fomentar una cultura que apoye y aliente la seguridad de todos los modos de viaje es un componente clave para el éxito. El entusiasmo por las opciones de transporte activo se puede generar a través de actividades, como caminar, andar en bicicleta o tomar el tránsito a través de eventos comunitarios como el Día de Caminar a la Escuela, el Día de Bicicleta al Trabajo, etc.

##### 3. Evaluación

La recopilación y el monitoreo de datos en curso deben realizarse para ayudar a crear planes de mejoras. La recopilación y el análisis de datos deben realizarse antes y después de que se implementen los proyectos para determinar el impacto.

#### 4. Ingeniería

Las mejoras en la infraestructura son esenciales para mejorar y reforzar la seguridad y accesibilidad de las carreteras.

#### 5. Cumplimiento

Los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley son vitales para crear informes de colisión que se utilizarán para el análisis de datos, hacer cumplir las leyes de tránsito y encabezar campañas de seguridad del comportamiento.

#### 6. Equidad

Se debe considerar la seguridad para todas las edades, habilidades, discapacidades y usuarios en todos los esfuerzos. Aumentar el acceso, la seguridad y la comodidad es fundamental para todas las personas, especialmente las poblaciones desfavorecidas, minoritarias y de bajos ingresos.

### CAPÍTULO 2 - E xistentes C ondiciones A nálisis

Burbank tiene aproximadamente 280 millas de línea central. El diseño y la alineación de la cuadrícula de calles de la Ciudad ha sido moldeado por características naturales, como las montañas Verdugo, y más notablemente por la infraestructura ferroviaria hecha por el hombre que es anterior a los orígenes de la ciudad. Las calles de Burbank son el pegamento que mantiene y conecta la creciente diversidad de viviendas, empleos y lugares de entretenimiento de la Ciudad.

#### 2A. Alineamiento Geográfico

A fines del siglo XIX, el Dr. David Burbank, el criador de ovejas del mismo nombre, era dueño de las tierras de cultivo que finalmente se convirtieron en la ciudad de Burbank. Vendió una parte de sus propiedades al Southern Pacific Railroad (SPRR) y en 1874, se completó una línea ferroviaria desde Los Ángeles a San Fernando y se estableció una estación en lo que se convertiría en el centro de Burbank. En 1886, el Dr. Burbank vendió su propiedad restante a los especuladores de tierras, quienes formaron la Compañía de Tierra, Agua y Desarrollo de Providencia. Dividieron la tierra, vendieron lotes y granjas, y nombraron a su pequeño pueblo, Burbank.

Las calles del joven asentamiento primero se alinearon a lo largo del corredor ferroviario. Este fue el origen del Downtown Burbank Grid, que ha dejado una impresión im duradera e inmediatamente reconocible en el núcleo urbano de la ciudad.

Magnolia Park Grid fue el resultado de la sucursal Chatsworth de la red ferroviaria del Pacífico Sur. Se dividió hacia el oeste en 1895, lo que estableció la alineación de las calles en Magnolia Park. Hoy, la sucursal de Chatsworth es más conocida como Chandler Bikeway, reemplazando el tren con un nuevo modo de viaje en Burbank.

En el noroeste, donde la Ciudad interactúa con el Valle de San Fernando, la cuadrícula de la calle volvió a la Cuadrícula del Valle mostrando la orientación de la dirección cardinal vista en otras partes de la región.

La red del distrito de Rancho creció alrededor de la presencia de Griffith Park y el río Los Ángeles. Surgió como un distrito de mantenimiento de caballos cuando los estudios de cine comenzaron a filmar cientos de westerns a principios / mediados del siglo XX. En 1938, el actor / cantante Gene Autry hizo una solicitud exitosa de la Ciudad de Burbank para "prestar todos los esfuerzos posibles para garantizar que los privilegios de Griffith Park no sean negados a los [residentes] de Burbank y aquellos que frecuentan los establos locales, por .. .procreando un cruce permanente sobre el río en o cerca de la calle Mariposa "(acta del Ayuntamiento de Burbank, 23 de agosto de 1938). Se construyó un puente ecuestre en la cuadrícula de Burbank, asegurando un distrito único y próspero de cría de caballos en su límite sur.

La geografía también ha dado forma al crecimiento de Burbank. La topografía mantiene las tres cuadrículas de la ciudad alejadas del cuadrante noreste, hogar de las montañas Verdugo. Las montañas se elevan abruptamente desde la elevación de 750 pies de los pisos a aproximadamente 3,126 pies en su apogeo. El río Los Ángeles y el Parque Griffith (el extremo oriental de las montañas de Santa Mónica) forman el límite sur de Burbank.

1918: A principios de siglo, Burbank era en gran parte rural. El desarrollo se concentró en el centro, cerca de Olive Ave. y San Fernando Blvd., con asentamientos esporádicos al este.

1922: en unos pocos años, la ciudad creció hacia el este y el oeste. El área recientemente establecida de Magnolia Park proporcionó un contrapeso a la expansión de Ben Mar Hills hacia el este hacia las montañas Verdugo. El establecimiento de Warner Studios en el cuadrante suroeste de la ciudad preparó el escenario para el surgimiento de Burbank como la "Capital mundial de los medios".

1944: Burbank continuó expandiéndose hacia el norte y el oeste en el Valle de San Fernando. Lockheed Aircraft Company estableció su fábrica de Burbank en 1928 y estimuló el crecimiento en el cuadrante noroeste de la ciudad.

1954: Ben Mar Hills se completó (aunque sin la universidad y el centro cívico propuestos) y las llanuras de la ciudad se construyeron en gran medida.

1966: Las viviendas multifamiliares se desarrollaron gradualmente en el núcleo urbano y hubo una lenta expansión de los usos residenciales de baja densidad en las montañas Verdugo.

1979: La ciudad fue completamente construida. Lockheed Martin Corporation estimula nuevos desarrollos industriales adyacentes a su fábrica, creando uno de los grupos aeroespaciales más fuertes de la región.

1992: Lockheed anunció su salida de Burbank en 1990, pero la actividad de reurbanización todavía estaba a unos años de distancia. La remodelación del centro continuó a buen ritmo, incluido el nuevo centro comercial Burbank Town Center.

2003: el paquete B1 de Lockheed fue reconstruido como Empire Center, el mayor desarrollo minorista de Burbank. La actividad de desarrollo en toda la ciudad se ralentizó reflejando la naturaleza completamente desarrollada de la ciudad. La actividad de desarrollo cerca de las montañas Verdugo también se detuvo.

Hoy: los desarrollos de Burbank son principalmente de una sola historia, pero también hay grupos de mayor intensidad que son notables. El centro de Burbank tiene muchos centros comerciales de varios pisos, edificios de oficinas y estacionamientos que sirven tanto a residentes como a visitantes. El Media District, el grupo de empleo más grande de la ciudad, tiene edificios de oficinas y estudios de varios pisos, que atraen a empleados de Burbank y de toda la región. El Distrito Golden State, adyacente al aeropuerto Hollywood Burbank y hogar de las operaciones aeroespaciales de Lockheed, ha pasado a lo largo de los años a usos creativos de tecnología, medios y oficinas de mayor densidad.

Es probable que las calles dentro de las áreas de mayor intensidad de Burbank, como el centro, el distrito de medios y el distrito Golden State, vean más personas en la calle, ya sea a pie, en bicicleta, en autobuses o en automóviles.

## 2C. Población

### 1

#### Densidad

**Hoy, Burbank tiene alrededor de 105,000 residentes.** Cuando los votantes aprobaron la incorporación de la ciudad de Burbank en 1911, había aproximadamente 500 residentes. A las dos décadas de haberse incorporado, la población creció a unos 16,000 residentes y ha continuado en una trayectoria ascendente. Las densidades de población varían según el vecindario, con vecindarios multifamiliares al este y al sur del centro de la ciudad que ven algunas de las densidades más altas. También se observan bolsas de densidad aisladas en las cercanías del Parque McCambridge, el Distrito Golden State y el Rancho Warner Brothers.

2

Hogares

**El número de hogares por acre se correlaciona directamente con las políticas de uso de la tierra de la Ciudad.** Las áreas con las mayores densidades de población también son áreas que se dividen en zonas para viviendas multifamiliares en el Plan General Burbank2035 de la Ciudad. Las mayores densidades de hogares se encuentran en los bloques de apartamentos residenciales al sur y al este del centro de la ciudad, al oeste de McCambridge Park y en el Golden State District. Las densidades más bajas se encuentran en los vecindarios de Hillside, el Distrito Golden State cerca del Aeropuerto Hollywood Burbank y el Distrito de Medios. El Distrito del Estado Dorado y el Distrito de los Medios son los dos principales centros de empleo en la Ciudad y han visto más desarrollos de uso mixto y multifamiliares en los últimos años.

3

Años

**La mediana de edad de los residentes de Burbank es de 38.3 años.** Esto es un poco más alto que la edad promedio de 36 años del condado de Los Ángeles. Los bloques del centro de Burbank que incluyen desarrollos de viviendas para personas de la tercera edad, como Senior Artists Colony, Harvard Plaza y Pacific Manor, tienen la edad promedio más alta de 76.6 años. Los residentes en Hillside, Downtown y vecindarios al oeste de Victory Blvd. son generalmente mayores que la mediana de edad de la ciudad.

El área con la mediana de edad más baja en Burbank (28.9 años) es un vecindario multifamiliar cerca de la Escuela Primaria McKinley, ubicada al este de la Interestatal 5 y entre Olive Ave. y Verdugo Ave. Generalmente, los residentes en vecindarios multifamiliares fuera de El área del centro es más joven.

4 4

Carrera

**Los blancos no hispanos son el grupo racial más grande de la ciudad y constituyen más de la mitad (57%) de la población de Burbank.** Los blancos constituyen una gran mayoría del vecindario Hillside hacia el este, un bolsillo en el centro asociado con viviendas para personas de la tercera edad y Magnolia Park al oeste. En comparación, solo una cuarta parte de los residentes del condado de Los Ángeles son blancos no hispanos.

**Una cuarta parte de los residentes en Burbank son hispanos.** Con el 25% de la población, los residentes hispanos de Burbank son más bajos que el promedio del 49% en el condado de Los Ángeles. Sus patrones de asentamiento muestran una agrupación clara a lo largo del bulevar San Fernando, y corredores interestatales-5 con una fuerte presencia en el Distrito Golden State y el área del aeropuerto. Hacia el sur, a lo largo de Alameda Ave. y Victory Blvd., los hispanos conforman la mayor parte de la población con hasta un 68%.

**Los residentes de origen asiático, de las islas del Pacífico y de origen hawaiano constituyen aproximadamente el 11% de la población de la ciudad.** Hay algunos grupos en el área del norte de San Fernando, pero en general, este grupo de población se distribuye de manera uniforme en toda la ciudad. Este porcentaje está ligeramente por debajo del promedio del 17% en el condado de Los Ángeles.

**La población afroamericana de Burbank es de 2.5% en general.** En general, la proporción de residentes afroamericanos es más alta en los extremos norte y sur del Corredor San Fernando. Un vecindario en Buena Vista y Victory Blvd. exhibe la mayor proporción al 12%. En el condado de Los Ángeles, el 9% de los residentes son afroamericanos.

5 5

Salud

**El treinta y cuatro por ciento de la población de Burbank es de una edad vulnerable,** definida como residentes menores de 18 años o mayores de 65 años. Los residentes que asisten a la escuela constituyen una mayor proporción de las poblaciones del vecindario en el norte y oeste de la ciudad. La población de personas mayores es generalmente más grande en el este y el sur de la ciudad, particularmente en los bloques del centro que albergan viviendas para personas mayores (en las que casi las tres cuartas partes de los residentes tienen una edad vulnerable).

**Las comunidades más cercanas a la Interestatal 5 son las menos saludables y las más desfavorecidas.** Usando información ambiental, de salud y socioeconómica, CalEnviroScreen [\[1\]](#) identifica las comunidades desfavorecidas por sección censal, las más afectadas por muchas fuentes de

contaminación y donde las personas a menudo son especialmente vulnerables a los efectos de la contaminación. Un área con un puntaje de percentil alto es aquella que experimenta una mayor carga de contaminación que las áreas con puntajes bajos. En la ciudad de Burbank, las comunidades desfavorecidas se encuentran a lo largo de la Interestatal 5 y entre las líneas ferroviarias de Antelope Valley y Ventura County. Uso del Índice de Lugares Saludables de California (HPI)[\[2\]](#), que utiliza 25 indicadores individuales para medir la salud de una comunidad y predecir su esperanza de vida, las mismas comunidades parecen ser las menos saludables de la ciudad. Un área con un puntaje bajo es aquella que experimenta una peor salud que las áreas con puntajes altos.

La infraestructura de autopistas y ferrocarriles ha creado un corredor de desinversión y desventaja dentro de la ciudad.

Las áreas desfavorecidas y los lugares menos saludables de Burbank también se relacionan con el ingreso medio de los hogares. El ingreso medio de toda la ciudad es de \$ 69,118, aunque varía drásticamente dentro de los límites de la ciudad de Burbank. Los patrones indican que cuanto más lejos esté el hogar de la Interestatal 5 y el centro, mayor será el ingreso medio. Los hogares en las montañas Hillside y Verdugo, los más alejados de la Interstate-5 y los corredores ferroviarios, tienen un ingreso que es aproximadamente el doble del promedio de toda la ciudad.

6 6

#### Empleo

La ciudad de Burbank tiene tres grandes centros de empleo. El centro de Burbank es el núcleo urbano de la ciudad y un destacado centro de empleo. El Distrito de Medios de Burbank es el hogar de muchas compañías relacionadas con los medios y constituye el grupo de empleo más grande de la Ciudad. El Golden State District, que una vez fue el hogar de la industria aeroespacial de Burbank, sigue siendo un fuerte centro de empleo que atrae cada vez más a las empresas de tecnología y medios para ubicarse junto al aeropuerto Hollywood Burbank.

Cuatro de cada cinco residentes que trabajan en Burbank viajan en automóvil. Más del 90% de ellos conducen solos.

**Alrededor de 52,000 residentes de Burbank viajan al trabajo.** La mayor concentración de residentes que trabajan se observa en los vecindarios multifamiliares del centro y el norte de San Fernando. El uso de otros modos de transporte, como caminar, bicicleta, motocicleta, taxi, viaje compartido y tránsito, conforman un total combinado del 6% de los viajeros. Esto es aproximadamente la misma cantidad de trabajadores que trabajan desde casa o no viajan en absoluto.

#### S chools

Burbank tiene 27 escuelas distribuidas en toda la ciudad. Dieciocho de estas escuelas se encuentran dentro del Distrito Escolar Unificado de Burbank (BUSD), y las nueve escuelas restantes son privadas. BUSD no opera autobuses escolares y, por lo tanto, el acceso a la escuela depende completamente de automóviles privados, caminatas, tránsito o ciclismo.

## 2D Tránsito

### 1

#### Tránsito regional

Burbank es una de las raras ciudades en el área de Los Ángeles que cuenta con tres estaciones de Metrolink en dos líneas diferentes de Metrolink. Dos líneas de trenes de Metrolink, Antelope Valley Line y Ventura County Line, divergen en el centro de Burbank desde Los Angeles Union Station. Ambas líneas tienen paradas que dan servicio al aeropuerto Hollywood Burbank. Actualmente, el Aeropuerto Hollywood Burbank es el único aeropuerto comercial en la región que tiene acceso de tránsito regional. A los fines de este análisis, la terminal del aeropuerto se considera una importante parada de tránsito regional, ya que proporciona acceso regional al Área de la Bahía, como San Francisco y Sacramento.

### 2

#### Tránsito local

Dos sistemas de autobuses locales proporcionan conexiones dentro de los límites de la ciudad de Burbank. El BurbankBus, operado como municipal

## 2E. Datos de colisión y tráfico

***En comparación con las ciudades vecinas, Burbank tiene el menor número de lesiones por colisiones per cápita (por cada 1,000 residentes) en el mismo período de cinco años*** (junio de 2013 a junio de 2018) según los datos de colisión proporcionados por el Departamento de Policía de Burbank (BPD) . Del total de colisiones que ocurrieron dentro de este período de tiempo, el 5% involucró a peatones, el 4% a ciclistas y el 90% a vehículos involucrados.

### 1

#### Los peatones

Según los recuentos de peatones realizados entre 2016 y 2018, hay grupos notables de actividad peatonal. El ambiente de las tiendas minoristas a lo largo de San Fernando Blvd. en el centro y a lo largo de Magnolia Blvd. en Magnolia Park destacan por sus mayores volúmenes de peatones en comparación con otras partes de la ciudad.

**Los puntos críticos de colisiones de peatones involucrados resaltan áreas que pueden necesitar atención especial. Del total de colisiones estudiadas en el período de cinco años, aproximadamente el 4.7% de las colisiones involucraron a peatones.** En la mayoría de las colisiones totales de vehículos peatonales, el automovilista tuvo la culpa el 86% del tiempo. Cuando los automovilistas tenían la culpa, el 40% de las colisiones ocurrían cuando los automovilistas giraban a la izquierda, el 30% mientras giraban a la derecha y el 25% mientras avanzaban en línea recta. La agrupación de colisiones involucradas con peatones se ve a lo largo del bulevar Glenoaks. corredor en el centro, a lo largo del segmento oeste de Victory Blvd., y Magnolia Blvd. y los corredores Olive Ave.

**Dentro del período de estudio de cinco años, hubo 0.04% del total de colisiones donde los peatones fueron asesinados o heridos de gravedad (KSI).**

2

Ciclistas

**Los datos de conteo de bicicletas de 2016 a 2018 identifican los corredores existentes de actividad en bicicleta.** South Victory Blvd., que se conecta con el sendero para bicicletas del río Los Ángeles y el parque Griffith hacia el sur, y Chandler Bikeway hacia el norte, muestran un alto número de ciclistas de norte a sur. Sin embargo, las conexiones de bicicleta este-oeste experimentan una brecha desafiante creada por la autopista interestatal-5 y los corredores ferroviarios.

**Las colisiones relacionadas con ciclistas estudiadas entre junio de 2013 y junio de 2018 fueron generalmente más prevalentes en áreas con mayor actividad y volumen de ciclistas.** Del total de colisiones en el conjunto de datos de cinco años, el 4,1% mostró una asignación uniforme de culpa donde el 53% de las veces que el ciclista tuvo la culpa y el 47% de las veces que el automovilista tuvo la culpa. Cuando el ciclista no tuvo la culpa, el 98% de las colisiones involucraron a ciclistas que procedían directamente, con grupos notables de colisiones a lo largo de Victory Blvd. y en el centro. En el conjunto de datos de cinco años, hubo un 3% de colisiones en las que los ciclistas resultaron gravemente heridos y un 1% de colisiones que involucraron muertes.

Los puentes, los corredores ferroviarios y la Autopista interestatal 5 crean una barrera física con altos volúmenes y velocidades vehiculares que dificultan e incomodan a las personas que viajan hacia el este (a lugares como el centro) o hacia el oeste (a lugares como Media District y Hollywood Burbank Airport). )

3

Automovilistas

El Plan General de Burbank, Burbank2035, designa las calles de la Ciudad en cinco categorías en función de su función.

Clasificaciones de calle

**Las principales calles arteriales** sirven como corredores de transporte regionales delimitados por el desarrollo comercial y multifamiliar. Proporciona acceso a todos los modos de tránsito, con un enfoque en el tránsito regional y el tráfico de automóviles. Acomoda los volúmenes de tráfico más altos de la ciudad, sirve como corredores regionales de pasajeros y proporciona acceso a la red regional de autopistas. En general, se trata de calles de alta velocidad y gran volumen que brindan acceso a los principales destinos.

**Las calles arteriales secundarias** pueden servir el tráfico regional, pero principalmente sirven el tráfico local de la ciudad.

**Las calles colectoras del centro** distribuyen automóviles, peatones y bicicletas entre arterias y los usos del suelo en el área del centro de Burbank.

**El coleccionista del vecindario y las calles locales** brindan acceso entre las calles y arterias locales, o que proporcionan cruces arteriales para peatones, bicicletas y jinetes. Las calles locales constituyen la mayoría de la red de calles de Burbank. En general, se trata de calles de baja velocidad y bajo volumen que proporcionan acceso final a usos residenciales.

Tráfico diario promedio

**Las calles arteriales representan los mayores volúmenes de tráfico en la ciudad**, según los recuentos recientes de tráfico promedio diario (ADT). Los patrones indican que el volumen de tráfico aumenta a lo largo de las calles que se mueven hacia el centro de Burbank, el distrito de medios y hacia el aeropuerto Hollywood Burbank. Los volúmenes de tráfico caen significativamente en todas las calles locales y arteriales al norte del centro de Burbank.

## Velocidad

Los límites de velocidad publicados corresponden de acuerdo con las clasificaciones de la calle. Las calles arteriales tienen límites de velocidad más altos (30, 35 y 40 mph) que las calles locales y de coleccionistas del vecindario (15 y 25 mph). En noviembre de 2018, el Ayuntamiento de Burbank aprobó las políticas de toda la ciudad para zonas de velocidad escolar de 15 mph.

## Colisiones

**En el conjunto de datos de cinco años que se estudió, aproximadamente el 92% de las colisiones involucraron vehículos que colisionaron con otros vehículos en movimiento, vehículos estacionados y objetos fijos.** La distribución de estas colisiones refleja en gran medida la red de calles arteriales de la ciudad con una agrupación notable en las intersecciones y los corredores del centro. Alrededor del 70% de estas colisiones involucraron a otro vehículo motorizado, el 21% con un vehículo estacionado y el 9% con un objeto fijo. El 0,78% de las colisiones consistieron en incidentes en los que los automovilistas murieron o resultaron gravemente heridos.

## CAPÍTULO 3 - COMPROMISO COMUNITARIO

El compromiso proactivo de la comunidad, las recomendaciones reflexivas y el análisis sólido son ingredientes clave en los planes exitosos de transporte de largo alcance. Este Plan de calles completo priorizó y realizó un compromiso comunitario en profundidad con un diálogo abierto y una respuesta a las necesidades de la comunidad. La participación en el proceso de 18 meses ocurrió en dos niveles. Primero, una participación comunitaria más amplia implicaba organizar eventos abiertos en lugares de toda la ciudad. Estos incluyeron recorridos a pie y en bicicleta, talleres interactivos y eventos emergentes. En segundo lugar, las entrevistas directas con diversos interesados que representan a organizaciones comunitarias y organismos cívicos brindaron la oportunidad de mantener conversaciones centradas y perspicaces con expertos y entidades.

### 3A. Involucrar a la comunidad en general

Durante el desarrollo del Plan, la Ciudad de Burbank otorgó una alta prioridad a la escucha, el aprendizaje y la incorporación de los comentarios de los miembros de la comunidad. El plan de divulgación priorizó actividades y foros que facilitaron los diálogos comunitarios para explorar necesidades, deseos, éxitos y desafíos. Este diálogo guió cada fase del proceso de planificación y permitió a los miembros de la comunidad "ver sus huellas digitales" en el Plan terminado.

Al principio, el Plan reconoció que los aportes de la comunidad van más allá de lo que los planificadores escuchan en los talleres en interiores que se realizan en la mitad de la semana laboral. El compromiso puede y debe ser más transparente y activo "llevándolo a las calles" donde las personas trabajan, juegan y se reúnen naturalmente. Este enfoque fue reforzado por el hecho de que el Plan se enfoca en cómo mejorar las calles de la Ciudad, lo que hizo que los eventos públicos al aire libre fueran aún más relevantes. El Plan formuló específicamente herramientas y actividades no tradicionales que extrajeron el aporte rico, práctico y experimental de las experiencias callejeras de la comunidad.

La participación comunitaria más amplia tuvo lugar en dos fases: 1) Visión y 2) Ideas. Durante la Fase de Visión, se invitó a los miembros de la comunidad a compartir su visión del futuro de Burbank, identificar activos y desafíos, y aprender sobre el concepto de "calles completas". La Fase de Ideas solicitó comentarios de la comunidad sobre un conjunto de recomendaciones y alternativas del Plan.

#### 1 Fase 1: Visión

El objetivo de la primera fase de divulgación fue obtener una mayor comprensión de las calles de la ciudad desde la perspectiva de un miembro de la comunidad y un usuario. Se llevaron a cabo cuatro eventos (ver [Figura 3-1](#)), cada uno con un conjunto de materiales informativos y actividades interactivas.

#### 1A

Formato de evento de divulgación

### Recorrido a pie y en bicicleta por el centro de la comunidad

El objetivo del evento era ayudar a la Ciudad a aprender del conocimiento, las necesidades y las perspectivas de la comunidad sobre las calles y los patrones de movilidad de Burbank. La actividad proporcionó una experiencia interactiva y de primera mano para un conjunto diverso de miembros de la comunidad, ayudándoles a proporcionar aportes informados. Los participantes recibieron un mapa de ruta apropiado para su modo elegido (caminar o andar en bicicleta), un formulario de evaluación, y se les pidió que registraran observaciones a lo largo de su caminata o paseo mientras hablaban con el personal del proyecto en los puntos de control a lo largo de la ruta. Se recibieron aproximadamente 40 encuestas. Consulte el [Apéndice E. Exhibiciones de divulgación comunitaria en la página 192.](#)

### Jornadas de puertas abiertas, talleres y eventos emergentes

Las jornadas de puertas abiertas, talleres y eventos emergentes de la comunidad se diseñaron para involucrar a los miembros de la comunidad y las partes interesadas en actividades prácticas y debates. Estos eventos se llevaron a cabo en varios vecindarios de la ciudad, incluido el centro, el distrito de medios y el parque Magnolia. Organizar estos eventos junto con otros eventos comunitarios más grandes, como el Downtown Farmers Market, Magnolia Park Ladies and Gents Night Out y el Downtown Arts Festival, permitió una mayor participación. Aproximadamente 150 miembros de la comunidad participaron durante la primera fase de eventos de divulgación a través de jornadas de puertas abiertas, talleres y eventos emergentes.

### 1B

#### Actividades informativas e interactivas

Se utilizó un conjunto de actividades interactivas y paneles informativos en los eventos de divulgación durante la primera fase. Estos se describen a continuación.

**Tableros informativos:** los paneles informativos que se muestran en cada evento proporcionan contexto, antecedentes e información histórica para ayudar a los asistentes a comprender el concepto de calles completas, los objetivos del proyecto y las oportunidades y desafíos relacionados con el entorno de las calles de Burbank. Estas juntas también permitieron "informar" sobre los comentarios recibidos a través de actividades de divulgación anteriores, una forma importante de demostrar que se escucharon los comentarios de la comunidad.

**Actividades de mapeo:** Las actividades de mapeo permitieron a los participantes destacar los activos y las oportunidades en su vecindario. Dos mapas impresos grandes, uno específico para el vecindario y el otro que representa a toda la ciudad, estaban disponibles para que los participantes usaran pegatinas para indicar activos, áreas problemáticas y modos de transporte preferidos. Luego se les pidió a los asistentes que escribieran un breve comentario al lado de su pegatina.

**Graffiti Wall:** en una hoja grande de papel de periódico, se les pidió a los asistentes que respondieran a la pregunta: "Mis calles están completas cuando ...". Se les animó a dibujar o escribir declaraciones sobre lo que imaginaban que serían "calles completas".

**Titulares del futuro:** para esta actividad, se pidió a los participantes que crearan titulares aspiracionales que pudieran aparecer en el periódico ficticio "Burbank Transportation Today" en el año 2040.

**Postales del futuro:** para esta actividad creativa y amigable para los niños, se les pidió a los participantes que transmitieran su futuro ideal para Burbank diseñando una postal del futuro. Postales en blanco con la frase "¡Saludos desde Burbank!" Fueron proveídos.

1C

Temas principales

La Ciudad recibió una gran cantidad de aportes de actividades interactivas durante la Fase 1: Visión. Surgieron varios temas importantes y se resumen en la [Figura 3-2](#).

2

Fase 2: Ideas

La segunda fase de divulgación brindó a la comunidad la oportunidad de revisar y comentar las recomendaciones preliminares y alternativas. Los aportes de la comunidad que se recibieron en la Fase 1: Visión definieron las recomendaciones presentadas en la Fase 2: Ideas. Se llevaron a cabo tres eventos (ver [Figura 3-3](#)), cada uno con un conjunto de materiales informativos y actividades interactivas.

2A

Formato de evento de divulgación

Tres eventos emergentes facilitaron el aporte de los miembros de la comunidad a través de paneles informativos y actividades interactivas, similares a los eventos durante la Fase 1: Visión. El primer evento fue organizado en conjunto con el Downtown Farmers Market, el segundo fue un evento emergente en el vecindario del sur de San Fernando en Robert R. Ovrorn Park, y el tercero fue un evento emergente en el evento anual Holiday in the Park en el parque Magnolia. Más de 200 miembros de la comunidad participaron y dieron su opinión en los tres eventos en la segunda fase de divulgación.

2B

Actividades informativas e interactivas

Se utilizó un conjunto de actividades interactivas y paneles informativos en los eventos de divulgación durante la segunda fase. Estos se describen a continuación.

**Photo Booth - "Las calles están completas cuando ..."** Se pidió a los asistentes al evento emergente Downtown Farmers Market que escribieran algunas palabras que capturaran lo que significa para ellos una "calle completa" en una pequeña pizarra. Luego fueron fotografiados con el pizarrón y la foto fue impresa y mostrada en el stand del evento.

**Diseñe la actividad ideal de la calle:** se proporcionó a los participantes imanes que representan carriles para bicicletas, carriles para vehículos, aceras, paisajismo, mobiliario urbano, carriles de estacionamiento y otros componentes del entorno de la calle. Se les pidió que diseñaran una sección transversal de su calle ideal. El tablero fue escalado y se pusieron limitaciones en el ancho del derecho de paso para simular restricciones del mundo real. Los participantes pudieron aprender sobre compensaciones y se les animó a demostrar al equipo del proyecto sus más altas prioridades.

**Demostración temporal de la calle:** el cierre de Magnolia Blvd. al tráfico vehicular para el evento anual Holiday in the Park permitió la instalación temporal de posibles mejoras en las calles. Usando cinta de color y tiza en la acera, las extensiones de bordillo se marcaron temporalmente en la carretera para proporcionar a los asistentes una experiencia inmersiva de posibles beneficios e impactos.

**Revisión de ideas preliminares:** se prepararon exhibiciones que ilustraron ideas callejeras completas preliminares. Estos abordaron las mejoras de seguridad y conveniencia para varios tipos de usuarios de la calle, enfoques potenciales para salvar brechas y barreras, oportunidades para introducir infraestructura verde e ideas transformadoras a largo plazo.

2C

### Temas principales

Dado que los materiales e ideas presentados durante la Fase 2 fueron en gran parte el resultado de los aportes recibidos durante la Fase 1, los asistentes generalmente validaron los objetivos y principios del esfuerzo. En particular, los asistentes destacaron la importancia de garantizar la seguridad de los usuarios de la calle no motorizados y de eliminar las brechas y barreras en sus redes de viaje. Surgieron otros temas importantes y se resumen en la [Figura 3-4](#).

