Paso a Paso

CONDADO DE LOS ANGELES

Planes Peatonales para las Comunidades no Incoporadas

Adoptado en Septiembre del 2019
Modificado [Octubre de 2023]

CREADO PARA
Departamento de Salud Pública del Condado de Los Angeles

CREADO POR
Alta Planning + Design

County of Los Angeles
Public Health

RECONOCIMIENTOS (2019)

Consejo de Supervisores del Condado de Los Angeles

Hilda L. Solis - 1er. Distrito de Supervisión

Mark Ridley-Thomas - 2do. Distrito de Supervisión

Sheila Kuehl – 3er. Distrito de Supervisión

Janice Hahn – 4to. Distrito de Supervisión

Kathryn Barger – 5to. Distrito de Supervisión

Departamento de Salud Pública

Barbara Ferrer, Ph.D., M.P.H., M.Ed., Directora

Muntu Davis, M.D., M.P.H., Funcionario de Salud

Cynthia A. Harding, M.P.H., Subdirectora en Jefe

Tony Kuo, M.D., M.S.H.S., Director, División de Prevención de Enfermedades Crónicas y Lesiones

Jean Armbruster, Directora del Programa PLACE

Alexis Lantz, Analista de Políticas

Justin Robertson, AICP, Planificador Senior

Miguel Ramos, Gerente de Extensión

Maria Ochoa, Enfermera de Salud Pública

Nellie Nunez, Asistente de Educación sobre la Salud

Leslie Lopez, Educador sobre la Salud

Departamentos del Condado, Agencias Públicas y Socios que contribuyeron:

Autoridad de Tránsito de Antelope Valley

Patrulla de Carreteras de California

Caltrans

Las Ciudades de Gardena, Huntington Park, Inglewood, Santa Fe Springs, South Gate, Whittier, Hawthorne, Los Angeles

Comisión de Desarrollo Comunitario del Condado de Los Angeles

Departamento de Cuidado y Control Animal del Condado de Los Angeles

Departamento de Parques y Recreación del Departamento de Los Angeles

Keppel Union School District

Comisión de Arte del Condado de Los Angeles

Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles

Departamento de Planificación Regional del Condado de Los Angeles

Departamento de Bomberos del Condado de Los Angeles

Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles

Metro de Los Angeles

Los Angeles Southwest College

PIH Health

Wilsona School District

Equipo de Consultoría

Alta Planning + Design

Antelope Valley Partners for Health

Kimley-Horn

Los Angeles Neighborhood Initiative

Raimi + Associates

YWCA de Greater Los Angeles

RECONOCIMIENTOS (2023)

Consejo de Supervisores del Condado de Los Angeles

Hilda L. Solis - 1er. Distrito de Supervisión

Holly J. Mitchell - 2do. Distrito de Supervisión

Lindsey P. Horvath – 3er. Distrito de Supervisión

Janice Hahn – 4to. Distrito de Supervisión

Kathryn Barger – 5to. Distrito de Supervisión

Departamento de Salud Pública

Barbara Ferrer, Ph.D., M.P.H., M.Ed.
Directora

Muntu Davis, M.D., M.P.H.
Funcionario de Salud

Megan McClaire, M.S.P.H.
Subdirectora en Jefe

Tony Kuo, M.D., M.S.H.S.
Director, División de Prevención de Enfermedades Crónicas y Lesiones

Jean Armbruster
Directora del Programa PLACE

Alexis Lantz
Analista Senior de Políticas

Justin Robertson, AICP
Planificador Senior

Debbie Martinez
Analista de Programas de SaludII

Mariana Huerta Jones
Gerente de Planificación y Políticas

Alfredo Lezama
Coordinador de alcance

Zully Juarez
Gerente de Equidad y Políticas

Yanel Saenz
Gerente de Proyecto

Equipo de Consultoría

Alta Planning + Design

Los Angeles Neighborhood Initiative

Los Angeles Walks

Public Matters

Departamentos del Condado, Agencias Públicas y Socios que contribuyeron

Patrulla de Carreteras de California

Caltrans

Comisión de Arte del Condado de Los Angeles

Agencia de Desarrollo del Condado de Los Ángeles

Departamento de Bomberos del Condado de Los Angeles

Departamento de Parques y Recreación del Departamento de Los Angeles

Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles

Departamento de Planificación Regional del Condado de Los Angeles

Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles

Metro de Los Angeles

Financiado por el Programa de Transporte Activo de California.

Modificado por Moción 06-2023

TABLA DE CONTENIDO

1 **ANTECEDENTES Y CONTEXTO**

Provee un resumen del plan, antecedentes para el proceso de planificación y el propósito deseado

Introducción 11

La necesidad de un plan peatonal 12

Beneficios de caminar 15

Proceso de planificación y de organización 19

Contexto de políticas 22

2 **VISIÓN, OBJETIVOS Y ACCIONES**

Describe la visión de poder caminar por todo el Condado y las acciones propuestas para lograr la visión presentada en el plan

Visión 25

Objetivo 1: Calles seguras 26

Objetivo 2: Hacer que caminar sea la opción fácil y saludable 30

Objetivo 3: Conectividad 33

Objetivo 4: Equidad 35

Objetivo 5: Comunidades seguras 37

Objetivo 6: Sostenibilidad y preservación 38

Objetivo 7: Implementación Coordinada del Condado 40

3 **INFRAESTRUCTURA PARA MEJORAR LA TRANSITABILIDAD**

Revisa el conjunto de mejoras en las carreteras que hace que caminar sea más seguro, más cómodo y más atractivo

Caminos peatonales y espacio público 44
Infraestructuras para cruzar la calle 46
Dispositivos de control de tránsito 49
Disminución del tránsito 52
Alumbrado 55
Paradas de tránsito y estaciones 56
Paisaje urbano 57
Direcciones para peatones 58

4 **PRÁCTICAS Y PROCEDIMIENTOS**

Identifica los procedimientos del día a día que pueden afectar la seguridad, calidad y comodidad al caminar

Pavimento y aceras 61
Estacionamientos, árboles y medianas 62
Señales y alumbrado público 63
Cruces 64
Control de parada multidireccional 66
Manejo del tráfico en el vecindario 67
Carreteras 68
Conteo de peatones 69
Alumbrado 70

5 **PROGRAMAS**

Identifica los nueve programas del Condado que ayudarán a educar a las comunidades sobre seguridad peatonal y motivarán a las personas a caminar más seguido

1: Rutas Seguras a la Escuela 74
2: Caminos Seguros 80
3: Direcciones para Peatones 84
4: Eventos en la Calle y Demostraciones de Proyectos 86
5: Asociaciones Empresariales y Comunitarias 89
6: Calles Artísticas 92
7: Calles Verdes 94
8: Clubs de Caminata 97
9: Información en Línea y Solicitud de Servicios 100
10: Visión Cero 101

6 **IMPLEMENTACIÓN**

Identifica las posibles fuentes de financiamiento y provee una guía de cómo el Condado evaluará el progreso y cómo el Condado priorizará los proyectos para llevar a cabo la visión presentada en el plan

Recursos de financiamiento 107
Marco de priorización 110
Monitorización y evaluación 115

Los capítulos del 7-14 documentan las condiciones existentes relacionadas con la transitabilidad en las comunidades específicas no incorporadas al Condado; resumen el alcance finalizado como parte del proceso de planificación; incluyen los proyectos de infraestructura propuestos para realizar las brechas en la red de pasarelas y mejorar la seguridad para los transeúntes; e identifican los programas y las acciones específicas para ayudar a promover las caminatas en la comunidad.

