

ONE Bike Ped Stormwater Transcription vidéo

Le 18 août 2020

1

00:00:05.879 --> 00:00:14.910

Stephanie Weyer : Bonjour, je suis Stephanie Weyer, architecte paysagiste chez Toole Design. Nous sommes consultants pour la ville de Burlington et la Commission d'aménagement du territoire de Chittenden.

2

00:00:15.299 --> 00:00:23.910

Stephanie Weyer : Nous nous associons pour rendre la marche et le vélo plus sécuritaires et plus connectés dans la partie sud-ouest de l'extrémité old north, l'un des quartiers les plus denses de Burlington aux États-Unis.

3

00:00:24.570 --> 00:00:38.610

Stephanie Weyer : Cette présentation vous donnera de l'information sur le projet et les concepts proposés pour la connectivité bikeway, la sécurité des piétons et la gestion des eaux pluviales dans l'ancien north end. Le produit final comprendra un rapport qui recommande des améliorations à la ville.

4

00:00:40.740 --> 00:00:46.950

Stephanie Weyer : L'équipe du projet travaille avec le public pour identifier les options pour les connexions cyclables et piétonnières à faible stress dans le Vieux-Nord.

5

00:00:47.550 --> 00:00:56.670

Stephanie Weyer : Avec votre aide, l'équipe du projet recommandera des améliorations au paysage de rue et aux intersections afin d'accroître la sécurité et d'offrir un environnement plus confortable aux personnes qui marchent et font du vélo.

6

00:00:57.270 --> 00:01:05.190

Stephanie Weyer : Nous identifierons également les possibilités de traiter la gestion des eaux pluviales et d'intégrer l'infrastructure des eaux pluviales vertes dans les rues de Burlington.

7

00:01:05.850 --> 00:01:15.330

Stephanie Weyer: Vous pouvez voir la zone d'étude en gris sur la carte. Le rapport final comprendra une conception conceptuelle recommandée et une estimation des coûts pour les itinéraires préférés dans ce domaine.

8

00:01:15.720 --> 00:01:27.900

Stephanie Weyer : Ceux qui relient Battery Park, le Old North End Neighborhood Greenway, le Depot Street Neighborhood Greenway et le Lakeview Terrace Neighborhood Greenway. Le projet est financé par la Commission d'aménagement du territoire de Chittenden.

9

00:01:29.670 --> 00:01:41.160

Stephanie Weyer : Cette liste comprend les membres du Comité consultatif du projet. Les résidents du quartier se sont joints au personnel de la ville et des consultants pour s'assurer que toutes les voix sont entendues et que les concepts refléteront les changements souhaités dans le domaine du projet.

10

00:01:42.000 --> 00:01:50.220

Stephanie Weyer : Le comité consultatif du projet apporte une contribution précieuse tout au long du projet et aidera à déterminer la solution de rechange préférée en fonction de la rétroaction du public.

11

00:01:52.890 --> 00:02:03.420

Stephanie Weyer : Le projet a débuté à l'automne 2019 par une réunion tenue le 14 novembre pour présenter le projet au public et demander des commentaires sur les changements souhaités dans le domaine du projet.

12

00:02:04.020 --> 00:02:13.710

Stephanie Weyer : Nous avons également organisé un sondage en ligne en décembre 2019 afin de recueillir davantage de commentaires et nous avons reçu 172 réponses. Je vais les résumer sous peu.

13

00:02:14.730 --> 00:02:23.520

Stephanie Weyer: Sur la base des commentaires du public et les conseils du comité consultatif du projet Toole Design a créé une gamme d'alternatives qui rendraient la marche et le vélo dans le quartier plus sûr et plus connecté,

14

00:02:23.940 --> 00:02:26.100

Stephanie Weyer : et qui aiderait également à gérer le ruissellement des eaux pluviales.