### 3B. Entrevistas con partes interesadas

Para complementar el aporte de la comunidad, se realizaron entrevistas con entidades cívicas, comerciales y comunitarias que representaban una variedad de intereses y voces dentro de Burbank. Confiando en su experiencia, conocimiento y experiencia, los representantes de estos organismos pudieron proporcionar ideas y orientación sobre temas específicos. En el transcurso de tres días, se realizaron 18 entrevistas con 32 representantes individuales de los siguientes grupos:

- Consejo Asesor de Burbank sobre Discapacidades (BACOD)
- Cámara de Comercio de Burbank
- Asociación de Padres y Maestros del Consejo de Burbank
- Burbank Housing Corporation (BHC)
- Junta de Planificación de Burbank
- Burbank Junta de Ciudadanos Mayores
- Asociación de maestros de Burbank (BTA)
- Comisión de Transporte de Burbank
- Organización de gestión de transporte de Burbank (BTMO)
- Distrito escolar unificado de Burbank (BUSD)
- Burbank Water and Power Board
- Burbank YMCA
- Burbank Young Professionals (BYP)
- Distrito de mejora comercial del centro de Burbank (DTN BUR)
- aeropuerto de Hollywood Burbank
- Liderazgo Burbank
- Asociación de comerciantes de Magnolia

- Junta de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios
- Asociación de Pasajeros Ferroviarios de California (RailPAC)
- Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)
- Comisión sostenible de Burbank

1

## Temas principales

La información recibida de los grupos de partes interesadas generalmente está alineada con la información escuchada en los eventos comunitarios más grandes, al tiempo que agrega matices y especificidad adicionales. Los temas generales de entrada se ilustran a continuación. Consulte el [Apéndice E. Exhibiciones de divulgación comunitaria en la página 192.](#)

### **Accesibilidad universal e inclusión**

Garantizar la accesibilidad y la accesibilidad para personas mayores y personas con discapacidad. El Plan debería facilitar el envejecimiento en el lugar y ayudar a la transición que experimentan algunos adultos mayores de la movilidad independiente a la movilidad dependiente.

Se necesitan mejoras en los cruces peatonales a lo largo de muchas calles adyacentes a viviendas para personas de la tercera edad y de bajos ingresos. Muchas personas, incluidas las personas con discapacidad y los niños, cruzan a pesar de la falta de cruces peatonales.

Los cortes de acera podrían mejorarse, incluida la reducción de la inclinación, el ensanchamiento de las aberturas y la garantía de que se incluye un aterrizaje en la parte superior. Considere la dirección de los cortes. Algunos pueden dirigir a los peatones hacia la intersección. La colocación de los botones de cruce de peatones es importante, y algunos están fuera del alcance de las personas en sillas de ruedas. Considere si los botones son necesarios en absoluto. Al diseñar para el cumplimiento de ADA, diseñe más allá de los estándares actuales para garantizar que el proyecto cumpla con los futuros estándares de ADA. El acceso para discapacitados a Chandler Bikeway puede ser un desafío en ciertas áreas, considere proporcionar un acceso más frecuente.

Existe la necesidad de un estacionamiento más accesible en estacionamientos y a lo largo de la calle. Al diseñar el estacionamiento en la calle, considere los automovilistas discapacitados que pueden necesitar bajar una rampa u otro dispositivo en la acera. Esto puede ser especialmente desafiante cuando se coloca un carril para bicicletas entre el área de estacionamiento y la acera, ya que las rampas se pueden bajar al carril para bicicletas creando un peligro para todos los usuarios.

Asegúrese de que las personas con discapacidad participen en el diseño de las calles. Las aceras en Burbank generalmente están en buenas condiciones. Se agradecería una revisión periódica de las instalaciones accesibles en la ciudad.

Se necesita estacionamiento más accesible en las escuelas. Considere formas de abordar el abuso de carteles accesibles, incluida la creación de una línea directa para informar. En algunos casos, la proximidad de un espacio de estacionamiento accesible al edificio es menos importante que el tamaño y la forma del espacio. Considere cómo se pueden crear espacios más grandes donde sea posible.

Considere desarrollar un recurso de "ventanilla única" (p. Ej., Un número 1-800) donde las empresas y otros puedan obtener información sobre la instalación de nuevos lugares de estacionamiento accesibles y puedan informar problemas sobre cortes de acera, cortes de servicio, quejas de ADA, etc. Considere una política que permita evaluar y abordar los problemas de manera continua.

### **Acceso seguro a las escuelas**

Considere detenidamente la seguridad de los estudiantes, maestros y personas mayores que caminan y andan en bicicleta a la escuela y otros destinos. Condiciones más seguras podrían promover más caminar y andar en bicicleta. Los padres deben sentirse seguros enviando a sus hijos solos.

Considere formas de promover velocidades más lentas, especialmente en las cercanías de las escuelas. Los descensos alrededor de las escuelas causan problemas de congestión de tráfico.

### **Seguridad peatonal mejorada**

La iluminación es importante para la seguridad de los peatones y debe mejorarse. Los servicios como bancos y sombra beneficiarían a los peatones, y se deben mantener las aceras y los árboles de la calle.

Los peatones deben poder usar las aceras de manera fácil y segura. Los botes de basura permanentes y otras comodidades podrían hacer que las aceras sean más agradables. Se necesitan más pasos de peatones, deben ser más visibles, más anchos y deben incorporar controladores de advertencia de señalización.

Considere más señales con flechas amarillas intermitentes y más y mejores cruces peatonales en calles más concurridas como Magnolia Ave., donde la velocidad de los vehículos en la calle es un problema. Cree estándares de iluminación uniformes que promuevan entornos peatonales seguros y estéticamente agradables.

### **Administrar la micromovilidad**

Considere cómo los scooters y las bicicletas eléctricas afectan el entorno físico e interactúan con otros modos. Las velocidades pueden variar en las instalaciones para peatones y bicicletas, como Chandler Bikeway, debido a una combinación de opciones personales motorizadas, bicicletas y peatones, que pueden causar conflictos.

Considere cómo los scooters afectan la seguridad de los conductores y peatones. ¿Los ciclistas entienden las reglas de la carretera y hay alguna manera de proporcionar una mejor educación al conductor?

### **Mejor infraestructura de bicicletas**

Considere formas de mejorar el acceso y los puentes sobre la Interestatal 5, incluidas las cercas más altas a lo largo de los puentes. Los ciclistas se beneficiarían de la señalización direccional y de orientación.

Las calles con límites de velocidad superiores a 35 mph pueden ser incómodas para las bicicletas. Considere formas de mejorar la distancia de visión para las instalaciones de bicicletas, incluyendo diferentes tratamientos de pavimento.

Chandler Bikeway es muy activo, y más instalaciones como esta podrían reducir la demanda de conducción. Las conexiones mejoradas en cualquier extremo podrían mejorar su usabilidad.

Promueva más oportunidades para estacionar bicicletas, pero sea realista de que no reemplazará completamente el estacionamiento de vehículos. Cree oportunidades para carriles bici más seguros, incluidos carriles elevados o separados, pero no elimine una cantidad significativa de capacidad de tráfico de vehículos.

Para el ciclista casual, las calles de Burbank pueden no sentirse seguras. Las condiciones de conducción más seguras pueden promover más ciclismo y una mayor participación en los programas de caminata y bicicleta al trabajo.

Los carriles para bicicletas protegidos y los carriles que están completamente separados del tráfico de vehículos podrían aumentar la seguridad de los ciclistas, pero se debe tener en cuenta el diseño para evitar que los ciclistas sean "atracados". Marque las ciclovías con claridad para que los conductores puedan verlas fácilmente y temprano.

### **Tránsito mejorado**

Burbank tiene el potencial de un mejor tránsito, pero es necesario realizar mejoras. Esto podría incluir autobuses y trollies que se detienen en más lugares y en intervalos más frecuentes. Existe una percepción de falta de seguridad con el tránsito. Reconozca que los residentes más jóvenes dependen menos de los automóviles o pueden no obtener licencias de conducir.

Considere el servicio de autobús de fin de semana con conexiones entre North Hollywood y el aeropuerto. Considere formas de educar al público sobre cómo usar los servicios de tránsito. Concéntrese en los viajes diarios.

Considere formas de reducir los viajes a la hora del almuerzo. Las personas necesitan sentir que pueden moverse a la hora del almuerzo sin un automóvil. Considere los eventos de calles abiertas que pueden promover usos alternativos seguros para las calles.

### **Administrar servicios de viaje compartido**

Considere formas de mejorar la usabilidad del viaje compartido. Esto podría incluir reemplazar el estacionamiento en la calle o los bordillos rojos con bordillos blancos o verdes para dejarlos, lo que podría aumentar la usabilidad del estacionamiento frente a las empresas.

Los vehículos de viaje compartido que se detienen en los carriles pueden ser peligrosos.

### **Acomodar usos ecuestres**

Considere la seguridad de los caballos en las áreas apropiadas de la ciudad, incluidos los senderos mejorados, posiblemente en las vías verdes. Los caballos deben poder cruzar con seguridad Riverside Drive.

### **Transparencia en Desarrollo y Financiamiento**

La Ciudad debe comunicar claramente los costos iniciales, como las tarifas de impacto de desarrollo con los desarrolladores temprano.

### **Acceso mejorado al aeropuerto de Hollywood Burbank**

Mejore el acceso al aeropuerto para todos los modos, incluidas mejores conexiones entre el aeropuerto y las estaciones de Metrolink. El aeropuerto está priorizando conexiones multimodales mejores y más seguras a la instalación. Esto incluye acceso mejorado para vehículos, bicicletas y peatones.

Los servicios de viaje compartido y la micro movilidad (por ejemplo, UBER, Lift, Bird, Lime, etc.) son una consideración importante para el aeropuerto, ya que tiene un impacto en el acceso y en la demanda de estacionamiento. El aeropuerto deberá considerar cómo se pueden manejar los scooters y las bicicletas eléctricas.

El aeropuerto está considerando formas de incluir y administrar el estacionamiento de vehículos eléctricos.

### **Conciencia comunitaria, educación y promoción ampliadas**

Considere formas de crear conciencia en la comunidad sobre los diferentes modos de viaje. También considere formas en que los empleadores podrían promover caminar, andar en bicicleta y transitar a través de incentivos y programas.

Comienza joven. Involucre a los estudiantes en las escuelas y discuta la necesidad de seguridad de todos los usuarios de la calle.

Asegúrese de involucrar a la comunidad en temas de movilidad. Considere formas de crear conciencia en la comunidad sobre los diferentes modos de viaje y cómo acceder a ellos.

Considere formas de crear conciencia en la comunidad sobre las reglas para diferentes modos de viaje, especialmente los conductores, ya que generalmente son respetuosos, pero podrían mejorarse comportamientos como la velocidad y los giros a la derecha.

Los eventos, como el Día de caminar a la escuela de octubre, ayudan a aumentar la conciencia y promueven caminar y andar en bicicleta, pero hay una falta de fondos y recursos de tiempo del personal para llevar a cabo los tipos de eventos con mayor frecuencia. La señalización es necesaria para preparar a los conductores para interactuar con bicicletas y peatones.

## **4- Metodologías, objetivos y principios**

### **4A. Calles Prioritarias**

La ciudad de Burbank tiene más de 280 millas de calles centrales. Si bien las recomendaciones del Plan de calles completas se aplicarán en toda la ciudad, el Plan reconoce que la implementación efectiva requiere un marco para priorizar las mejoras en las ubicaciones de mayor necesidad primero. Según el aporte de la comunidad, los datos de las condiciones existentes estudiados entre 2019-2020 y las observaciones de campo, el Plan emplea una metodología analítica que utiliza dos filtros para identificar calles prioritarias y áreas de enfoque. A medida que el Plan se actualiza entre cada cinco o diez años, las calles prioritarias y las áreas de enfoque pueden cambiar y será necesario restablecerlas.

El primer filtro analiza la red de calles de la ciudad por sus cuatro modos principales de viaje (caminar, tomar el tránsito, andar en bicicleta y conducir) e identifica las calles prioritarias, que se definen como calles donde las necesidades de un modo particular de viaje deben priorizarse en función de Criterios individuales.

### 1 calles peatonales prioritarias

Para obtener más información sobre las calles prioritarias para peatones, consulte el [Capítulo 5. Recomendaciones de políticas: peatones en la página 57](#) . Las calles peatonales prioritarias son aquellas que son:

Calles que brindan acceso dentro de una caminata de 5 minutos (1/4 de milla) a escuelas, bibliotecas, parques, centros para adultos mayores y las principales paradas de tránsito; y

Calles que exhiben altos niveles de volumen de peatones (200 o más peatones por hora durante los períodos pico).

### 2

#### Calles de prioridad de tránsito

Para obtener más información sobre las calles prioritarias de tránsito, consulte el [Capítulo 6. Recomendaciones de políticas: tránsito en la página 75](#) . Las calles prioritarias de tránsito son aquellas que son:

Líneas y paradas de autobús que se adaptan a la alta cantidad de pasajeros diarios, definidos por 75 o más pasajeros diarios en cada parada;

Líneas y paradas de autobús que acomodan el servicio de alta frecuencia, definido por un servicio de avance máximo de 15 minutos o menos, que incluye rutas propuestas nuevas o modificadas como parte del Plan de autobuses NextGen Draft 2020 de Metro[\[3\]](#); y

Paradas de autobús que ofrecen transferencias intermodales entre el servicio ferroviario y el autobús en las estaciones de tránsito ferroviario.

### 3

#### Calles prioritarias para ciclistas

Para obtener más información sobre las calles prioritarias para ciclistas, consulte el [Capítulo 7. Recomendaciones de políticas: ciclistas en la página 89](#). Las calles prioritarias para ciclistas son aquellas que son:

Ciclovías existentes o planificadas;

Calles altas para ciclistas; y

Calles que cierran brechas y barreras para el uso de bicicletas, especialmente a lo largo de conexiones de tránsito de primera milla / última milla.

4 4

Calles prioritarias para automovilistas

Para obtener más información sobre mejoras en la seguridad del automovilista, consulte el [Capítulo 8. Recomendaciones de política: automovilistas en la página 117](#). Las calles prioritarias para automovilistas generalmente incluyen calles e intersecciones que son:

Calles de gran volumen y alta velocidad; y

Intersecciones en ángulos sesgados.

4B. Áreas de enfoque

El segundo filtro emplea nueve criterios que van más allá de los modos de viaje, como el uso de la tierra, los datos demográficos, de colisión, los árboles, el medio ambiente, la justicia, la equidad y la infraestructura, para identificar áreas de enfoque en la ciudad que merecen especialmente la atención de la ciudad.

Usos de alta intensidad

Estas áreas son los centros comerciales y de empleo más altos de la ciudad. Son áreas que actualmente también se dividen en zonas para el desarrollo residencial y comercial denso en el Plan General Burbank2035. Las áreas de enfoque incluyen el centro de Burbank, el distrito de medios y el distrito Golden State.

#### Distritos de cercanías

Burbank tiene tres distritos distintos que son centros notables de empleo y áreas residenciales multifamiliares. Estas áreas tienen un mayor número de viajeros que llegan y salen de trabajos y hogares durante las horas pico de la mañana y la tarde. Como resultado, el Distrito Golden State, el centro y sur de San Fernando, y el Distrito de Medios tienen niveles más altos de usuarios de la calle y actividad multimodal, y han sido identificados como Áreas de enfoque.

#### Brechas de movilidad y barreras

Las redes de bicicletas y peatones en la ciudad encuentran brechas creadas por barreras de infraestructura pesadas, como autopistas y corredores ferroviarios. Las áreas de enfoque incluyen cruces ferroviarios en el Distrito Golden State, el sur de San Fernando y el centro de la ciudad. Las autopistas State Route-134 e Interstate-5 presentan de manera similar brechas norte-sur y este-oeste, respectivamente. Las mejoras en el tránsito de la primera a la última milla son importantes en estas áreas.

#### Puntos calientes de colisión peatonal

Estas áreas han tenido puntos conflictivos de colisiones entre las personas que caminan y las personas que conducen (según los datos de junio de 2013 a junio de 2018). Downtown Burbank, Magnolia Park, Media District y segmentos de Olive Ave. y Victory Blvd. se identifican como Áreas de enfoque.

#### Puntos de colisión de ciclistas

Estas áreas han tenido puntos conflictivos de colisiones entre personas que andan en bicicleta y personas que conducen (según los datos de junio de 2013 a junio de 2018). Las áreas de enfoque incluyen el centro de Burbank, el Victory Blvd. corredor, y la conexión entre el Distrito de Medios y Magnolia Park.

### Puntos calientes de automovilistas

Estas áreas han tenido puntos calientes de colisiones entre personas que conducen, otras personas que conducen, vehículos estacionados u objetos fijos (según los datos de junio de 2013 a junio de 2018). Las áreas de enfoque incluyen el centro de Burbank y calles arteriales, como Olive Ave., Hollywood Way, Buena Vista St., porciones de Victory Blvd., porciones de Alameda Ave. y porciones de Glenoaks Blvd.

### KSI Hotspots

Estas áreas (que utilizan datos de colisión de junio de 2013 a junio de 2018) muestran puntos críticos de colisiones de "muertos o heridos graves" (KSI) para todos los modos, incluidas las personas que caminan, andan en bicicleta y conducen. El centro de Burbank, el norte de San Fernando, el distrito Golden State y los corredores arteriales se identifican como áreas de enfoque.

### Falta de sombra de árbol

Un análisis de la cubierta de copas de los árboles de la Ciudad revela vecindarios y corredores que podrían beneficiarse de una mayor sombra. Los distritos residenciales y comerciales del sur de San Fernando y el distrito Golden State se identifican como áreas de enfoque.

### *Comunidades desfavorecidas*

Según los datos de CalEnviroScreen y el Índice de Lugares Saludables de California, estas son áreas que se ven desproporcionadamente cargadas por la contaminación ambiental, al mismo tiempo que enfrentan desafíos socioeconómicos y de salud. Todas estas comunidades se encuentran dentro del corredor a lo largo de la Autopista interestatal-5, pero también ven una mayor proporción de usuarios de tránsito y, por lo tanto, la conectividad de tránsito de primera milla / última milla es especialmente importante en estas áreas.

Las Áreas de enfoque determinadas por los nueve criterios anteriores se pueden agregar y representar en un solo mapa con todas las capas superpuestas. Este mapa superpuesto llama a una jerarquía de zonas que requieren atención. Cuanto más oscura es el área, mayor es la prioridad. Si bien esto no es una ciencia exacta, proporciona una herramienta efectiva que la Ciudad puede utilizar para ayudar a priorizar recursos limitados para mejoras en toda la Ciudad. Este enfoque forma la base para identificar proyectos prioritarios en el [Capítulo 13. Proyectos prioritarios en la página 147](#).

#### 4C. Metas y principios

El aporte de la comunidad, el análisis de datos y las observaciones de campo condujeron a la formulación de 10 objetivos y principios asociados para ayudar a guiar y proporcionar el marco para las recomendaciones de política del Plan.

##### **Objetivo 1**

###### **Redes completas para todos los modos de viaje.**

###### Principios

Rellene los huecos y elimine las barreras de movilidad de la primera milla / última milla para conectar a todas las personas sin problemas entre los vecindarios y las comunidades adyacentes.

##### **Objetivo # 2**

###### **Separe lo rápido y lo pesado de lo lento y vulnerable.**

###### Principios

Explore enfoques para calmar el tráfico en las calles del vecindario mientras mejora la seguridad de los automovilistas en las calles arteriales.

Aumentar la separación física entre las personas que conducen de las personas que caminan y andan en bicicleta.

##### **Objetivo 3**

###### **Construye mejores vecindarios.**

###### Principios

Crea una comunidad segura, hermosa y próspera.

No solo construyas calles, sino que construyas mejores vecindarios.

Tranquilo tráfico en calles residenciales.

#### **Objetivo 4**

##### **Puente a través de barreras de infraestructura.**

###### Principios

Conéctese a través de autopistas, pasos subterráneos y corredores ferroviarios que dividen los vecindarios de Burbank.

#### **Objetivo 5**

##### **Fomentar un Burbank más saludable.**

###### Principios

Aumentar los beneficios de salud pública al priorizar la posibilidad de caminar en Burbank.

Permita la alegría de pasear por la calle asegurándose de que las aceras no sean invadidas por otros modos.

Diseñe, construya, organice y gestione mejores aceras mediante la implementación de zonas de paisajes urbanos.

Programa las aceras para múltiples usos, incluso como un servicio recreativo.

#### **Objetivo 6**

##### **Equilibrar las necesidades en competencia.**

###### Principios

El derecho de paso público es un recurso finito y disputado en una ciudad construida como Burbank. Priorice las necesidades en competencia en un proceso transparente, basado en datos y basado en valores para considerar los beneficios y las compensaciones.

Asegurar que las necesidades de los usuarios de la calle más vulnerables sean priorizadas.

Al asignar prioridades, reconozca también las realidades de los datos duros, el análisis, las aspiraciones de la comunidad, el costo financiero, la viabilidad y las compensaciones de aumentar la seguridad frente a la conveniencia.

## **Objetivo # 7**

### **Haga de Burbank una ciudad más inclusiva.**

#### Principios

Burbank debería esforzarse por planificar un diseño universal para jóvenes, ancianos y personas con capacidades diferentes.

Facilite el envejecimiento intencional en el lugar diseñando una infraestructura de calle que sea amigable, segura y acogedora para todas las edades, habilidades y discapacidades.

## **Objetivo 8**

### **Ayuda a las personas a estar y sentirse seguras en las calles de Burbank.**

#### Principios

Mejore la movilidad de todas las personas para que las personas se sientan seguras al moverse por toda la comunidad.

Mejore las redes de movilidad para que las personas puedan acceder de forma segura a los destinos en todos los modos de viaje.

Mejore el acceso seguro a parques, escuelas y centros comunitarios para todos los usuarios, edades y habilidades.

Esfuércese por dar cabida y acoger a las personas con discapacidad visual y de movilidad.

## **Objetivo # 9**

### **Difundir sombra y refugio.**

#### Principios

Expanda la idea de "calles completas" para incluir "calles verdes".

Ampliar la cobertura arbórea y otras estructuras de sombra en toda la ciudad.

Ampliar los refugios de autobuses para las zonas de sombra y descanso en las paradas de tránsito.

## Objetivo # 10

### **Ser proactivo.**

#### Principios

Promover opciones de transporte activo para ayudar a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Introducir infraestructura verde para reducir la carga sobre la capacidad de la infraestructura existente de aguas pluviales.

La tecnología de movilidad urbana está en constante evolución. Planifique de manera proactiva para acomodar y administrar nuevas tecnologías para equilibrar las prioridades competitivas.

#### 5- Recomendaciones de política: peatones

La experiencia peatonal sigue siendo la experiencia definitoria de las personas. Nuestros recuerdos de lugares están formados por la experiencia inmersiva de la actividad de paseo peatonal: caminar, trotar o andar en un cochecito o silla de ruedas. Las mejoras en la experiencia peatonal pueden tener impactos positivos en la calidad y el carácter de los lugares y las calles. Independientemente de la edad, la capacidad, la discapacidad o el modo de transporte, todas las personas deben caminar (o rodar) al menos durante el comienzo y el final de un viaje, incluso si es desde la puerta del automóvil.

#### 5A. Objetivos de política

Las futuras mejoras peatonales en toda la ciudad deben diseñarse y mantenerse para cumplir con los siguientes objetivos:

Proporcione caminos ininterrumpidos, visibles y seguros de acceso peatonal en toda la ciudad.

Fomentar la capacidad de caminar para obtener beneficios positivos para la salud pública y el medio ambiente.

Mejore o proporcione infraestructura vial para permitir un acceso seguro y conveniente para personas de todas las edades, capacidades y discapacidades.

Promueva el acceso y el uso del tránsito, como el autobús y el ferrocarril, priorizando la posibilidad de caminar a las paradas de tránsito.

Calme el tráfico para garantizar que todas las personas puedan caminar de manera segura y conveniente.

Proporcionar acceso seguro y equitativo a escuelas, parques y bibliotecas para todas las edades, habilidades y discapacidades.

Planifique calles para dar la bienvenida a los ancianos para que las personas puedan disfrutar de Burbank incluso en sus últimos años.

## 5B. Aplicabilidad

Las mejoras ilustradas en las secciones posteriores de este capítulo son recomendaciones de políticas destinadas a lograr los objetivos enumerados anteriormente. Los proyectos que se encuentran dentro de los siguientes dos filtros de aplicabilidad son candidatos para estas mejoras.

### 1

#### Calles Prioritarias

En general, la Ciudad debe priorizar las mejoras para peatones en las "Calles con prioridad para peatones", como se ilustra en la [Figura 5-1](#), que incluyen:

Calles que brindan acceso dentro de una caminata de 5 minutos (1/4 de milla) a escuelas, bibliotecas, parques, centros para adultos mayores y las principales paradas de tránsito, y

Calles que exhiben altos niveles de volumen de peatones (200 o más peatones por hora durante los períodos pico).

### 2

#### Áreas de enfoque

Además, las mejoras para peatones deben priorizarse dentro de las "Áreas de enfoque", como se ilustra en la [Figura 5-2](#), ya que estas son áreas de la Ciudad que han sido identificadas para recibir atención e inversión focalizadas a través de criterios que incluyen una mayor vulnerabilidad de la comunidad, actividad, desinversión y desventaja. Ver [Capítulo 4B. Áreas de enfoque en la página 52](#) para más información.

## 5C. Mejoras de cruce

Las siguientes mejoras geométricas para peatones pueden implementarse en toda la ciudad, pero primero deben priorizarse en “ubicaciones prioritarias para peatones”, como se ilustra en la [Figura 5-1](#). Para obtener más información sobre ubicaciones prioritarias, consulte el Capítulo 4. Metodología, objetivos y principios en la página 47.

### 1 radio de la acera

Para mejorar la visibilidad de los peatones, se pueden implementar mejoras tales como acortar las distancias de cruce de peatones, reducir las velocidades de giro del conductor y reducir los radios de las curvas. Ver [Capítulo 8C. Mejoras en la calle en la página 120](#) para orientación sobre radios de acera.

### 2 rampas

Las rampas de la acera ofrecen accesibilidad inclinada desde la acera a la carretera para personas de todas las edades, habilidades y discapacidades, incluidas las que usan sillas de ruedas, carriolas y muletas, etc. Siempre que sea posible, tenga en cuenta lo siguiente:

Proporcione una rampa de acera en cada extremo de un cruce peatonal marcado. Ver [Figura 5-3](#).

Proporcione dos rampas separadas por cada esquina de intersección, alineadas estrechamente en el centro con cada cruce de peatones. Ver [Figura 5-4](#) y [Figura 5-5](#).

### 3 cruces peatonales marcados

Los cruces peatonales marcados, cuando se usan junto con otros tratamientos, como letreros o señales, proporcionan a los peatones un medio muy visible para cruzar una calle o intersección. Siempre que sea posible, considere lo siguiente:

Todas las intersecciones señalizadas y controladas por parada en todos los sentidos deben tener cruces peatonales marcados en todas las esquinas.

Los cruces peatonales marcados deben tener al menos 11 pies de ancho o más cuando el contexto lo requiera (por ejemplo, calles que exhiben altos niveles de volumen de peatones) y deben abarcar todo el ancho del pavimento.

Los cruces peatonales marcados deben ser de alta visibilidad, como el estilo Continental o Ladder.

Los cruces peatonales marcados deben tener líneas de parada avanzadas y líneas de cedencia.

Donde no exista una extensión de bordillo, se debe prohibir el estacionamiento en la calle dentro de 20 pies de un cruce peatonal marcado.

#### 4 extensiones de bordillo

Las extensiones de bordillo (o bombillas) son una porción extendida de la acera que proporciona espacio adicional de espera para peatones, acorta la distancia de cruce de peatones, aumenta la visibilidad de los peatones y, en ocasiones, puede proporcionar paisajes bajos para la captura de aguas pluviales (ver [Capítulo 9. Política Recomendaciones: Infraestructura verde en la página 123](#)). Siempre que sea posible, considere lo siguiente:

Las extensiones de acera SOLO pueden instalarse donde exista estacionamiento permanente en la calle. El estacionamiento en la calle NO puede tener restricciones de tiempo, por ejemplo, "No estacionar durante la hora punta".

Las extensiones de bordillo NO deben extenderse a carriles de viaje, ciclovías o caminos de viaje de vehículos de diseño según las clasificaciones de calles del Plan General y los usos del suelo.

Las extensiones de acera NO deben extenderse a carriles dedicados solo para girar a la derecha.

Para mantener el tránsito, las extensiones de bordillo NO deben instalarse a lo largo de calles locales de dos carriles sin carriles dedicados para girar a la izquierda en intersecciones de colectores o arterias controladas por señales o controladas por dos vías.

El ancho de una extensión de la acera debe extenderse hacia afuera NO más de 2 pies desde el borde del carril de estacionamiento adyacente en la calle, por ejemplo, si el estacionamiento en la calle tiene 8 pies de ancho, la extensión de la acera no debe superar los 6 pies . amplio.

Mantenga un mínimo de 26 pies de espacio libre entre las aceras para acceder a los incendios.

Para ver los radios de extensión de la acera, vea el [Capítulo 8C. Mejoras en la calle en la página 120.](#)

Para conocer las extensiones de la acera en las paradas de autobús, consulte el [Capítulo 6. Recomendaciones de políticas: tránsito en la página 75.](#)

Para conocer las oportunidades de infraestructura verde en las extensiones de acera, consulte el [Capítulo 9. Recomendaciones de políticas: Infraestructura verde en la página 123.](#)

Como proyecto de demostración o mejora provisional, se podrían instalar materiales temporales que utilicen pintura, bolardos y señalización para mostrar dónde se puede construir una extensión de bordillo en el futuro.

#### 5 cruces a mitad de cuadra

Los cruces a mitad de cuadra mejoran la seguridad y la conveniencia de los peatones a lo largo de largos tramos ininterrumpidos de calles sin cruces existentes. Siempre que sea posible, considere lo siguiente:

A lo largo de las calles que exhiben un deseo peatonal de cruzar a mitad de cuadra (por ejemplo, para conectar las entradas del edificio o las paradas de autobús a ambos lados de la calle), considere proporcionar un cruce marcado a mitad de cuadra.

Al cruzar cualquier calle con más de dos carriles de circulación y un límite de velocidad publicado superior a 25 mph, instale el cruce a mitad de cuadra con balizas intermitentes o señales de tránsito (consulte el [Capítulo 5E. Señales y señales en la página 72.](#)). Si hay un carril de giro medio o central, considere instalar una isla de refugio para peatones, como se ilustra en la [Figura 5-6.](#)

Al otro lado de una calle con dos carriles de circulación y un límite de velocidad publicado de 25 mph, el cruce a mitad de cuadra debe instalarse con señales para peatones, señales de advertencia y / o señales de ceda el paso. Como opción, considere instalar con un letrero peatonal en la calle, como se ilustra en la [Figura 5-8,](#) y balizas intermitentes, como se ilustra en la [Figura 5-7.](#) Ver [Capítulo 5E. Señales y señales en la página 72.](#)

Siempre que sea posible, los cruces a mitad de cuadra deben instalarse con extensiones de bordillo. Consulte el [Capítulo 5C- 4 Extensiones de bordillo en la página <OV>.](#)

Para conocer las oportunidades de infraestructura verde en los cruces a mitad de cuadra, consulte el [Capítulo 9. Recomendaciones de políticas: Infraestructura verde en la página 123.](#)

## 6 pasos de peatones elevados y jorobas o cojines de velocidad

Los cruces peatonales elevados y los amortiguadores de velocidad son tipos de medidas verticales para calmar el tráfico instaladas en las calles locales con bajas velocidades y bajos volúmenes de tráfico. Su objetivo es reducir la velocidad de las personas que conducen y mejorar la seguridad de las personas que caminan y andan en bicicleta. Siempre que sea posible, considere lo siguiente:

Los cruces peatonales elevados pueden instalarse junto con un cruce a mitad de cuadra a través de una calle con dos carriles de circulación y un límite de velocidad establecido de no más de 25 mph, como se ilustra en la [Figura 5-8](#). En lugar de los cruces peatonales elevados, que tienen un mayor costo de capital, considere los cruces peatonales pintados en 3D, que pueden ser más rentables y pueden proporcionar un efecto similar para calmar el tráfico.

Los cojines de velocidad son protuberancias de velocidad que están diseñados con recortes de ruedas para permitir que vehículos de emergencia más grandes pasen sin ser afectados. Se pueden instalar a lo largo de calles donde hay pocas intersecciones y entradas de vehículos y no hay otras señales visuales para frenar a los automovilistas. Consulte las pautas de Obras Públicas de la Ciudad de Burbank para determinar la elegibilidad de las jorobas o los cojines de velocidad en una calle en particular.