7 LAKE LOS ANGELES PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

Perfil de la comunidad 121
Planes y proyectos anteriores 130
Participación de la comunidad 131
Ambiente peatonal 138
Infraestructuras peatonales existentes 146
Instalaciones peatonales propuestas 151
Acciones y programas propuestos 162

8 WALNUT PARK PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

Perfil de la comunidad 165
Planes y proyectos anteriores 174
Participación de la comunidad 175
Ambiente peatonal 186
Infraestructuras peatonales existentes 196
Instalaciones peatonales propuestas 202
Acciones y programas propuestos 212

9 WESTMONT/WEST ATHENS PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

Perfil de la comunidad 215
Planes y proyectos anteriores 224
Participación de la comunidad 225
Ambiente peatonal 234
Infraestructuras peatonales existentes 244
Instalaciones Peatonales propuestas 249
Acciones y programas propuestos 266

10 WEST WHITTIER-LOS NIETOS PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

Perfil de la comunidad 269
Planes y proyectos anteriores 278
Participación de la comunidad 279
Ambiente peatonal 287
Infraestructuras peatonales existentes 298
Instalaciones peatonales propuestas 303
Acciones y programas propuestos 320

11 EAST LOS ANGELES COMMUNITY PEDESTRIAN PLAN

Introducción 324
Perfil de la comunidad 325
Planes y proyectos anteriores 334
Participación de la comunidad 336
Etorno peatonal 344
Infraestructuras peatonales existentes 358
Instalaciones Peatonales propuestas 363
Acciones y programas propuestos 422
Conclusión 425

12 EAST RANCHO DOMINGUEZ COMMUNITY PEDESTRIAN PLAN

Introducción 428
Perfil de la comunidad 429
Planes y proyectos anteriores 438
Participación de la comunidad 440
Etorno peatonal 447
Infraestructuras peatonales existentes 460
Instalaciones Peatonales propuestas 465
Acciones y programas propuestos 479
Conclusión 483

13 FLORENCE-FIRESTONE COMMUNITY PEDESTRIAN PLAN

Introducción 486
Perfil de la comunidad 487
Planes y proyectos anteriores 496
Participación de la comunidad 498
Etorno peatonal 505
Infraestructuras peatonales existentes 518
Instalaciones Peatonales propuestas 523
Acciones y programas propuestos 568
Conclusión 572

14 WILLOWBROOK/WEST RANCHO DOMINGUEZ COMMUNITY PEDESTRIAN PLAN

Introducción 576
Perfil de la comunidad 577
Planes y proyectos anteriores 586
Participación de la comunidad 588
Etorno peatonal 596
Infraestructuras peatonales existentes 610
Instalaciones Peatonales propuestas 615
Acciones y programas propuestos 646
Conclusión 649

Modificado por Moción 06-2023

APÉNDICES

A REVISIÓN DE PLANES Y PROYECTOS EXISTENTES

Provee detalles extras de planes existentes y esfuerzos de planificación concurrentes

Planificación del condado y leyes de zonificación 5
Planes a nivel de Condado 7
Proyectos de transporte en curso 32

B CONDICIONES EXISTENTES

Provee detalles extras sobre las condiciones existentes de las comunidades no incorporadas

Lake Los Angeles 45
Walnut Park 57
Westmont/West Athens 69
West Whittier-Los Nietos 81
East Los Angeles 92
East Rancho Dominguez 98
Florence Firestone 105
Willowbrook/West Rancho Dominguez 112

C CONTEO DE PEATONES

Detalla ubicaciones de conteo de peatones y resultados

Lake Los Angeles 121
Walnut Park 123
Westmont/West Athens 133
West Whittier-Los Nietos 151
East Los Angeles 165
East Rancho Dominguez 173
Florence Firestone 175
Willowbrook/West Rancho Dominguez 181

Modificado por Moción 06-2023

D IMPLEMENTACIÓN

Identifica fuentes de financiamiento locales, regionales, estatales y federales; proporciona listas de proyectos comunitarios con puntuación de priorización; proporciona metodología para identificar futuras comunidades de planes peatonales

Recursos de financiamiento 187

Marco de priorización 201

Prioridad para el futuro peatón Plan de las comunidades 352

E ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS

Detalla hipótesis de costo de capital y estimaciones de costos totales

Estimaciones de costo de capital 355

Estimación de los costos totales 357

F ANÁLISIS DEL CORREDOR DE CONCENTRACIÓN DE COLISIONES

Una mirada más cercana al historial de colisiones y las contramedidas propuestas sobre los CCCs en las comunidades focales de 2023

Introducción 364

Kit de herramientas de contramedidas 364

East Los Angeles 366

East Rancho 394

Florence-Firestone 400

Willowbrook/West Rancho Dominguez 424

Modificado por Moción 06-2023

Cap. 1

ANTECEDENTES Y CONTEXTO

INTRODUCCIÓN

Más del 65% del Condado de Los Angeles no está incorporado—2,630 millas cuadradas a través de aproximadamente 120 comunidades no contiguas, hogar de un millón de personas.

Desde Marina Del Rey en la orilla del Océano Pacífico, hasta Altadena en la base del Bosque Nacional de Los Angeles y las Montañas de San Gabriel, hasta Lake Los Angeles en el corazón de Antelope Valley. Las comunidades no incorporadas del Condado de Los Angeles son únicas y diversas en paisaje, historia y gente. Son una mezcla de comunidades rurales, suburbanas y urbanas, cada una con diferentes oportunidades y desafíos para caminar.

Mientras que las numerosas áreas naturales del Condado de Los Angeles invitan a las personas de todos los países a caminar por nuestros senderos montañosos y a pasear por nuestras playas, en nuestras comunidades no incorporadas es donde la gente camina todos los días para ir a la escuela, disfrutan de los parques del vecindario, visitan a sus amigos y familiares, hacen mandados, acceden al transporte público y llegan al trabajo. (El Plan) Paso a Paso del Condado de Los Angeles es un plan para aumentar la transitabilidad, y una medida para determinar que tan accesible es un área para que el millón de residentes de las comunidades no incorporadas del Condado de Los Angeles puedan caminar.