15

00:02:26.820 --> 00:02:36.240

Stephanie Weyer : Le projet a été retardé en raison de la pandémie de coronavirus, mais nous partageons maintenant la gamme d'alternatives avec le public pour entendre ce que vous aimez, n'aimez pas ou comment vous les changeriez. we're

16

00:02:37.200 --> 00:02:47.460

Stephanie Weyer : Le Comité consultatif du projet se réunira de nouveau en septembre pour examiner les commentaires du public qui partagent leurs propres idées et décider comment utiliser les commentaires pour créer une solution de rechange privilégiée à la ville.

17

00:02:48.150 --> 00:03:01.980

Stephanie Weyer : Nous présenterons ensuite l'alternative préférée au Comité des transports et des services publics d'énergie du conseil municipal en novembre. S'ils sont approuvés, certains éléments de construction rapide seront mis en œuvre parallèlement à des projets de pavage à l'automne 2020.

18

00:03:03.330 --> 00:03:13.230

Stephanie Weyer : Au cours des prochaines diapositives, je vais résumer les commentaires du public reçus dans le cadre du sondage, partager des ébauches de concepts et demander vos commentaires. Je vais vous donner différentes façons de commenter ainsi.

19

00:03:15.750 --> 00:03:28.170

Stephanie Weyer : Le sondage de décembre 2019 comportait donc 10 questions et j'en résume trois ici. Les résultats du sondage pour toutes les questions sont disponibles sur le site Web du projet que le lien montré ici, à droite.

20

00:03:28.890 --> 00:03:39.870

Stephanie Weyer : Nous avons demandé ce que les gens considèrent comme les intersections les plus dangereuses et sur sept options. Les trois principales intersections dangereuses étaient considérées comme l'avenue North à North Street.

21

00:03:40.290 --> 00:03:47.040

Stephanie Weyer: North Avenue, où il rencontre Sherman Street et l'entrée battery park. Suivi par Park Street à Battery Street et Pearl Street.

22

00:03:47.820 --> 00:03:53.070

Stephanie Weyer : Dans une minute, je vais vous présenter des propositions sur la façon d'aborder la sécurité à ces trois intersections.

23

00:03:53.970 --> 00:04:02.970

Stephanie Weyer: Nous avons également demandé laquelle des quatre rues, les gens aimeraient considéré pour les connexions à faible stress, pour les connexions avec des niveaux élevés de confort pour les personnes de tous âges et capacités.

24

00:04:03.570 --> 00:04:14.130

Stephanie Weyer : Les principales priorités étaient une connexion par Battery Park et une connexion sur la rue Front entre la rue North et l'avenue North. Vous verrez que nous avons également examiné ces options proposées.

25

00:04:15.600 --> 00:04:26.280

Stephanie Weyer : Enfin, on demande aux gens d'évaluer : Laquelle des trois options suivantes était la plus importante pour établir ou améliorer les connexions de vélo en général. North Street est sorti sur le dessus dans ce cas.

26

00:04:27.300 --> 00:04:38.010

Stephanie Weyer : Encore une fois, ce n'est qu'un échantillon de l'enquête. Nous vous invitons à visiter le site web du projet pour les résultats complets. Nous allons maintenant examiner comment vos commentaires ont intégré nos propositions pour améliorer la connectivité, la sécurité et le confort.

27

00:04:39.630 --> 00:04:52.350

Stephanie Weyer : Cette carte résume les intersections et les connexions que nous priorisons en fonction des commentaires du public et des commentaires du Comité consultatif du projet. Nous allons revoir cette carte et marcher à travers chacun des emplacements du cercle dans les diapositives suivantes.

28

00:04:54.690 --> 00:05:00.210

Stéphanie Weyer : Nous avons donc examiné les possibilités pour la rue North et la rue Champlain Nord, jusqu'à la rue Dépôt.

29

00:05:02.370 --> 00:05:17.670

Stéphanie Weyer : Nous avons proposé de resserrer les intersections à risque élevé sur la rue North, y compris la rue North et Park et la rue Champlain Nord, en élargissant les prolongements de courbes existants. Donc, les extensions existantes et proposées ici.

30

00:05:18.810 --> 00:05:26.580

Stephanie Weyer : Cela permettra de réduire les passages à niveau et d'agrandir l'espace sur les trottoirs, mais les camions de livraison pourront toujours tourner à chaque endroit.