## 77

### Nuevos cruces en intersecciones bidireccionales controladas por parada

La seguridad de los peatones se puede mejorar en una intersección controlada de dos vías mediante la adición de un nuevo cruce marcado. Siempre que sea posible, considere lo siguiente:

Proporcione un cruce peatonal marcado a través de uno de los enfoques no controlados de la intersección.

Ubique los cruces peatonales marcados en las intersecciones controladas de dos vías en ubicaciones estratégicas, de modo que los cruces peatonales no se coloquen a intervalos demasiado frecuentes, según el criterio de ingeniería.

Al otro lado de una calle con dos o más carriles de circulación y un límite de velocidad publicado de 25 mph, el paso de peatones marcado debe instalarse con tratamientos para calmar el tráfico y balizas intermitentes o señales de tráfico (consulte el [Capítulo 5E. Señales y señales en la](#)

página 72). Para calles de hasta dos carriles de circulación, se puede considerar una señal de cruce de peatones en la calle, como se ilustra en la Figura 5-8.

#### 8 Scrambles peatonales (cruces diagonales)

Las mezclas peatonales (pasos de peatones diagonales) o los intervalos exclusivos para peatones pueden ser efectivos en las áreas comerciales del centro de la ciudad que experimentan altos volúmenes de peatones utilizando un botón para peatones. La implementación de un cruce de peatones podría considerarse cuando ocurren las siguientes circunstancias:

Los volúmenes de peatones alcanzan o exceden el 30% de los volúmenes de vehículos durante las horas pico;

Los vehículos que pasan por un cruce de peatones superan los 200 vehículos por hora; o

Alto porcentaje de colisiones que involucran el giro de vehículos y peatones en una intersección.

Deben tenerse en cuenta las siguientes consideraciones, ya que puede disminuir la aplicabilidad y efectividad de los cruces peatonales:

Grandes volúmenes de vehículos que giran a la derecha con volúmenes moderados de peatones que cruzan dos cruces peatonales continuos;

Bajos volúmenes de vehículos y alto número de peatones que cruzan dos cruces peatonales continuos;

Muy cercano a las rampas de las autopistas o cruces de ferrocarril a nivel;

Intersecciones en T; o

Volúmenes peatonales altos, que pueden requerir áreas de aterrizaje peatonales más grandes o espacio de refugio.

El tiempo total de espera para peatones más el tiempo de cruce se debe evaluar al considerar un cruce de peatones.

La implementación de esta recomendación deberá incluir un análisis de tráfico ya que los tiempos de espera para todos los modos de viaje aumentarán. Las personas que conducen también demorarán sus vehículos durante períodos más largos, lo que puede contribuir a un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero a largo plazo.

9 9

#### Cruces en intersecciones típicas

Las mejoras de cruce de peatones mencionadas anteriormente se ilustran en la [Figura 5-12](#) a la [Figura 5-19](#) para las condiciones de intersección típicas en la ciudad de Burbank. Las mejoras pueden variar según las condiciones de intersección únicas.

#### 5D. Mejoras a lo largo de la calle

1

#### Aceras / Parkways

Las aceras brindan un derecho de paso exclusivo para los peatones, promueven la capacidad de caminar y mejoran la conectividad en toda la ciudad. Consulte el Plan General de Burbank2035, Elemento de Movilidad, Tabla M-2 para conocer los anchos estándar y mínimos de las vías de estacionamiento basados en la designación del uso del suelo.

Cada calle debe proporcionar acceso peatonal a través de las aceras. Para las calles que actualmente no brindan acceso a la acera / parque, como se ilustra en la [Figura 5-20](#), la Ciudad debe planear instalar nuevas aceras en ambos lados de las calles, donde sea posible. Si no existe el derecho de paso, reduzca el ancho de los carriles de circulación o el ancho de la acera / estacionamiento, siempre que sea posible (consulte el [Capítulo 8C. Mejoras de calles en la página 120](#) para obtener orientación sobre los anchos de los carriles de la acera). En las áreas donde el ancho del derecho de paso de la calle es demasiado estrecho para mantener el ancho de la acera / estacionamiento según el Plan General M-2 de Burbank2035, la Ciudad debe solicitar una dedicación futura en caso de que la propiedad adyacente se reconstruya. Primero se debe dar prioridad a completar las aceras cerca de escuelas, parques, bibliotecas, centros para personas mayores y paradas de tránsito.

2

### Zonas de acera / ruta verde

Las aceras / avenidas deben asignarse en cuatro zonas: fachada, peatones, mobiliario y zona de bordillo.

### Zona de ataque

La zona de fachada es el área entre la línea de propiedad y la fachada del edificio. Cuando el edificio se aleja de la línea de la propiedad, se puede aumentar el ancho de la acera / parque y la zona de fachada puede acomodar usos activos y pasivos.

En las áreas comerciales, la zona de fachada se puede usar para asientos al aire libre, restaurantes, exhibiciones minoristas, macetas o proyecciones, como toldos o señalización.

En áreas residenciales, la zona de fachada se puede usar para patios delanteros o porches, escalones o escalones, etc., así como para paisajismo.

Consulte el Código municipal de Burbank, los Planes específicos y los Planes maestros para conocer los usos y las dimensiones permitidos, así como el retroceso mínimo de construcción de patio delantero y / o lateral que se requiere para determinar cuánto ancho de una parcela privada está disponible para contribuir hacia la zona de fachada.

### Zona de peatones

La zona peatonal es el área dedicada a los peatones a través del movimiento. Los servicios públicos y otras obstrucciones no deben colocarse en esta zona.

### Zona de mobiliario

La zona de mobiliario es el área que proporciona un amortiguador entre los peatones y el bordillo (o un carril para bicicletas de clase IV a nivel de acera).

Cuando NO está presente un Bikeway Clase IV a nivel de acera, esta zona proporciona un amortiguador entre las personas que caminan y las que conducen. La zona de mobiliario puede contener paisajismo, árboles de la calle, mobiliario urbano, iluminación, servicios públicos, letreros, estacionamiento de bicicletas, etc. Para la iluminación, consulte el [Capítulo 5F. Infraestructura en la página 73](#).

Cuando está presente un Bikeway Clase IV a nivel de acera, esta zona se conoce como el amortiguador de peatones, que proporciona una separación entre los peatones y el carril bici. Consulte el [Capítulo 7. Recomendaciones de políticas: ciclistas en la página 89](#).

### **ZONA DE BORDILLO**

La zona de la acera es el área inmediatamente adyacente a la acera. A menudo, la zona de bordillo consiste simplemente en el bordillo en sí mismo a 6 pulgadas de ancho. Si la acera / vía verde se expande para acomodar una extensión de la acera, esta zona puede contener una vía verde ajardinada e infraestructura verde. Consulte el [Capítulo 5C- 4 Extensiones de bordillo en la página 60](#).

Cuando hay un Bikeway Clase IV a nivel de la acera, esta zona consiste tanto en el camino para bicicletas como en el amortiguador del vehículo, lo que proporciona una separación entre las personas que andan en bicicleta y las personas que conducen. Consulte el [Capítulo 7. Recomendaciones de políticas: ciclistas en la página 89](#).

## 5E. Signos y señales

### 1

#### Señal de paseo peatonal

Para intersecciones con altos volúmenes de peatones y / o conflictos de giro de vehículos, considere incorporar características tales como:

Las señales peatonales accesibles (APS) **PROPORCIONAN COMUNICACIÓN DE CRUCE NO VISUAL A LOS PEATONES CON DISCAPACIDAD AUDITIVA Y / O VISUAL. PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, CONSULTE LAS DIRECTRICES DEL PROGRAMA COOPERATIVO NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE CARRETERAS (NCHRP) PARA SEÑALES PEATONALES ACCESIBLES.** [\[4\]](#).

La señal de avance de **PASO** peatonal (LPI) / avance **LE DA A LOS PEATONES UNOS SEGUNDOS DE VENTAJA ANTES DE QUE LAS PERSONAS COMIENCEN A CONDUCIR POR LA INTERSECCIÓN. PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, CONSULTE LA HOJA TÉCNICA DE CONTRAMEDIDAS DEL INTERVALO PRINCIPAL PARA PEATONES (LPI) DE LA FHWA.** [\[5\]](#). **CONSIDERE LO SIGUIENTE PARA LPI:**

**Historia de accidentes.** Una revisión de 3 o más años de datos de accidentes para intersecciones con múltiples accidentes o un historial de lesiones graves / accidentes fatales a menudo es una prioridad. La información de los conflictos observados puede complementar los datos del bloqueo.

**Volúmenes de cruce de peatones.** Los altos volúmenes de peatones cerca de escuelas, bibliotecas, parques, centros para personas mayores, paradas de tránsito importantes, áreas comerciales o distritos comerciales pueden justificar el uso de LPI. La exposición estimada (producto de los volúmenes de tráfico peatonal y giratorio) puede ser otra consideración.

**Edades Vulnerables.** Los LPI pueden tener prioridad cuando los niños en edad escolar, los ancianos y / o las personas con movilidad reducida o con visión están cruzando con mayor frecuencia. Estos peatones necesitan tiempo adicional para cruzar la calle.

**Calles de un solo sentido o en intersecciones en T.** Cuando no se espera que los automovilistas que giran a la izquierda cedan el paso a los vehículos que se aproximan, los LPI pueden ser útiles para aumentar el rendimiento a los peatones en el cruce de peatones.

**Intersección Visibilidad.** Los LPI pueden tener prioridad cuando la visibilidad de un cruce de peatones es limitada. Ejemplos generales son geometría, ubicación de vehículos detenidos o paisajismo.

**Señal de sincronización.** Los LPI generalmente requieren ajustes en la temporización de la señal existente que tienen un costo relativamente menor en comparación con otras contramedidas.

**Programación.** Los LPI pueden programarse para períodos pico, por ejemplo, horarios de inicio y finalización de la escuela, o accionados por un botón de peatones durante los períodos no pico.

**El retiro de** peatones proporciona a los peatones una señal de caminar en cada ciclo de señal, a diferencia de las señales activadas en las que el botón para peatones debe presionarse activamente. El retiro de peatones puede programarse para los períodos pico, por ejemplo, horarios de inicio y finalización de la escuela, y puede usarse junto con un LPI.

**Los tiempos de cruce de peatones** se pueden programar utilizando una velocidad de caminata promedio no mayor a 3.5 pies por segundo y no menor a 2.8 pies por segundo donde los peatones mayores o discapacitados usan el paso de peatones de manera rutinaria . Considere implementar junto con extensiones de bordillo para reducir el ancho de la distancia de cruce.

2

Señal de cruce de peatones en la calle

Las señales de cruce de peatones en la calle se instalan en la carretera en los cruces peatonales marcados en la línea central, la línea del carril o en una isla mediana, junto con las marcas y señales del pavimento. Siempre que sea posible, considere lo siguiente:

Se puede instalar junto con un cruce a mitad de cuadra a través de una calle con dos carriles de circulación y un límite de velocidad de 25 mph o menos cerca de escuelas, bibliotecas, parques y centros para personas mayores, como se ilustra en la [Figura 5-8](#).

3 baliza rectangular de parpadeo rápido (RRFB)

Las balizas rectangulares de parpadeo rápido (RRFB) son mejoras activadas por peatones que se utilizan junto con un cruce peatonal marcado en una intersección para mejorar la seguridad y la visibilidad de los peatones al cruzar la calle. Siempre que sea posible, considere lo siguiente:

Debe instalarse en ambos extremos del paso peatonal marcado junto con las marcas y señales requeridas en el pavimento.

Se puede instalar en un cruce peatonal marcado en una calle con dos carriles de circulación y un límite de velocidad publicado de 25 mph. Ver [Figura 5-6](#), [Figura 5-7](#) y [Figura 5-9](#).

Debe reservarse para áreas de alto volumen de peatones y conflictos, ya que el uso excesivo puede disminuir la efectividad.

Se puede instalar junto con un cruce a mitad de cuadra y / o un cruce peatonal elevado.

#### 4 baliza intermitente peatonal

Las balizas intermitentes para peatones tienen una o más secciones de señal que funcionan en modo intermitente en un cruce peatonal marcado. Pueden ser accionados por peatones y deben instalarse con señales peatonales, señales de advertencia y / o señales de ceda el paso. Siempre que sea posible, considere lo siguiente:

Puede ser suspendido sobre la carretera.

Se puede instalar en un cruce peatonal marcado en una calle con más de dos carriles de circulación y un límite de velocidad superior a 25 mph. Ver [Figura 5-10](#).

Debe reservarse para áreas de alto volumen de peatones y conflictos, ya que el uso excesivo puede disminuir la efectividad.

#### 5F. Infraestructura

##### 1

#### Iluminación a nivel peatonal

La iluminación a nivel de peatones se compone de artefactos de iluminación en el derecho de paso público, generalmente instalados dentro de la zona de mobiliario o la zona de bordillo (vea el [Capítulo 5D- 1 Aceras / Estacionamientos en la página 69](#)), que funcionan principalmente para iluminar áreas peatonales, como como aceras, senderos peatonales, vías públicas compartidas, escaleras públicas, etc. Siempre que sea posible, considere lo siguiente:

Se debe dar prioridad a la iluminación peatonal cerca de centros para adultos mayores, escuelas, parques, bibliotecas, paradas de tránsito de alta frecuencia o pasajeros, corredores de alto volumen peatonal, áreas comerciales y aceras anchas donde la iluminación de seguridad vial no puede iluminar suficientemente el área de la acera.

Los sistemas de iluminación podrían exceder los requisitos de eficiencia del Título 24 en un 10%. Por ejemplo, esto podría lograrse reemplazando las luces de sodio de alta presión con lámparas LED.

Los artefactos de iluminación a nivel de peatones generalmente deben tener entre 12 y 15 pies de alto y entre árboles, si están presentes.

La colocación de postes de luz debe coordinarse con la colocación de paisajismo, mobiliario urbano, paradas de tránsito y otros servicios públicos. La colocación de postes de luz debe cumplir con los requisitos de espacio libre en relación con otras instalaciones, bordillos, intersecciones y cruces.

Los lugares críticos, como las rampas, los cruces peatonales, las paradas de tránsito y las áreas de descanso que se usan de noche, deben ser muy visibles y estar bien iluminados.

## 2 Servicios públicos y otra infraestructura

El equipamiento y la infraestructura de servicios públicos deben diseñarse y colocarse cuidadosamente para reducir la intrusión en los pasillos peatonales u otras formas de viaje. Los servicios públicos bien ubicados y otra infraestructura pueden ayudar a reducir el desorden en la acera, mejorar la seguridad de los peatones, reducir los conflictos de mantenimiento con otras comodidades de la calle y permitir más oportunidades para agregar paisajes y árboles.

La instalación y reparación de servicios públicos debe coordinarse con los proyectos de mejora de carreteras y paisajes urbanos para evitar la duplicación de esfuerzos o hacer nuevos cortes en el pavimento nuevo.

Los servicios públicos montados en la superficie y sobre el nivel del suelo deben colocarse para minimizar la interrupción del recorrido de los peatones y para mantener los anchos requeridos para los recorridos de los peatones.

Las pequeñas bóvedas de servicios públicos, como los medidores de agua y gas y el acceso al alumbrado público, deben ubicarse para minimizar conflictos con ubicaciones de árboles existentes o potenciales y áreas ajardinadas. Las bóvedas deben estar alineadas o agrupadas siempre que sea posible.

Las cuencas de captura y las líneas de flujo de superficie asociadas con los sistemas de drenaje pluvial deben ubicarse lejos del cruce de peatones o entre las rampas de la acera. Las cuencas de captura deben ubicarse aguas arriba de las rampas para evitar que se acumulen en el fondo de la rampa.

Las tecnologías sin zanjas, como el moldeo y la construcción de túneles, deben usarse siempre que sea posible para evitar la excavación y la interrupción de los elementos del paisaje urbano.

En áreas residenciales y comerciales orientadas a los peatones, los servicios públicos montados en la superficie deben ser seleccionados con paisajismo y / o pantallas decorativas, siempre que sea posible.

Las líneas aéreas de servicios públicos deben ser subterráneas o reubicadas en callejones o patios traseros, siempre que sea posible.

## 6- Recomendaciones de política: tránsito

Las redes de tránsito han moldeado la forma urbana de las ciudades modernas. Sin embargo, las redes de tránsito no existen en el vacío. Su éxito depende de políticas e inversiones apropiadas para promover un acceso fácil y seguro, un servicio confiable, servicios para viajeros y políticas de uso de la tierra.

### 6A. Objetivos de política

Las futuras mejoras de tránsito en toda la ciudad deben diseñarse y mantenerse para cumplir con los siguientes objetivos:

Promover el uso del tránsito por personas de todas las edades, habilidades y discapacidades.

Mejore la confiabilidad y la eficiencia para todos los pasajeros del tránsito.

Promueva la conveniencia y la claridad a través de servicios de parada y señalización de orientación.

Mejore la seguridad, la accesibilidad y la limpieza en las paradas de tránsito y en las rutas.

Planifique y promueva el uso de energía limpia y sostenible para vehículos y servicios de tránsito.

### 6B. Aplicabilidad

Las mejoras ilustradas en las secciones posteriores de este capítulo son recomendaciones de políticas destinadas a lograr los objetivos enumerados anteriormente. Los proyectos que se encuentran dentro de los siguientes dos filtros de aplicabilidad son candidatos para estas mejoras.

## 1 calles prioritarias

En general, la Ciudad debe priorizar las mejoras de tránsito en las “Calles de prioridad de tránsito”, como se ilustra en la [Figura 6-1](#), que incluyen:

Líneas y paradas de autobús que se adaptan a la alta cantidad de pasajeros diarios, definidos por 75 o más pasajeros diarios en cada parada;

Líneas y paradas de autobús que acomodan el servicio de alta frecuencia, definido por un servicio de avance máximo de 15 minutos o menos, que incluye rutas propuestas nuevas o modificadas como parte del Plan de autobuses NextGen Draft 2020 de Metro[\[6\]](#);

Paradas de autobús que ofrecen transferencias intermodales entre el servicio ferroviario y el autobús en las estaciones de tránsito ferroviario.

## 2 áreas de enfoque

Además, las mejoras de tránsito deben priorizarse dentro de las "Áreas de enfoque", como se ilustra en la [Figura 6-2](#), ya que estas son áreas de la Ciudad que han sido identificadas para recibir atención e inversión enfocadas a través de criterios que incluyen una mayor vulnerabilidad de la comunidad, actividad, desinversión, y desventaja Ver [Capítulo 4B. Áreas de enfoque en la página 52](#) para más información.

### 6C. Elementos y servicios de parada de autobús

Todas las paradas de autobús deben proporcionar a los usuarios un nivel de calidad de conveniencia, seguridad, comodidad, confiabilidad y un conjunto de servicios. Considere incorporar las mejoras posteriores a las paradas de autobús cuando:

Introducir un nuevo servicio de tránsito o reconfigurar el servicio de tránsito existente;

Nuevos desarrollos privados ocurren cerca de paradas de tránsito planificadas existentes o futuras;

El mantenimiento rutinario de la carretera se realiza cerca de las paradas de tránsito existentes; o

Se están construyendo proyectos de mejora de capital cerca de las paradas de tránsito existentes.

1

## Paradas de autobuses

Los refugios de tránsito brindan comodidad a los clientes que esperan y protección contra el clima, además de servir como un marcador visual de la parada del autobús. La instalación de un refugio para autobuses no siempre es factible debido a restricciones de derecho de paso. Siempre que sea posible, las paradas de autobús prioritarias deben proporcionar al menos un refugio por parada de autobús, según los siguientes criterios:

### Talla:

Un refugio de autobús tradicional tiene un tamaño de aproximadamente 5 pies de ancho por 13 pies de largo y 8 pies de altura.

### Ancho de acera:

Para las zonas de aceras / vías de acceso, consulte el Capítulo 5D- 1 Aceras / vías de acceso en la página 69.

Para aceras / estacionamientos con anchos de 10 pies o más, proporcione un refugio para autobuses, como se ilustra en la Figura 6-3 a la Figura 6-5.

Para aceras / estacionamientos con anchos de menos de 10 pies que hacen que la instalación de un refugio de autobús tradicional no sea factible, considere formas de expandir la acera / estacionamiento o considere instalar un dosel independiente de huella reducida. De lo contrario, proporcione asientos en la parada de autobús sin un refugio de autobús, como se ilustra en la Figura 6-6, o considere reubicar la parada de autobús en un lugar más factible.

### Colocación:

Cuando los edificios estén ubicados a una distancia de 10 pies o menos de la línea de la propiedad, ubique el refugio para autobuses a 4 pies de la acera, para mantener al menos 4 pies de ancho libre para la zona peatonal entre la fachada del edificio y el refugio para autobuses, como se ilustra en la figura 6-3.

Cuando los edificios se encuentren a 10 pies o más de la línea de la propiedad y el ancho de la acera / estacionamiento sea de 10 pies o menos, ubique el refugio de autobuses en la parte posterior de la acera / estacionamiento y permita el movimiento de peatones frente a la refugio de autobús, como se ilustra en la [Figura 6-4](#), a menos que esto reduzca la zona peatonal a menos de 4 pies de ancho, en cuyo caso, considere una extensión de la acera, como se ilustra en la [Figura 6-5](#).

#### Extensiones de bordillo:

Siempre que sea posible, se deben usar extensiones de bordillo para las áreas de carga del autobús, como se ilustra en la [Figura 6-5](#). Consulte el [Capítulo 5C- 4 Extensiones de bordillo en la página 60 para obtener más información](#).

Cuando una extensión de la acera NO sea factible, ubique el refugio del autobús con al menos 4 pies de ancho de zonas peatonales accesibles, como se ilustra en la [Figura 6-3](#) y la [Figura 6-5](#). Para las zonas [de aceras / vías de acceso](#), consulte el [Capítulo 5D- 1 Aceras / vías de acceso en la página 69](#).

#### Protección contra el clima:

Los refugios de tránsito deben estar diseñados con un techo duradero para proporcionar sombra y protección contra el sol, el viento y la lluvia. Se prefiere una parada de autobús abierta (con los lados delantero y trasero removidos) para aumentar la visibilidad y la seguridad pública.

#### Visibilidad para los conductores de autobuses:

En el lado desde el cual se aproxima el autobús, el panel lateral del refugio debe ser de material transparente o retirarse todo junto para permitir una visibilidad adecuada. Si se usa un panel lateral, debe ser a prueba de roturas, resistente a la decoloración, graffiti, grabado y opacidad, y debe estar marcado con reflectores u otros elementos para indicar su presencia.

2

Asientos

El asiento es un componente importante de las paradas de autobús, ya que sirve como lugar de descanso para los clientes, especialmente los jóvenes, los ancianos y los clientes con discapacidades. Las paradas de autobús deben proporcionar asientos según los siguientes criterios:

Bancos con respaldo / reposabrazos :

Proporcione bancos de autobuses con una longitud mínima de 6.5 pies, o el equivalente de tres asientos. Los bancos deben estar anclados para evitar movimientos no autorizados y deben ser altamente resistentes al vandalismo, al clima y al graffiti. Los bancos de los autobuses deben proporcionar respaldo y / o apoyabrazos para ayudar a los ancianos y clientes con discapacidades.

Otros medios de descanso:

En lugares restringidos donde el ancho de las aceras sea inferior a 10 pies y los refugios de autobuses no sean factibles, proporcione otros medios de descanso, como barras inclinadas, bancos de autobuses independientes, etc. Consulte la [Figura 6-6](#).

### 3 iluminación

Una iluminación adecuada en las paradas de autobús aumenta la visibilidad general, mejora la seguridad y promueve una sensación de seguridad. Las paradas de autobús deben proporcionar iluminación según los siguientes criterios:

Visibilidad durante el servicio nocturno:

Las paradas de autobús que se sirven por las tardes o que tienen una alta cantidad de pasajeros nocturnos deben proporcionar una iluminación adecuada que esté protegida (instalada dentro del refugio del autobús) o independiente.

Luz ambiental:

La iluminación ambiental puede ser proporcionada por una farola cercana, luz indirecta de negocios adyacentes, iluminación protegida o un poste de luz independiente. Las paradas de autobús sin iluminación protegida deben ubicarse a menos de 30 pies de una fuente de luz ambiental.

Fuerza adecuada:

Los artefactos de iluminación de las paradas de autobuses o los sistemas de iluminación de los refugios de autobuses deben proporcionar entre 2 y 5 velas de pie, pero no deben crear un efecto de reflector que dificulte que los clientes que esperan dentro del refugio puedan ver fuera del área del refugio.

Iluminación LED:

La iluminación LED debe usarse para la eficiencia energética y la facilidad de mantenimiento.

Iluminación con energía solar:

Considere accesorios de iluminación o sistemas alimentados por energía solar como una alternativa a la iluminación de servicios públicos cableados. La energía solar también se puede utilizar para alimentar la señalización del refugio del autobús (por ejemplo, información de llegada en tiempo real) o la infraestructura de carga de dispositivos electrónicos (por ejemplo, puertos de carga USB).

#### 4 limpieza

Los recipientes de basura pueden mejorar en gran medida la limpieza de una parada de autobús. La instalación de recipientes de basura es típicamente una decisión de todo el sistema de tránsito y el tamaño, la forma y el color de los recipientes de basura deben implementarse de acuerdo con la política de la agencia de tránsito. En general, las paradas de autobús deben proporcionar recipientes de basura según los siguientes criterios:

Ubicación:

Los recipientes de basura deben colocarse fuera del área del refugio de manera que los pedazos de basura u olores no puedan penetrar dentro del refugio. Si no se proporciona refugio en el autobús, se recomienda un receptáculo de basura.

#### Proteccion:

Los recipientes de basura deben estar forrados con bolsas de basura y tener una tapa para evitar que los desechos salgan del recipiente debido al viento y la lluvia.

#### Anclaje:

Los recipientes de basura deben estar anclados al suelo y no impedir el movimiento de los peatones.

#### Mantenimiento:

Los recipientes de basura deben vaciarse y mantenerse en un horario regular.

5 5

#### Información pública

La señalización de señalización fácil de seguir hace que sea conveniente ubicar las paradas de autobús y las rutas de conexión, particularmente donde los puntos de transferencia no se encuentran inmediatamente uno cerca del otro. En general, las paradas de autobús deben proporcionar información pública según los siguientes criterios:

#### Señalización y orientación:

Cada parada de autobús debe proporcionar un nombre o identificador de parada (destino / cruce de calles, o identificador numerado / con letras), identificación de ruta, mapa de red / ruta, información de horario y ruta, e indicación clara de la ubicación y posición de la parada. Considere consolidar la señalización en un poste, donde sea posible, para reducir el desorden.

La señalización informativa y orientadora debe ser accesible para todas las edades, habilidades, discapacidades e idiomas.

#### Información de llegada en tiempo real:

Las paradas de autobús prioritarias deben proporcionar información visual de llegada en tiempo real mediante el uso de señalización electrónica o estática para proporcionar a los usuarios ubicaciones de autobuses en tiempo real en el sitio y horarios de llegada sin la necesidad de un teléfono inteligente.

Las paradas de autobús prioritarias también deben proporcionar información de llegada de audio en tiempo real para los clientes con discapacidad visual. La información puede ser accionada por un botón pulsador.

Información de la transferencia:

En las paradas de autobuses de transferencia, proporcione información estática o en tiempo real para transferencias entre rutas. Consulte la Guía de diseño de transferencias de Metro 2018 para obtener más información.[\[7\]](#)

## 6 Otra infraestructura de parada de autobús

Considere los siguientes elementos adicionales en las paradas de autobús:

Almohadillas de autobús de hormigón:

Deben instalarse almohadillas de concreto en todas las paradas para soportar el peso de los autobuses, reducir el desgaste del pavimento y minimizar el mantenimiento general.

Infraestructura verde:

Las paradas prioritarias de autobuses deben mejorarse con paisajismo y otros tratamientos de infraestructura verde. Consulte el [Capítulo 9. Recomendaciones de políticas: Infraestructura verde en la página 123](#) para obtener más información.

Mejoras para peatones:

Las calles dentro de un radio de 5 minutos a pie de todas las paradas de autobús prioritarias deberían considerar proporcionar mejoras para los peatones. Consulte el [Capítulo 5. Recomendaciones de políticas: peatones en la página 57](#) para obtener más información.

## 7 Servicios de transporte rápido en autobús (BRT)

La introducción del servicio BRT en la ciudad de Burbank presenta una oportunidad para proporcionar a los usuarios un servicio regional más rápido, más frecuente y de mayor alcance que el que se ofrece en el servicio de autobús local tradicional hoy en día. Las estaciones BRT deben ser diseñadas, mantenidas y mejoradas para el uso de mayores volúmenes de pasajeros en tránsito y frecuencia de servicio. Además de los servicios recomendados para todas las paradas de autobús prioritarias, las estaciones de BRT deberían considerar proporcionar un nivel mejorado de servicios, que incluyen, entre otros:

Refugio de autobús o dosel ampliado para acomodar la demanda esperada de pasajeros

Se recomienda un ancho de acera / vía de acceso de al menos 16 pies para todos los refugios de autobuses BRT en la ciudad de Burbank. Para obtener más información, consulte las Políticas y normas del servicio de tránsito de Metro 2020.[\[8\]](#)

Servicios para bicicletas, por ejemplo, estacionamiento, casilleros y bicicletas compartidas

Colección de tarifas fuera del tablero

Teléfonos o intercomunicadores para servicios de emergencia.

## 8

### Vehículos de tránsito de energía limpia e infraestructura de carga

En diciembre de 2018, la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) adoptó el Reglamento de tránsito limpio innovador (ICT). Esto requiere que todas las agencias de transporte público hagan una transición gradual a una flota de tránsito 100% limpia y sin emisiones, como la eléctrica. Esto ayudará a trabajar hacia la calidad del aire regional y los objetivos de mitigación del cambio climático. La flota de BurbankBus de la Ciudad de Burbank necesitará una transición a una flota de 100% de emisiones cero para el año 2040. La Ciudad debería considerar proporcionar estaciones de carga de energía limpia a lo largo de las rutas de tránsito de alta prioridad para servir no solo al sistema de tránsito local, sino también a los sistemas de tránsito regionales. .

## 6D. En paradas de autobús

1

### Consideraciones

Todas las paradas de autobús deben estar ubicadas en áreas altamente visibles y accesibles para los peatones. Las ubicaciones ideales de las paradas de autobús dependen del contexto físico y operativo de la carretera y la ruta y el sistema del autobús. Lo siguiente debe tenerse en cuenta al planificar ubicaciones de paradas de autobús:

#### **Consideraciones del sitio físico:**

Longitud de la acera disponible y ancho de acera / vía de acceso

Ancho y número de carriles de viaje

Volúmenes de tráfico de vehículos, peatones y ciclistas.

Presencia de estacionamiento en la calle y / o ciclovías (consulte el [Capítulo 7. Recomendaciones de políticas: ciclistas en la página 89](#)).

Presencia de cruces peatonales, rampas para peatones y otros medios de accesibilidad.

Calidad del pavimento / asfalto / plataforma de autobús de hormigón

Usos del suelo adyacentes y destinos principales

Conexiones a otros modos de tránsito.

#### **Consideraciones operacionales:**

Demanda de pasajeros de autobús

Ruta del bus / frecuencia de servicio

Ubicaciones de transferencia de autobuses a otras líneas o sistemas.

Equidad para prestar servicios en comunidades desatendidas

2

Tipos de paradas de autobús

Como se ilustra en la [Figura 6-9](#) y la [Figura 6-10](#), hay tres tipos de ubicaciones de paradas de autobús y dos tipos de métodos de carga de pasajeros. Se debe considerar cuidadosamente la selección del tipo de parada de autobús más apropiado para una ubicación.