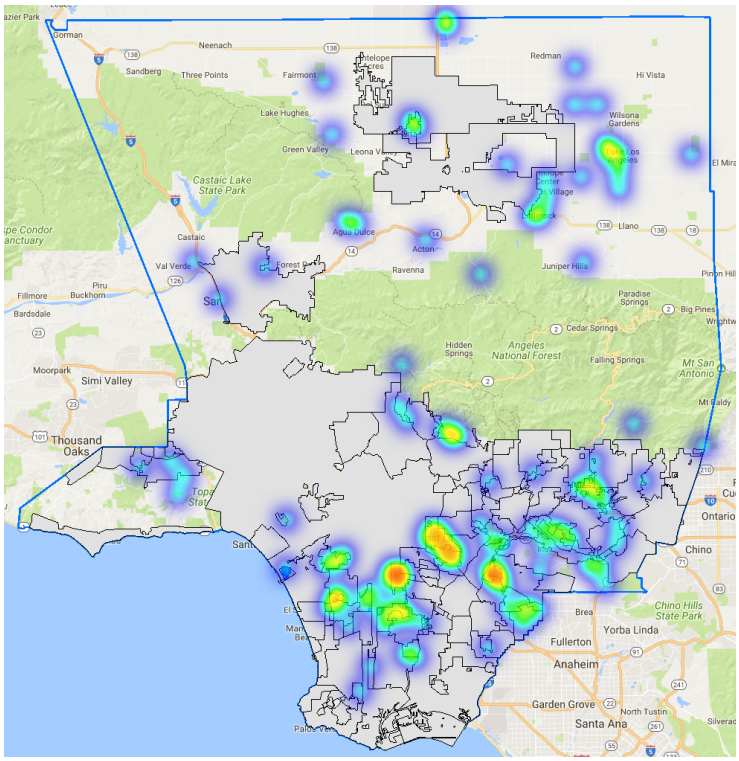
El Plan describe las acciones, políticas y programas que el Condado de Los Angeles (el Condado) considerará para aumentar la transitabilidad en las comunidades no incoporadas. También incluye Planes Peatonales Comunitarios que identifican proyectos de infraestructura para peatones que fueron creados para comunidades no incoporadas específicas. Este enfoque adaptado a la planificación peatonal permite que el Condado trabaje de cerca con los residentes, negocios locales y otros participantes para cubrir las necesidades únicas de cada comunidad no incorporada.

LA NECESIDAD DE UN PLAN PEATONAL

En el año 2015, el Condado realizó una revisión importante a su Plan general, que enfatizaba la importancia de proveer comunidades saludables, habitables e igualitarias como un principio básico.

El Plan general identificó que una de las maneras de lograr este principio era crear calles seguras y amigables para el peatón, que fuesen accesibles para todos los usuarios. Para lograrlo, se debían identificar y abordar los retos existentes, tales como: las carreteras amplias con tránsito rápido o los huecos en la red de aceras.

Existe cierta urgencia en mejorar la seguridad del peatón. Entre el 1 de enero del 2013 y el 31 de diciembre del 2017, que es el periodo más reciente del cual se pudo obtener información completa, 219 personas resultaron gravemente heridas y 86 murieron mientras caminaban en comunidades no incorporadas. Entre las personas que murieron o que resultaron gravemente heridas mientras caminaban, el 20% fueron jóvenes (menores de 20 años) y un 26.2% fueron gente mayor (de 60 años en adelante).[1] Las colisiones mortales y con lesiones graves que involucraron peatones sucedieron en las partes meridionales del condado no incorporado, sobre todo en las comunidades urbanas y suburbanas más densas. Sin embargo, también ocurrieron colisiones en Antelope Valley, en donde las carreteras con tránsito vehicular rápido suelen ser las calles principales de las comunidades.[2]



Colisiones que involucraron peatones resultantes en heridas graves o muertes en las áreas no incorporadas al Condado (Enero 2013 - Diciembre 2017)

1 Datos proporcionados por el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles, 2018.

2 *Oportunidades de Visión Cero en el Condado*; Reporte para el Consejo de Supervisores. Departamento de Salud Pública del Condado de Los Angeles. 10 de febrero de 2017

El 14 de febrero de 2017, la Junta de Supervisores del Condado de Los Ángeles ordenó a los departamentos del Condado que desarrollaran, en colaboración con la Patrulla de Caminos de California, un Plan de acción Visión Cero (VZAP por sus siglas en inglés) para el Condado de Los Ángeles no incorporado. El VZAP se adoptó en noviembre de 2019 para guiar los esfuerzos del Condado para mejorar la seguridad vial en las comunidades no incorporadas del Condado de Los Ángeles y tiene como objetivo eliminar las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves mediante enfoques de ingeniería, aplicación de la ley, educación, participación y evaluación. El éxito requiere la colaboración entre varios sectores, incluidos la salud pública, las obras públicas, las autoridades y las partes interesadas de la comunidad. Paso a paso Condado de Los Ángeles nos ayuda a avanzar hacia nuestra meta de Visión Cero al identificar acciones, programas y proyectos específicos que priorizan la seguridad de los peatones en el diseño y las operaciones del sistema de transporte del Condado. Estos pasos sugeridos reducirán las muertes y lesiones graves y promoverán una vida más saludable para los residentes del Condado de Los Ángeles.

Crear comunidades en las que se pueda caminar también ayudará a abordar los resultados deficientes de salud y la desigualdad sanitaria. Casi el 24% de los adultos en el Condado de Los Angeles son obesos, y un 36% adicional se encuentran en el rango de sobrepeso. En algunas comunidades no incorporadas, como Westmond y West Athens, las tasas de obesidad adulta son más altas que el promedio del Condado.

Los niños en el Condado de Los Angeles también se enfrentan con retos de salud, relacionados a la obesidad y el sobrepeso. Tan solo el 29% de los niños del Condado de Los Angeles de 6 a 17 años obtienen la cantidad semanal recomendada de ejercicio físico (30 minutos diarios o más, para los jóvenes). En el Condado de Los Angeles, el 23% de los jóvenes son considerados obsesos, aunque en algunas comunidades no incorporadas, la tasa es significativamente más alta. Tal es en el caso de Walnut park y West West Whittier-Los Nietos (39% y 31%, respectivamente).[1]

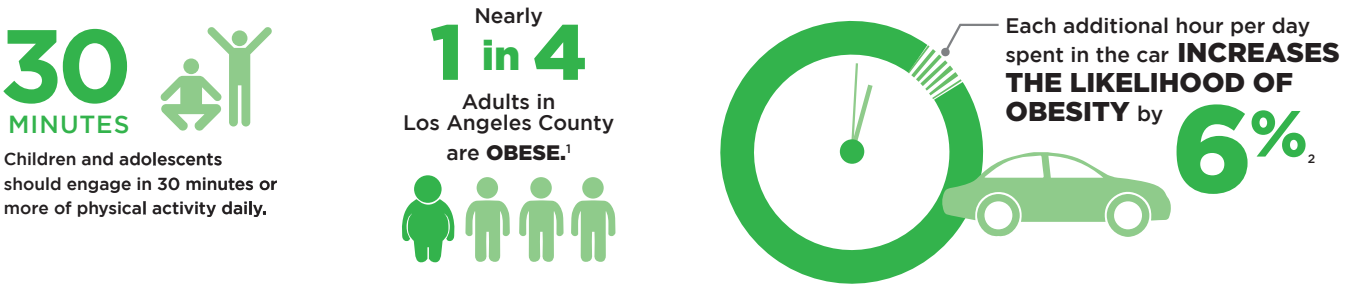
Paso a Paso del Condado de Los Angeles ayudará a abordar las desigualdades de salud, la obesidad, la inactividad, y enfermedades crónicas como la diabetes y las enfermedades

1 Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014; Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

del corazón, al crear entornos físicos que proporcionen la oportunidad de llevar estilos de vida sanos. Una estrategia crítica para establecer ambientes que promuevan el caminar es a través de proyectos que mejoren el ambiente establecido; por ejemplo, proyectos que involucren llenar los huecos en la red de aceras o hacer extensiones de bordillo. Asegurar comunidades en las que se pueda caminar también ofrece la oportunidad de trabajar con escuelas, fuerzas del orden y miembros de la comunidad para abordar preocupaciones sobre la violencia, lo que puede limitar la actividad física, y para actualizar las políticas críticas, los procedimientos y programas del Condado que apoyen el poder caminar de forma segura para las personas de todas las razas, nivel económico, edades y capacidades.