31

00:05:27.120 --> 00:05:37.650

Stéphanie Weyer: Et ce n'est pas démontré, mais le long de la rue North, nous proposons d'installer de petites tranchées d'arbres, qui sont essentiellement des fosses d'arbres qui sont reliées sous terre avec des sols structuraux,

32

00:05:38.100 --> 00:05:45.120

Stephanie Weyer: l'eau infiltrant les médias et même un système de canalisations, le tout pour augmenter la capacité des arbres à étendre leurs racines et infiltrer plus d'eau.

33

00:05:46.140 --> 00:05:50.430

Stephanie Weyer : À première vue, nous avons proposé de verrouiller les pavés perméables dans les zones arboricoises.

34

00:05:51.450 --> 00:06:05.610

Stephanie Weyer : Le passage à niveau potentiel de midblock a été précédemment proposé par les défenseurs de voisinage North Street, Front Street et Blodgett Street. Walk Bike Plan BTV recommandait déjà une intersection surélevée à Rose Street, North Street et Murray Street.

35

00:06:06.720 --> 00:06:10.350

Stephanie Weyer : Nous intégrons donc ces propositions à nos solutions de rechange.

36

00:06:13.080 --> 00:06:19.260

Stephanie Weyer : À l'intersection de la rue North, de l'avenue North. Je vais marcher à travers cela de haut en bas.

37

00:06:20.370 --> 00:06:28.140

Stephanie Weyer : Nous envisageons essentiellement un régime à long terme. Donc, quelque chose qui sera construit dans deux à 10 ans, alors que la construction rapide est plus dans la prochaine année.

38

00:06:29.670 --> 00:06:45.810

Stephanie Weyer : À cette intersection, nous chercherions à créer une sortie à faible stress de la rue Haswell, avec une extension de bordure peinte pour protéger la piste cyclable nouvellement proposée. Au sud, cette piste cyclable s'étend de Wall Street jusqu'au Greenway de Depot Street Neighborhood.

39

00:06:46.890 --> 00:07:07.470

Stephanie Weyer: Pour faire de la place pour cette piste cyclable, nous proposons de supprimer la voie de virage à gauche, afin que nous puissions fournir une piste cyclable avec tampon protégé. La boîte à

vélos que nous proposons de garder en arrière de l'intersection, il suffit de déplacer la ligne d'arrêt en arrière, de sorte que les bus qui tournent de North Street nord sur North Ave, we're

40

00:07:08.730 --> 00:07:19.080

Stephanie Weyer : Peut continuer à faire ce virage sans menacer les cyclistes en attente. Tout au long des trois passages pour piétons à l'intersection, nous proposons de les réaligner.

41

00:07:19.710 --> 00:07:31.050

Stephanie Weyer : Pour faire un peu de place à l'intersection et faire des connexions plus directes. Il aidera également à profiter de ce côté du signal piéton existant un peu mieux.

42

00:07:32.460 --> 00:07:39.330

Stephanie Weyer : Nous examinerions certains changements apportés à l'équipement de signalisation et les changements apportés aux opérations pour que cela fonctionne.

43

00:07:40.650 --> 00:07:54.270

Stephanie Weyer: La dernière grande proposition ici est pour une extension de bordure d'eau pluviale, qui permettra à l'eau de s'infiltrer, en attendant aider à réduire ce passage à niveau et ralentir, en tournant la circulation. Tt permettra toujours à ce bus de tourner

44

00:07:54.750 --> 00:08:12.150

Stephanie Weyer: à North Ave. Et enfin, juste une partie des améliorations de la rue North que j'ai mentionnées sur la dernière diapositive sont potentiellement l'expansion des grilles d'arbres et l'introduction de système perméable pavé et des tranchées d'arbres en dessous pour que l'infiltration accrue des eaux pluviales.

45

00:08:15.510 --> 00:08:32.250

Stephanie Weyer : Donc, se déplacer le long de North Avenue, Front Street et Sherman Street comme ils travaillent comme un système avec Battery Park. Nous allons regarder cela dans quelques diapositives. Cette première est une option de construction rapide et la prochaine est le long terme.