3

Área de carga de parada de autobús

Proporcione suficientes áreas de carga de paradas de autobús para acomodar el tipo de vehículo de autobús (por ejemplo, autobús articulado de 40 pies de largo, 60 pies de largo, etc.), ya sea que dos o más autobuses puedan detenerse simultáneamente y la ubicación de la parada de autobús. Las áreas de carga de la parada de autobús deben estar indicadas por un bordillo rojo con restricciones de estacionamiento en la calle para permitir que los autobuses tengan suficiente espacio para acercarse, detenerse y alejarse del bordillo. Para todas las paradas de autobús, confirme con la agencia de tránsito sobre la longitud requerida del área de carga de la parada de autobús antes de la implementación. Por ejemplo, las áreas mínimas requeridas de carga de autobuses de Metro se enumeran a continuación (consulte las Políticas y normas del servicio de tránsito de Metro 2020 para obtener más información<sup>[9]</sup>):

Autobuses de 40 pies:

Lado lejano: 90 pies.

Lado cercano: 100 pies.

Bloque medio: 150 pies.

Agregue 50 pies adicionales si dos o más autobuses se detienen simultáneamente

Autobuses de 60 pies:

Lado lejano y mitad del bloque: 120 pies.

Lado cercano: 170 pies.

Agregue 70 pies adicionales si dos o más autobuses se detienen simultáneamente

Espaciado de 4 paradas de autobús

Para todas las paradas de autobús, confirme con la agencia de tránsito el espacio deseado entre las paradas de autobús antes de la implementación. El espaciado de la parada de autobús debe equilibrar la demanda de pasajeros al tiempo que proporciona una cobertura adecuada. Por ejemplo, el espacio promedio máximo de paradas de autobús de Metro se enumera a continuación (consulte las Políticas y normas del servicio de tránsito de Metro 2020 para obtener más información [\[10\]](#)):

Estaciones de BRT espaciadas cada 1.25 millas

Las paradas de autobús de Metro Rapid están espaciadas cada 0.75 millas

Las paradas de autobús de Metro Local están espaciadas cada 0.25 millas

5 Detener la accesibilidad

Las paradas de autobús deben proporcionar seguridad y accesibilidad para todo tipo de edades, habilidades y discapacidades. El diseño universal debe aplicarse siempre que sea posible. Las soluciones de diseño universal atienden a la más amplia gama de usuarios y habilidades, asegurando que todas las personas puedan tener el mismo acceso al tránsito al reducir las barreras. Consulte de la [Figura 6-11](#) a la [Figura 6-16](#), que ilustran las condiciones típicas de parada de autobús, que incluyen, entre otras:

Superficie firme y estable;

Área de embarque y desembarque de la parada de autobús con una longitud libre de 96 pulgadas (8 pies), medida perpendicular a la acera, y una anchura libre de 60 pulgadas (5 pies), medida paralela a la acera, para el despliegue de una rampa para sillas de ruedas;

Despeje las rutas accesibles de al menos 48 pulgadas (4 pies) a lo largo y alrededor de todas las obstrucciones con conexiones a calles, aceras / caminos de estacionamiento o senderos peatonales;

Espacio libre mínimo en el piso de 30 pulgadas (2.5 pies) por 48 pulgadas (4 pies) debajo del área de refugio del autobús;

Pistas accesibles y pendientes transversales;

Espacio libre mínimo de 80 pulgadas dentro del refugio del autobús;

Bancos de autobuses con respaldo; y

Señalización accesible, como señales de identificación de ruta de parada de autobús que cumplen con los requisitos de señalización visual para acabado, contraste, estilo, carácter, altura, espacio, etc.

## 6E. A lo largo de la calle y en las intersecciones

### 1

#### Todos los autobuses

Acomode todos los autobuses en una configuración de flujo mixto, de marcha lateral, donde los carriles de viaje son utilizados tanto por los autobuses como por el tráfico de vehículos.

Siempre que sea posible, los autobuses deben ser encaminados en calles arteriales y deben evitarse en calles de baja velocidad y bajo volumen, como las calles de coleccionistas o locales.

Como se ilustra en la [Figura 6-17](#) a la [Figura 6-22](#), los carriles de viaje que acomodan autobuses deben tener 12 pies de ancho, pero no menos de 11 pies cuando están adyacentes a un Bikeway Clase II o en la calle, Clase IV. Donde sea factible, los autobuses NO deben circular junto a las ciclovías de Clase II. Para todos los demás estándares de ancho de carril, consulte el [Capítulo 8C- 1 Reconfiguraciones de carretera en la página 120](#) para conocer los anchos mínimos de carril de desplazamiento.

## 2 autobuses de tránsito rápido (BRT)

Considere la posibilidad de proporcionar carriles exclusivos para el lado del autobús, ya sea a cualquier hora del día o restringir el estacionamiento en la calle solo durante las horas pico.

Considere proporcionar una prioridad de señal de tránsito activa en las intersecciones para reducir el tráfico y el retraso del servicio de tránsito, especialmente si se implementa una configuración de flujo mixto.

## 7- Recomendaciones de política: ciclistas

Las inversiones y mejoras en la red de bicicletas de la Ciudad sirven a objetivos públicos a largo plazo. Mejoran la salud de una comunidad. Reducen la emisión de gases que calientan el planeta. Facilitan el descubrimiento del entorno urbano por jóvenes y viejos por igual. Proporcionan a las personas una gama más amplia de opciones para desplazamientos y recreación.

Este capítulo proporciona una actualización del Plan maestro de bicicletas 2009 de la Ciudad.

### 7A. Objetivos de política

Las futuras mejoras para ciclistas en toda la ciudad deben diseñarse y mantenerse para cumplir con los siguientes objetivos:

Fomentar el uso de bicicletas en toda la ciudad como una alternativa recreativa y de transporte atractiva, segura, cómoda, saludable, confiable y ambientalmente sostenible.

Proporcionar infraestructura para bicicletas que sea fácilmente navegable, accesible y mantenible para todas las edades, habilidades y discapacidades.

Conecte destinos, incluidos centros de tránsito, centros de trabajo, áreas comerciales, escuelas, parques, bibliotecas y vecindarios residenciales.

Cierre las brechas y elimine las barreras en la red de bicicletas, especialmente a través de autopistas, corredores ferroviarios y a lo largo de las conexiones de la primera milla / última milla al tránsito.

Proporcione separación entre las personas que andan en bicicleta y las personas que conducen, cuando sea posible.

## 7B. Aplicabilidad

Las mejoras ilustradas en las secciones posteriores de este capítulo son recomendaciones de políticas destinadas a lograr los objetivos enumerados anteriormente. Los proyectos que se encuentran dentro de los siguientes dos filtros de aplicabilidad son candidatos para estas mejoras.

### 1 calles prioritarias

En general, la Ciudad debe priorizar las mejoras de los ciclistas en las "Calles prioritarias para ciclistas", como se ilustra en la [Figura 7-1](#), que incluyen:

Ciclovías existentes o planificadas;

Calles altas para ciclistas; y

Calles que cierran brechas y barreras para el uso de bicicletas, especialmente a lo largo de conexiones de tránsito de primera milla / última milla.

### 2

#### Áreas de enfoque

Además, las mejoras para ciclistas deben priorizarse dentro de las "Áreas de enfoque", como se ilustra en la [Figura 7-2](#), ya que estas son áreas de la Ciudad que han sido identificadas para recibir atención e inversión enfocadas a través de criterios que incluyen una mayor vulnerabilidad de la comunidad, actividad, desinversión, y desventaja Ver [Capítulo 4B. Áreas de enfoque en la página 52](#) para más información.

## 7C. Seleccionar un tipo de carril bici

1

Considere el contexto del uso de la tierra

Al seleccionar un tipo de ciclo vía, tenga en cuenta los usos del terreno adyacentes y los puntos de interés. La red de ciclo vías debe considerar lo siguiente:

Directividad y continuidad de la ruta para conectar destinos, como trabajos, tránsito, parques, senderos, escuelas, etc.

Usos del suelo, tales como áreas comerciales y residenciales densas o áreas de alto empleo.

2 Considere las características del camino

Al seleccionar un tipo de ciclo vía, considere cómo algunas ciclo vías pueden ser más apropiadas que otras dependiendo de las características variables de la vía, tales como:

Geometría de calzada existente, ancho de derecho de vía (ROW), ancho de acera a acera, ancho de carriles de circulación y número de recorridos, giros, carriles de estacionamiento y entradas de vehículos;

Límites de velocidad publicados, Tráfico diario promedio (ADT) y Conteos de movimiento de giro (TMC);

Presencia de estacionamiento en la calle, frecuencia de rotación de estacionamiento o carga de vehículos, paradas de autobús y otras actividades en la acera;

Uso en camiones de carga, camiones, vehículos de servicio en la calle (por ejemplo, camiones de basura, barredoras, etc.), autobuses y vehículos de emergencia;

Características de la carretera, como topografía y drenaje; y

Anchura de la acera / parque, así como la presencia y el volumen de la actividad peatonal, especialmente los ancianos y los niños.

Potencial para una calle alternativa paralela viable con menores volúmenes y / o velocidades vehiculares

Posibilidad de incorporar ciclovia como parte de un nuevo proyecto de desarrollo o proyectos de mejora de capital, mantenimiento de rutina o proyectos de repavimentación / repavimentación.

### 3 Considere los tipos de usuarios de bicicletas

La selección de un tipo de ciclovia en un contexto particular determina en última instancia la comodidad, la seguridad y el atractivo para los distintos tipos de usuarios. Además de las consideraciones sobre la red de bicicletas más grande o las características de la carretera, también es importante comprender un perfil de usuario potencial [\[11\]](#):

Jinetes recreativos versus jinetes de cercanías

Jinetes novatos versus jinetes experimentados

Por ejemplo, si se instala un carril bici Clase II (carril bici) o un carril bici Clase III con marcas de carriles compartidos ("sharrows") en una calle arterial, puede ser menos atractivo para los conductores noveles, como un adulto o un niño nuevo. a andar en bicicleta, que los ciclistas experimentados. Siempre que sea posible, seleccione un tipo de ciclovia para promover una red de bicicletas que sea acomodativa y accesible para todas las edades, habilidades y discapacidades.

### 7D. Pautas de diseño de Bikeway de clase I

#### 1

#### Definición

Las ciclovias de Clase I (ciclovia o vías de uso compartido) proporcionan un derecho de vía completamente separado y fuera de la calle designado para el uso exclusivo de bicicletas y peatones con un flujo cruzado minimizado por los automovilistas.

2

### Aplicabilidad

Los carriles bici de clase I suelen ser senderos o senderos recreativos bidireccionales y multimodales. Son apropiados en parques, a lo largo de canales o playas, o en servicios públicos o corredores ferroviarios reutilizados. Las ciclovías Chandler y Burbank Channel son ejemplos de ciclovías existentes de Clase I en la ciudad de Burbank.

3

### Pautas de Bikeway de clase I

Para todas las ciclovías de Clase I:

Proporcione uso compartido con peatones u otros dispositivos de movilidad pequeños.

Proporcione al menos 8 pies de ancho para un carril bici de dos vías, más 2 pies adicionales en ambos lados para espacio para los hombros. Para caminos más utilizados, se prefiere un ancho de 10-12 pies más un hombro de 2 pies en ambos lados.

## 7E. Pautas de diseño de ciclovías de clase II

1

### Definición

Las ciclovías de clase II (carriles para bicicletas) proporcionan un derecho de paso restringido designado para el uso exclusivo o semi-exclusivo de bicicletas en la calle. Está prohibido viajar a través de vehículos motorizados o peatones, pero se pueden permitir flujos cruzados. Los carriles bici de clase II generalmente corren junto al carril de estacionamiento o en la acera entre los vehículos estacionados y el carril adyacente.

## 2 Aplicabilidad

Las ciclovías de clase II suelen ser apropiadas para calles de volumen y velocidad media, como calles locales y calles colectoras del centro y vecindario con límites de velocidad publicados entre 25-30 mph y volúmenes entre 3,000 ADT y 6,000 ADT. Las ciclovías de Clase II NO se recomiendan para calles con límites de velocidad publicados superiores a 30 mph y volúmenes superiores a 6,000 ADT.

## 3

Pautas de ciclovía de clase II:

Para todas las ciclovías de clase II:

Considere la instalación de marcas de pavimento de color verde sólidas o "salteadas" para demarcar las áreas de conflicto de las ciclovías, como en los caminos de entrada, callejones, carriles de giro a la derecha o en las intersecciones.

Para ciclovías de clase II adyacentes al estacionamiento en la calle:

**Preferido:** cuando el espacio lo permita, proporcione un amortiguador rayado de al menos 2 pies de ancho entre el carril bici y el estacionamiento en la calle para acomodar la apertura de las puertas del vehículo. Si el tampón rayado contiene delineadores, por ejemplo, bolardos, el carril bici se considera un carril bici Clase IV. Ver Capítulo 7G. Pautas de diseño de Bikeway Clase IV en la página 100.

**Mínimo:** Proporcione un ancho de al menos 5 pies en total para el carril bici, medido desde la cara de la acera.

Para ciclovías de clase II no adyacentes al estacionamiento en la calle:

**Preferido:** cuando el espacio lo permita, proporcione un amortiguador rayado de al menos 2 pies de ancho entre el carril bici y el carril de circulación del vehículo. Si el tampón rayado contiene delineadores, por ejemplo, bolardos, el carril bici se considera un carril bici Clase IV. Ver Capítulo 7G. Pautas de diseño de Bikeway Clase IV en la página 100.

**Mínimo:** Proporcione un ancho de al menos 5 pies en total para el carril bici, medido desde la cara de la acera.

4 4

Alojamiento en calles de coleccionistas del vecindario

Los recolectores del vecindario operan a velocidades y volúmenes de vehículos de moderados a bajos y proporcionan enlaces entre las calles arteriales y las calles locales.

Algunas calles de coleccionistas de vecindarios en toda la ciudad generalmente tienen un ROW de 68 pies y un ancho de bordillo a bordillo de 48 pies. Como se ilustra en la [Figura 7-10](#) y la [Figura 7-11](#), estas calles tienen el potencial de acomodar Bikeways Clase II como tales:

Reconfiguración potencial:

**Nuevo cambio:**

Carril bici unidireccional, protegido, Clase II en cada dirección

**Mantenido existente:**

Número de carriles de viaje

Ancho de bordillo a bordillo

Ancho de acera / calle

**Más apropiado donde:**

El ancho de la acera / estacionamiento existente ya es mínimo y / o debe mantenerse como es para otros usos.

El ancho de los carriles de viaje excede el estándar mínimo.

## 7F. Pautas de diseño de ciclovías de clase III

### 1

#### Definición

Las ciclovías de clase III (Rutas para bicicletas) designan viajes compartidos de bicicletas y vehículos de motor denotados por letreros y / o marcas en el pavimento, tales como marcas de carriles compartidos ("bordes").

### 2 Aplicabilidad

Las ciclovías de clase III suelen ser apropiadas para calles de baja velocidad y bajo volumen, como coleccionistas de vecindarios o calles locales con límites de velocidad publicados de menos de 25 mph y volúmenes de menos de 3,000 ADT. Las ciclovías de clase III NO se recomiendan para calles con límites de velocidad publicados superiores a 25 mph y volúmenes superiores a 3.000 ADT.

### 3

#### Tipos de ciclovías de clase III:

Para todas las ciclovías de clase III:

El carril bici compartido y el carril de viaje deben tener al menos 10 pies de ancho, medidos desde la cara de la acera.

Demarcar el carril bici con las marcas y señalización del pavimento adecuadas, tales como:

Señal de "PUEDE USAR CARRIL COMPLETO" para indicar que los ciclistas pueden usar la totalidad de la ruta de bicicleta compartida y el carril de viaje del vehículo;

Marcas de pavimento de carril compartido ("sharrows"); y

Considere la instalación de marcas de pavimento de color verde sólidas o "salteadas" para demarcar las áreas de conflicto de las ciclovías, como en los caminos de entrada, callejones, carriles de giro a la derecha o en las intersecciones.

Para bulevares de bicicletas:

Los bulevares de bicicletas son ciclovías de clase III en la calle con tratamientos adicionales para calmar el tráfico para mejorar la seguridad, tales como:

Cojines de velocidad. Vea el Capítulo 5C- 6 Cruces peatonales levantados y Speed Humps o Cojines en la página 62 .

Extensiones de bordillo. Consulte el Capítulo 5C- 4 Extensiones de bordillo en la página 60.

Marcas de pavimento de carril compartido ("sharrows").

Señales para diferenciar un bulevar de bicicletas de otras calles locales que no proporcionan elementos de bulevar de bicicletas.

4 alojamientos en el coleccionista del vecindario o en las calles locales

Los coleccionistas del vecindario y las calles locales operan a velocidades y volúmenes vehiculares de moderados a bajos y proporcionan enlaces entre las calles arteriales y las calles locales. Algunos coleccionistas de vecindarios o calles locales en toda la ciudad generalmente tienen una FILA de 60 pies y un ancho de bordillo a bordillo de 36 pies. Como se ilustra en la Figura 7-14 y la Figura 7-15, estas calles tienen el potencial de acomodar Bikeways Clase III como tales:

Reconfiguración potencial:

***Nuevo cambio:***

Carril compartido para vehículos y ciclovía Clase III en cada dirección

***Mantenido existente:***

Estacionamiento en la calle

Número y ancho de carriles de viaje

Ancho de bordillo a bordillo

Ancho de acera / calle

**Más apropiado donde:**

El ancho de acera a acera está restringido.

7G. Pautas de diseño de ciclovías de clase IV

1

Definición

Las ciclovías de clase IV (ciclovías o ciclovías protegidas) proporcionan un derecho de vía designado exclusivamente para viajes en bicicleta separados de los peatones, el tráfico de vehículos y los vehículos estacionados. Las ciclovías de clase IV están protegidas y separadas mediante separación de pendientes, postes flexibles, barreras físicas inflexibles y / o estacionamiento en la calle.

Un carril bici de clase IV puede estar en la calle o en la acera. En general, los Bikeways Clase IV en la calle pueden implementarse como un costo de capital más bajo y como una opción de construcción rápida, pero pueden actualizarse a los Bikeways Clase IV a nivel de acera en el futuro si fuera factible y si hubiera fondos disponibles. . Para estar protegido, un Bikeway Clase IV debe tener protección protegida en ambos lados del tráfico de peatones y vehículos, como se ilustra en la [Figura 7-16](#) y la [Figura 7-17](#).

Tope del vehículo:

El **tope del vehículo** es el espacio protegido entre un carril de circulación y un carril bici, que puede estar ocupado por franjas en el pavimento, separación de pendientes, bolardos, topes de ruedas, jardineras y / o estacionamiento en la calle.

Tampón para peatones:

El **Pedestrian Buffer** es el espacio amortiguado entre un camino peatonal de viaje y un carril bici, que puede estar ocupado por pintura, cúpulas táctiles truncadas, paisajismo, servicios públicos y / o mobiliario urbano. Vea el Capítulo 5D- 1 Aceras / Avenidas en la página 69 para obtener más información sobre las zonas de aceras / avenidas.

## 2 Aplicabilidad

Las ciclovías de clase IV suelen ser apropiadas para calles de gran velocidad y gran volumen, como calles con límites de velocidad fijos superiores a 30 mph y volúmenes superiores a 6,000 ADT. La Figura 7-18 describe las muchas variaciones de un Bikeway Clase IV y las dimensiones recomendadas. Para facilitar una futura red de ciclovías para todas las edades, habilidades y discapacidades, se deben proporcionar ciclovías protegidas siempre que sea posible.

## 3

### Carriles bici en la calle clase IV

Los carriles para bicicletas Clase IV en la calle están ubicados en el camino al nivel de la calle, en el borde de la acera o junto al estacionamiento en la calle, y están configurados en cualquiera de las direcciones que se detallan a continuación:

Bikeway unidireccional, a cada lado de la calle

Carril bici bidireccional, en el lado izquierdo de la calle solo en una calle de sentido único

Los carriles para bicicletas de clase IV en la calle están protegidos y separados del tráfico vehicular por un tope de **vehículo**, que debe estar rayado con marcas diagonales o en el pavimento de chevron y contener uno o más de los tratamientos delineadores a continuación.[\[12\]](#):

**Bolardos**, con franjas retrorreflectantes, colocados aproximadamente cada 10 pies a 40 pies en el centro.

**Topes de rueda y bolardos**, colocados sucesivamente con aproximadamente 6 pies de espacio entre ellos.

**Cajas de jardinera**, con un espacio constante en el medio.

**Estacionamiento** en la **calle**, además de cualquiera de los tratamientos mencionados anteriormente.

En general, los tratamientos delineadores en los carriles para bicicletas de clase IV en la calle deben colocarse adecuadamente en condiciones únicas del sitio:

Suspendido en las paradas de autobús, estacionamiento accesible en la calle, entradas y callejones (consulte el Capítulo 7G- 7 en Entradas y callejones en la página 109 ).

Lo suficientemente cerca como para disuadir a los vehículos de ingresar al carril bici, pero lo suficientemente lejos como para permitir el movimiento de peatones cuando está adyacente al estacionamiento en la calle (consulte el Capítulo 7G- 8 en el estacionamiento en la calle, estacionamiento accesible en la calle, zonas de carga y valet en la página 110 ).

Tal que el acceso de emergencia requerido se mantenga por código, por ejemplo, incendio.

**TOPES DE RUEDA Y BOLARDOS.** Debido a que los topes de las ruedas están cerca del suelo y son difíciles de ver para los automovilistas, NO se recomienda usar topes de las ruedas SIN bolardos. Son más apropiados en calles que no pueden acomodar estacionamiento en la calle.

**CAJAS DE JARDINERA.** Cuando se aseguran a la carretera, las macetas son un método atractivo de protección que requiere mayor capital y mantenimiento continuo. Son más apropiados a lo largo de calles comerciales donde puede ocurrir actividad al aire libre.

**BOLARDOS: LOS** bolardos son un método ampliamente utilizado de protección y separación para ciclovías de clase IV. Los bolardos ofrecen una forma relativamente rápida, fácil y económica de delinear la separación entre las personas que andan en bicicleta y las personas que conducen y caminan. Los bolardos pueden ofrecer una manera para que la comunidad experimente una instalación de ciclovías protegida sin una infraestructura capital permanente o costosa. Pero, el mantenimiento con la sustitución de los bolardos y el barrido rutinario de la ciclovía de hojas o escombros deberá tenerse en cuenta en el costo del ciclo de vida del proyecto.

4 4

#### Carriles bici clase IV de acera

Los carriles para bicicletas Clase IV a nivel de acera se encuentran en el mismo nivel que la acera, pero proporcionan separación de los peatones y los automovilistas. Solo son factibles cuando los anchos de las aceras / estacionamientos son de 16 pies o más para permitir que tanto ciclistas como peatones. Las ciclovías de clase IV de nivel de acera se configuran en cualquiera de las direcciones que se detallan a continuación:

Unidireccional en cada dirección

Dos vías en un lado de la calle, si el derecho de vía está restringido

Los carriles para bicicletas de nivel IV en la acera están protegidos y separados del tráfico vehicular por un tope de **vehículo**, que se encuentra en el nivel de la acera y puede contener:

El bordillo

Paisajismo

Utilidades

Las ciclovías de clase IV a nivel de acera también deben estar separadas de los peatones por un tope para **peatones** ubicado en el nivel de acera y que puede contener:

Pintar

Domos truncados

Paisajismo

Utilidades

mobiliario urbano

**NIVEL DE PASARELA :** Donde sea factible, se prefieren las ciclovías Clase IV a nivel de la acera a las ciclovías Clase IV en la calle, ya que proporcionan la mayor cantidad de separación y protección contra los vehículos motorizados.

5 5

Alojamiento en calles arteriales

Las calles arteriales operan a altas velocidades y volúmenes vehiculares y son corredores regionales de transporte. Algunas calles arteriales en toda la ciudad suelen tener una FILA de 100 pies y un ancho de bordillo a bordillo de 68 pies. Como se ilustra en la [Figura 7-26](#) hasta la [Figura 7-28](#), estas calles tienen el potencial de acomodar Bikeways Clase IV en una variedad de opciones:

Reconfiguración potencial # 1:

***Nuevo cambio:***

Carril bici unidireccional, en la calle, clase IV en cada dirección

El estacionamiento en la calle se elimina a ambos lados de la calle.

***Mantenido existente:***

Número y ancho de carriles de viaje

Ancho de bordillo a bordillo

Ancho de acera / calle

***Más apropiado donde:***

El ancho de la acera / estacionamiento existente debe mantenerse tal como está para otros usos (p. Ej., Actividades al aire libre, como cenar en la acera).

La pérdida de estacionamiento en la calle no es significativamente perjudicial para los usos de la tierra adyacentes (por ejemplo, abundancia de estacionamiento en el sitio o estacionamiento público cercano).

Reconfiguración potencial # 2:

***Nuevo cambio:***

Carril bici unidireccional, nivel de acera, clase IV en cada dirección

Se reduce el espacio en la acera utilizable por los peatones

***Mantenido existente:***

Estacionamiento en la calle

Número y ancho de carriles de viaje

Ancho de bordillo a bordillo

***Más apropiado donde:***

El ancho de la acera / estacionamiento existente es de 16 pies o más.

La pérdida del estacionamiento en la calle será significativamente perjudicial para los usos de la tierra adyacentes (por ejemplo, usos comerciales que dependen del estacionamiento en la calle a corto plazo).

Otras calles arteriales tienen un ancho de FILA de 100 pies y un ancho de bordillo a bordillo de 76 pies. Estas calles actualmente ya pueden proporcionar ciclovías de Clase II, pero deberían apuntar a la transición a ciclovías de Clase IV, cuando sea posible. Debido a que las arterias proporcionan conexiones regionales clave, puede que no sea factible afectar el número existente de carriles o anchos de viaje. Por lo tanto, un

Bikeway Clase IV a menudo solo es factible en la acera en lugar de en la calle, si el ancho de la acera / estacionamiento existente es de 16 pies o más, como se ilustra en la [Figura 7-29](#) a la [Figura 7-32](#).

Reconfiguración potencial # 1:

***Nuevo cambio:***

Carril bici clase IV en la calle de un solo sentido en cada dirección

Se elimina el estacionamiento en la calle.

***Mantenido existente:***

Número y ancho de carriles de viaje

***Más apropiado donde:***

La pérdida de estacionamiento en la calle no es significativamente perjudicial para los usos de la tierra adyacentes (por ejemplo, abundancia de estacionamiento en el sitio o estacionamiento público cercano).

Reconfiguración potencial # 2:

***Nuevo cambio:***

Carril bici unidireccional, nivel de acera, clase IV en cada dirección

La acera / avenida se ensancha

El ancho de acera a acera se reduce

***Mantenido existente:***

Estacionamiento en la calle

Número y ancho de carriles de viaje

***Más apropiado donde:***

Un Bikeway existente de Clase II en la calle puede pasar a un Bikeway de nivel IV en la acera.

El ancho de acera a acera existente se puede reconstruir.

Reconfiguración potencial # 3:

***Nuevo cambio:***

Carril bici de dos vías, nivel de acera, clase IV en un lado de la calle

La acera / avenida se expandió a un lado de la calle, pero el espacio de la acera utilizable por los peatones se reduce

El ancho de acera a acera se reduce

Estacionamiento en la calle eliminado a un lado de la calle

***Mantenido existente:***

Número y ancho de carriles de viaje

***Más apropiado donde:***

El ancho de la acera / estacionamiento existente debe mantenerse tal como está para otros usos (p. Ej., Actividades al aire libre, como cenar en la acera).

La pérdida del estacionamiento en la calle será significativamente perjudicial para los usos de la tierra adyacentes (por ejemplo, usos comerciales que dependen del estacionamiento en la calle a corto plazo).

### Alojamiento en calles de coleccionistas

Las calles colectoras del centro de la ciudad operan a velocidades y volúmenes de vehículos moderados. Por lo general, tienen un ancho de ROW de 80 pies y un ancho de bordillo a bordillo de 38 pies y actualmente ya pueden proporcionar ciclovías de Clase II, pero deberían apuntar a la transición a ciclovías de Clase IV, cuando sea posible. Como se ilustra en la [Figura 7-33](#) a la [Figura 7-35](#), estas calles tienen el potencial de acomodar Bikeways Clase IV en una variedad de opciones:

#### Reconfiguración potencial # 1:

##### ***Nuevo cambio:***

Carril bici unidireccional, en la calle, clase IV en cada dirección

Ancho de carril de viaje reducido

Estacionamiento en la calle eliminado solo de un lado

##### ***Mantenido existente:***

Número de carriles de viaje

Ancho de acera / calle

##### ***Más apropiado donde:***

Un Bikeway existente de Clase II en la calle puede pasar a un Bikeway de nivel IV en la acera.

El ancho de la acera / estacionamiento existente debe mantenerse tal como está para otros usos (p. Ej., Actividades al aire libre, como cenar en la acera).

La pérdida de estacionamiento en la calle no es significativamente perjudicial para los usos de la tierra adyacentes (por ejemplo, abundancia de estacionamiento en el sitio o estacionamiento público cercano).

Reconfiguración potencial # 2:

***Nuevo cambio:***

Carril bici unidireccional, nivel de acera, clase IV en cada dirección

La acera / avenida se ensancha

El ancho de acera a acera se reduce

***Mantenido existente:***

Estacionamiento en la calle

Número de carriles de viaje

***Más apropiado donde:***

Un Bikeway existente de Clase II en la calle puede hacer la transición a un Bikeway Clase IV a nivel de acera, y el ancho de acera a acera se puede reconstruir.

Algunas calles colectoras del centro de la ciudad son más estrechas y generalmente tienen un ancho de FILA de 74 pies y un ancho de acera a acera de 44 pies. Como se ilustra en la [Figura 7-36](#) a la [Figura 7-38](#), estas calles tienen el potencial de acomodar Bikeways Clase IV en una variedad de opciones:

Reconfiguración potencial # 1:

***Nuevo cambio:***

Carril bici unidireccional, en la calle, clase IV en cada dirección

Acera / avenida reducida a ambos lados de la calle

El ancho de acera a acera se expande

Ancho del carril central reducido

***Mantenido existente:***

Número de carriles de viaje

***Más apropiado donde:***

El ancho de acera a acera existente se puede reconstruir.

El ancho de la acera / parque existente debe mantenerse tanto como sea posible para otros usos (por ejemplo, actividades al aire libre, como cenar en la acera).

Reconfiguración potencial # 2:

***Nuevo cambio:***

Carril bici unidireccional, nivel de acera, clase IV en cada dirección

La acera / avenida se expandió a ambos lados de la calle, pero el espacio de la acera utilizable por los peatones se reduce

El ancho de acera a acera se reduce

Ancho de carril de viaje reducido

***Mantenido existente:***

Número de carriles de viaje

***Más apropiado donde:***

Un Bikeway existente de Clase II en la calle puede pasar a un Bikeway de nivel IV en la acera.

El ancho de acera a acera existente se puede reconstruir.

El ancho de la acera / parque existente debe mantenerse tanto como sea posible para otros usos (por ejemplo, actividades al aire libre, como cenar en la acera).

7 7

En calzadas y callejones

En las entradas y callejones, las obstrucciones pueden oscurecer la capacidad del conductor para ver el tráfico que se aproxima, los peatones y los ciclistas. Es importante mantener zonas libres y despejadas a ambos lados de un camino de entrada o callejón para la seguridad de todos los modos. El diseño y mantenimiento de todas las entradas y callejones deben cumplir con lo siguiente:

Se debe prohibir el estacionamiento en la calle, el paisajismo y los muebles de la calle que pueden oscurecer la distancia de visión del automovilista al menos a 20 pies del borde de una entrada o callejón. Ver [Figura 7-39](#).

Los elementos delineadores, como los bolardos, se pueden utilizar para delimitar las zonas libres y despejadas para evitar que los automovilistas conduzcan hacia el carril bici y proporcionar una mayor distancia visual para los automovilistas. Ver [Figura 7-39](#).

Los delantales de entrada deben estar diseñados para permitir que la acera (y la Vía para bicicletas Clase IV a nivel de la acera, si está presente) permanezca nivelada al cruzar la calzada. En este caso, el carril bici puede desplazarse y estrecharse no menos de 4 pies de ancho por dirección para acomodar el faldón del camino de entrada. Ver [Figura 7-40](#).