Los proyectos propuestos en este Plan se basan en conversaciones con departamentos del Condado, seguridad pública, agencias de tránsito y residentes de la comunidad, así como en observaciones minuciosas de la red de transporte existente, con el fin de identificar las acciones que puedan apoyar los esfuerzos hechos para las personas que caminan, andan en bicicleta, viven y prosperan en las comunidades no incorporadas.

La implementación de proyectos propuestos depende del análisis ambiental y las revisiones de ingeniería futuras, para así asegurar que sean consistentes a las normas y prácticas del Condado. Esto incluye, pero no se limita al Código Vehicular de California, al Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito de California (CA MUTCD, por sus siglas en inglés), el Manual de Diseño de Carreteras de Caltrans, el Código del Condado de Los Angeles y el Plan General del Condado de Los Angeles. Además, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de programas descritos en este Plan se basan en los recursos disponibles; en el derecho de paso; los fondos suficientes para financiar la instalación, la operación y el mantenimiento continuo; y en la obtención del apoyo político y comunitario.



BENEFICIOS DE CAMINAR

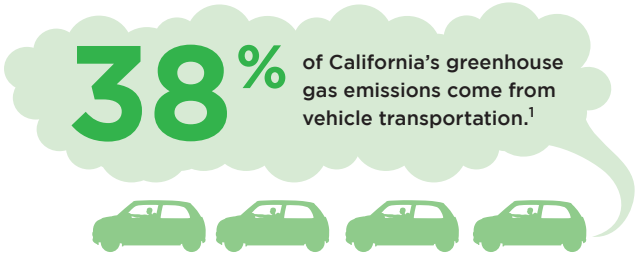
Caminar no solo es una forma de mejorar la salud individual, sino también puede contribuir a mejorar la salud y el dinamismo de nuestras comunidades. La transitabilidad de una comunidad tiene implicaciones económicas, ambientales y de equidad social.

Salud

Caminar es una forma fácil de mantener un estilo de vida físicamente activo. Los Centros de Control y Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) recomiendan 30 minutos de caminata, cinco días a la semana, para reducir significativamente riesgos de salud en los adultos, ya que esto contribuye a tener huesos, músculos y articulaciones saludables. Caminar puede ayudar a prevenir el aumento de peso y a reducir los riesgos de obesidad, diabetes y enfermedades cardíacas. La actividad física diaria está asociada con la salud mental y beneficios cognitivos, tales como reducir el estrés y los síntomas de la depresión y la ansiedad. Los CDC han determinado que las comunidades en las que se puede caminar aumentan la interacción social, lo que contribuye a la salud general y al bienestar. La forma en la que el Condado modifica el entorno y los sistemas de transporte incide en nuestras elecciones de movilidad; como por ejemplo, si las personas pueden caminar hacia su destino o si deben conducir para llegar hasta ahí.

1 Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

2 Frank, L. et al. Obesity Relationships with Community Design, Physical Activity, and Time Spent in Cars, 2004. American Journal of Preventive Medicine, 27(2), 87-96.



Ambiente

Crear comunidades en las que se pueda caminar reduce las emisiones de gas de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés), al alentar a las personas a que caminen a un destino cercano en lugar de conducir hasta él. De acuerdo con el Consejo de Recursos Eólicos de California, los métodos de transporte son responsables del 38% al 42% de las emisiones de GHG; y los autos y camiones son responsables de al menos tres cuartos de estas emisiones. Al promocionar la transitabilidad en los vecindarios del Condado de Los Angeles, podríamos reducir las emisiones de GHG del transporte de un 9% a un 15%.[1]

La contaminación del aire es otra situación crítica de la salud y el ambiente que se ve afectada por las decisiones de transporte. En el 2017, el Condado de Los Angeles obtuvo una nota deficiente por parte de la Asociación Americana del Pulmón, debido a sus niveles de ozono, la contaminación diaria y anual por partículas. El área de Long-Beach de Los Angeles fue elegida como el área con el ozono más contaminado en el país. Reemplazar los viajes en auto por viajes a pie puede ayudar a reducir las emisiones de los autos y mejorar la calidad del aire para todos.

Economía

Caminar es económicamente beneficioso para los individuos y las comunidades. Reemplazar los viajes en automóvil con caminatas puede reducir los costos del mantenimiento de los vehículos y los costos del combustible. Este ahorro viene acompañado de reducciones potenciales en los costos de servicios de salud, ya que caminar de forma regular puede minimizar las complicaciones de salud asociadas con un estilo de vida poco activo. En el 2009, los CDC estimaron que los costos médicos directos de la inactividad física del país sumaban más de los $147 mil millones.[2]

De acuerdo con la Oficina de Estadísiticas Laborales, en el 2016, el 12.1% de los gastos familiares se hicieron en transporte; el segundo mayor gasto familiar, precedido por la renta y

1 Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos. Smart Growth and Climate Change, 2017. http://www.epa.gov/smartgrowth/smart-growth-and-climate-change

2 Perfil de Nutrición, Actividad Física y Obesidad del Estado de California. Centro de Control de Enfermedades, 2009. http://www.cdc.gov/nccdphp/dnpao/state-local-programs/profiles/california.html

12%

of BUDGET SPENT on TRANSPORTATION

Families spend an average of 12% of their budget on transportation.[1]

las hipotecas.[1] El aumentar las oportunidades de viajar sin el auto puede reducir los gastos de transporte, que puede, a su vez, permitir a los hogares el invertir más en actividades que promuevan la salud; como los servicios de salud, educación y comida nutritiva.

Incrementar el número de viajes diarios hechos a pie en lugar de en auto reduce la carga del sistema de transporte de la región, además de reducir la necesidad de proyectos de mejora y expansión que puedan afectar el espacio comunitario.

Equidad Social

Paso a Paso del Condado de Los Angeles provee una guía para todas las comunidades no incorporadas al Condado, y provee planes detallados para cuatro comunidades iniciales que están en desventaja económica y ambiental. Las inversiones en infraestructura, programas y procedimientos propuestos en el plan mejorarán la accesibilidad a las redes peatonales en las áreas no incorporadas, haciendo que el transporte diario y la actividad física sean más viables para los jóvenes, personas mayores y para aquellas personas con discapacidades. El acceso mejorado, en conjunto con iluminación adicional, áreas verdes y programas comunitarios ayudarán a reforzar la vitalidad de la acera, y la vigilancia en las calles[2] ayudará a detener el crimen y aumentar una seguridad real y perceptible.

Al mejorar las conexiones peatonales con el tránsito, el plan también es una herramienta clave para abordar las necesidades de movilidad de los hogares con bajos recursos, que, generalmente, son más dependientes al tránsito, o que tienen relativamente menos capacidad para adquirir un auto. Fortalecer la conexión crucial entre el caminar y el conducir, generalmente la primera o la última parte de un viaje a pie (“la primera/última milla”), ayuda a las familias a minimizar la carga del costo de transporte, al hacer que sea más fácil escoger el caminar que el conducir. Este ahorro estaría

1 Oficina de Estadísicas Laborales. Consumer Expenditures-2016, 2017. https://www.bls.gov/news.release/cesan.nr0.htm

2 "Ojos en la calle" es un concepto que se introdujo por medio de la autora Jane Jacobs, y que se refiere a que, entre más personas hayan en las calles, más seguras se vuelven. Los "ojos en la calle" de las personas proveen una vigilancia informal para el ambiente urbano. Para que los residentes puedan moverse de forma segura en las calles, se necesita que haya más personas presentes, ya que su presencia contribuye a crear una atmósfera segura.

disponible para otros gastos escenciales del hogar, como la renta, los alimentos y los servicios de salud.