46

00:08:33.090 --> 00:08:52.320

Stephanie Weyer : Essentiellement, nous cherchons à construire rapidement pour convertir la voie en direction ouest existante en une connexion bidirectionnel avec une barrière verticale à profil bas. Nous serions maintenir cette île et la voie de glissement dans ce cas puisque c'est la construction rapide.

47

00:08:53.940 --> 00:08:58.650

Stephanie Weyer : Vos camions de livraison pourront toujours faire ce virage. Et nous avons fourni

48

00:08:59.760 --> 00:09:09.060

Stephanie Weyer: un certain revers pour les gens sur les vélos à arrêter pour s'adapter à cela. Il pourrait y avoir un passage à niveau dans cette voie

49

00:09:09.570 --> 00:09:22.140

Stephanie Weyer: pour l'accès d'urgence incendie, mais c'est un événement peu fréquent, donc pas un gros problème. Sur les deux extrémités, nous serions à la recherche de fournir une traversée à deux voies à l'ouest de l'Old North End Greenway.

50

00:09:22.680 --> 00:09:34.080

Stephanie Weyer: Et ici, d'avant en arrière à Battery Park.

En général, ce que nous avons fait ici est d'étendre l'entrée de Battery Park dans la rue. Pour l'instant, tout cela serait peint.

51

00:09:35.280 --> 00:09:37.770

Stephanie Weyer: Obtenir un peu plus d'espace pour Beansies.

52

00:09:39.180 --> 00:09:52.620

Stéphanie Weyer : Réaligner légèrement ces extensions de courbe, ainsi qu'un ensemble réaligné de passages pour piétons. Ce passage pour piétons au nord, d'autant plus que nous descendons, pour vraiment carré à cette intersection et une visibilité accrue pour les personnes qui traversent.

53

00:09:54.090 --> 00:10:04.200

Stephanie Weyer: En réalignant ces extensions de courbe, nous créons ici un trottoir supportable pour continuer à autoriser les véhicules d'entretien, mais il serait bloqué par un bollard amovible, sinon.

54

00:10:05.970 --> 00:10:17.910

Stephanie Weyer: Une chose dont je vais parler dans quelques diapositives de plus est la façon dont nous créons ce passage de la rue avant pour permettre plus d'une connexion nord et sud entre Front Street et Battery Park.

55

00:10:18.990 --> 00:10:23.820

Stephanie Weyer : Et la voie existante en direction nord sur l'avenue North demeurerait.

56

00:10:28.050 --> 00:10:45.000

Stephanie Weyer: Je dois mentionner que c'est le régime à long terme. Il y a ces triangles jaunes, voici des diamants. Dans les deux projets, il proposait d'ajouter des balises clignotantes rapides pour accroître la visibilité des piétons. Ceux-ci sont essentiellement comme indiqué dans l'image ci-dessous.

57

00:10:47.070 --> 00:10:56.490

Stephanie Weyer : Lorsqu'un piéton ou une personne sur le vélo traverse, ils s'activent et clignotent des lumières clignotantes, de sorte qu'ils puissent être vus de plus loin. Donc, nous

58

00:10:56.820 --> 00:11:04.020

Stephanie Weyer: a proposé que, à long terme et dans l'option de construction rapide ainsi. Retour à ce long terme. Vous pouvez voir qu'un changement majeur ici

59

00:11:05.490 --> 00:11:11.910

Stephanie Weyer: est cette intersection surélevée. Donc, nous continuons à avoir cette intersection resserrée,

60

00:11:12.300 --> 00:11:27.780

Stephanie Weyer : mais au lieu de passages à niveau désignés, il y a maintenant une aire de passage entièrement flexible pour toutes les personnes qui sortent des trottoirs et qui sortent du parc de la batterie ici. Pendant ce temps, nous ralentissons la circulation automobile avec cette intersection surélevée surélevée au niveau du trottoir.