Considere la instalación de marcas de pavimento de color verde sólidas o "salteadas" para demarcar las áreas de conflicto de las ciclovías, como en las entradas y callejones. Ver [Figura 7-39](#) y [Figura 7-40](#).

8

En el estacionamiento en la calle, estacionamiento accesible en la calle, zonas de carga y valet

La actividad en la acera, como el estacionamiento en la calle o la carga de pasajeros, requiere el uso activo y frecuente de la acera y la acera / estacionamiento. Un carril bici de clase IV, ya sea en la calle o en la acera, puede coexistir con la actividad en la acera, siempre que las rutas de viaje estén claramente delimitadas y mantenidas.

Los delineadores (p. Ej., Bolardos) deben discontinuarse dentro del búfer del vehículo a lo largo del estacionamiento en la calle, estacionamiento accesible en la calle o zonas de carga y valet para permitir el acceso a las puertas y cruces del vehículo.

Un paso de peatones y una rampa de acceso peatonal accesible a través de la ciclovía debe conectar a los peatones desde la calzada a la acera / zona de estacionamiento si las zonas de carga, zonas de valet o estacionamiento accesible en la calle se encuentran a mitad de cuadra. Ver de la [Figura 7-41](#) a la [Figura 7-44](#).

Las ciclovías Clase IV a nivel de la acera pueden desplazarse y estrecharse no menos de 4 pies de ancho por dirección para acomodar los senderos de viaje accesibles, como las rampas peatonales y los senderos de viaje accesibles. Ver [Figura 7-43](#) y [Figura 7-44](#).

9 9

En paradas de autobús

Las paradas de autobús requieren el uso activo y frecuente de la acera y la acera / estacionamiento. Cuando un carril bici Clase IV está presente en una parada de autobús, los peatones y ciclistas deben tener rutas de viaje claramente delimitadas para mejorar la seguridad.

Para todo tipo de paradas de autobús:

Para obtener orientación sobre la ubicación de las paradas de autobús, consulte el [Capítulo 6. Recomendaciones de políticas: tránsito en la página 75](#).

Proporcione al menos un paso de peatones y una rampa de acera peatonal a través del carril bici para conectar a los peatones desde el camino hasta la acera.

Para cargar en el carril:

Donde exista estacionamiento en la calle, ya sea con un nivel de acera o en un carril para bicicletas Clase IV en la calle, proporcione una extensión de la acera para el área de carga del autobús como un área separada del carril para bicicletas y la acera, creando así una "plataforma / isla flotante de autobuses". En este caso, considere barandillas o jardineras para canalizar el acceso peatonal y proporcionar una separación clara entre el carril para bicicletas y el área de carga del autobús, como se ilustra en la [Figura 7-45](#).

Siempre que sea posible, cuando un Bikeway Clase IV en la calle o en la acera se acerque a una parada de carga en el carril, el carril bici debe subir o permanecer en el nivel de la acera a través de la parada del autobús, como se ilustra en la [Figura 7-46](#).

Para carga extraíble:

Siempre que sea posible, cuando un carril bici de clase IV en la calle se acerca a una parada de carga extraíble, el carril bici debe subir para alcanzar el nivel de la acera, de modo que los peatones crucen el carril bici al nivel de la acera, antes de bajar a la rampa. paso de peatones.

10

Separación de ciclovías, en conflictos de giro a la derecha

Considere la instalación de marcas de pavimento de color verde sólidas o "salteadas" para demarcar áreas de conflicto de ciclovías, por ejemplo, en carriles de giro a la derecha y a través de intersecciones.

Para ciclovías de clase IV en la calle:

Consulte la [Figura 7-47 para ver los tratamientos preferidos de separación de ciclovías en conflictos de giro a la derecha](#).

Para ciclovías de nivel IV en la acera:

Consulte la Figura 7-47 para ver los tratamientos preferidos de separación de ciclovías en conflictos de giro a la derecha.

Donde exista estacionamiento en la calle, proporcione extensiones de acera para permitir los anchos de accesibilidad requeridos en la rampa de acera peatonal.

Siempre que sea posible, el carril bici debe mantenerse nivelado con la acera en el cruce de peatones.

11

Separación de ciclovías, en conflictos de giro a la izquierda

Para ciclovías de clase IV en la calle:

Consulte la Figura 7-50 para ver los tratamientos preferidos de separación de ciclovías en conflictos de giro a la izquierda.

Para áreas con altos volúmenes de ciclistas, considere una caja de bicicletas para intersección, que es un espacio dedicado ubicado entre el cruce de peatones y la línea de parada avanzada que permite a los ciclistas hacer cola frente a los automovilistas cuando se detienen en las intersecciones señalizadas. En calles de varios carriles, la caja de bicicletas puede extenderse hasta el carril de giro a la izquierda para permitir que los ciclistas giren a la izquierda. En este caso, los ciclistas y los automovilistas compartirían la fase de señal para giros a la izquierda. Ver Figura 7-51 y Figura 7-53.

Para áreas con grandes volúmenes de ciclistas, considere un cuadro de cola de giro de dos etapas. Un cuadro de cola de giro de dos etapas proporciona un espacio dedicado para hacer cola para girar en intersecciones señalizadas fuera del camino recorrido de vehículos de motor u otras bicicletas. Ver Figura 7-52.

Para ciclovías de nivel IV en la acera:

Consulte la [Figura 7-50 para ver los tratamientos preferidos de separación de ciclovías en conflictos de giro a la izquierda.](#)

Las casillas de colas de giro de dos etapas también pueden aplicarse a los carriles para bicicletas Clase IV a nivel de acera.

12

Flujo mixto en intersecciones

Considere la instalación de marcas de pavimento de color verde sólidas o "salteadas" para demarcar áreas de conflicto de ciclovías, por ejemplo, en carriles de giro a la derecha y a través de intersecciones.

Aplicabilidad

Cuando no es factible proporcionar una fase de señal de bicicleta separada a través de una intersección, se pueden proporcionar tratamientos de flujo mixto:

En intersecciones con bajos volúmenes o vehículos que giran a la derecha sin carriles dedicados a la derecha.

Intersecciones con restricciones de derecho de paso.

Intersecciones con volúmenes pico de giro de menos de 150 vehículos que giran a la derecha y menos de 100 vehículos que giran a la izquierda.

Flujo mixto, desplazamiento lateral, en carriles de giro a la derecha solamente:

En un desplazamiento lateral de flujo mixto, el espacio de conflicto de cruce debe ocurrir antes de la intersección. Un desplazamiento lateral mueve a los ciclistas al lado izquierdo de los vehículos motorizados que giran a la derecha. Ver [Figura 7-53.](#)

Solo aplicable con ciclovías Clase IV protegidas por estacionamiento.

Carril bici combinado de flujo mixto en carriles de giro a la derecha solamente:

En un carril bici combinado de flujo mixto y carril de giro a la derecha, los ciclistas y los vehículos motorizados que giran a la derecha deben fusionarse en un carril de viaje compartido. Ver [Figura 7-54](#).

Aplicable a calles sin estacionamiento en la calle y / o debido a limitaciones de espacio que no pueden acomodar tanto un Bikeway Clase IV como un carril de giro a la derecha en la intersección.

#### 8- Recomendaciones de política: automovilistas

Las personas que conducen son a menudo los usuarios predominantes de las calles de Burbank y, por lo tanto, pueden experimentar la mayor incidencia de colisiones. Las inversiones para mejorar la seguridad de los automovilistas tienen un efecto positivo en la seguridad de todas las personas.

##### 8A. Objetivos de política

Las futuras mejoras de seguridad del automovilista en toda la ciudad deben diseñarse y mantenerse para cumplir con los siguientes objetivos:

Siempre que sea posible, proporcione separación entre las personas que conducen, andan en bicicleta y caminan.

Siempre que sea posible, instale tratamientos para calmar el tráfico para mejorar la seguridad y la visibilidad de todas las personas.

Rediseñe y reconfigure calles e intersecciones para mejorar las líneas de visión y la visibilidad.

##### 8B. Aplicabilidad

Las mejoras ilustradas en las secciones posteriores de este capítulo son recomendaciones de políticas destinadas a lograr los objetivos enumerados anteriormente. Los proyectos que se encuentran dentro de los siguientes dos filtros de aplicabilidad son candidatos para estas mejoras.

#### 1 calles prioritarias

En general, la Ciudad debe priorizar las mejoras de los automovilistas en las "Calles de prioridad de automovilistas", como se ilustra en la [Figura 8-1](#), que incluyen:

Calles de gran volumen y alta velocidad; y  
Intersecciones en ángulos sesgados.

#### 2

##### Áreas de enfoque

Además, las mejoras en la seguridad del automovilista deben priorizarse dentro de las "Áreas de enfoque", como se ilustra en la [Figura 8-2](#), ya que estas son áreas de la Ciudad que han sido identificadas para recibir atención e inversión enfocadas a través de criterios que incluyen una mayor vulnerabilidad de la comunidad, actividad, desinversión y desventaja. Ver [Capítulo 4B. Áreas de enfoque en la página 52](#) para más información.

### 8C. Mejoras callejeras

#### 1

##### Reconfiguraciones de carreteras

Como un medio para calmar el tráfico y acomodar nuevas mejoras en las calles, las reconfiguraciones de carreteras (también conocidas como "dietas de carreteras") pueden cambiar la forma en que se asigna el espacio para todos los diferentes tipos de modos. Las reconfiguraciones de la carretera pueden consistir en reducir el ancho de los carriles de circulación y / o eliminar carriles de estacionamiento o en la calle. En general,

a menos que sea requerido por condiciones especiales (por ejemplo, para ampliar una acera / vía de estacionamiento para cumplir con los estándares de acera del Plan General de Burbank 2035, Tabla M-2), considere mantener el ancho total de acera a acera existente, de modo que la reconstrucción extensiva de la acera no es necesario. Para proyectos de reconfiguración de carreteras, considere lo siguiente:

#### Reducir anchos de carril

Para poder acomodar nuevas mejoras de calles dentro de una carretera existente, cuando sea factible, considere reducir el ancho de los carriles a los estándares mínimos que se enumeran en la [Figura 8-3](#).

#### Eliminar carriles de viaje

Para poder acomodar nuevas mejoras en las calles dentro de una carretera existente, cuando sea factible, considere la eliminación de los carriles de circulación o estacionamiento. [La Figura 8-4](#) ilustra un diagrama de flujo de modelado para una reconfiguración de una carretera de 4 o 5 carriles de ancho a una carretera de 3 carriles de ancho. Para carreteras de 6 carriles de ancho, considere un umbral máximo de 40K ADT para reconfiguraciones de carreteras. Mantenga los carriles de giro central existentes para acceso de emergencia.

## 2

#### Radios de bordillo

Siempre que sea posible en las intersecciones, los radios de acera y la presencia de otros elementos, como extensiones de acera, estacionamiento en la calle, ciclovías Clase II o Clase IV, medianas y otros elementos en la calzada, deben diseñarse para:

Fomentar una velocidad de giro del vehículo de 15 mph o menos.

Maximice el espacio de espera para peatones y acorte la distancia de cruce de peatones.

Mejore la visibilidad de peatones y ciclistas en una intersección.

En general, el "radio real de la curva" debe ser menor que el "radio de giro efectivo" del vehículo de diseño. El "radio real de la acera" es el radio real o físico de la esquina de la acera en una intersección. El "radio de giro efectivo" es el radio disponible para que el vehículo de diseño haga

girar el vehículo, lo que explica la presencia de otros elementos en la carretera. El radio de giro efectivo debe usarse para determinar la capacidad de los vehículos para girar en una intersección. En general, un radio de bordillo real de 25 pies es apropiado y recomendado para la mayoría de las intersecciones, siempre que se cumpla el radio de giro efectivo para el vehículo de diseño. Donde sea factible, se prefiere un radio de bordillo real más pequeño (15-20 pies) en las intersecciones con altos volúmenes de peatones y donde el tráfico de carga y camiones grandes es bajo. En todos los casos, los radios de acera deben verificarse con todos los departamentos de la ciudad para garantizar que la seguridad pública y los servicios de la calle no se vean gravemente afectados.

3

### Obstrucciones

En las entradas y callejones específicamente, las obstrucciones pueden oscurecer la capacidad del automovilista para ver el tráfico que se aproxima, los peatones y los ciclistas. Es importante mantener zonas libres y despejadas con cortes de esquina adecuados en ambos lados de una entrada o callejón para la seguridad de todos los modos. Consulte el [Capítulo 7G- 7 en Calzadas y callejones en la página 109](#) para obtener más información.

### 4 intersecciones sesgadas

Las intersecciones sesgadas son aquellas en las que las calles se cruzan en un ángulo diferente de 90 grados. Siempre que sea posible, reconfigure las intersecciones sesgadas para que las calles se crucen tan cerca de 90 grados como sea posible para mejorar la visibilidad en todos los modos y acortar las distancias de cruce de peatones.

Consulte el [Capítulo 9D- 3 Intersecciones sesgadas en la página 132](#) para obtener más información sobre oportunidades de infraestructura verde.

Consulte el [Capítulo 13. Proyectos prioritarios en la página 147](#) para obtener más información sobre proyectos específicos de reconfiguración de intersección sesgada en la ciudad de Burbank.

## 8D. Señales, señales y marcas en el pavimento

1

## Señales

Señales de advertencia de curva avanzada:

En carreteras con pendiente y curvas en laderas con colisiones relacionadas con objetos, considere instalar señales de advertencia de curva de avance dinámico o estático y señales de galón.

Señales de retroalimentación de velocidad:

Instale letreros de retroalimentación de velocidad en las calles frente a las escuelas, bibliotecas, parques y centros para adultos mayores, así como en las calles que el Departamento de Policía de Burbank garantiza que requieran una calma focalizada en el tráfico. Coordine la instalación de señales de retroalimentación de velocidad con otras mejoras para calmar el tráfico, como:

Cruces a mitad de cuadra

Cojines de velocidad

Otros signos y marcas en el pavimento

2

## Señales

### **FRONTERAS RETRORREFLECTANTES:**

En ubicaciones con colisiones relacionadas con la señal, actualice las señales agregando bordes retrorreflectantes en las placas posteriores para mejorar la visibilidad de la cara iluminada de la señal y crear un fondo de contraste controlado.

Control de giro a la derecha:

Para evitar conflictos de giro a la izquierda y a la derecha entre vehículos y peatones y ciclistas, considere prohibir que los vehículos giren a la derecha en las luces rojas en:

Intersecciones con altos niveles de volumen de peatones (por ejemplo, 200 o más peatones por hora durante los períodos pico).

Intersecciones inmediatamente adyacentes a escuelas, bibliotecas, parques y centros para adultos mayores.

Control de giro a la izquierda:

Para evitar conflictos de giro a la izquierda y derecha con vehículos y peatones, proporcione una fase de giro a la izquierda permisiva o protegida / permisiva en las intersecciones como se recomienda en el Manual de sincronización de señal de FHWA.[\[13\]](#)

Preemption de vehículos de emergencia:

Considere instalar sistemas de prevención de vehículos de emergencia en las señales de tránsito para permitir que los vehículos de emergencia interrumpan temporalmente un ciclo normal de señales de tránsito para permitir que los vehículos de emergencia avancen a través de una intersección de manera segura y eficiente. Considere la aplicación en intersección de calles de gran volumen y alta velocidad.

3

Marcas en el pavimento

Franja de intersección:

En la intersección de calles de gran volumen y alta velocidad con desviaciones por giro a la izquierda y / o ciclovías de clase IV, considere instalar franjas de intersección para comunicar la ruta de viaje prevista para todos los modos a través de la intersección. Consulte el [Capítulo 7](#).

Recomendaciones de políticas: ciclistas en la página 89 para obtener más información.

Carreteras en laderas, curvas y en pendiente:

En carreteras de laderas, curvas e inclinadas con colisiones relacionadas con objetos, considere:

Tratamiento superficial de alta fricción (HFST), que es agregado de alta calidad en el pavimento, para mejorar la fricción del pavimento.

Hombro y / o franjas estruendosas de la línea central, que son elementos fresados o elevados en el pavimento, en carreteras curvas. Coloque marcas en el pavimento sobre tiras retumbantes para aumentar la visibilidad de la marca en el pavimento durante condiciones húmedas y nocturnas.

Aperturas medias direccionales:

A lo largo de las carreteras divididas, considere las aberturas medianas para permitir que los vehículos giren a la izquierda dentro y / o fuera de las calles o entradas adyacentes. Las aberturas medias típicas permiten todos los movimientos a través de una mediana. Las aberturas medias direccionales disminuyen el número de movimientos de giro permitidos para reducir el número de movimientos conflictivos.

Conversiones de calle unidireccionales:

Antes de convertir las calles de doble sentido en calles de un solo sentido, se deben analizar los patrones de tráfico existentes y los cambios anticipados en los patrones de tráfico. Las conversiones de calles de un solo sentido son más apropiadas en áreas comerciales del centro o áreas muy congestionadas. Algunos beneficios pueden incluir:

Seguridad peatonal mejorada debido a puntos minimizados de conflicto o movimientos de giro para vehículos.

Temporización de señal mejorada, bajo ciertas condiciones, como señales espaciadas impar.

Al estudiar la conversión de calles de doble sentido en calles de un solo sentido, tenga en cuenta lo siguiente:

Impactos del tráfico en calles adyacentes.

Aumento de la velocidad de los vehículos, a menos que se combine con medidas para calmar el tráfico.

Dificultades con el tiempo de la señal para calles arteriales que cruzan un par de calles de un solo sentido.

## 9- Infraestructura verde

### 9A. Objetivos de política

Las futuras mejoras de infraestructura verde en toda la ciudad deben diseñarse y mantenerse para cumplir con los siguientes objetivos:

Trate y capture las aguas pluviales de manera más efectiva.

Reducir la demanda de infraestructura tradicional de aguas pluviales.

Integrar medidas para calmar el tráfico.

Mejore la calidad del aire y reduzca el efecto de isla de calor urbano.

Integrar embellecimiento de la calle.

Cumplir con la Política de Green Street existente de la Ciudad

### 9B. Aplicabilidad

Las mejoras de la infraestructura verde ilustradas en las secciones posteriores reflejan las recomendaciones de política para lograr los objetivos enumerados anteriormente. La Ciudad debe priorizar estas mejoras en "ubicaciones prioritarias de infraestructura verde", como se ilustra en la Figura 9-1, que incluyen:

Aceras / avenidas a lo largo de las calles que actualmente carecen de suficiente cobertura de copas de árboles; y

Calles anchas e intersecciones sesgadas que pueden beneficiarse de la calma del tráfico para mejorar la seguridad en todos los modos de viaje; y

Intersecciones sesgadas para mejorar la seguridad en todos los modos de viaje.

### 9C. Calles completas son calles verdes

1

¿Por qué?

Si bien las calles se definen principalmente como corredores de movilidad, también deben considerarse como parte de un ecosistema urbano más amplio, compuesto por personas, naturaleza e infraestructura, tanto naturales como artificiales. Dados los crecientes efectos del cambio climático que obligan a las ciudades a lidiar con condiciones climáticas extremas (calor, sequía, inundaciones e incendios), las calles pueden y deben funcionar como herramientas de resiliencia ambiental y sostenibilidad. Los beneficios de las mejoras completas de la calle son complementarios a los de las mejoras de infraestructura verde. Por ejemplo:

Cuando se instalan zanjas, trincheras y pozos de árboles en ubicaciones estratégicas, como extensiones de aceras o en vías de acceso, pueden ayudar a calmar el tráfico y, por lo tanto, mejorar la seguridad para todos los modos, al mismo tiempo que aumentan el número de ubicaciones donde pueden existir aguas pluviales capturado, administrado, almacenado, limpiado e infiltrado.

Cuando las copas de los árboles cubren abundantemente las calles y aceras de la ciudad, brindan sombra, comodidad y refugio a los peatones, ciclistas y pasajeros del tránsito, mientras que al mismo tiempo trabajan para combatir el efecto de isla de calor urbano y mejoran la calidad general del aire.

Cuando exuberantes paisajes se alinean en los bordes de las calles y aceras de la ciudad, embellece el entorno urbano y da la bienvenida a residentes, empresas y visitantes por igual, al tiempo que aumenta los espacios de hábitat natural para pájaros, mariposas, abejas y otros animales salvajes urbanos.

Siempre que sea posible, la infraestructura verde debe incorporarse en mejoras completas de la calle.

2

## Referencias

Al implementar infraestructura verde en la ciudad de Burbank, consulte las pautas técnicas, estándares y planes aplicables, que incluyen, entre otros:

La Política de Calles Verdes de la Ciudad de Burbank y el Manual de Calles Verdes según el Título 7, Capítulo 3, Sección 102 del Código Municipal de Burbank.[\[14\]](#)

Manual de desarrollo de descargas de aguas pluviales municipales y de escorrentía urbana de la ciudad de Burbank y desarrollo de bajo impacto (2015) según el Título 9, Capítulo 3, Sección 414 del Código municipal de Burbank.[\[15\]](#)

Plan Maestro de la Ciudad de Burbank Street Tree.

Plan Estándar de Mitigación de Aguas Pluviales Urbanas (SUSMP) del Condado de Los Ángeles según el Título 9, Capítulo 3, Sección 413 del Código Municipal de Burbank.[\[dieciséis\]](#)

Manual de normas de desarrollo de bajo impacto del Condado de Los Ángeles (febrero de 2014).[\[17\]](#)

### 3 mirando hacia el futuro

La Ciudad puede beneficiarse al preparar e implementar un plan o estrategia más integral que integre los esfuerzos múltiples pero interrelacionados de la Ciudad en el desarrollo de bajo impacto y la gestión de aguas pluviales, etc.

El Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Burbank actualmente está planeando un "Plan de Campaña de Árboles" para plantar más árboles cada año. Programas como este pueden ayudar a las comunidades a sentirse conectadas con sus árboles. Considere crear un programa de árbol de embajadores o adoptar un árbol para fomentar la educación y la administración en el cuidado de los árboles y el paisaje público de la ciudad.

### 9D. Tratamientos de infraestructura verde

La siguiente sección proporciona recomendaciones sobre tratamientos de infraestructura verde seleccionados que se pueden aplicar en la ciudad de Burbank como parte de otras mejoras de calles completas.

#### 1 aceras / avenidas

Las aceras / avenidas a lo largo de las calles son oportunidades para proporcionar nuevas o mejorar la infraestructura existente de árboles y plantas para acomodar los tratamientos de infraestructura verde. En general, se debe considerar lo siguiente en las aceras / avenidas:

Arboles:

Durante más de 40 años consecutivos, la National Arbor Day Foundation ha nombrado a la ciudad de Burbank como receptora de "Tree City USA" [\[18\]](#). La ciudad de Burbank reconoce los diversos beneficios ambientales, sociales y económicos de los árboles. Al plantar árboles en la ciudad, tenga en cuenta lo siguiente:

**Plantar especies apropiadas para el clima.** Los árboles de la calle que se han plantado históricamente en las ciudades del sur de California ya no pueden ser adecuados para las condiciones climáticas cambiantes que serán más cálidas y secas. Considere introducir nuevas especies en el paladar de siembra de la ciudad, mientras planea eliminar y / o reemplazar otras.

**Plan para la diversidad de los árboles.** La diversidad en especies, edad y tamaño es necesaria para un ecosistema adaptable que sea resistente y resistente a las perturbaciones. La adaptabilidad permite a los bosques urbanos proporcionar beneficios a largo plazo a través de ensayos, como el cambio climático, plagas y enfermedades.

**Proporcione un suelo amplio y saludable.** Los árboles plantados en lugares con suelos saludables y espacio para crecer permitirán que las raíces vivan más tiempo y de manera más saludable. Estas condiciones se pueden crear a nivel de la superficie, en parte, al tener pozos / pozos de árboles más grandes, plantar en franjas de vías abiertas y cubrir el suelo expuesto. Debajo de la superficie, los pavimentos suspendidos y los suelos estructurales pueden proporcionar condiciones saludables del suelo debajo de los paisajes difíciles, como las aceras y los estacionamientos.

**Mantener adecuadamente los árboles.** La mayoría de los árboles urbanos de la calle no son una cadena de árboles forestales naturales. Los árboles de la calle requieren mantenimiento continuo para mantener su salud y seguridad. Los proyectos de plantación de árboles en la calle solo deben comenzar cuando existe un plan para regar los árboles recién plantados y proporcionar mantenimiento a largo plazo. Se deben podar los árboles para evitar daños causados por el tráfico de camiones y mantener las vistas de los peatones y los vehículos, y se deben reevaluar sus condiciones periódicamente o durante proyectos de mantenimiento nuevos o adyacentes, como el repavimentación de calles.

**Planifique árboles con otra infraestructura.** Los árboles son un componente dinámico de la infraestructura de una ciudad que crecerá y cambiará a medida que los árboles maduren. Planificar árboles al mismo tiempo que las luces de la calle, las aceras y otras utilidades ayudará a garantizar que un árbol pueda crecer hasta un tamaño maduro sin entrar en conflicto con la infraestructura de la ciudad.

Pozos de árboles (pozos):

Los árboles de la calle se pueden plantar en pozos de árboles individuales (pozos) o en maceteros ubicados dentro de la zona de mobiliario de la acera / avenida (ver [Capítulo 5D- 1 Aceras / Avenidas en la página 69](#) ). Considere lo siguiente para pozos de árboles:

***A lo largo de calles de gran volumen y velocidad***, considere pozos de árboles individuales, como se ilustra en la [Figura 9-2](#).

Los pozos individuales de los árboles deben estar espaciados de manera intermitente para permitir el crecimiento adecuado de la copa dependiendo de la especie, la edad y el tamaño del árbol y permitir macetas o mobiliario urbano (por ejemplo, iluminación, asientos, servicios públicos) entre pozos de árboles cuando sea necesario.

Los pozos de los árboles deben tener un tamaño de al menos 4 pies de ancho por 8 pies de largo, donde se prefiere un tamaño de 5 pies por 10 pies.

Los pozos de los árboles deben contener una barrera de raíces en todos los árboles donde el tronco del árbol esté a 4 pies o menos del paisaje adyacente para evitar la intrusión de las raíces y el desplazamiento permeable de la pavimentadora, si se usa.

Los árboles NO deben ubicarse a 20 pies de una intersección para no impedir la capacidad de los automovilistas de ver con seguridad a los peatones, ciclistas y otros vehículos en la carretera.

Se deben considerar elementos de calles verdes al construir nuevos estacionamientos públicos.

Plantadores:

Las sembradoras suelen ser estructuras sobre rasante o al ras con lados o bordes con paredes verticales. Dependiendo del diseño de su sistema, los plantadores pueden tener fondos abiertos para infiltrarse (o recargar) las aguas pluviales en el suelo o fondos cerrados para detener las aguas pluviales por un tiempo temporal. Las sembradoras pueden consistir en rocas, grava, tierra y / o vegetación, incluidos los árboles, según corresponda para la recolección, limpieza, almacenamiento, infiltración y / o descarga de aguas pluviales y contaminantes de aguas pluviales. Consulte el Manual de Burbank Green Streets para obtener más información sobre los diversos tipos de plantadores de infraestructura verde, como plantadores de flujo continuo, plantadores de infiltración, zanjas con vegetación, bioswales, etc. Considere lo siguiente para los plantadores:

En general, los plantadores deberían emplear cortes de bordillo cuando sea necesario para permitir la recolección de agua, mientras se evitan problemas de drenaje y / o escorrentía de sedimentos. En general, los cortes de acera ubicados al nivel de la calle deben tener generalmente 2 pies de ancho. Los cortes de acera ubicados en el nivel de la acera deben tener al menos 6 pulgadas de ancho. En instancias curvas, como las esquinas de intersección o extensiones de bordillo, los cortes de bordillo deben seguir la curvatura del bordillo.

En general, proteja en su lugar todos los servicios públicos existentes que se ejecutan por debajo del nivel a lo largo de las líneas centrales de la calle (por ejemplo, líneas de alcantarillado) y por encima del nivel (por ejemplo, bóvedas de medidores de agua). Proporcione un espacio libre de 10 pies de las líneas principales de drenaje sanitario y drenaje pluvial, o dentro de una distancia libre de 5 pies de los laterales.

**A lo largo de calles de gran volumen y velocidad**, considere sembradoras individuales junto con pozos de árboles, espaciados intermitentemente para permitir el mobiliario urbano (por ejemplo, iluminación, asientos, servicios públicos) entre macetas cuando sea necesario, como se ilustra en la [Figura 9-2](#).

**A lo largo de calles de poco volumen y velocidad**, considere tramos continuos o largos de maceteros con árboles, como se ilustra en la [Figura 9-3](#). Cuando las macetas contienen árboles, se requiere un tamaño mínimo de al menos 4 pies de ancho por 8 pies de largo, donde se prefiere un tamaño de 5 pies por 10 pies.

**En las extensiones de bordillo en la intersección de las calles de bajo volumen y velocidad**, donde los volúmenes de peatones pueden ser bajos, considere sembradoras a lo largo de todo el borde de la extensión de bordillo, al tiempo que deja espacios para las rampas de bordillo de peatones requeridas, como se ilustra en la [Figura 9-4](#). Dependiendo de la pendiente de la carretera, las sembradoras individuales en una extensión de acera pueden tener sus sistemas de drenaje conectados por debajo del nivel, o se puede instalar un corte de acera adicional en cada sembradora para permitir el desbordamiento.

**En las extensiones de acera en la intersección de calles de gran volumen y alta velocidad**, donde los volúmenes de peatones pueden ser altos, considere las macetas solo en los lados más alejados de las rampas de acera, al tiempo que reserva la esquina para los servicios públicos requeridos (por ejemplo, señales de tránsito, postes de luz.) y pavimentación, como se ilustra en la [Figura 9-5](#).

**En los cruces a mitad de cuadra**, considere las macetas bajas a ambos lados de la rampa de la acera peatonal, como se ilustra en la [Figura 9-6](#). Si hay una isla de refugio para peatones presente, puede consistir en plantar poco en lugar de árboles. Los árboles solo deben instalarse en las macetas que estén más lejos del tráfico que se aproxima, para no impedir la capacidad de los automovilistas de ver con seguridad a los peatones, ciclistas y otros vehículos en la carretera.

Pavimento permeable:

En lugar del pavimento estándar, considere el uso de pavimento permeable en porciones de extensiones de bordillo. En los servicios públicos (p. Ej., Señales de tráfico, postes de luz, etc.), proporcione una plataforma de concreto dentro del campo de adoquines para evitar posibles problemas de erosión. Con el fin de mantener una infiltración adecuada, los adoquines permeables deben analizarse periódicamente y limpiarse al vacío para eliminar los sedimentos y residuos obstruidos y permitir una infiltración adecuada. La pavimentación permeable requerirá un mayor costo de capital y costos de mantenimiento continuo durante la vida del proyecto.

#### Aceras anchas / Parkways

A lo largo de calles de poco volumen y velocidad con aceras / vías de acceso de más de 16 pies de ancho, considere franjas de plantación anchas que puedan acomodar árboles de gran tamaño y copas cuando estén maduros.

#### 2 medianas en calles anchas

En calles locales o coleccionistas con anchos de carretera de al menos 6 pies (vea el [Capítulo 8C- 1 Reconfiguraciones de Carreteras en la página 120](#)), considere la posibilidad de capturar la introducción de un pantano con vegetación como parte de una nueva mediana en el centro de la carretera, tanto ambiental como ambiental. beneficios recreativos. Considere lo siguiente en calles anchas:

#### Aceras / avenidas:

A lo largo de las aceras / avenidas de calles anchas, vea el [Capítulo 9D- 1 Aceras / Avenidas en la página <OV>](#).