Además, las redes mejoradas para peatones son una forma de abordar las discrepancias en los parques de las comunidades menos favorecidas del Condado. En algunos casos, el desarrollo convencional de los parques se ve frenado por la falta de sitios viables. El Plan ayuda a implementar la recreación de parques y mejorar los corredores de las aceras de dominio público para crear espacios de recreación innovadores.

El crear un mejor ambiente para caminar también apoya la solidaridad social, al ofrecer oportunidades de interacción personal y desarrollo social. Las personas pueden caminar con su familia, detenerse para hablar con los vecinos, caminar hacia destinos locales para encontrarse con sus amigos, participar en caminatas grupales y más. Estas situaciones fortalecen las relaciones personales y hacen que las comunidades se acerquen.

PROCESO DE PLANIFICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL PLAN

Paso a Paso del Condado de Los Angeles se desarrolló en respuesta a la retroalimentación de la comunidad, recibida durante una divulgación de los esfuerzos de planificación anteriores del Condado para las comunidades no incorporadas. Los miembros de la comunidad identificaron la necesidad de abordar las preocupaciones de seguridad vial, mejorar la transitabilidad y proveer nuevas oportunidades para caminar y para involucrarse en actividades físicas en las comunidades no incorporadas.

El Departamento de Salud Pública (DPH, por sus siglas en inglés), el programa PLACE (Policies for Livable Activies Communities and Environments/Políticas para Comunidades y Ambientes Habitables y Activos) recibieron una donación del Programa de Transporte Activo (ATP, por sus siglas en inglés) del Departamento de Transporte de California (Caltrans, por sus siglas en inglés), para desarrollar el programa Paso a Paso del Condado de Los Angeles, en colaboración cercana con el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles. El propósito del Programa de Transporte Activo es financiar proyectos que promuevan formas activas de transporte, tales como caminar y montar bicicleta. El ATP busca específicamente aumentar la proporción de los viajes a pie y en bicicleta; aumentar la movilidad y la seguridad para la gente que camina y monta bibicleta; avanzar en los esfuerzos para alcanzar las metas de reducción de gases de efecto invernadero; mejorar la salud pública; y asegurar que las comunidades no favorecidas compartan por completo los beneficios del programa.

La primera subvención del ATP recibida por el Condado financió el desarrollo de un esquema a nivel de todo el Condado para mejorar la transitabilidad peatonal en comunidades no incorporadas y cuatro Planes comunitarios peatonales iniciales para Lake Los Angeles, Walnut Park, Westmont/West Athens y West Whittier-Los Nietos. Los Planes comunitarios peatonales adicionales incluidos en Paso a paso Condado de Los Ángeles fueron financiados con fondos adicionales de subvenciones del ATP.

Para desarrollar los Planes comunitarios peatonales, el DPH contrató organizaciones comunitarias para liderar los esfuerzos de divulgación:

- Antelope Valley Partners for Health en Lake Los Angeles

Modificado por Moción 06-2023

- Los Angeles Neighborhood Initiative en East Rancho Dominguez, Florence-Firestone, Westmont/West Athens, y West Whittier-Los Nietos
- Los Angeles Walks en Willowbrook/West Rancho Dominguez
- Public Matters en East Los Angeles
- YWCA of Greater Los Angeles en Walnut Park

Cada organización utilizó una variedad de estrategias, desde entrevistas con las partes interesadas, encuestas y presentaciones en varios eventos comunitarios y escolares, hasta auditorías de caminatas comunitarias y proyectos de Photovoice. Además, se establecieron comités asesores comunitarios (CAC) en cada comunidad con miembros representantes de jóvenes, personas mayores, propietarios de viviendas, organizaciones sin fines de lucro, empresas y otros interesados clave. El objetivo de la divulgación fue facilitar un diálogo con los miembros de la comunidad sobre los desafíos físicos y sociales de caminar, identificar rutas preferidas y proyectos potenciales, y generar una comprensión y un apoyo más amplio para los proyectos de seguridad vial.

Modificado por Moción 06-2023

Confirme haya fondos adicionales disponibles, el Condado continuará agregando Planes comunitarios peatonales para las áreas no incorporadas restantes, identificando los proyectos y programas específicos para peatones necesarios en cada comunidad. El orden de las comunidades se determina mediante un esquema de priorización que toma en cuenta criterios de equidad, salud pública y seguridad. Para obtener más información sobre cómo priorizar futuras comunidades del plan peatonal, consulte el Apéndice D.

Propósito del plan

Este documento de planificación proporciona un marco para mejorar la transitabilidad a través de las comunidades no incorporadas del Condado de Los Angeles. Para logar este objetivo, el plan:

- Formaliza una visión para la transitabilidad basada en aportaciones de la comunidad, del departamento y del Consejo.
- Provee acciones específicas que el Condado puede integrar en en los programas de trabajo relacionados con sus políticas, prácticas y procedimientos; que a su vez, mejoran la transitabilidad y ayudan a eliminar las muertes y heridas graves en los transeúntes.
- Documenta las condiciones actuales y los aportes de la comunidad sobre los asuntos de seguridad peatonal.
- Sugiere mejoras potenciales a la seguridad peatonal.
- Identifica nuevos programas potenciales, así como acciones propuestas para mejorar los programas existentes que apoyan y promueven el caminar.

CONTEXTO DE POLÍTICAS

Paso a Paso del Condado de Los Angeles es consistente con los planes e iniciativas estatales, regionales y locales, y ayuda a implementarlos.

El Plan sirve como un paso crítico para implementar el objetivo de Visión Cero del Condado, que consiste en eliminar las colisiones de tránsito que resultan en muerte y heridas graves. También ayuda a implementar muchas otras iniciativas del Condado que promueven un ambiente saludable y sostenible. Por ejemplo, el Plan general del Condado, adoptado en el 2015, establece objetivos, políticas y programas que promueven comunidades habitables y saludables, e incluye un Plan de Acción Comunitario sobre el Clima (CCAP, por sus siglas en inglés) para reducir las emisiones de gas de efecto invernadero. Además, el Plan de acción Visión Cero del Condado guía los esfuerzos del Condado para reducir las muertes de transito y las lesiones graves en las carreteras de las comunidades no incorporadas del Condado hasta el año 2025 e incluye objetivos y acciones para mejorar la seguridad del tránsito en colaboración con agencias y socios comunitarios. El plan Paso a paso Condado de Los Ángeles ayuda a implementar los objetivos de estos planes mejorando la seguridad, la transitabilidad peatonal y el acceso, además de ayudar a aumentar la sostenibilidad y reducir las emisiones relacionadas con el transporte.

Paso a Paso ayuda a implementar la iniciativa de Envejecimiento con Propósito del Condado (adoptada en el 2018), la cual hace énfasis en la necesidad de preparar la región de Los Angeles para una población que está envejeciendo rápidamente, e incluye recomendaciones para apoyar la habilidad de los adultos mayores para que su método de transporte sea el caminar de forma segura a través de sus comunidades. La Evaluación de las Necesidades del Condado del Departamento de Parques y Recreación examina la disponibilidad de parques para los residentes, su fácil acceso y las nuevas necesidades de los parques; la implementación de proyectos propuestos en el Plan peatonal aumentará la seguridad de las rutas peatonales hacia los parques en las comunidades no incorporadas.