61

00:11:29.010 --> 00:11:52.110

Stephanie Weyer : Ces rampes de tous les côtés. L'entrée du parc de la batterie. Il s'agit simplement d'un projet proposé à la fois tout changement à Battery Park devrait être étudié par le biais d'un plan directeur, mais il y aurait une possibilité pour l'augmentation des sièges, peut-être des sièges de café liés à Beansies et les sièges de banc.

62

00:11:53.220 --> 00:12:00.750

Stephanie Weyer : Plantation, infiltration d'eaux pluviales zones de jardin de pluie et pavés perméables avec eux comme zoné pour aider à augmenter l'infiltration.

63

00:12:02.220 --> 00:12:07.710

Stephanie Weyer : Nous ferions toujours cette connexion sur Front Street, dont je parlerai encore un peu plus en détail dans la diapositive suivante.

64

00:12:08.460 --> 00:12:15.150

Stephanie Weyer: Le plus grand changement que vous voyez ici, c'est une option, serait de maintenir cette voie en direction ouest

65

00:12:15.570 --> 00:12:32.370

Stephanie Weyer: comme une seule voie, mais pour enlever une partie de la mémoire tampon protégée pour simplement en faire une piste cyclable plus petite tampon pour créer de l'espace que pour une piste cyclable en direction est ainsi. Et une chose que nous pouvons faire avec cela est de

66

00:12:34.200 --> 00:12:46.890

Stephanie Weyer: enlever cette île de glissement et la voie de glissement et entièrement reconstruire cette main droite de Battery Park. Maintenant, tout ce que vous voyez ici est à nouveau,

67

00:12:47.910 --> 00:12:56.700

Stephanie Weyer : un peu théorique. Une étude de plan directeur pour le parc devrait être faite pour vraiment déterminer à quoi ressemble Battery Park.

68

00:12:58.290 --> 00:13:11.460

Stephanie Weyer: Mais une chose que nous pourrions faire avec l'espace accru est de fournir une aire d'attente protégée pour les personnes se dirigeant vers l'est, puis de fournir un passage à niveau exclusif qui nécessiterait un vélo we'd

69

00:13:12.900 --> 00:13:20.700

Stephanie Weyer: phase dans le cadre du système de signalisation, de sorte que nous avons une belle traversée protégée pour les personnes sur les vélos va dans les deux sens.

70

00:13:22.020 --> 00:13:32.190

Stephanie Weyer: D'autres choses que nous avons proposées ici sont l'extension de bordure d'eau pluviale qui est déjà dans une zone qui est limitée au stationnement de toute façon.

71

00:13:33.060 --> 00:13:51.030

Stephanie Weyer : Et puis, dans le cadre d'une étude plus vaste sur les plans directeurs, les connexions au sein de Battery Park doivent être examinées pour savoir comment elles pourraient être élargies afin

que les piétons et les personnes à vélo puissent partager un peu d'espace et augmenter ces connexions nord-sud et est-ouest.

72

00:13:54.000 --> 00:13:55.710

Stephanie Weyer : Revenons donc à Front Street.

73

00:13:57.030 --> 00:14:08.580

Stephanie Weyer : Les deux premières options sont similaires et les deux deuxièmes options sont similaires. Dans tous les cas, nous envisageons de créer un passage de Sherman Street North Ave à Front Street et de retour.

74

00:14:10.170 --> 00:14:18.240

Stéphanie Weyer: Et ces deux options proposent de créer ce passage le long du stationnement juste en élargissant le trottoir qui existe là-bas maintenant.

75

00:14:19.440 --> 00:14:28.080

Stephanie Weyer : Ils le font d'une manière légèrement différente. Alors que celui-ci se tisse entre les arbres. Celui-ci reste sur le côté. Certains

76

00:14:28.650 --> 00:14:42.990

Stephanie Weyer : Les inconvénients pour les deux sont que nous aurions un impact plus important sur les arbres ici. Et de ce côté, nous ne pouvons pas élargir le chemin à côté des résidences en raison des lignes de propriété et de la ligne de clôture existante là-bas.