#### Swales Vegetados (Bioswale):

Las zanjas con vegetación son depresiones lineales con vegetación que capturan y limpian las aguas pluviales de las superficies adyacentes. Consulte el Manual de Burbank Green Streets para obtener más información sobre las zanjas con vegetación. Considere lo siguiente para las zanjas con vegetación:

**Opción 1**, como se ilustra en la [Figura 9-7](#). La totalidad de una mediana puede consistir en un pantano con vegetación. Si planta árboles y plantas más altas, proporcione al menos un ancho medio de 20 pies. Las calles significativamente inclinadas deben introducir disipadores de agua (por ejemplo, revisar presas en condiciones anchas o rocas en condiciones angostas) dentro de la ciénaga para desacelerar el agua y prevenir la erosión. Si no se proporcionan vías dentro del pantano, proporcione un área pavimentada mínima de 18 pulgadas de ancho alrededor del perímetro del pantano para un acceso de mantenimiento seguro.

**Opción 2**, como se ilustra en la [Figura 9-8](#). Como mínimo, los swales pueden ser tan estrechos como 6 pies de ancho. En este ancho, los swales deben consistir solo en plantaciones bajas y no deben contener árboles. Si se desea, se puede instalar un sendero peatonal que se desplace hacia el centro con surcos laterales. Considere pavimento permeable para el camino peatonal. La vía peatonal debe estar diseñada para evitar riesgos de tropiezos en los canales.

**Opción 3**, como se ilustra en la [Figura 9-9](#). Se puede instalar una ruta de uso compartido que se ejecute en el centro con un swale lateral en un lado y pavimentos y maceteros permeables en el otro. La ruta de uso compartido debe estar diseñada para evitar riesgos de tropiezos en el pantano o las macetas.

En general, proteja en su lugar todos los servicios públicos existentes que se ejecutan por debajo del nivel a lo largo de las líneas centrales de la calle (por ejemplo, líneas de alcantarillado) y por encima del nivel (por ejemplo, bóvedas de medidores de agua). Proporcione un espacio libre de 3 pies alrededor de todos los servicios públicos sobre el suelo. Se requerirán cierres de carriles y control de tráfico cuando las medianas ajardinadas se sometan a mantenimiento.

### 3 intersecciones sesgadas

Las intersecciones sesgadas son aquellas en las que las calles se cruzan en un ángulo diferente de 90 grados. Cuando estas intersecciones se reconfiguran para que las calles se crucen lo más cerca de 90 grados como sea posible, el espacio se puede recuperar para fines de infraestructura verde. Considere lo siguiente en las reconfiguraciones de intersección sesgadas:

#### Aceras / avenidas:

En general, las reconfiguraciones de las intersecciones deben usarse como oportunidades para completar o extender las aceras / estacionamientos adyacentes, de modo que los senderos peatonales sean continuos.

A lo largo de las aceras / avenidas de las calles en las intersecciones sesgadas reconfiguradas, vea el Capítulo 9D- 1 Aceras / Avenidas en la página <OV>.

#### PARQUES DE BOLSILLO:

A diferencia de un vecindario o parque de la ciudad, los parques de bolsillo son pequeños espacios abiertos al aire libre, generalmente de un tamaño de un cuarto de acre, que se crean a partir de áreas recuperadas. Los parques de bolsillo se pueden programar en una variedad de usos, por ejemplo, usos activos, como plazas o áreas de juego para niños, o áreas pasivas, como jardines.

Considere agregar espacios públicos al aire libre para aumentar las oportunidades de recreación pasiva, asientos y comidas al aire libre.

#### DEMOSTRACIÓN Jardines:

Los jardines de demostración brindan espacios al aire libre para la educación del paisaje. Usualmente adoptados y mantenidos por organizaciones comunitarias locales, los jardines de demostración permiten la experiencia práctica y la participación de la comunidad en una variedad de temas, tales como:

Aves, mariposas o jardines de polinizadores

Plantas nativas o jardines tolerantes a la sequía

Jardines de lluvia

Agricultura urbana

Los jardines de demostración deberán mantenerse con la poda, el acolchado y el reemplazo de plantas adecuados según sea necesario. Se pueden encontrar oportunidades para que grupos comunitarios locales y / o miembros de la comunidad adopten los jardines para ayudar a mantener y difundir la educación / conciencia de la importancia de estos espacios públicos.

10 - Recomendaciones de política: ecuestre

Antes de la llegada de los automóviles, los usuarios de las calles ecuestres no eran sorprendentes y esperaban ocupantes de los paisajes urbanos. Sin embargo, esto ya no es el caso. Hoy, la seguridad es una consideración cuando estos animales y sus jinetes deben mezclarse con otros usuarios de la calle que pueden no estar acostumbrados a su presencia.

#### 10 A. Objetivos de política

Las futuras mejoras ecuestres en toda la ciudad deben diseñarse y mantenerse para cumplir con los siguientes objetivos:

Facilite y acomode los requisitos únicos de acceso y movilidad de los jinetes dentro del vecindario de Rancho.

Promueva la seguridad de los caballos, sus jinetes y otros usuarios de la calle en el vecindario de Rancho.

#### 10B. Aplicabilidad

Como se ilustra en la [Figura 10-1](#), las mejoras que abordan las necesidades de los jinetes deberían aplicarse a las calles locales y de colección que:

Acuéstese dentro del vecindario de Rancho, específicamente calles que brindan acceso a parcelas que se clasifican en zonas como R-1-H (Single Family Residential Horsekeeping); y

Conéctese a senderos e instalaciones ecuestres a lo largo del río Los Ángeles y el Parque Griffith.

#### 10C. Mejoras típicas

1

Caballos fuera de la calle, en un camino de herradura separado por barreras

A lo largo de las calles con el ancho de la acera / parque disponible, considere la posibilidad de introducir caminos de brida dedicados a la equitación de 10 pies a 12 pies de ancho típico. Los anchos se pueden reducir a un mínimo de 6 pies para abordar la topografía o el espacio limitador, como se ilustra en la [Figura 10-2](#) a la [Figura 10-4](#).

Los materiales de la superficie deben ser antideslizantes y capaces de soportar el impacto de las herraduras. Las superficies pavimentadas proporcionan poca tracción para las herraduras y no se recomiendan. El tratamiento superficial del camino de la brida debe estar compuesto por un material natural blando (p. Ej., Suelo nativo, astillas de madera, rocas trituradas con finos, granito descompuesto, arena). Evita la grava afilada. Los grados del camino no deben exceder el 12 por ciento.

Se debe mantener un espacio libre vertical de 12 pies desde el suelo hasta cualquier estructura aérea.

Se recomiendan alturas máximas de 4 pies para todas las cercas y barreras a lo largo de caminos de herradura. Las barreras sólidas de más de 4 a 6 pies limitan severamente la visión periférica y la sensación de seguridad de un animal. La altura debe reducirse a medida que el camino se acerca a las intersecciones para maximizar la vista del caballo / jinete.

Si se usa para evitar que los usuarios no ecuestres accedan a la ruta de la brida, los bolardos o postes deben colocarse a 5 pies de distancia.

En general, NO se prefiere mezclar jinetes y ciclistas en senderos de uso compartido.

## 2 caballos en la calle

En las calles locales donde los caminos de herradura no son factibles, el uso del pavimento por parte de los jinetes se vuelve inevitable. La tracción debe mejorarse mediante el uso de tratamientos de superficie amigables para los caballos como el asfalto con sello de virutas, adoquines duros y amigables con la tracción.

## 3

### Cruces Ecuestres

En las intersecciones señalizadas que necesitan acomodar cruces ecuestres, se debe instalar un segundo botón (además del peatón regular) (señal de cruce equino) de 5 pies a 6 pies sobre el suelo. El poste debe colocarse a 6.5 pies del borde del camino para que la cabeza del animal no invada el camino.

Reconfiguración potencial:

***Nuevo cambio:***

Camino de herradura de dos vías adyacente a la acera a un lado de la calle

La acera / avenida se expandió a un lado de la calle, pero el espacio de la acera utilizable por los peatones se reduce

El ancho de acera a acera se reduce

Estacionamiento en la calle eliminado a un lado de la calle

***Mantenido existente:***

Número y ancho de carriles de viaje

***Más apropiado donde:***

La pérdida del estacionamiento en la calle será significativamente perjudicial para los usos de la tierra adyacentes (por ejemplo, usos comerciales que dependen del estacionamiento en la calle a corto plazo).

**1 1 - Recomendaciones de política: tecnología inteligente**

El advenimiento de compañías de viajes compartidos, pequeños dispositivos de movilidad, así como una tendencia creciente en el comercio electrónico que requiere la entrega frecuente de bienes ha aumentado la demanda de nuevas tecnologías y el uso de la acera a lo largo de las carreteras. La Ciudad debería planear acomodar de manera segura y eficiente estas necesidades crecientes y competitivas.

**11A. Objetivos de política**

Abordar nuevas tendencias relacionadas con la competencia cambiante y creciente del espacio en vacío y el derecho de paso público.

Abordar las nuevas infraestructuras de tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) que pueden emplearse dentro del derecho de paso público para recopilar, monitorear, almacenar, analizar y evaluar datos para el uso de múltiples departamentos de la Ciudad.

Desarrolle un plan de gestión en la acera para inventariar, evaluar, mejorar y priorizar el espacio en la acera para equilibrar las necesidades de los usuarios multimodales.

Promover el uso de vehículos eléctricos privados mediante la expansión de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos en toda la ciudad.

#### 11B. Aplicabilidad

En el futuro, la Ciudad debería priorizar las mejoras de "tecnología inteligente" en:

Calles que exhiben altos niveles de volumen de peatones (por ejemplo, 200 o más peatones y hora durante los períodos pico).

Calles que se encuentran dentro de áreas identificadas para uso residencial y comercial de alta densidad en el Plan General Burbank 2035.

Calles que exhiben altos niveles de tráfico vehicular.

Calles que exhiben altos niveles de actividad en la acera, como:

Carga frecuente de autobuses;

Carga frecuente de vehículos de motor (por ejemplo, entrega, entrega de pasajeros); y

Alta rotación de estacionamiento en la calle.

Calles que ofrecen ciclovías de clase IV, ya sea en la calle o en la acera.

#### 11C. Consideraciones

La siguiente es una breve lista que la Ciudad puede considerar como parte de las mejoras de "tecnología inteligente" en las calles prioritarias.

1

Infraestructura de Tecnología de Información y Comunicaciones (TIC)

Cámaras de tráfico y sensores

CCTV, bucles de inducción, autobuses equipados con GPS, etc.

Para controlar el nivel de servicio (LOS); localizar accidentes, vehículos discapacitados y estacionamientos ilegales; ayudar a los respondedores de emergencia; ajustar el tiempo y la progresión de la señal; recopilar recuentos de tráfico y datos de colisión, etc.

Parquímetros de espacios múltiples

Un medidor para múltiples espacios que acepta múltiples métodos de pago, puede funcionar con energía solar y puede administrarse de forma remota.

Pantalla digital o paneles de información estática

Los paneles de información digital o no digital pueden proporcionar información de orientación sobre tiempos / horarios de tránsito, cosas que hacer o ver, etc.

2

Mejores prácticas y estrategias de gestión en la acera

Un plan de gestión en la acera, junto con el uso estratégico de las nuevas infraestructuras de tecnología de la información y las comunicaciones (TIC), puede ayudar a inventariar, evaluar, mejorar y priorizar el espacio en la acera para equilibrar las necesidades de los usuarios multimodales.

2A Usos y usuarios

Considere los siguientes usos y usuarios[\[19\]](#) al desarrollar un Plan de gestión de aceras:

Espacio en vacío utilizado para necesidades de movilidad:

Carriles bici clase IV

Carriles de autobuses de flujo mixto

A través de carriles de viaje

Gire a la derecha solo carriles

Espacio en vacío utilizado para la carga de pasajeros:

Paradas de autobus

Taxis

Entrega de pasajeros de viaje compartido

Ayudante de cámara

Traslado privado de pasajeros

Devolución autónoma del vehículo

Despliegue de silla de ruedas accesible

Espacio en la acera para estacionamiento en la calle:

Vehículos accesibles

Motocicletas

Vehículos eléctricos y estaciones de carga.

Estacionamiento de bicicletas / bastidores y estaciones de bicicletas compartidas

Estacionamiento de micromovilidad

Espacio en vacío utilizado para el comercio:

Entrega comercial (p. Ej., Camión de carga)

Entrega de comercio electrónico

Espacio en la acera utilizado para paisajismo:

Extensiones de acera

Infraestructura verde (p. Ej., Bioswales)

Árboles callejeros

Espacio en vacío utilizado para la creación de lugares:

Camiones de comida

Parklets

Arte público

2B Ejemplos de estrategias de gestión en la acera

A continuación se muestra una breve lista de posibles métodos de gestión en la acera [\[20\]](#) empleado o piloto en ciudades de todo el país:

Enfoques:

La acera como zona flexible

Instalaciones temporales de mejoras.

Carga y entregas

Acceso pagado a zonas de carga

Políticas de entrega fuera de horas punta y precios de congestión

Centros de consolidación urbana para entrega de última milla

Estacionamiento

Establecer objetivos de ocupación

Precios de estacionamiento dinámicos o que responden a la demanda

Tiempo de estacionamiento o límites de tiempo del día

Opciones para estacionamiento fuera de la vía pública (p. Ej., Estructuras de estacionamiento público)

Programas de estacionamiento residencial

Aplicación

Tránsito

Bus solo carriles durante los períodos pico

Líneas de salto de la cola del autobús

Extensiones de bordillo para áreas de carga de autobuses

Bicicletas

Carriles bici clase IV

Portabicicletas y taquillas

Peatones:

Aceras anchas

Extensiones de acera

## Parklets

### 1 2 - Medidas de rendimiento

La premisa subyacente en todas las mejoras de Complete Streets es que mejoran la seguridad, la conveniencia y la actividad física, y que estas mejoras facilitan los beneficios comunitarios a largo plazo en salud pública, creación de lugares, movilidad, inclusión y equidad. Si bien la evidencia anecdótica y los datos de investigación disponibles públicamente respaldan esa premisa, es importante que el Plan identifique y cree objetivos de desempeño específicos de Burbank para evaluar el éxito del Plan a lo largo del tiempo.

#### 12A. ¿Por qué medir el rendimiento?

A medida que el Plan se implemente gradualmente en los próximos años y sus efectos comiencen a materializarse, la Ciudad debería poder identificar los cambios a lo largo del tiempo. Medir el rendimiento es una forma de:

**Rastree los impactos en el mundo real** de las mejoras de Complete Streets. Los beneficios reales de la prueba de la verdad ampliarán la base de conocimiento de la ciudad de aplicaciones exitosas de calles completas.

**Ajustar y corregir el rumbo** si el rendimiento real no cumple con las expectativas. Permitirá a la Ciudad reasignar inversiones y reorientar prioridades para lograr beneficios más rentables.

**Haga circular métricas e índices simples** para que los miembros de la comunidad y los expertos lo entiendan fácilmente. Estas métricas transmiten los objetivos y aspiraciones de la política de calles completas expresadas como objetivos cuantificables y cuantificables.

**Elimine la ambigüedad** y requiera rigor y especificidad en el alcance de los objetivos de los proyectos individuales, sabiendo que los elementos del proyecto serán probados para el desempeño futuro.

#### 12B. Cómo medir el rendimiento

El Plan propone una evaluación del desempeño en dos escalas: Proyecto y En toda la ciudad. La escala del Proyecto evaluará proyectos individuales, mientras que las escalas de toda la Ciudad medirán el impacto colectivo que las mejoras de Calles Completas tendrán durante un período y área extendidos.

1

#### Rendimiento del proyecto

La escala del Proyecto medirá el desempeño de proyectos individuales en función de la seguridad y / o actividad de los cuatro modos principales de viaje: caminar, tomar el tránsito, andar en bicicleta y conducir.

1A

#### Calmar el tráfico

META: Reducir el exceso de velocidad a lo largo del corredor del proyecto.

12 meses antes del proyecto, mida los perfiles de velocidad del segmento del proyecto.

12 meses después de completar el proyecto, mida los perfiles de velocidad en el segmento mejorado.

Compare el porcentaje de vehículos que conducen por encima del límite de velocidad publicado.

#### 1B Seguridad peatonal

OBJETIVO: Mejorar la seguridad de las personas que caminan.

Analice los datos de colisión de tráfico antes del proyecto y 12 meses después de la finalización del proyecto para determinar el cambio en el número de colisiones de peatones que ocurrieron dentro de los 200 pies de la mejora del proyecto.

Dentro de los 12 meses anteriores, antes de comenzar el proyecto, realice recuentos de peatones en la ubicación del proyecto (ya sea movimiento de giro o línea de pantalla manual). Si el proyecto se extiende a través de múltiples bloques e intersecciones, elija la ubicación más representativa para realizar recuentos de peatones. Esto servirá como una muestra para la actividad peatonal de todo el proyecto.

La vulnerabilidad de los peatones antes de la implementación se mide como colisiones de peatones en el año completo anterior dividido por el recuento de peatones antes de la implementación (pico entre semana o fin de semana según el contexto).

La vulnerabilidad de peatones posterior a la implementación se mide como colisiones de peatones en el año completo posterior dividido por el recuento de peatones posterior a la implementación.

NOTA: Es importante dividir las colisiones de peatones por un recuento de peatones representativo para controlar el aumento de la actividad peatonal que podría ocurrir como resultado de la implementación de medidas de seguridad para peatones.

## 1C

### Seguridad del ciclista

OBJETIVO: Mejorar la seguridad de las personas en bicicleta.

Analice los datos de colisión de tráfico antes del proyecto y 12 meses después de la finalización del proyecto para determinar el cambio en el número de colisiones de bicicletas que ocurrieron dentro del corredor del proyecto de bicicletas.

La vulnerabilidad de ciclista previa a la implementación se mide como colisiones de bicicletas en el año completo anterior dividido por el conteo de bicicletas previas a la implementación.

La vulnerabilidad del ciclista posterior a la implementación se mide como colisiones de bicicletas en el año completo posterior dividido por el conteo de bicicletas posterior a la implementación.

NOTA: Es importante dividir las colisiones de bicicletas por un recuento representativo de ciclistas para controlar la mayor actividad de la bicicleta que podría ocurrir como resultado de la implementación de medidas de seguridad para ciclistas.

## 1D

### Seguridad del automovilista

OBJETIVO: mejorar la seguridad de las personas que conducen.

Analice los datos de colisión de tráfico antes del proyecto y 12 meses después de la finalización del proyecto para determinar la cantidad de colisiones de automovilistas que ocurrieron dentro de los 200 pies del proyecto.

La vulnerabilidad del motorista previa a la implementación se mide como colisiones de automovilistas en el año completo anterior dividido por el representante ADT previo a la implementación.

La vulnerabilidad del automovilista posterior a la implementación se mide como colisiones de automovilistas en un año completo posterior dividido por el representante ADT posterior a la implementación.

1E

Aumentar caminar y andar en bicicleta

Acceso a las escuelas

META: Facilitar caminar y andar en bicicleta a la escuela.

Antes y 12 meses después de un proyecto, asóciese con la escuela temática y el Distrito Escolar Unificado de Burbank para llevar a cabo una encuesta escolar para determinar el cambio en la división del modo de cómo llegan y salen los estudiantes.

Conducta antes y después del recuento de tráfico, incluidos los recuentos de ciclistas y peatones.

1F

Actividad peatonal

OBJETIVO: Promover la capacidad de caminar y aumentar la actividad peatonal en toda la ciudad.

Antes y 12 meses después de un proyecto, realice recuentos de peatones para determinar los patrones de tráfico actuales y la actividad de transporte activa a lo largo del corredor o cerca del sitio del proyecto.

Compare la actividad peatonal previa a la implementación (pico entre semana o fin de semana según el contexto) con la actividad peatonal posterior a la implementación.

## 1G

Actividad de bicicleta

OBJETIVO: Mejorar el acceso a la bicicleta y aumentar la actividad de la bicicleta en toda la ciudad.

Lleve a cabo el conteo de bicicletas en la ubicación del proyecto antes del proyecto y 12 meses después de que se complete el proyecto.

Compare la bicicleta previa a la implementación (pico entre semana o fin de semana según el contexto) con la actividad de bicicleta posterior a la implementación.

## 1H

Actividad de tránsito

OBJETIVO: Promover el uso del tránsito en toda la ciudad.

Para las paradas de autobús del Metro de Los Ángeles con las mejoras propuestas, obtenga datos diarios de pasajeros del Metro del Condado de Los Ángeles para el último año completo antes de la implementación.

Para las paradas de autobús de BurbankBus con las mejoras propuestas, analice los datos de usuarios del sistema y los datos de nivel de parada.

Después de la implementación, obtenga el primer año completo de datos de pasajeros y compare los cambios en los datos de pasajeros.

## 1I

## StormWater Runoff

META: Reducir el volumen de escorrentía de aguas pluviales que ingresa al sistema de infraestructura de la Ciudad.

Mida la escorrentía de las aguas pluviales después de un evento típico de lluvia en el área de drenaje antes de la construcción del proyecto.

Monitoree los emisarios o las características de biorretención después de la implementación del proyecto para evaluar las reducciones de volumen de escorrentía.

## 1J

### Desarrollo de bajo impacto

OBJETIVO: Incorporar las mejores prácticas de desarrollo de bajo impacto (LID) en los proyectos de paisajismo.

Los proyectos de superficie impermeables deben incorporar estrategias de desarrollo de bajo impacto (LID).

Los materiales de construcción y la infraestructura deben contener un mínimo de 20% de contenido reciclado, como materiales cementosos suplementarios (es decir, cenizas volantes, pozzolons, etc.).

Los proyectos de pavimentación deben usar material de baja energía para al menos el 50% del material total del proyecto y sombrear al menos el 50% de la superficie pavimentada o materiales de pavimentación con un valor de Índice Solar Reflexivo (SRI) mayor o igual a 29.

El paisajismo debe lograr al menos un 50% de reducción en la demanda de agua de la Ordenanza Modelo de Paisaje Eficiente en Agua del Estado de California (MWELO).

## 1K

### Cobertura del dosel del árbol

OBJETIVO: aumentar la cobertura de copas de los árboles

Establezca una línea base mediante el mapeo de la cobertura de copas de árboles existente en toda la ciudad.

Priorice los lugares donde la cobertura de la copa de los árboles se puede aumentar estratégicamente, como las ubicaciones que actualmente no tienen cobertura de la copa de los árboles en áreas desfavorecidas o en poblaciones de edad cercana a las sensibles.

Monitoree el cambio en la cubierta del dosel con el tiempo y desarrolle programas para apoyar y proteger la cobertura del dosel nueva y existente.

## 2 Rendimiento anual en toda la ciudad

Con el tiempo, la implementación de proyectos de calles completas tiene como objetivo mejorar la seguridad para todos los modos de viaje en toda la ciudad. Se puede usar una boleta de calificaciones anual de toda la ciudad para rastrear y probar esta expectativa en el transcurso de un año. Debe incluir las siguientes medidas:

### 2A

#### Vulnerabilidad de peatones en toda la ciudad

OBJETIVO: Mejorar la seguridad de las personas que caminan en Burbank.

Cada año, utilizando los datos anuales de colisión del Departamento de Policía de Burbank, determine el número de colisiones involucradas con peatones.

Divida este recuento por la suma de la población de Burbank y los empleos de Burbank (de los datos del censo de los Estados Unidos) para el año correspondiente.

Compare y contraste esta puntuación con la de años anteriores. La disminución de las tendencias indicará una reducción de la vulnerabilidad de los peatones y una seguridad creciente.

### 2B

## Vulnerabilidad de ciclistas en toda la ciudad

OBJETIVO: Mejorar la seguridad de las personas en bicicleta en Burbank.

Cada año, utilizando los datos anuales de colisiones del Departamento de Policía de Burbank, determine el número de colisiones involucradas en bicicletas.

Divida este recuento por la suma de la población de Burbank y los empleos de Burbank (de los datos del censo de los Estados Unidos) para el año correspondiente.

Compare y contraste esta puntuación con la de años anteriores. La disminución de las tendencias indicará una menor vulnerabilidad de los ciclistas y una mayor seguridad.

## 2C

### Cuota anual del modo ciudad

OBJETIVO: Convertir el transporte activo en una opción viable para desplazamientos y fines recreativos.

Compare los cambios año tras año en el modo compartido en Burbank mediante el análisis de la Encuesta de las Comunidades Americanas del Censo de EE. UU.

El puntaje de participación en el modo no automotriz es la suma porcentual de viajeros que usaron el transporte público, la bicicleta o caminaron al trabajo.

Para 2016, esta métrica es del 6%. Los aumentos anuales indicarán un cambio creciente de automóviles personales a modos no automáticos.

## 13 - Proyectos prioritarios

### 13A. Visión general

Las políticas y pautas de este Plan se aplican en toda la ciudad para futuras mejoras en las calles. El Plan también identifica proyectos específicos para la implementación, que han sido determinados por los aportes de las partes interesadas y el análisis de datos. Estos proyectos prioritarios

se organizan en tres categorías: a corto plazo, mediano plazo y largo plazo. El número real y la naturaleza de los proyectos implementados estarán determinados por la disponibilidad de fondos y la capacidad de implementación de los departamentos y el personal de la Ciudad.

La lista de proyectos se presenta como un menú de proyectos que están disponibles para su implementación en función de diversos criterios, como se describe a continuación.

Todos los proyectos propuestos en el Plan CompleteOurStreets tendrán una participación continua y enfocada de la comunidad en el futuro si el proyecto se financia y comienza en los años venideros. Los proyectos también volverán al Concejo Municipal en una fecha posterior a medida que cada proyecto avance hacia el refinamiento del alcance, la adquisición de fondos, el diseño y la construcción.

#### Elegibilidad prioritaria

La elegibilidad prioritaria se determina si un proyecto se encuentra o no dentro de una red de calles prioritarias para un modo específico (peatones, tránsito, ciclistas o automovilistas) y / o si el proyecto se encuentra con la superposición de múltiples áreas de enfoque. Para obtener más información, consulte el [Capítulo 4. Metodología, objetivos y principios en la página 47](#).

#### Colisiones

La tasa anual de colisiones en diferentes modos (según lo determinado por un conjunto de datos de 5 años que abarca desde julio de 2013 hasta junio de 2018) se identifica dentro de un cuarto de milla del sitio del proyecto. Para obtener más información, consulte el [Capítulo 2E. Datos de colisión y tráfico en la página 29](#).

#### Indicadores socioeconómicos

CalEnviroScreen 3.0 identifica las comunidades de California por sección censal que están desproporcionadamente cargadas y son vulnerables a múltiples fuentes de contaminación. El puntaje tiene en cuenta factores como la pobreza, la salud pública y la demografía. Se proporciona un puntaje de percentil CalEnviroScreen 3.0 para cada proyecto (si los proyectos se extienden a través de múltiples secciones censales, se proporciona la puntuación de cada sección individual). Un área con un puntaje de percentil alto es aquella que experimenta una mayor carga de contaminación que las áreas con puntajes bajos. Para obtener más información, consulte el [Capítulo 2C. Población en la página 22](#) o visita

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

#### Nivel de planificación

##### Estimación de costos de orden de magnitud aproximada (ROM)

Se proporciona una estimación del costo de ROM para cada proyecto. Estas estimaciones son estimaciones de nivel de planificación destinadas a proporcionar orientación de alto nivel para futuros presupuestos de mejoras de capital y esfuerzos de solicitud de subvenciones.

#### Operaciones anuales y

##### Mantenimiento (O&M) Estimación de costos

Se proporciona una estimación de costos de operación y mantenimiento para cada proyecto. Estas estimaciones son estimaciones de nivel de planificación destinadas a proporcionar orientación de alto nivel en la asignación de presupuestos de operaciones para proyectos futuros.

Los criterios para seleccionar proyectos a corto, mediano y largo plazo son los siguientes:

#### **TÉRMINO CORTO:**

##### **C RITERIOS DE SELECCIÓN:**

Ubicado dentro del filtro 1 (proyectos prioritarios) Y el filtro 2 (áreas de enfoque)

Bajo costo de capital, por ejemplo, "construcción rápida"

Elegibilidad de subvención

Podría utilizar los fondos existentes o probablemente implementarse a través de un desarrollador privado en un futuro próximo

#### **MEDIANO PLAZO:**

**CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN:**

Ubicado dentro del filtro 1 (proyectos prioritarios) y / o filtro 2 (áreas de enfoque)

Costo de capital medio

Elegibilidad de subvención

**A LARGO PLAZO:**

**CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN:**

Ubicado dentro del filtro 1 (proyectos prioritarios) y el filtro 2 (áreas de enfoque)

Alto costo de capital

Elegibilidad de subvención

Multi-agencia y / o multi-jurisdiccional

Requiere participación y apoyo público adicional

Intervención significativa que transformaría el ámbito público de la Ciudad

13B. Proyectos prioritarios a corto plazo

Bonnywood Place / 1er proyecto de mejora de seguridad peatonal de la calle

Localización del proyecto:

Bonnywood Pl. en 1st St. y Olive Ave.

Descripción del Proyecto:

Cierre el camino de acceso de corte en Bonnywood Pl.

Mejore el cruce de peatones agregando pasos de peatones de alta visibilidad, mejorando las rampas de la ADA y ampliando el área de aterrizaje de peatones en la parte inferior del Puente de Oliva.

Propósito:

Mejorar la seguridad de los peatones en el centro de Burbank.

Mejore la conectividad de tránsito de la primera / última milla a la estación de Metrolink Downtown Burbank.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **40.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **2.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **1.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones de automovilistas: **36,6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1.175,2 por año)

Gravedad total de la colisión: 6 de 204 colisiones ( **3%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 14 colisiones ( **7%** ) resultó en incidentes de KSI

La severidad de la colisión del ciclista: 0 de 6 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 5 de 183 colisiones ( **3%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: varía de **70-75%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación: \$ 150K**

**Estimación de costos de operaciones y mantenimiento anuales (O&M): N / A**

Front St. Proyecto Protegido de Bikeway (FASE 1)

Localización del proyecto:

***FRONT ST. ENTRE 1ST ST. Y OLIVE BRIDGE UNDERPASS.***

Descripción del Proyecto:

Carril bici de clase IV bidireccional en la calle con bolardos.

Propósito:

Proporcione conectividad este / oeste entre la estación Downtown Metrolink y el centro de Burbank para eliminar la brecha de tránsito de la primera / última milla.

Conéctese al futuro LaTerra (777 Front St.) en el nivel de acera de la clase IV Bikeway.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, ciclistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **42.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **2.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **0.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **38.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 4 de 214 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 14 colisiones ( **7%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclista: 0 de 4 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 3 de 193 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **70-75%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación: \$ 300K**

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M): \$ 25K**

1st St. Proyecto de calles completas (FASE 1)

Localización del proyecto:

***1ST ST. ENTRE SAN FERNANDO BLVD. Y LA AVENIDA VERDUGO.***

Descripción del Proyecto:

Carril bici de clase IV en la calle con bolardos y plataforma / islas flotantes de autobuses.

Propósito:

Proporcione conectividad este / oeste entre la estación Downtown Metrolink y el centro de Burbank para eliminar la brecha de tránsito de la primera / última milla.

Conéctese al futuro carril bici a nivel de acera de First Street Village en 1st St. y Magnolia Blvd. y el proyecto propuesto de Street Street Class IV Bikeway.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones dentro de un cuarto de milla (junio de 2013-2018):**

Colisiones totales: **113 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **6.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **3.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **102.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 10 de 565 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 2 de 32 colisiones ( **6%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de 19 colisiones ( **5%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 7 de 511 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: varía de **70-75%** a **75-80%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación :** \$ 350K

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 35K

Centro, San Fernando Blvd. Proyecto de reconfiguración (fase 1)

Localización del proyecto:

***SAN FERNANDO BLVD. ENTRE MAGNOLIA BLVD. Y OLIVE AVE.***

Descripción del Proyecto:

Cambie el flujo vehicular del tráfico para que sea unidireccional viajando hacia el norte en San Fernando Blvd.

Instale señalización y modifique el trazado de líneas en la carretera.

Elimine seis espacios de estacionamiento para mantener el estacionamiento en ángulo frontal en el lado oeste del bulevar San Fernando.