El plan también va de la mano con los objetivos de las políticas estatales y regionales. El Plan Estratégico de Transporte Activo del Metro y el Plan Estratégico de la Primera y la Última Milla proporcionan recomendaciones sobre la política y la infraestructura que apoyan el caminar, usar patines o patinetas y el montar bicicleta para transportarse a destinos locales, y a promover la infraestructura para hacer conexiones entre los métodos de transporte.

Modificado por Moción 06-2023

La Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés) adoptó un Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles en el año 2016, que identifica cómo la región planea usar el transporte activo para resolver los desafíos relacionados con el crecimiento de la población y los cambios demográficos en los próximos 25 años, e incluye estrategias para aumentar el número de viajes cortos hechos a pie, especialmente para transitar, y para reducir colisiones que involucran a peatones.

A nivel estatal, Paso a Paso ayuda a implementar una amplia variedad de planes y leyes, incluyendo el Plan de peatones y bicicletas, el Plan de Transporte de California, y el Proyecto de Ley 32, también conocido como la Ley de Soluciones al Calentamiento Global para reducir la emisión de gases del efecto invernadero en el estado. Para una descripción detallada de los esfuerzos locales, regionales y estatales, y de las políticas que el proyecto Paso a Paso del Condado de Los Angeles ayuda a implementar, vea el Apéndice A.

Modificado por Moción 06-2023

Cap.2

VISIÓN, OBJETIVOS Y ACCIONES

La visión, objetivos y acciones del proyecto Paso a Paso del Condado de Los Angeles están fundamentadas por los aportes de las discusiones con los participantes de la comunidad y los residentes en varios eventos, reuniones, talleres, y a través de los comités asesores de la comunidad establecidos para cada una. La visión, objetivos y acciones también están fundamentadas por las discusiones facilitadas por los departamentos del Condado, Metro y jurisdicciones de la comunidad.

Las discusiones se enfocaron en la transitabilidad, asuntos clave y oportunidades peatonales y estrategias adecuadas para aumentar las condiciones de transitabilidad a través del condado. Junto con la comunidad, el Condado desarrolló siete objetivos, que se detallarán en las páginas siguientes, para aumentar la seguridad y la conveniencia de caminar y expandir el acceso a infraestructuras peatonales seguras. Para alcanzar estos objetivos, el documento propone nuevas políticas peatonales y acciones, en vista de las políticas y planes existentes. (Apéndice A). Muchas de las nuevas políticas y acciones necesitarán la colaboración con más agencias locales, regionales y estatales y algunas necesitarán cambios de procesos y sistemas dentro del Condado.

Se ha identificado un lapso para la implementación de cada acción. Los lapsos mencionados están sujetos a los recursos disponibles, derechos de paso, financiamiento y el apoyo comunitario y político, según lo descrito en el Capítulo 1. Las acciones a corto plazo son aquellas que tienen un lapso anticipado de cinco años. Cuando se aseguren los recursos extras, el Condado podrá comenzar con las acciones de implementación de mediano y largo plazo. Las políticas propuestas servirán para guiar los procesos para todos los proyectos del Condado, e informar los procesos y proyectos a todas las agencias.

VISIÓN

El Condado de Los Angeles será un lugar en el que caminar será una opción segura, conveniente y placentera para las personas de todas las edades y habilidades; para trabajar, ir a la escuela, ir de compras, divertirse y otras actividades diarias. Las calles y aceras serán transformadas para promover estilos de vida saludables y activos, y para aumentar la seguridad pública.

OBJETIVOS, POLÍTICAS Y ACCIONES

Objetivo 1: Calles seguras

Eliminar por completo las muertes y heridas graves que involucren a los peatones.

POLÍTICA SS-1: Coordinar los departamentos del Condado con la Patrulla de Carreteras de California, miembros de la comunidad y organizaciones para implementar la Visión Cero del Condado de Los Angeles para eliminar las muertes y heridas graves que involucren a los peatones.

Acción SS-1.1: Desarrollar e implementar un Plan de Acción de Visión Cero. Analizar los datos de colisión en el tránsito e identificar las rutas, intersecciones y áreas prioritarias que necesitan intervención. Identificar las estrategias de ingeniería, educación, cumplimiento, compromiso y evaluación; así como las partes responsables, los marcos de referencia y los plazos límites para alcanzar el progreso.

Departamentos principales: Departamento de Obras Públicas, Departamento de Salud Pública

Departamentos de Apoyo: Departamento de Planificación Regional, Alguacil, Patrulla de Carreteras de California, Departamento de Bomberos, Oficina del Director General, Departamento de Servicios Internos, Departamento de Servicios de la Salud, Departamento de Parques y Recreación, Comisión de Arte

PLAZO: CONTINUO

Acción SS-1.2: Producir un informe de progreso público anual sobre Visión Cero del Condado de Los Angeles. Analizar y reportar sobre el estado y los resultados de los proyectos y programas implementados. Identificar los proyectos específicos que buscan reducir las muertes y las heridas graves que involucren a peatones.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas, Departamento de Salud Pública

Departamentos de Apoyo: Departamento de Planificación Regional, Alguacil, Patrulla de Carreteras de California, Departamento de Bomberos, Departamento de Servicios de la Salud, Oficina del Director General, Departamento de Servicios Internos, Departamento de Parques y Recreación, Comisión de Arte

PLAZO: CONTINUO

Acción SS-1.3: Ampliar el análisis de datos para la priorización de proyectos y programas, para así incluir fuentes extras más allá de los datos de colisión de carreteras. Otros recursos pueden incluir, pero no se limitan a: conteos peatonales, datos de servicios de emergencia médicos y hospitalarios y datos de referencia.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas, Departamento de Salud Pública

Departamentos de Apoyo: Departamento de Planificación Regional, Alguacil, Patrulla de Carreteras de California, Departamento de Bomberos, Departamento de Servicios de la Salud, Oficina del Director General, Departamento de Servicios Internos, Departamento de Parques y Recreación, Comisión de Arte

PLAZO: CORTO

POLÍTICA SS-2: Mejorar la experencia de caminar para el peatón, al mejorar los cruces peatonales y al implementar medidas de disminución del tránsito donde sea factible y adecuado.