77

00:14:45.270 --> 00:14:52.980

Stephanie Weyer : Dans ces deux schémas, nous avons proposé que le passage se use du côté ouest de la connexion front street.

78

00:14:54.000 --> 00:14:55.230

Stephanie Weyer: Et dans ce cas,

79

00:14:56.340 --> 00:15:04.230

Stephanie Weyer: nous maintenons l'espace vert tel quel, et ce que l'espace de plantation actuel. Dans ce cas, nous proposons

80

00:15:05.700 --> 00:15:12.450

Stephanie Weyer: une place un peu plus grande. Ce serait une option pour augmenter la place à cet égard.

81

00:15:13.680 --> 00:15:25.560

Stephanie Weyer: Dans la rue, le plus grand changement entre ces deux régimes et ces deux est que pour une personne sur un vélo à la tête vers le sud et obtenir dans Battery Park, nous aurions besoin de fournir

82

00:15:26.910 --> 00:15:44.070

Stéphanie Weyer: trottoir élargi le long du bord de la chaussée ici. Et puis pour amener les gens à la surface de la chaussée afin que les gens sur les vélos peuvent tourner et faire cette connexion à travers battery Park. Ce serait donc ces deux régimes. Dans tous ces régimes

83

00:15:45.240 --> 00:15:50.670

Stephanie Weyer : Il y a probablement un impact sur la santé des arbres qu'il faudrait étudier plus loin.

84

00:15:52.890 --> 00:16:05.190

Stephanie Weyer: Enfin, dans ce domaine, nous voulons parler d'un changement potentiel d'option de circulation, ce qui serait une boucle dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour les personnes à vélo. Cela comprend North Avenue, Front Street et North Street.

85

00:16:06.360 --> 00:16:15.060

Stephanie Weyer : Dans l'avenue North, il y a actuellement le vélo en direction nord qui se penche sur le côté est. Cela se déplacerait dans ce régime du côté ouest de la route.

86

00:16:16.320 --> 00:16:27.270

Stephanie Weyer: Permettre aux gens de se diriger vers le sud à partir de ce bleu clair Terrace Neighborhood Greenway, tout le chemin jusqu'à North Avenue, tout le chemin vers le bas North Avenue dans Battery Park avec un tir straighter.

87

00:16:27.900 --> 00:16:45.180

Stephanie Weyer : Ce régime exigerait que les places de stationnement qui se trouvent actuellement du côté ouest, que nous estimions être d'environ 25 places, soient réduites à environ 15 places, car vous les déplacerez du côté est et nous avons plus d'allées ici à affronter.

88

00:16:46.230 --> 00:16:54.840

Stephanie Weyer : Une étude supplémentaire pour cet impact devrait être menée plus loin sur l'avenue Du Nord n'est pas dans le champ d'application de ce projet.

89

00:16:56.760 --> 00:17:13.680

Stephanie Weyer: Donc, de North Ave il ya la possibilité d'emménager dans Battery Park, ou toute personne venant jusqu'à Battery Park serait en mesure d'aller jusqu'à Front Street et aussi descendre Front Street. Toujours en utilisant cela comme un passage à double sens de passage à deux voies connexion.

90

00:17:14.850 --> 00:17:22.260

Stephanie Weyer : La rue Front se connecterait à la rue North, qui était aussi une option à double sens, en tout cas.

91

00:17:23.490 --> 00:17:25.830

Stephanie Weyer : Cela pourrait se faire de deux façons différentes.

92

00:17:27.390 --> 00:17:33.000

Stephanie Weyer: Le stationnement qui se trouve ici actuellement, environ sept places, pourrait être enlevé.

93

00:17:34.680 --> 00:17:53.220

Stephanie Weyer : Permettre la location de pistes cyclables sur la rue North, juste de l'avenue North jusqu'à la rue Front. Ou cela peut être fait avec des marquages de voie partagée, qui encore une fois, il maintient le stationnement, mais il ne fournit pas d'espace séparé pour les personnes sur les vélos. C'est donc une option pour une boucle dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ici.