Propósito:

Mejora la seguridad vehicular y peatonal.

La fase 1 sería un proyecto de prueba a corto plazo. Si tiene éxito, un proyecto de la Fase 2 crearía una mejora a más largo plazo con aceras más amplias y calmar el tráfico.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **97.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **6.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **3.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **87.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 8 de 488 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 31 colisiones ( **3%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de 16 colisiones ( **6%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 7 de 437 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **70-75%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación : \$ 255K**

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M): \$ 50K**

Downtown Pedestrian SEGURIDAD Mejoras Estudio y diseño conceptual

Localización del proyecto:

**38 INTERSECCIONES EN EL CENTRO DE BURBANK BLVD. A VERDUGO AVE. ENTRE GLENOAKS BLVD. Y 1ST ST.**

Descripción del Proyecto:

Llevar a cabo un estudio y diseño de ingeniería conceptual para posibles mejoras de seguridad peatonal en el centro de la ciudad.

Propósito:

Mejore la seguridad de los peatones en el centro de Burbank, que ha mostrado los mayores volúmenes de peatones y las colisiones de peatones en la ciudad.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **211.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **13.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **7 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **189.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 15 de 1,057 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 4 de 69 colisiones ( **6%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 2 de 35 colisiones ( **6%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 9 de 947 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: varía de **70-75%** a **75-80%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 600K

**Estimación de costos de operaciones y mantenimiento anuales (O&M):** N / A

Plan de rutas a la escuela seguras de la ciudad

Localización del proyecto:

*LAS 27 ESCUELAS DE TODA LA CIUDAD.*

Descripción del Proyecto:

Realice evaluaciones del sitio en cada escuela de la ciudad y cree planes conceptuales para mejorar la seguridad del tráfico.

Cree un plan de implementación para futuras oportunidades de financiamiento de subvenciones o para que se instale gradualmente con el tiempo.

Propósito:

Amplíe los criterios de la parada local de la ciudad y la zona de velocidad escolar de 15 mph para reforzar la seguridad del tráfico escolar y calmar el tráfico.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **386.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **23 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **17.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **342.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 27 de 1,933 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 10 de 115 colisiones ( **9%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 4 de 87 colisiones ( **5%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 13 de 1,713 colisiones ( **0.7%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: varía de **25-30%** a **90-95%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 400K

**Estimación de costos de operaciones y mantenimiento anuales (O&M):** N / A

Plan de seguridad vial local de toda la ciudad (LRSP)

Localización del proyecto:

**TODA LA CIUDAD.**

Descripción del Proyecto:

Cree un marco para identificar y analizar sistemáticamente los problemas de seguridad vial en toda la ciudad y recomendar futuras mejoras de seguridad basadas en un análisis exhaustivo de datos.

Propósito:

Reduce las muertes de automovilistas y las lesiones graves.

Cumplir con los requisitos estatales y federales para ampliar la elegibilidad de financiamiento de subvenciones futuras.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **1,302.4** por año en toda la ciudad

Colisiones de peatones: **61,4** por año en toda la ciudad

Colisiones de ciclistas: **53,2** por año en toda la ciudad

Colisiones solo para automovilistas: **1,175.2** por año en toda la ciudad

Gravedad total de la colisión: 89 de 6.512 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 27 de 307 colisiones ( **9%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 11 de 266 colisiones ( **4%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 51 de 5,876 colisiones ( **0.9%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: varía de **25-30%** a **90-95%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación :** \$ 250K

**Estimación de costos de operaciones y mantenimiento anuales (O&M):** N / A

**13C. Proyectos prioritarios a medio plazo**

Programa de implementación de aceras en toda la ciudad

Localización del proyecto:

***ACERAS FALTANTES EN TODA LA CIUDAD.***

Descripción del Proyecto:

Construir aceras faltantes en toda la ciudad como parte de repavimentación y reparaciones de carreteras anuales o mediante un proyecto.

Las ubicaciones cerca de escuelas, parques, bibliotecas, centros para personas mayores y paradas de tránsito serían priorizadas primero.

Propósito:

Mejore la seguridad y la conectividad de los peatones.

Complete las conexiones de tránsito de la primera / última milla.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **31.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **0.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **1.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **29.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 4 de 159 colisiones ( **3%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 0 de 1 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de 6 colisiones ( **17%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 3 de 149 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: varía de **25-30%** a **90-95%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 18 millones

**Estimación de costos de operaciones y mantenimiento anuales (O&M):** N / A

Front St. Proyecto de carril bici protegido (FASE 2)

Localización del proyecto:

***FRONT ST. ENTRE 1ST ST. Y OLIVE BRIDGE UNDERPASS.***

Descripción del Proyecto:

Carril bici protegido de clase IV de dos vías y nivel de acera.

Propósito:

Proporcione conectividad este / oeste entre la estación Downtown Metrolink y el centro de Burbank para eliminar la brecha de tránsito de la primera / última milla.

Conéctese al futuro LaTerra (777 Front St.) en el nivel de acera de la clase IV Bikeway.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, ciclistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **42.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **2.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **0.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **38.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 4 de 214 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 14 colisiones ( **7%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclista: 0 de 4 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 3 de 193 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **70-75%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación : \$ 520K**

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M): \$ 35K**

Centro, San Fernando Blvd. Proyecto de reconfiguración (fase 2)

Localización del proyecto:

***SAN FERNANDO BLVD. ENTRE MAGNOLIA BLVD. Y OLIVE AVE.***

Descripción del Proyecto:

Construir infraestructura permanente para la Fase 2.

Haga que el flujo vehicular unidireccional sea permanente. Reduzca los carriles de desplazamiento del vehículo de dos carriles a uno.

Reconstruya el bordillo y la canaleta para expandir las vías de acceso desde los 10 pies actuales hasta aproximadamente 17 pies. Agilice y reorganice las zonas de acera.

Proporcionar más árboles de la calle o estructuras de sombra.

Propósito:

Mejora la seguridad vehicular y peatonal.

Ampliar la sombra y la vegetación urbana.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **97.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **6.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **3.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **87.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 8 de 488 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 31 colisiones ( **3%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de 16 colisiones ( **6%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 7 de 437 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **70-75%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación: \$ 3.3 millones**

**Estimación de costos de operaciones y mantenimiento anuales (O&M): N / A**

Centro de la ciudad, Magnolia Blvd. Proyecto de Mejora (Fase 1)

Localización del proyecto:

***MAGNOLIA BLVD. ENTRE 1ST ST. Y SAN FERNANDO BLVD.***

Descripción del Proyecto:

Mejora el paso de peatones en 1st St. y Magnolia Blvd. intersección a cruces peatonales de alta visibilidad.

Ampliar las aceras / avenidas a lo largo del lado sur de Magnolia Blvd. desde 1st St. hasta media cuadra antes de 3rd St. hasta aproximadamente 10 pies en lugar de aproximadamente ocho espacios de estacionamiento y eliminando dos medianas centrales.

Expandir la esquina noreste y sureste en 1st St. y Magnolia Blvd. para reducir la distancia de cruce de peatones en aproximadamente 30 pies.

Conservar la capacidad vehicular y los carriles de viaje existentes.

Mejoras en el tiempo de la señal peatonal para abordar la seguridad.

Propósito:

Mejore la seguridad y la conectividad de los peatones.

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **52.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **3.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **2.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **46.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 4 de 262 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 17 colisiones ( **6%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclista: 0 de 11 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 3 de 233 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **70-75%** y **75-80%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 660K

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 25K

Magnolia Park, Magnolia Blvd. Proyecto de reconfiguración (fase 1)

Localización del proyecto:

***8 CUADRAS A LO LARGO DE MAGNOLIA BLVD. ENTRE CATALINA ST. Y HOLLYWOOD WAY.***

Descripción del Proyecto:

Instale cruces peatonales de alta visibilidad y cruces peatonales controlados en cada intersección.

Instale extensiones de bordillo en intersecciones con altos volúmenes de peatones.

Propósito:

Mejore la seguridad y la conectividad de los peatones.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **35 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **1.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **2 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **30.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 3 de 175 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 9 colisiones ( **11%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de cada 10 colisiones ( **10%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 1 de 152 colisiones ( **0.6%** ) resultó en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **40-45%** y **60-65%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 4.6 millones

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 65K

Proyecto de mejoras de acceso y reconfiguración de Chandler Bikeway

Localización del proyecto:

Chandler Blvd. entre Clybourn Ave. y Mariposa St.

Descripción del Proyecto:

Construya 26 rampas peatonales con cruces peatonales de alta visibilidad y cree 5 nuevos puntos de acceso a lo largo del camino de usos múltiples existente.

Vuelva a rayas Chandler Blvd. para que el tráfico vehicular sea el unidireccional tradicional en cada dirección para proporcionar mejoras de seguridad para peatones y automovilistas.

Propósito:

Actualmente, las personas con discapacidades deben viajar hasta ½ milla para acceder a Chandler Bikeway. El proyecto proporcionaría actualizaciones ADA y mejoraría la seguridad y conveniencia de los peatones.

Mejore la seguridad y la accesibilidad de los ciclistas.

Mejora la seguridad del automovilista.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, ciclistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **No**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **43 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **1.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **3.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **37.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 2 de 215 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 0 de 6 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de 19 colisiones ( **5%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 1 de 188 colisiones ( **0.5%** ) resultó en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **40-45%, 50-55% y 55-60%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 1.55 millones

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 13K

Hollywood Way en Whitnall Highway Intersection Reconfiguration Project

Localización del proyecto:

***WHITNALL HIGHWAY, CERCA DE HOLLYWOOD WAY Y CLARK AVE.***

Descripción del Proyecto:

Reconfigure la intersección para mejorar la seguridad de peatones y automovilistas.

Reduzca la distancia de cruce de peatones a través de Hollywood Way e instale cruces peatonales de alta visibilidad.

Instale paisajismo, arte público, jardín de demostración y / o captura de aguas pluviales.

Propósito:

Aumentar la sombra y la vegetación urbana.

Mejora la seguridad de peatones y automovilistas.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **23.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **1.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **1.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **20 por año** (promedio en toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 2 de 116 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de peatones: 2 de 6 colisiones ( **33%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 0 de 9 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 0 de 100 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **60-65%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación :** \$ 265K

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 40K

Edison Blvd. en Hollywood Way Intersection Reconfiguration Project

Localización del proyecto:

***EDISON BLVD. EN HOLLYWOOD WAY INTERSECTION***

Descripción del Proyecto:

Mejora la visibilidad para los automovilistas.

Reconfigure la intersección para mejorar la seguridad de peatones y automovilistas.

Reduzca la distancia de cruce de peatones a través de Hollywood Way e instale cruces peatonales de alta visibilidad.

Instale paisajismo, arte público, jardín de demostración y / o captura de aguas pluviales.

Propósito:

Aumentar la sombra y la vegetación urbana.

Mejora la seguridad de peatones y automovilistas.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones**

Dentro de las áreas de enfoque: **No**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **27 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **0.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **1.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **24.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 3 de 135 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 3 colisiones ( **33%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclista: 0 de 7 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 2 de 123 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **60-65%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación : \$ 290K**

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M): \$ 30K**

### 13D. Proyectos prioritarios a largo plazo

Downtown, Proyecto de rehabilitación del puente Magnolia

#### Localización del proyecto:

Puente Magnolia de 1st St. a Varney St.

#### Descripción del Proyecto:

Cuando se rehabilite el Puente Magnolia, el proyecto debe incluir caminos para bicicletas y peatones que estén separados y protegidos del tráfico vehicular.

#### Propósito:

Mejorar la seguridad de peatones y ciclistas.

Mejore la conectividad peatonal y ciclista este / oeste a través de la autopista. Actualmente no existe una forma directa y conveniente de cruzar la autopista I-5.

#### **Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **No**

#### **Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **67 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **3.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **2.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **60.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 4 de 335 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 0 de 18 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclista: 0 de 12 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 4 de 301 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **70-75%** y **75-80%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 15 millones

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 25K

1st St. Proyecto de calles completas (FASE 2)

Localización del proyecto:

***1ST ST. ENTRE SAN FERNANDO BLVD. Y LA AVENIDA VERDUGO.***

Descripción del Proyecto:

Islas de embarque para bicicletas y vías protegidas de clase IV a nivel de acera

Propósito:

Proporcione conectividad este / oeste entre la estación Downtown Metrolink y el centro de Burbank para eliminar la brecha de tránsito de la primera / última milla.

Conéctese al futuro carril bici a nivel de acera de First Street Village en 1st St. y Magnolia Blvd. y el proyecto propuesto de Street Street Class IV Bikeway.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **113 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **6.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **3.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **102.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 10 de 565 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 2 de 32 colisiones ( **6%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de 19 colisiones ( **5%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 7 de 511 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: varía de **70-75%** a **75-80%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación: \$ 2.2 millones**

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M): \$ 35K**

Centro de la ciudad, Magnolia Blvd. Proyecto de Mejora (Fase 2)

Localización del proyecto:

***MAGNOLIA BLVD. ENTRE 1ST ST. Y 3RD ST.***

Descripción del Proyecto:

Retire un carril de viaje en dirección oeste y mantenga dos carriles de viaje en dirección este en Magnolia Blvd.

Construya un carril bici de clase IV de dos vías y nivel de acera en el lado norte de Magnolia Blvd.

Ampliar la acera / avenida en el lado norte de Magnolia Blvd.

Propósito:

Mejorar la seguridad de peatones y ciclistas.

Mejore la conectividad de tránsito de primera / última milla.

Aumentar la sombra y la vegetación urbana.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, ciclistas, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **81.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **5 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **2.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **73 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 8 de 406 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 25 colisiones ( **4%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de 13 colisiones ( **8%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 6 de 365 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **70-75%** y **75-80%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 1.52 millones

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 51K

Proyecto de enverdecimiento del olivo norte

Localización del proyecto:

***OLIVE AVE. ENTRE SUNSET CANYON DR. Y KENNETH RD.***

Descripción del Proyecto:

Construya una mediana ajardinada para la captura de aguas pluviales y / o un sendero para caminar con paisajismo.  
Carriles vehiculares existentes y estacionamiento en la calle sin cambios.

Propósito:

Tratamiento para calmar el tráfico en una calle residencial.  
Cumplir la política de calles verdes de la ciudad y ampliar la captura de aguas pluviales.  
Ampliar la sombra y la vegetación urbana.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones**

Dentro de las áreas de enfoque: **No**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **24.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **0.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **0.2 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **24 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 0 de 124 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 0 de 2 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclista: 0 de 1 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 0 de 120 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **45-50%** y **60-65%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 2.34 millones

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 50K

Proyecto Mariposa St. Bridle Path

Localización del proyecto:

*MARIPOSA ST. ENTRE RIVERSIDE DR. Y VALLEYHEART DR.*

Descripción del Proyecto:

Solicite una dedicación futura de la propiedad privada adyacente a lo largo del lado este de Mariposa St. y elimine aproximadamente ocho espacios de estacionamiento en la calle para construir un camino ecuestre de 12 pies de ancho.

Construya una cerca de 4 pies de altura para separar a los jinetes de otros usuarios de la calle.

Propósito:

El proyecto mejoraría el acceso ecuestre al único puente ecuestre que conecta Burbank con Griffith Park.

Mejore la seguridad ecuestre, peatonal y automovilista.

Proporcione la conexión faltante del Distrito de Rancho al Parque Griffith y las comunidades desfavorecidas vecinas de la Ciudad.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, ecuestres**

Dentro de las áreas de enfoque: **No**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **2.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **0 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **0 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **2.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 0 de 14 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 0 de 0 colisiones ( **20%** ) resultaron en incidentes de KSI

La severidad de la colisión del ciclista: 0 de 0 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 0 de 13 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **55-60%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación: \$ 950K**

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M): \$ 25K**

Hollywood Way en Empire Ave. Proyecto de paso subterráneo

Localización del proyecto:

***PASO SUBTERRÁNEO DE HOLLYWOOD WAY ENTRE EMPIRE AVE. Y VANOWEN ST.***

Descripción del Proyecto:

Construir aceras elevadas y separadas a lo largo del paso subterráneo.

Proporcionar accesibilidad ADA.

Mejora la iluminación de carreteras y peatones.

Propósito:

Actualmente, hay una escalera existente, pero no hay aceras que se conectan entre Empire Ave. y Vanowen St. a lo largo de Hollywood Way.

Mejore el acceso de la ADA, la seguridad de los peatones y la seguridad pública.

Cerrar brechas y mejorar la conectividad de primera / última milla.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **24.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **0.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **0.6 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **23 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 1 de 122 colisiones ( **0.8%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 0 de 4 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de 3 colisiones ( **33%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 0 de 115 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **90-95%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 2.05 millones

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 20K

Proyecto de mejora del paso subterráneo de Alameda

Localización del proyecto:

Alameda Ave. paso subterráneo entre Flower St. y San Fernando Blvd.

Descripción del Proyecto:

Construir aceras elevadas y separadas a lo largo del paso subterráneo.

Proporcionar accesibilidad ADA.

Mejora la iluminación de carreteras y peatones.

Propósito:

Mejore el acceso de la ADA, la seguridad de los peatones y la seguridad pública en general.

Cerrar brechas y mejorar la conectividad de tránsito de primera / última milla.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **37.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **1 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **2 por año** (promedio de toda la ciudad: 63.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **34.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 3 de 189 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 5 colisiones ( **20%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 0 de 10 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 2 de 172 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **90-95%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 3.3 millones

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 15K

Magnolia Park, Magnolia Blvd. Proyecto de reconfiguración (fase 2)

Localización del proyecto:

***8 CUADRAS A LO LARGO DE MAGNOLIA BLVD. ENTRE CATALINA ST. Y HOLLYWOOD WAY***

Descripción del Proyecto:

Reduzca los carriles de circulación vehicular de dos carriles en cada dirección con el carril de giro central a un carril en cada dirección con bolsillos de giro izquierdo y derecho en cada intersección.

Instale una mediana de centro de 30 pies para estacionamiento y paisajismo. Se agregarían alrededor de 22 espacios de estacionamiento adicionales por bloque para un total de 176 espacios de estacionamiento.

El estudio y la planificación de la protección del vecindario tendrían que realizarse para reducir el tráfico transitorio.

Propósito:

Vuelva a imaginar el segmento como una calle minorista más lenta que no servirá como una calle arterial en el futuro.

La reducción del tráfico podría ayudar a las empresas y construir mejores vecindarios.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **35 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **1.8 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **2 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **30.4 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 3 de 175 colisiones ( **2%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 9 colisiones ( **11%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 1 de cada 10 colisiones ( **10%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 1 de 152 colisiones ( **0.6%** ) resultó en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **40-45%** y **60-65%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 2.3 millones

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 60K

Proyecto de tapa de autopista CA-134

Localización del proyecto:

Autopista SR-124 desde California St. hasta Pass Ave.

Descripción del Proyecto:

Construir un nuevo centro de tránsito en el Distrito de Medios de la Ciudad, que se identifica en el Plan General Burbank2035.

Construya cuatro cubiertas para conectarse a través de la autopista SR-134.

Construir un parque recreativo pasivo con paisajismo y vegetación.

Asóciese con organizaciones locales y estudios locales para programar el espacio al aire libre con actividades y eventos comunitarios.

Propósito:

Cerrar brechas y mejorar la conectividad de primera / última milla.

Ampliar el enverdecimiento urbano y el espacio del parque.

**Elegibilidad de prioridad:**

Redes prioritarias: **peatones, tránsito, automovilistas**

Dentro de las áreas de enfoque: **Sí**

**Colisiones anuales promedio dentro de un cuarto de milla (junio de 2013 - junio de 2018):**

Colisiones totales: **379 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,302.4 por año)

Colisiones de peatones: **15 por año** (promedio de toda la ciudad: 61.4 por año)

Colisiones de ciclistas: **19 por año** (promedio de toda la ciudad: 53.2 por año)

Colisiones solo para automovilistas: **343 por año** (promedio de toda la ciudad: 1,175.2 por año)

Gravedad total de la colisión: 4 de 379 colisiones ( **1%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisiones de peatones: 1 de 15 colisiones ( **7%** ) resultó en incidentes de KSI

Gravedad de colisión de ciclistas: 0 de 19 colisiones ( **0%** ) resultaron en incidentes de KSI

Gravedad de colisión solo para automovilistas: 3 de 343 colisiones ( **0.9%** ) resultaron en incidentes de KSI

**Indicadores socioeconómicos:**

CalEnviroScreen 3.0 Puntuaciones porcentuales: **40-45%** y **60-65%**

**Estimación de costo de orden de magnitud aproximada (ROM) de nivel de planificación:** \$ 830 millones

**Estimación del costo anual de operaciones y mantenimiento (O&M):** \$ 200K

1 4 - Apéndice

Resolución del Ayuntamiento

RESOLUCION NO. 20-29,150

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE LA CIUDAD DE BURBANK ADOPTAR LA BURBANK LA CIUDAD PLAN calles completas Y DECLARANDO EXENCIÓN CATEGÓRICA BAJO CEQA.

EL CONSEJO DE LA CIUDAD DE BURBANK ENCUENTRA:

A. El 28 de abril de 2017, la Legislatura de California aprobó y el gobernador Edmond

G. Brown Jr. firmó en la ley del Senado Bill (SB) 1 - El Camino de reparación y Responsabilidad Act de 2017, un transporte financiación factura que va a proporcionar una fiable fuente de fondos para mantener e integrar el transporte multimodal del Estado del sistema;

Los fondos de la subvención SB 1 están destinados a apoyar e implementar las Estrategias de Comunidades Sostenibles (SCS) del Plan de Transporte Regional (RTP) y, en última instancia, alcanzar el objetivo de reducción de gases de efecto invernadero (GEI) del Estado de 40 y 80 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2030 y 2050 respectivamente;

El 13 de febrero de 2018, la Ciudad de Burbank aceptó la Beca de Planificación de Transporte Sostenible de Caltrans - Cuenta de Mantenimiento y Rehabilitación de Carreteras (RMRA) - para crear un Plan de Calles Completas de la Ciudad por un monto de \$ 519,228.00. Se proporcionó una contribución local de \$ 67,272.00 en fondos de la Ciudad para un monto total del proyecto de \$ 586,228.00. -.

El Plan de Calles Completas de la Ciudad de Burbank ("Plan de Calles Completas de la Ciudad"), adjunto a esta Resolución como Anexo A, cumple con el siguiente Objetivo 3 del Elemento de Movilidad del Plan General de Burbank2035 , Calles Completas, que establece que las calles completas de Burbank satisfarán todas las necesidades de movilidad y Mejorar la salud de la comunidad. El objetivo 3 también tiene las siguientes políticas:

Política 3.1: Usar estándares de transporte multimodales para evaluar el desempeño del sistema de calles de la Ciudad .

Política 3.2: Complete las calles de la ciudad proporcionando instalaciones para todos los modos de transporte .

Política 3.3: Proporcionar diseños de calles atractivos y seguros que mejoren las conexiones de tránsito, bicicletas, peatones y ecuestres entre hogares y otros destinos.

Política 3.4: Todas las mejoras de la calle deben ser implementado dentro del derecho de paso existente. Considere la ampliación de calles y la adquisición del derecho de vía como métodos de último recurso.

Política 3.5: Diseñe mejoras en las calles para preservar las oportunidades de mantener o expandir los sistemas de bicicletas, peatones y tránsito .

El Plan de calles completas de la ciudad está legalmente exento bajo el Título 14 de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) , Artículo 18, Sección 15262 como un estudio de planificación, ya que no compromete a la Ciudad a implementar ninguna de las mejoras identificadas que serán incluidas o aprobadas por El plan.

EL CONSEJO DE LA CIUDAD DE BURBANK RESUELVE:

El plan de calles completas de la ciudad se ha procesado de acuerdo con las disposiciones aplicables de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA).

Por la presente, se adopta el Plan de calles completas de la ciudad para guiar las mejoras futuras para mejorar la seguridad para todos los modos, usuarios, edades, habilidades y discapacidades del sistema de transporte .

APROBADO y ADOPTADO este 16 de junio de 2020.

Sharon Springer, alcalde

Zizette Mullins, MMC, secretaria municipal

Aprobado en forma: Oficina del Abogado de la Ciudad

**ByJ** \_\_\_\_\_

MacMillan acostado

Abogado Asistente de la Ciudad

ESTADO DE CALIFORNIA ) CONDADO DE LOS ANGELES ) ss. CIUDAD DE BURBANK )

I, Zizette Mullins, MMC, City Clerk de la ciudad de Burbank, qué este medio certifico que lo anterior resolución fue debidamente y con regularidad aprobada y adoptada por el Consejo de la Ciudad de Burbank en su habitual reunión celebrada en el decimosexto día de junio de 2020 , por la siguiente votación:

Sí: Frutos, Gabel-Luddy, Murphy, Talamantes y Springer. NOES: ninguno.

AUSENTE: ninguno.

Zizette Mullins, MMC, secretaria municipal

B. Glosario de términos

*UNA*

**AASHTO** Asociación Estadounidense de Autopistas Estatales y Funcionarios de Transporte.

**Acceso.** Un lugar o camino por el cual los peatones y los vehículos tienen acceso y salida seguros, adecuados y utilizables a una propiedad o uso. Fuente: BMC.

**Accesibilidad.** Un término que describe el grado en que algo es accesible para la mayor cantidad de personas posible, independientemente de su capacidad física o nivel de ingresos. En el diseño del transporte, la accesibilidad a menudo se utiliza para centrarse en las personas con discapacidad y su derecho de acceso a vías públicas, edificios y transporte público. La accesibilidad también se refiere a las instalaciones de transporte que cumplen con las Pautas de accesibilidad de derechos de paso públicos (PROWAG) relacionadas con ADA.

**Señal peatonal accesible (APS).** Un dispositivo que comunica información sobre la sincronización de la señal peatonal en formato no visual, como tonos audibles, mensajes de voz y / o superficies vibratorias. Fuente: CA MUTCD.

**Detector de señal peatonal accesible (APS).** Un dispositivo designado para ayudar al peatón que tiene discapacidades visuales o físicas a activar la fase peatonal. Fuente: CA MUTCD.

**ADA.** Acta de Americanos con Discapacidades.

**Callejón o callejón.** Un derecho de paso público que sirve como un medio secundario de acceso a la propiedad contigua. Fuente: BMC.

**Calle Arterial, Mayor.** Corredores regionales de transporte delimitados por el desarrollo comercial y multifamiliar. Proporcione acceso a todos los modos de tránsito, centrándose en el tránsito regional y el tráfico automático. Las conexiones peatonales vinculan los usos del suelo con el tránsito. Fuente: Plan General Burbank2035.

**Calle Arterial, Secundaria.** Calles que sirven el tráfico local de la ciudad; puede servir tráfico regional. Proporcionar acceso al tránsito local. Conexiones peatonales diseñadas para fomentar viajes multipropósito. Fuente: Plan General Burbank2035.

**Tráfico diario promedio (ADT).** El volumen promedio de 24 horas, que es el volumen total durante un período establecido dividido por el número de días en ese período. Normalmente, esto sería volúmenes de tráfico diarios periódicos durante varios días, no ajustados por días de la semana o estaciones del año. Fuente: CA MUTCD.

*si*

**Faro.** Una señal de tráfico de carretera con una o más secciones de señal que funciona en modo intermitente. Fuente: CA MUTCD.

**Bicicleta o bicicleta.** Un vehículo accionado por pedal sobre el cual se sienta el operador humano. Según el Código de Vehículos de California (CVC) 231, una bicicleta es un dispositivo sobre el cual cualquier persona puede conducir, propulsada exclusivamente por la fuerza humana a través de un cinturón, cadena o engranajes, y que tiene una o más ruedas. Fuente: CA MUTCD.

**Instalaciones para bicicletas o bicicletas.** Un término general que denota mejoras y disposiciones que acomodan o fomentan el ciclismo, incluidas las instalaciones de estacionamiento y almacenamiento, y caminos compartidos no específicamente definidos para el uso de bicicletas. Fuente: CA MUTCD.

**Carril bici.** Un término genérico para cualquier camino, calle, camino o camino que de alguna manera esté específicamente designado para el viaje en bicicleta, independientemente de si dichas instalaciones están designadas para el uso exclusivo de bicicletas o si deben compartirse con otros modos de transporte. Todas las instalaciones que proporcionan principalmente para viajes en bicicleta. Fuente: CA MUTCD.

**Carril bici , Clase I. Carril bici** o sendero de uso compartido que proporciona un derecho de vía completamente separado y fuera de la calle designado para el uso exclusivo de bicicletas y peatones con flujos cruzados minimizados por los automovilistas. Fuente: CA MUTCD.

**Carril bici, clase II.** Un carril para bicicletas que proporciona un derecho de paso restringido designado para el uso exclusivo en la calle de bicicletas con viajes en vehículos de motor o peatones prohibidos, pero se pueden permitir flujos cruzados. Fuente: CA MUTCD.

**Carril bici, clase III.** Una ruta de bicicletas que designa el viaje compartido de bicicletas y vehículos de motor denotado por letreros o marcas en el pavimento, como las marcas de carriles compartidos. Fuente: CA MUTCD.

**Carril bici, clase IV.** Una ciclovía o carril bici protegido que proporciona un derecho de paso designado exclusivamente para viajes en bicicleta separados de los peatones, el tráfico de vehículos y los vehículos estacionados. Las ciclovías de clase IV están protegidas y separadas mediante separación de pendientes, postes flexibles, barreras físicas inflexibles y / o estacionamiento en la calle. Consulte la Sección 890.4 del Código de Calles y Carreteras de California y el Boletín de información de diseño número 89 de Caltrans para conocer los criterios de diseño. Las ciclovías de clase IV pueden estar a nivel de la acera o en la calle y están protegidas y separadas mediante un tope para vehículos y un tope para peatones. Fuente: CA MUTCD.

**BMC** Código municipal de Burbank.

**Brida Camino.** Un sendero solo ecuestre para jinetes y sus caballos. Fuente: FHWA.

**Cara de edificio o fachada.** Esa parte de la pared exterior de un edificio que se enfrenta a una dirección y se encuentra entre el nivel del suelo y el techo de su piso superior. El frente de un porche no es la cara del edificio. Fuente: BMC.

**Bus Rapid Transit (BRT).** Un servicio de autobús de alta calidad que proporciona un servicio más rápido, más confiable y conveniente a través del uso de varios atributos clave, que incluyen carriles de autobuses dedicados, vehículos y estaciones de marca, mayor frecuencia, sistemas de transporte inteligentes y posible cobro de tarifas externas y / o todas las puertas de embarque. Fuente: Metro de Los Ángeles.

## C

**CA MUTCD.** Manual de dispositivos de control de tráfico uniforme de California. CA MUTCD.

**Caltrans** Departamento de Transporte de California. Fuente: CA MUTCD.

**Marcas de línea central.** La (s) línea (s) de señalización del pavimento amarillo que delimita la separación de los carriles de tráfico que tienen direcciones opuestas de viaje en una carretera. Estas marcas no necesitan estar en el centro geométrico del pavimento. Fuente: CA MUTCD.

**Almohadilla de hormigón para autobuses.** Áreas altamente duraderas de la superficie de la carretera en las paradas de autobús, generalmente construidas en concreto, que abordan el problema común de la distorsión del asfalto en las paradas de autobús. (Fuente: NACTO.)

**Collector Street, en el centro.** Calles de colectores que alimentan automóviles, peatones y bicicletas entre arterias y usos del suelo en el área del centro. Fuente: Plan General Burbank2035.

**Calle del coleccionista, barrio.** Calles residenciales que proporcionan acceso entre calles locales y arteriales, o que proporcionan cruces de calles arteriales para bicicletas, peatones y jinetes. Fuente: Plan General Burbank2035.