Acción SS-2.1: Adoptar estándares actualizados de ingeniería y planificación de diseño que consideren las guías del Manual de Diseño de Modelos para las Calles Habitadas del Condado, la Guía de Diseño de Calles Urbanas NACTO y otras prácticas adecuadas para asegurar diseños que sean accesibles para los peatones.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO PLAZO

Acción SS-2.2: Desarollar guías para la implementación de marcas de alta visibilidad en los cruces peatonales.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CORTO

Acción SS-2.3: Desarrollar guías para la implementación de sistemas de advertencia activados por los peatones para mejorar la visibilidad de los cruces peatonales en las ubicaciones en donde los cruces señalizados no estan controlados.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CORTO

Acción SS-2.4: Desarollar guías para la implementación de marcas límites y marcas para detenerse en los puntos de cruce señalizados.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CORTO

Acción SS-2.5: Desarrollar guías para incorporar marcas para ceder el paso y señalizaciones relacionadas en los puntos de cruce señalizados que no están controlados.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CORTO

Acción SS-2.6: Desarrollar guías para evaluar las ubicaciones con carriles con giro a la derecha, aquellas que permiten que los autos giren en una intersección sin realmente entrar en ella ni interferir con el tránsito, y así identificar proyectos de seguridad peatonal. Estos incluyen, pero no se limitan a: añadir una señal en rojo de no girar a la derecha, marcas para detenerse con anticipación o marcas para ceder el paso, control de altos o la eliminación de carriles con giro a la derecha; y para limitar la construcción de nuevos carriles para girar a la derecha en áreas de gran demanda peatonal o con un historial de colisiones que involucren a peatones.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO

Acción SS-2.7: Desarrollar guías para instalar un bordillo rojo y zonas de no estacionar al lado de cruces peatonales marcados e intersecciones, para aumentar la posibilidad de que los conductores vean a los peatones.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO

Acción SS-2.8: Desarrollar guías para instalar extensiones de bordillos.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamento de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: MEDIANO

Acción SS-2.9: En las intersecciones con un historial de colisiones que involucraron a peatones que sean consecuencia de vehículos que giraron a la derecha, se prohibirán los giros a la derecha cuando el semáforo esté en rojo, si es posible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CORTO

Acción SS-2.10: Evaluar la creación de una política para todo el Condado que establezca un límite de 15mph cuando haya niños presentes, y expandir las zonas de 25mph, en conformidad con el Proyecto de Ley de California AB 321.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO

Acción SS-2.11: Evaluar la instalación de señales protegidas que indiquen giros a la izquierda cerca de las escuelas, paradas de bus frecuentes y estaciones de ferrocarril, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO

Acción SS-2.12: Evaluar la instalación de Intervalos de Prioridad a los Peatones (LPI, por sus siglas en inglés) en las intersecciones con tasas altas de actividad peatonal, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO

Acción SS-2.13: Evaluar y establecer límites de velocidad en carreteras de comunidades no incorporadas del Condado teniendo en cuenta las disposiciones de California AB 43 (2021).

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Modificado por Moción 06-2023

Objetivo 2: Hacer que caminar sea la opción más fácil y saludable

Las comunidades, calles y aceras están diseñadas para promover el caminar y tener una vida saludable.

POLÍTICA EH-1: Hacer decisiones de transporte, uso de terrenos y de diseño de edificios o planificación de sitio que hagan que el caminar sea la primera opción lógica de transporte para los residentes y visitantes.

Acción EH-1.1: Usar las guías actuales, tales como la Guía de Diseño de Comunidades Habitables, una vez esta esté terminada, para promover patrones de desarrollo y planes de sitio que promuevan el caminar, aumenten la conectividad del peatón entre edificios y aceras, y permitan viajes cortos entre varias ubicaciones.

Departamentos Principales: Departamento de Planificación Regional y Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Departamentos Miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable

PLAZO: CONTINUO

Política EH-2: Diseñar calles amigables para hacer que caminar sea una conveniente primera opción para realizar las actividades diarias.

Acción EH-2.1: Desarrollar guías para establecer una distancia máxima entre intersecciones controladas y pasos peatonales marcados en las calles principales y secundarias, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CORTO

Acción EH-2.2: Desarrollar guías para implementar movimientos peatonales exclusivos o semi-exclusivos (por ejemplo, recorridos peatonales) en las intersecciones con altos volúmenes de tránsito peatonal y/o conflictos entre vehículos y peatones, en donde sea adecuado y factible.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CORTO

Acción EH-2.3: Continuar trabajando con las comunidades para desarrollar señales que incorporen la identidad local para indicar la ubicación de los destinos importantes del vecindario, incluyendo áreas comerciales, escuelas y parques.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamento de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción EH-2.4: Establecer guías y procedimientos para colocar señales con direcciones

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Departamento de Parques y Recreación, Departamento de Planificación Regional, Comisión de Desarrollo Comunitario, Comisión de Arte, Metro

PLAZO: MEDIANO

Acción EH-2.5: Evaluar el Código del Condado de Los Angeles (Título 21-Subdivisiones) y las guías de diseño del Condado para evaluar si las áreas de cruce de las carreteras comunes deben revisarse para reclasificar las calles y así proveer una nueva clasificación de calles que refleje los usos del terreno y sea sensible al contexto para las áreas rurales/suburbanas/urbanas. Evaluar si las intersecciones pueden actualizarse para mejorar la transitabilidad de las comunidades.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Publicas, Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CORTO

Acción EH-2.6a: Desarrollar guías para el diseño de paradas de autobús que estén basadas en el aumento del ancho de la acera, para así poder mejorar la experiencia de caminar por medio de la señalización, colocación de asientos y refugios; y asegurar que las señales, bancas y refugios no impidan el paso peatonal.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Planificación Regional, Metro

PLAZO: CORTO

Acción EH-2.6b: Consolidar la señalización de varios proveedores en un solo poste, tanto como sea posible, para así reducir la contaminación visual y mejorar la accesibilidad.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Proveedores de Tránsito

PLAZO: CONTINUO

Acción EH-2.7: Al planificar y diseñar proyectos de corredores, incorpore comodidades para los peatones, como paisajismo, estructuras de sombra, reducciones de pavimento y mobiliario urbano, según haya fondos disponibles.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamento de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Modificado por Moción 06-2023

Acción EH-2.8: Desarrollar y dar a conocer un proceso a tavés del cual las comunidades puedan involucrar al Departamento de Obras Públicas en el desarollo de ideas para la prevención de basura, y en la identificación de las ubicaciones para implementar contenedores públicos de basura para recolectar basura y materiales reciclables, haciendo uso de transportistas de residuos, cuando corresponda, para el mantenimiento continuo y el servicio comunitario.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO

Acción EH-2.9: Convertir los callejones en caminos multi-usos y en espacios verdes comunitarios, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamento de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

POLÍTICA EH-3: Proporcionar oportunidades para la participación de la comunidad para crear ambientes peatonales seguros y atractivos.

Acción EH-3.1: Solicitar donaciones para desarrollar Planes Peatonales Comunitarios para cada comunidad no incorporada.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas, Departamento de Salud Pública

Departamentos de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción EH-3.2: Revisar las herramientas orientadas al público relacionadas con la solicitud y el informe de asuntos relacionados al tránsito al Departamento Obras Públicas, y actualizar/expandir lo que sea necesario para proporcionar información al público sobre los tipos de herramientas para disminuir el tránsito que están disponibles, así como los procesos para determinar la factibilidad y aplicabilidad de las intervenciones para disminuir el tránsito.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO

Acción EH-3.3: Finalizar el Manual de Solicitud de Parklets, y desarrollar una aplicación en línea que permita a los participantes de la comunidad que soliciten una aprobación para construir y gestionar un parklet en el camino con derecho de paso.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Departamento de Salud Pública, Departamento de Planificación Regional, Departamento de Asuntos Comerciales y del Consumidor

PLAZO: CORTO

Acción EH-3.4: Desarrollar guías para trabajar con comunidades para implementar tratamientos artísticos dentro del derecho de paso público.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Planificación Regional, Comisión de Arte

PLAZO: MEDIANO

Acción EH-3.5: Identificar las oportunidades para poner a prueba los tratamientos de seguridad peatonal, usando materiales semi-permanentes, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Salud Pública

PLAZO: MEDIANO

Objetivo 3: Conectividad

Desarrollar y mantener una red completa de peatones que conecte el tránsito con las escuelas, parques y otros destinos clave en la comunidad.