94

00:17:56.190 --> 00:18:01.080

Stephanie Weyer : Donc, aller plus loin jusqu'à Monroe Street et Park Street.

95

00:18:02.550 --> 00:18:16.140

Stephanie Weyer : Une chose que nous voyons ici, c'est une situation de crash de menace multiple en ce moment. La ville a récemment installé des lignes de terrain, ce qui est un grand changement en ce qu'il contribue à encourager la production pour les piétons dans le passage pour piétons.

96

00:18:16.770 --> 00:18:28.320

Stephanie Weyer: Mais un problème que nous avons encore, c'est avec deux voies en direction sud. Toute personne qui conduit dans cette voie de droite, la voie la plus proche du passage pour piétons pourrait bloquer la visibilité pour les conducteurs dans cette voie.

97

00:18:29.010 --> 00:18:34.530

Stephanie Weyer : Aux personnes qui pourraient être dans le passage pour piétons. Vous pouvez voir un peu avoir qui est illustré dans ce graphique ici.

98

00:18:35.460 --> 00:18:42.990

Stephanie Weyer: Une chose que nous proposons de considérer l'installation d'une enveloppe rectangulaire et une balise clignotante, c'est ce que nous avons vu sur les diapositives précédentes,

99

00:18:43.500 --> 00:18:55.410

Stéphanie Weyer : pour faire savoir à l'avance aux conducteurs que les piétons sont au passage à niveau. Nous devrions recueillir des données pour déterminer si ce type de balise est adéquat ou si d'autres fonctionnalités doivent être mises en œuvre.

100

00:18:55.920 --> 00:19:02.310

Stephanie Weyer : Nous aimerions également mettre à jour les rampes de trottoir ici avec des rebords détectables pour aider les personnes ayant un handicap de vision.

101

00:19:04.710 --> 00:19:13.680

Stephanie Weyer: Enfin, nous voulons examiner cette connexion à Pearl Street, Park Street et Battery Street, et comment il s'étend dans Battery Park.

102

00:19:17.340 --> 00:19:23.400

Stephanie Weyer: Il y a donc deux projets pour celui-ci aussi. Un schéma de construction rapide sur cette diapositive et le long terme sur le prochain.

103

00:19:25.140 --> 00:19:28.500

Stephanie Weyer : Vous savez que nous avons actuellement une piste cyclable existante.

104

00:19:29.730 --> 00:19:32.610

Stephanie Weyer: Extension de bordure qui est en cours de construction et

105

00:19:34.440 --> 00:19:49.530

Stephanie Weyer : Ce changement de marketing de paiement de bicyclette prévu. Ce sont toutes des choses qui sont déjà là, sont sur le point d'être là, alors que nous proposons des marques de conflit de vélo dans l'intersection.

106

00:19:51.840 --> 00:20:00.480

Stephanie Weyer : Cela déplacerait les gens dans et hors de l'espace de la place que nous aurions besoin de vous savoir accueillir ces mouvements avec des rampes de bordure changées.

107

00:20:02.040 --> 00:20:10.470

Stephanie Weyer : Ici aussi. Cette zone resterait la plupart du temps la même, mais nous proposons de créer un peu plus d'un espace accueillant en le peignant.

108

00:20:11.400 --> 00:20:23.130

Stephanie Weyer: Juste un exemple, la création de plantation, mettre des planteurs à l'avant ici pour fournir une barrière verticale qui décourage vraiment les voitures d'entrer et juste habiller l'espace.

109

00:20:24.030 --> 00:20:34.080

Stephanie Weyer: Et une chose que nous proposons également d'ajouter un signe de recherche de façon, permettant aux gens sur les vélos de savoir où ils sont autorisés à être ce que nous encourageons à y avoir une connexion. we'd

110

00:20:35.250 --> 00:20:43.770

Stephanie Weyer: Ce chemin nord-ouest-sud-est ici pour permettre aux gens de faire ce coup plus droit.

111

00:20:44.400 --> 00:20:56.190

Stephanie Weyer: Ce que vous pouvez voir dans ce schéma à long terme, nous proposons d'élargir ce chemin pour vraiment accueillir ce mouvement et le rendre plus confortable pour les piétons et les personnes à vélo de partager cet espace.