**Cruce.** Ver paso de peatones.

**Paso de peatones.** (a) Esa porción de una carretera incluida dentro de la prolongación o conexión de las líneas fronterizas de las aceras en las intersecciones donde las carreteras que se cruzan se encuentran en ángulos aproximadamente rectos, excepto la prolongación de dichas líneas desde un callejón a través de una calle. (b) Cualquier parte de una carretera claramente indicada para el cruce de peatones por líneas u otras marcas en la superficie. A pesar de las disposiciones anteriores de esta sección, no habrá un cruce de peatones donde las autoridades locales hayan colocado letreros que indiquen que no hay cruce. Fuente: CA MUTCD.

**Paso de peatones, elevado.** Tablas de velocidad en rampa que abarcan todo el ancho de la carretera, a menudo ubicadas en lugares de cruce a mitad de cuadra. El paso de peatones está delimitado con pintura y / o materiales de pavimentación especiales y actúa como una medida para calmar el tráfico que le permite al peatón cruzar a nivel dentro de la acera. Fuente: FHWA.

**Duración del ciclo.** El tiempo requerido para una secuencia completa de indicaciones de señal. Fuente: CA MUTCD.

**CVC.** Código de vehículos de California.

**Calle completa** Una calle diseñada, operada y mantenida para proporcionar movilidad segura para todo tipo de usuarios, de todas las edades y todas las habilidades. Todos, las personas que caminan, toman el tránsito, andan en bicicleta, conducen y todos los demás, deben poder usar las calles de manera segura.

**Ancho de bordillo a bordillo.** Ver Camino recorrido.

**Extensión de la acera o bulbout.** Una extensión de la acera hacia la carretera cuando hay un estacionamiento marcado en la calle. Fuente: Manual de diseño de carreteras de Caltrans.

**Radio de bordillo, real.** La curvatura a lo largo de la línea de la acera. Ver Radio de giro efectivo. Fuente: FHWA.

**Nivel de acera o acera.** El nivel del bordillo establecido en el centro del frente del edificio. Fuente: BMC.

**Zona de bordillo.** Ver Acera, Zona de acera.

*re*

**Delineador** Un dispositivo retrorreflectante montado en la superficie de la carretera o al costado de la carretera en una serie para indicar la alineación de la carretera, especialmente en la noche o en condiciones climáticas adversas. Fuente: CA MUTCD.

**Vehículo de diseño.** El vehículo más largo permitido por el estatuto de la autoridad del camino (Estado u otro) en ese camino. Fuente: CA MUTCD.

**Entrada de coches.** Un acceso pavimentado desde una calle o callejón a un garaje, cochera u otra área de estacionamiento; un camino de entrada puede incluir el espacio requerido para girar o maniobrar un vehículo motorizado dentro y fuera de dicha área de estacionamiento. Fuente: BMC.

*mi*

**Radio de giro efectivo.** Los vehículos de curvatura siguen al hacer un movimiento de giro alrededor de una acera. Ver Radio de bordillo, real. Fuente: FHWA.

**Juicio de ingeniería.** La evaluación de la información pertinente disponible, y la aplicación de los principios, experiencia, educación, discreción, disposiciones y prácticas apropiadas que figuran en este Manual y otras fuentes, con el fin de decidir sobre la aplicabilidad, diseño, operación o instalación de un dispositivo de control de tráfico. El juicio de ingeniería será ejercido por un ingeniero, o por una persona que trabaje bajo la supervisión de un ingeniero, mediante la aplicación de los procedimientos y criterios establecidos por el ingeniero. No se requiere documentación de juicio de ingeniería. Fuente: CA MUTCD.

**Vehículos eléctricos (EV).** Ya sea vehículos eléctricos enchufables, vehículos totalmente eléctricos o vehículos eléctricos híbridos enchufables que obtienen toda o parte de su energía de la electricidad suministrada por la red eléctrica. Fuente: Departamento de Energía.

**Ecuestre.** Un jinete o relacionado con la equitación. Los jinetes incluyen jóvenes, ancianos, jinetes de ocio, jinetes profesionales, grupos organizados, principiantes, personas con discapacidades y ganaderos que trabajan. Fuente: FHWA.

## F

**Parada de autobús del lado lejano.** Las paradas de autobús que se encuentran en el lado más alejado de la intersección (después de que el autobús pasa a través de la intersección).

**Brillante.** Una operación en la que una fuente de luz, como una indicación de señal de tráfico, se enciende y apaga repetidamente. Fuente: CA MUTCD.

**Zona de fachada.** Ver Acera, Zona de ataque frontal.

**Zona de mobiliario.** Ver Acera, Zona de equipamiento.

**FHWA** Administración Federal de Carreteras.

## GRAMO

**Gas de efecto invernadero (GEI).** Gases que atrapan el calor en la atmósfera, como dióxido de carbono, metano, óxido nitroso y gases fluorados. (Fuente: EPA).

*H*

**Autopista.** Una calle que se muestra en el Plan General de la Ciudad como una arteria principal o secundaria. Fuente: BMC.

**Baliza Híbrida.** Un tipo especial de baliza que se coloca intencionalmente en un modo oscuro (no se muestran indicaciones) entre los períodos de operación y, cuando se opera, muestra indicaciones de señal de control de tráfico constante y parpadeante. Fuente: CA MUTCD.

*yo*

**Carga en autobús en el carril (o en el lado de la acera).** Carga de pasajeros de autobús que ocurre dentro del tráfico en el carril de viaje en la acera, donde no se requiere un autobús para cambiar de carril.

**Luces en carretera.** Un tipo especial de señal de tráfico de la carretera instalada en la superficie de la carretera para advertir a los usuarios de la carretera que se están acercando a una condición en la carretera o adyacente a la carretera que puede no ser evidente y puede requerir que los usuarios de la carretera disminuyan la velocidad o se detengan . Fuente: CA MUTCD.

**Señal de cruce de peatones en la calle.** Una señal reguladora (designación R1-6 o 6a) que se puede utilizar para recordar a los usuarios de la carretera las leyes relativas al derecho de paso en un cruce peatonal no señalizado. Un letrero de cruce de peatones en la calle se colocará en la carretera en la ubicación del cruce de peatones en la línea central, en una línea de carril o en una isla mediana. Fuente: CA MUTCD.

**Intersección.** Según el Código de Vehículos de California (CVC) 365, una intersección es el área abarcada dentro de la prolongación de las líneas laterales de la acera, o, si no, las líneas de límite laterales de las carreteras, de dos carreteras que se unen entre sí en ángulos aproximadamente rectos o el área dentro de la cual los vehículos que viajan por diferentes carreteras que se unen en cualquier otro ángulo pueden entrar en conflicto. Fuente: CA MUTCD.

**Intersección, parada de cuatro vías controlada (o parada de múltiples vías controlada).** Una intersección donde todos los enfoques están controlados por una señal de STOP. Esto se usa típicamente cuando las carreteras que se cruzan cumplen con ciertas condiciones de tráfico o para proporcionar seguridad y conveniencia para los cruces de peatones y bicicletas. Fuente: FHWA.

**Intersección, parada de dos vías controlada (o control de parada solo en carretera menor).** Una intersección en la cual la entrada a la intersección desde dos de los enfoques (típicamente la carretera menor de menor volumen) está controlada por una señal de PARADA. Esto se usa típicamente cuando una carretera principal se cruza con una carretera secundaria de menor volumen. Fuente: FHWA.

**Intersección, señalizada.** Una intersección controlada por una señal de tráfico completa. En su forma más común, las intersecciones señalizadas tienen indicaciones para los usuarios en cada enfoque de intersección. Fuente: FHWA.

L

**Marcas de línea de carril.** Líneas de marcado en el pavimento blanco que delimitan la separación de los carriles de tráfico que tienen la misma dirección de desplazamiento en una carretera. Fuente: CA MUTCD.

**Intervalo peatonal principal (LPI).** Un intervalo durante el cual la indicación de la señal de MANO ARRIBA parpadeante (que simboliza NO CAMINAR) se muestra aproximadamente de 3 a 7 segundos antes de que los vehículos reciban una indicación verde. Fuente: CA MUTCD.

**Línea de límite.** Una línea blanca continua de no menos de 12 ni más de 24 pulgadas de ancho, que se extienda a través de una carretera o cualquier parte de la misma para indicar el punto en el que se debe detener el tráfico de acuerdo con los requisitos legales. Consulte el Código de Vehículos de California (CVC) 377. Fuente: CA MUTCD.

**Calle local** Calles residenciales o comerciales que proporcionan acceso directo a los usos contiguos de la tierra. Fuente: Plan General Burbank2035.

**Desarrollo de bajo impacto (LID).** Sistemas y prácticas que usan o imitan procesos naturales que resultan en la infiltración, evapotranspiración o uso de aguas pluviales para proteger la calidad del agua y el hábitat acuático asociado. (Fuente: EPA).

## METRO

**Mediana.** El área entre dos caminos de una carretera dividida medida desde el borde del camino recorrido hasta el borde del camino recorrido. La mediana excluye carriles de giro. El ancho medio puede ser diferente entre intersecciones, intercambios y en enfoques opuestos de la misma intersección. Fuente: CA MUTCD.

**Metro.** Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles.

**Parada de autobús a mitad de cuadra.** Parada de autobús que se encuentra a lo largo de la calle, no asociada con una intersección.

**Mid-Block Crossing.** Ubicación entre intersecciones donde se han proporcionado cruces peatonales marcados. Los cruces a mitad de cuadra mejoran la seguridad y la conveniencia de los peatones a lo largo de largos tramos ininterrumpidos de calles sin cruces existentes.

**Varios carriles.** Más de un carril se mueve en la misma dirección. Una calle, autopista o calzada de varios carriles tiene una sección transversal básica compuesta de dos o más carriles transversales en una o ambas direcciones. Un enfoque de carriles múltiples tiene dos o más carriles que se mueven hacia la intersección, incluidos los carriles de giro. Fuente: CA MUTCD.

**Flujo mixto (o zona de mezcla).** Con respecto a las ciclovías, el flujo mixto se refiere a la combinación de ciclistas y automovilistas dentro de un carril de circulación, típicamente el carril de giro a la izquierda o a la derecha. Se usan letreros y marcas en el pavimento para delimitar el área de conflicto. Con respecto al tránsito, el flujo mixto se refiere a la combinación de autobuses y vehículos de motor dentro de un carril de viaje.

*norte*

**NACTO** Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad.

**Cerca de parada de autobús lateral.** Parada de autobús que se encuentra en el lado cercano de la intersección (antes de que el autobús pase por la intersección).

**Noche o noche.** Equivalente a "oscuridad" definida por la Sección 280 del Código de Vehículos de California (CVC): "Oscuridad" es cualquier momento desde media hora después del atardecer hasta media hora antes del amanecer y en cualquier otro momento en que la visibilidad no sea suficiente para hacer claramente discernible cualquier persona o vehículo en la carretera a una distancia de 1,000 pies. Fuente: CA MUTCD.

*o*

**Marcador de objetos** Un dispositivo utilizado para marcar obstrucciones dentro o adyacentes a la carretera. Fuente: CA MUTCD.

**Tráfico opuesto.** Vehículos que viajan en la dirección opuesta. En una intersección, los vehículos que ingresan desde una aproximación que está aproximadamente en línea recta se considerarán como tráfico opuesto, pero los vehículos que ingresan desde aproximaciones a la izquierda o derecha no se considerarán como tráfico opuesto. Fuente: CA MUTCD.

**Signo de arriba.** Un letrero que se coloca de manera tal que una parte o la totalidad del letrero o su soporte está directamente sobre la carretera o el arcén de tal manera que los vehículos viajan debajo de él. Las instalaciones típicas incluyen letreros colocados en brazos en voladizo que se extienden sobre la carretera o en el arcén, en estructuras de soporte de letreros que abarcan todo el ancho del pavimento, en brazos de mástil o alambres que también admiten señales de control de tráfico y en puentes de carreteras que cruzan el calzada. Fuente: CA MUTCD.

## PAGS

**Parkway** Ver Acera, Zona de equipamiento.

**Marcando el pavimento.** Todas las líneas, palabras o símbolos, excepto signos, colocados oficialmente dentro de la carretera para regular, advertir o guiar el tráfico. Fuente: CA MUTCD.

**Peatonal.** Según el Código de Vehículos de California (CVC) 467, (a) una persona que está a pie o que está usando cualquiera de los siguientes: (1) Un medio de transporte propulsado por energía humana que no sea una bicicleta. (2) Un dispositivo eléctrico personal de movilidad asistida. (b) una persona que opera una silla de ruedas autopropulsada, un triciclo motorizado o un cuatriciclo motorizado y, por razones de discapacidad física, no puede moverse como peatón, como se especifica en la subdivisión (a). Fuente: CA MUTCD.

**Tampón para peatones.** El espacio amortiguado entre un camino peatonal de viaje y un Bikeway Clase IV, que puede estar ocupado por marcas en el pavimento, cúpulas táctiles truncadas, paisajismo, servicios públicos y / o mobiliario urbano.

**Intervalo de cambio de peatones.** Un intervalo durante el cual se muestra la indicación de la señal de MANO ARRIBA parpadeante (que simboliza NO CAMINAR). Fuente: CA MUTCD.

**Instalaciones peatonales.** Un término general que denota mejoras y disposiciones hechas para acomodar o alentar a caminar. Fuente: CA MUTCD.

**Baliza Híbrida Peatonal.** Un tipo especial de baliza híbrida utilizada para advertir y controlar el tráfico en una ubicación no señalizada para ayudar a los peatones a cruzar una calle o carretera en un cruce peatonal marcado. Fuente: CA MUTCD.

**Señal de paseo peatonal (o cabeza de señal peatonal).** Una función de control de peatones que proporciona tipos especiales de indicaciones de señales de tráfico destinadas exclusivamente a controlar el tráfico de peatones. Estas indicaciones de señal consisten en los símbolos iluminados de una PERSONA QUE CAMINA (que simboliza CAMINAR) y una MANO LEVANTADA (que simboliza NO CAMINAR). Fuente: CA MUTCD.

**Modo permisivo.** Un modo de operación de señal de control de tráfico en el que se permite realizar giros hacia la izquierda o hacia la derecha después de ceder el paso a los peatones, si corresponde, y / o al tráfico opuesto, si corresponde. Cuando se visualiza una indicación de señal VERDE CIRCULAR, se permiten los giros a la izquierda y a la derecha a menos que otro dispositivo de control de tráfico lo prohíba . Cuando se muestra una FLECHA AMARILLA intermitente o una indicación de FLECHA ROJA intermitente, se permite el giro indicado por la flecha. Fuente: CA MUTCD.

**Derecho preferente de compra.** La transferencia de la operación normal de una señal de control de tráfico a un modo de operación de control especial. Fuente: CA MUTCD.

**Línea de propiedad.** Significa una descripción de los límites horizontales de un lote que consiste en las líneas de lote frontal, lateral y posterior. Fuente: BMC.

**PROWAG** Pautas de accesibilidad de derechos de paso públicos.

**Carga extraíble (o desvío del autobús).** Carga de pasajeros de autobús que ocurre fuera del tráfico dentro del carril de estacionamiento en la calle en la acera, donde se requiere un autobús para cambiar de carril.

**Presionar el botón.** Un botón para activar un dispositivo o señal de sincronización para peatones, ciclistas u otros usuarios de la carretera. Fuente: CA MUTCD.

## R

**Marcador de pavimento elevado.** Un dispositivo montado en o sobre una superficie de la carretera que tiene una altura que generalmente no excede aproximadamente 1 pulgada sobre la superficie de la carretera para un marcador permanente, o que no excede aproximadamente 2 pulgadas sobre la superficie de la carretera para un marcador flexible temporal, y que está destinado a ser utilizado como guía de posicionamiento y / o para complementar o sustituir las marcas del pavimento Fuente: CA MUTCD.

**Retroreflectividad.** Una propiedad de una superficie que permite que una gran parte de la luz proveniente de una fuente puntual regrese directamente a un punto cercano a su origen. Fuente: CA MUTCD.

**Derecho de paso (ROW).** La porción de la servidumbre pública entre líneas de propiedad.

**Calzada.** La parte de una carretera mejorada, diseñada o utilizada habitualmente para viajes en vehículos y carriles de estacionamiento, pero exclusiva de la acera, berma o arcén, aunque dicha acera, berma u arcén sea utilizada por personas que usan bicicletas u otros vehículos propulsados por humanos. . En el caso de que una carretera incluya dos o más carreteras separadas, el término carretera tal como se utiliza en

este Manual se referirá a dicha carretera por separado, pero no a todas esas carreteras colectivamente. Consulte el Código de Vehículos de California (CVC) 527. Fuente: CA MUTCD.

**Reconfiguración de la carretera (o dieta de la carretera).** La eliminación de carriles de viaje de una carretera y la utilización del espacio para otros usos y modos de viaje. Una dieta de carretera clásica generalmente implica la conversión de un segmento de carretera indiviso de cuatro carriles existente en un segmento de tres carriles que consta de dos carriles pasantes y un carril central de dos vías para girar a la izquierda. Fuente: FHWA.

**Rumble Strip.** Una serie de áreas intermitentes, estrechas y transversales de superficie de la carretera con textura rugosa, ligeramente elevada o deprimida que se extienden a través del carril de viaje para alertar a los usuarios de la carretera sobre condiciones de tráfico inusuales o se encuentran a lo largo del arcén, a lo largo de la línea central de la carretera o dentro de islas formadas por marcas en el pavimento para alertar a los usuarios de la carretera de que están abandonando los carriles de viaje. Fuente: CA MUTCD.

## S

**Colegio.** Una institución educativa pública o privada reconocida por la autoridad educativa estatal para uno o más grados K a 12 o según lo definido por el Estado. Fuente: CA MUTCD.

**Zona escolar.** Según el Código de Vehículos de California (CVC) 22352 (a) (2) (B) Al acercarse o pasar un edificio escolar o sus terrenos, contiguo a una carretera y publicado con una señal de advertencia estándar "ESCUELA", mientras los niños van a o salir de la escuela ya sea durante el horario escolar o durante el período de recreo del mediodía. El límite prima facie también se aplicará cuando se acerque o pase cualquier terreno escolar que no esté separado de la autopista por una cerca, puerta u otra barrera física mientras los terrenos estén en uso por niños y la autopista se publique con una "ESCUELA" estándar señal de advertencia. Fuente: CA MUTCD.

**Retrasar.** El área entre una línea de propiedad y un edificio o estructura que debe mantenerse despejada o abierta. Fuente: BMC.

**Hombro.** La parte de la carretera contigua a la carretera para acomodar a peatones, ciclistas, vehículos detenidos, para uso de emergencia y para soporte lateral de cursos de base y superficie. Fuente: CA MUTCD.

**Acera.** Esa porción de una calle entre la línea de la acera, o la línea lateral de una carretera, y la línea de propiedad adyacente o en servidumbres de propiedad privada que está pavimentada o mejorada y destinada para uso de peatones. Según el Código de Vehículos de California (CVC) 555, "Acera" es la porción de una carretera, que no es la carretera, separada por bordillos, barreras, marcas u otra delineación para el desplazamiento de peatones. Fuente: CA MUTCD.

**Acera, zona de bordillo.** El área inmediatamente adyacente al bordillo o simplemente el bordillo mismo. Si la acera se expande para acomodar una extensión de bordillo, la zona de bordillo puede contener paisajismo.

**Acera, Zona Peatonal.** El área entre la zona de fachada y la zona de mobiliario a lo largo de una acera dedicada al peatón a través del movimiento.

**Acera, zona de fachada.** El área entre la línea de propiedad y la fachada del edificio. Cuando el edificio se aleja de la línea de propiedad, se puede aumentar el ancho total de la acera y la zona de fachada puede acomodar usos activos e inactivos.

**Acera, zona de mobiliario.** El área entre la zona peatonal y la zona de la acera que proporciona un amortiguador entre los peatones y la acera (o un carril bici Clase IV a nivel de acera).

**Señales.** Cualquier dispositivo de control de tráfico destinado a comunicar información específica a los usuarios de la carretera a través de una palabra, símbolo y / o leyenda de flecha. Las señales no incluyen señales de tráfico en carreteras, marcas en el pavimento, delineadores o dispositivos de canalización. Fuente: CA MUTCD.

**Señal, Tráfico.** Cualquier señal de tráfico de la autopista por la cual el tráfico se dirige alternativamente a detenerse y se le permite continuar. Fuente: CA MUTCD.

**Placa posterior de señal.** Una delgada tira de material que se extiende hacia afuera y paralela a una cara de señal en todos los lados de una carcasa de señal para proporcionar un fondo para mejorar la visibilidad de las indicaciones de señal. Fuente: CA MUTCD.

**Fase de señal.** El derecho de paso, el cambio amarillo y los intervalos de autorización roja en un ciclo que se asignan a un movimiento de tráfico independiente o una combinación de movimientos. Fuente: CA MUTCD.

**Intersección sesgada.** Una intersección que ocurre cuando las calles se cruzan en ángulos distintos de 90 grados y puede crear escenarios complicados para peatones, ciclistas y automovilistas. Fuente: FHWA.

**Velocidad.** Definido en base a las siguientes clasificaciones. Fuente: CA MUTCD.

(A) Velocidad promedio: la suma de las velocidades instantáneas o medidas puntuales en una ubicación específica de vehículos dividida por la cantidad de vehículos observados.

(B) Velocidad de diseño: una velocidad seleccionada utilizada para determinar las diversas características de diseño geométrico de una carretera.

(C) Velocidad del percentil 85: la velocidad igual o inferior a la que viaja el 85 por ciento de los vehículos de motor.

(D) Velocidad de funcionamiento: una velocidad a la que opera un vehículo típico o el tráfico general. La velocidad de funcionamiento puede definirse con valores de velocidad como el promedio, el ritmo o las velocidades del percentil 85.

(E) Ritmo: el rango de velocidad de 10 mph que representa las velocidades del mayor porcentaje de vehículos en el flujo de tráfico.

**Banda de frenado.** Dispositivo para calmar el tráfico que consiste en un área de pavimento elevado a través de una carretera con una altura de 3 a 6 pulgadas y una longitud de recorrido de 1 a 3 pies. Los baches de velocidad se reservan típicamente para carreteras privadas y estacionamientos. Fuente: NACTO.

**Speed Cushion (o Speed Slot o Speed Pillow).** Dispositivo para calmar el tráfico que consiste en dos o más áreas elevadas colocadas lateralmente a través de una carretera con espacios entre las áreas elevadas. La altura y la longitud son similares a las de una rampa de velocidad, pero la separación de los espacios permite el paso de vehículos de emergencia. Los amortiguadores de velocidad a menudo se colocan en una serie (generalmente con una separación de 260 a 500 pies). Fuente: Ingenieros de Transporte Internacional (ITE).

**Speed Hump.** Dispositivo para calmar el tráfico que consiste en áreas de pavimento elevadas redondeadas (verticalmente a lo largo de la ruta de viaje), generalmente de 12 a 14 pies de longitud, que a menudo se colocan en serie (típicamente separadas de 260 a 500 pies). Fuente: Ingenieros de Transporte Internacional (ITE).

**Límite de velocidad.** La velocidad máxima (o mínima) aplicable a un tramo de carretera establecido por ley o reglamento.

**Carretera estatal.** Cualquier carretera propiedad y operada por Caltrans.

**Stop Line.** Una línea de marcado de pavimento blanco sólido que se extiende a través de los carriles de aproximación para indicar el punto en el que se pretende o se requiere que se detenga. Para todos los propósitos, límite de línea (s) según lo definido por el Código de Vehículos de California (CVC) 377 significará línea (s) de parada. Fuente: CA MUTCD.

**Calle.** Una vía pública que ofrece los principales medios de acceso a la propiedad contigua, y que puede incluir bordillos contiguos, vías verdes y aceras. Fuente: BMC.

**Tráfico.** Los peatones, ciclistas, animales montados o pastoreados, vehículos, tranvías y otros medios de transporte, ya sea de forma individual o conjunta, mientras se utilizan para viajar en cualquier carretera o camino privado abierto al transporte público (véase la definición de camino privado abierto al transporte público). Según el Código de Vehículos de California (CVC) 620, el término "tráfico" incluye peatones, animales, vehículos, tranvías y otros medios de transporte, ya sea solos o juntos, mientras se utiliza cualquier autopista para viajar. Fuente: CA MUTCD.

**Dispositivo de control de tráfico.** Una señal, señal, marca u otro dispositivo utilizado para regular, advertir o guiar el tráfico, colocado en, sobre o adyacente a una calle, carretera, camino privado abierto a viajes públicos, instalaciones peatonales o camino de uso compartido por autoridad de una agencia u oficial público que tenga jurisdicción, o, en el caso de un camino privado abierto a viajes públicos, por la autoridad del propietario privado o funcionario privado que tenga jurisdicción. Fuente: CA MUTCD.

T

**Calmar el tráfico.** La combinación de medidas que reducen los efectos negativos del uso de vehículos motorizados, alteran el comportamiento del conductor y mejoran las condiciones para los usuarios de la calle no motorizados. La reducción del tráfico consiste en el diseño físico y otras medidas implementadas en las carreteras existentes para reducir la velocidad de los vehículos y mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas. Por ejemplo, las desviaciones verticales (jorobas de velocidad, tablas de velocidad e intersecciones elevadas), los cambios horizontales y el estrechamiento de carreteras están destinados a reducir la velocidad y mejorar el ambiente de la calle para los no automovilistas. Los cierres que obstruyen los movimientos del tráfico en una o más direcciones, como las barreras medianas, tienen la intención de reducir el tráfico transversal. Las medidas para calmar el tráfico se pueden implementar en una intersección, calle, vecindario o en toda el área. La implementación de medidas para calmar el tráfico puede reducir la velocidad del tráfico, reducir las colisiones de vehículos motorizados y mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas. Estas medidas también pueden aumentar la actividad peatonal y ciclista. Fuente: Departamento de Transporte.

**Señal de tráfico.** Dispositivos de control de tráfico operados eléctricamente que proporcionan indicaciones para que los usuarios de la carretera avancen en sus viajes al asignar el derecho de paso a cada aproximación y movimiento. Fuente: FHWA.

**Viaje por el camino.** También conocido como el ancho de acera a acera. La parte de la carretera para el movimiento de vehículos, exclusiva de los arcenes, bermas, aceras y carriles de estacionamiento. Fuente: CA MUTCD.

U

**Utilizar.** Un propósito para el cual se usa un terreno o una estructura. Fuente: BMC.

V

**Vehículo.** Según el Código de Vehículos de California (CVC) 670, un "vehículo" es un dispositivo por el cual cualquier persona o propiedad puede ser propulsada, trasladada o arrastrada por una carretera, excepto un dispositivo movido exclusivamente por energía humana o utilizado exclusivamente en rieles fijos o pistas Fuente: CA MUTCD.

**Tope de vehículo.** El espacio amortiguado entre un carril de viaje y un Bikeway Clase IV, que puede estar ocupado por marcas en el pavimento, separación de pendientes, bolardos y / o estacionamiento en la calle.

**Vehículo millas recorridas (VMT).** El número de millas recorridas por vehículos por un período de un año. VMT se calcula usando dos lecturas de odómetro o, para vehículos con menos de dos lecturas de odómetro, se imputa usando una estimación de regresión. Fuente: FHWA.

W

**Baliza de advertencia.** Una baliza utilizada solo para complementar una advertencia o señal o marcador reglamentario apropiado.

**Luz de alerta.** Una luz cerrada portátil, con alimentación, amarilla, dirigida por lentes, que se utiliza en una zona de control de tráfico temporal, ya sea en un modo de quemado constante o intermitente.

**Señal de advertencia.** Una señal que avisa a los usuarios de la carretera de una situación que podría no ser evidente.

### C. Referencias

La siguiente es una lista de referencias, que incluye estándares, pautas, planes, políticas y mejores prácticas que se utilizaron para desarrollar las recomendaciones para las mejoras completas de las calles en este documento. El diseño y mantenimiento de todas las instalaciones viales para peatones, ciclistas, tránsito, automovilistas, ecuestres y otras vías deben cumplir con las leyes federales, estatales y locales aplicables.

#### Nacional:

Asociación Estadounidense de Autopistas Estatales y Funcionarios de Transporte. 2004. *Política de AASHTO sobre diseño geométrico de calles y carreteras.*

Asociación Estadounidense de Autopistas Estatales y Funcionarios de Transporte. 1999. *Guía AASHTO para el desarrollo de instalaciones para bicicletas.*

Administración Federal de Carreteras (FHWA). 2019. *Guía de selección de ciclovías.*

Administración Federal de Carreteras (FHWA). 2007. *Guía de diseño ecuestre para senderos, senderos y campamentos.*

Administración Federal de Carreteras (FHWA). 2018. *Guía para mejorar la seguridad de los peatones en lugares de cruce no controlados.*

Administración Federal de Carreteras (FHWA). 2007. *Guía de diseño ecuestre para senderos, senderos y campamentos.*

Administración Federal de Carreteras (FHWA). 2013. *Guía de seguridad para peatones y sistema de selección de contramedidas.*

Administración Federal de Carreteras (FHWA). 2008. *Guía de seguridad peatonal para agencias de tránsito.*

Administración Federal de Carreteras (FHWA). 2015. *Guía de planificación y diseño de carril bici separada.*

Administración Federal de Carreteras (FHWA). 2014. *Guía informativa de la dieta vial.*

Instituto de Ingenieros de Transporte (ITE). 2018. *Guía de profesionales de la gestión de la acera.*

Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (OTAN). 2017. *Diseño para todas las edades y capacidades: orientación contextual para instalaciones de bicicletas de alta comodidad.*

Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (OTAN). 2018. *Directrices para la regulación y gestión del transporte activo compartido.*

Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO). 2016. *Guía de diseño de Transit Street*.

Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO). 2014. *Urban Bikeway Design Guide* .

Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO). 2013. *Urban Street Design Guide* .

Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO). 2017. *Urban Street Stormwater Guide* .

Programa Cooperativo Nacional de Investigación de Carreteras (NCHRP). 2007. *Directrices para señales peatonales accesibles* .

Programa Cooperativo Nacional de Investigación de Carreteras (NCHRP). 2003. *Revisión de las características del camión como factores en el diseño de carreteras* .

Programa Cooperativo Nacional de Investigación de Carreteras (NCHRP). 2015. *NCHRP Report 812. Signal Timing Manual*.

Junta de Investigación del Transporte. 1996. *Informe del Programa de Investigación Cooperativa Transit (TCRP) 19. Directrices para la ubicación y diseño de las paradas de autobús* .

Junta de Investigación del Transporte. 2015. *Síntesis del Programa de Investigación Cooperativa de Tránsito (TCRP) 117. Mejores paradas de autobús en la calle* .

Departamento de Transporte de los Estados Unidos. 2006. *Estándares de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) para instalaciones de transporte* .

Junta de acceso de los Estados Unidos. 2011. *Pautas de accesibilidad de derechos de paso públicos (PROWAG)*.

Junta de acceso de los Estados Unidos. 2015. *Estándares de la Ley de Barreras Arquitectónicas (ABA)* .

Estado:

Departamento de Parques y Recreación de California. California Equestrian Trails & Land Coalition. 2005. *Consideraciones seguras para senderos de usos múltiples*.

Departamento de Transporte de California (Caltrans). 2014. *Manual de dispositivos de control de tráfico uniforme de California* .

Departamento de Transporte de California (Caltrans). 2015. *Boletín de información de diseño número 89. Orientación de ciclovías de clase IV* .

Departamento de Transporte de California (Caltrans). Sexta Edición. *Manual de Diseño de Carreteras* .

Local:

Ciudad de Los Angeles *Guía completa de diseño de calles* .

Ciudad de Pasadena. 2017. *Guía de diseño de calles*.

Condado de Los Angeles 2012. *Plan maestro de bicicletas: Apéndice F. Directrices de diseño* .

Condado de Los Angeles 2014. *Manual de normas de desarrollo de bajo impacto*.

Condado de Los Angeles 2011. *Manual de diseño de modelos para calles vivas*.

Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro). *NoHo al estudio técnico de Pasadena*.

Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro). 2019. *Políticas y normas del servicio de tránsito de Metro* .

Consejo de Gobiernos del Condado de Orange. 2016. *Complete Streets Initiative Design Handbook*.

---

[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>