112

00:20:57.870 --> 00:21:07.590

Stephanie Weyer: Une grande partie du régime est le même que le dernier, sauf que nous proposons des changements plus importants avec cette zone plaza. En cela, nous proposons que

113

00:21:08.910 --> 00:21:15.690

Stephanie Weyer : La connexion tout au long du niveau de trottoir pour mieux accueillir les personnes sur les vélos et les piétons.

114

00:21:16.260 --> 00:21:27.330

Stephanie Weyer: Alors que l'entrée des véhicules d'entretien serait généralement bloqué avec quelques bornes amovibles autrement une rampe pour leur permettre de se lever, puis redescendre en continuant à Battery Park.

115

00:21:28.710 --> 00:21:37.890

Stephanie Weyer : À l'intersection, les changements que vous voyez ici sont des zones d'infiltration d'eaux pluviales, y compris cette zone d'extension de la courbe, ce qui permettrait

116

00:21:39.270 --> 00:21:45.450

Stephanie Weyer : Même taille de véhicule pour se déplacer à travers, mais aider à ralentir certains véhicules comme ils se déplacent autour du virage ici.

117

00:21:48.750 --> 00:21:58.380

Stephanie Weyer : Ce sont donc les concepts proposés, nos prochaines étapes sont de présenter ces concepts lors de la réunion publique en ligne du 19 août.

118

00:21:58.980 --> 00:22:08.490

Stephanie Weyer: Nous allons installer des panneaux aux intersections principales dans le quartier avec ces concepts et nous demandons aux gens de soumettre leurs commentaires que je vais fournir la façon de le faire sur la diapositive suivante.

119

00:22:09.240 --> 00:22:18.960

Stephanie Weyer : Aidez-nous à passer le mot. Le Comité consultatif du projet se réunira de nouveau au début de septembre pour examiner vos commentaires et discuter de la façon d'affiner les concepts en une solution de rechange privilégiée.

120

00:22:19.530 --> 00:22:29.670

Stephanie Weyer : L'équipe de projet apportera ces changements, élaborera une estimation des coûts et préparera un rapport final, qui sera présenté au Comité des transports, de la Tenergy et des services publics du Conseil municipal pour approbation.

121

00:22:30.600 --> 00:22:40.440

Stephanie Weyer : Si elle est approuvée, certains des éléments de construction rapide seront construits au début de l'automne lorsque l'avenue North sera repavée. D'autres changements dépendront de l'affectation des fonds par la ville dans les années à venir pour la construction.

122

00:22:44.670 --> 00:22:55.620

Stephanie Weyer : Encore une fois, faites-nous savoir ce que vous pensez de ces concepts. Nous voulons savoir non seulement si vous avez aimé un concept spécifique, mais ce que vous avez aimé à ce sujet, ce que vous n'aimez pas, comment vous le changeriez et ainsi de suite.

123

00:22:56.190 --> 00:23:03.180

Stephanie Weyer : Vous pouvez joindre l'équipe du projet par l'intermédiaire du numéro de téléphone de cette diapositive ou de l'adresse électronique indiquée pour Brian au CCRPC.

124

00:23:03.900 --> 00:23:14.790

Stephanie Weyer: Ou s'il vous plaît fournir des commentaires en ligne. Nous avons inclus un lien vers Konvio, qui est exactement les graphiques que je viens de montrer, et vous pouvez commenter directement sur chaque plan. C'est très intuitif.

125

00:23:15.510 --> 00:23:22.830

Stephanie Weyer : Nous aimerions vous entendre d'ici le 31 août afin que nous puissions examiner vos commentaires au cours de cette réunion du comité consultatif du projet au début de septembre.

126

00:23:23.220 --> 00:23:32.130

Stephanie Weyer: Et puis mettre à jour les concepts, en fonction de vos commentaires. Merci beaucoup de vous joindre à nous, de nous donner votre temps et d'avoir contribué à améliorer la sécurité et la connectivité et le Old North End.