POLÍTICA C-1: Apoyar proyectos que aumenten la conectividad peatonal, reduzcan las distancias a pie y aumenten la seguridad.

Acción C-1.1: Continuar apoyando las solicitudes constituyentes y mantener nuevas oportunidades para obtener derechos de acceso que puedan acortar las distancias a pie y motivar el caminar; en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas, Parques y Recreación

Departamentos de Apoyo: Planificación Regional, Departamento de Policía, Departamento de Bomberos

PLAZO: CONTINUO

Acción C-1.2: Utilizar métodos para cronometrar señales u otra tecnología en ubicaciones que tengan mucha actividad peatonal, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

POLÍTICA C-2: Crear una red peatonal libre de barreras. Mantener las infraestructuras peatonales para asegurar que están libres de riesgos y obstrucciones.

Acción C-2.1: Desarrollar estándares y procesos para obtener mobiliario para exteriores, incluyendo estacionamiento para bicicletas.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO

Acción C-2.2: Aumentar el alcance y la educación a negocios locales para prevenir que objetos como señales de publicidad o mercadería obstruyan los pasos peatonales.

Departamentos Principales: Departamentos Miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable

Departamentos de Apoyo: Comunidad Comisión de Desarrollo, Consumidor y Asuntos Comerciales

PLAZO: CONTINUO

Acción C-2.3: Trabajar con compañías de servicios públicos para ocultar o reubicar los mismos, a medida que se identifiquen lugares en donde las aceras no cumplen o mantienen el ancho solicitado por la ADA, debido a la ubicación de las cajas públicas o postes públicos.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción C-2.4: Dar prioridad a las solicitudes relacionadas con el deshecho ilícito, cuando un informe indique que el material está impidiendo la movilidad peatonal segura.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas, Departamento de Policía, Comisionado de Agricultura/Pesos y Medidas

PLAZO: CONTINUO

Acción C-2.5: Continuar promoviendo el uso de aplicaciones en línea, tales como "The Works" y la página "Report a Problem" de la página web de Departamento de Obras Públicas para permitir a los residentes el informar sobre las necesidades de mantenimiento en su comunidad.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción C-2.6: Reforzar el cumplimiento de las órdenes existenes relacionadas con la obstrucción de aceras, incluyendo, pero no limitándose a: vegetación o estacionarse en o a través de la acera.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas, Patrulla de Carreteras de California

Departamento de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción C-2.7: Continuar reparando los baches y las grietas en el pavimento, incluyendo aquellas en los cruces peatonales durante el mantenimiento de rutina.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción C-2.8: Implementar un sistema de clasificación visible al público, similar al Índice de Calidad del Pavimento del Departamento de Obras Públicas (PQI, por sus siglas en inglés) para proveer transparencia sobre las condiciones de los cruces existentes y los horarios de mantenimiento.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: MEDIANO

Acción C-2.9: Desarrollar reglas y regulaciones de venta ambulante para áreas no incorporadas que garantizaran el acceso a las aceras para todos los usuarios.

Departamentos Principales: Consumidor y Asuntos Comerciales

Departamento de Apoyo: Departamento de Obras Públicas, Salud Pública

PLAZO: CONTINUO

Objetivo 4: Equidad

Hacer que las Comunidades no Incorporadas del Condado de Los Angeles sean más fáciles de transitar a pie para todos, a través de una equidad en la participación pública, prestación de servicios, accesibilidad, planificación e inversiones de capital.

POLÍTICA EQ-1: Dar prioridad a las necesidades de las comunidades de color con bajos recursos y a los usuarios más vulnerables.

Acción EQ-1.1: Además de los indicadores de Visión Cero, usar resultados demográficos y de salud para identificar y dar prioridad a las comunidades para Planes Peatonales futuros.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas, Departamento de Salud Pública

Departamentos de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción EQ-1.2 Continuar desarrollando materiales de divulgación en idiomas que sean específicos de la comunidad, y llevar a cabo reuniones comunitarias en horarios y ubicaciones que sean convenientes para la comunidad y accesibles para varios métodos de transporte; incluyendo el ir a pie, montar bicicleta o tomar el transporte público.

Departamentos Principales: Todos los departamentos del Condado

PLAZO: CONTINUO

Acción EQ-1.3: Crear un proceso para facilitar a los departamentos del Condado los contratos con organizaciones sin fines de lucro locales y Organizaciones con base en la Comunidad, para que puedan asistir en la participacion comunitaria en la planificación, diseño e implementación de proyectos peatonales.

Departamentos Principales: Departamentos Miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable

PLAZO: MEDIANO PLAZO

Acción EQ-1.4: Asegurarse que la información de cómo solicitar servicios públicos esté disponible en línea y en varios idiomas para todos los residentes que no dominan el idioma inglés.

Departamentos Principales: Todos los departamentos del Condado

Departamento de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción EQ-1.5: Implementar medidas para abordar las desigualdades en la infraestructura y promover la lucha contra el racismo según lo identificado en respuesta a la Moción 21-3167 de la Junta, cuando sea factible y apropiado

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamento de Apoyo: Departamentos Miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable

PLAZO: CONTINUO

POLÍTICA EQ-2: Crear una red peatonal que sea apta para personas con todo tipo de capacidades, especialmente los jóvenes, adultos mayores y aquellos con discapacidades. Esto incluye, pero no se limita a: aceras amplias, rampas en los bordillos, semáforos accesibles para peatones que ayuden a los visualmente discapacitados y tiempo para cruzar adecuado.

Acción EQ-2.1: Asegurar que las aceras se mantengan en buen estado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción EQ-2.2: Oponerse, y cuando sea posible, evitar que nuevos proyectos instalen múltiples entradas para vehículos.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción EQ-2.3: Instalar o mejorar las rampas en los bordillos con los estándares de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades vigente, cuando se encuentre dentro de una calle, camino o segmento de la carretera que haya sido alterado por el mantenimiento, repavimentación o nueva construcción.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción EQ-2.4: Continuar asegurando que todos los proyectos de construcción cumplan o superen los estándares impuestos por la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción EQ-2.5: Diseñar y construir medianas accesibles para crear un área de refugio peatonal, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción EQ-2.6: Proporcionar un tiempo extendido para cruzar en cruces señalizados que estén junto a destinos que son frecuentados por personas que se mueven con lentitud, incluyendo a jóvenes, adultos mayores y a personas discapacitadas.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción EQ-2.7: Evaluar la implementación de nueva tecnología que permita que todos aquellos con la necesidad de un tiempo extendido para cruzar puedan solicitar/recibir tiempo extra.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CORTO

Objetivo 5: Comunidades seguras

Abordar las preocupaciones reales y percibidas sobre la seguridad para fomentar el caminar.

POLÍTICA SC-1: Implementar un diseño ambiental comunitario y programas comunitarios que mejoren la seguridad pública.

Acción SC-1.1: Continuar explorando maneras de adquirir, operar y mantener el alumbrado a escala peatonal.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamento de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción SC-1.2: Apoyar la instalación de luces LED en los postes de luz nuevos y actuales y, para reducir el desorden en las aceras, considerar iluminación a escala de calle y peatonal combinada en los postes de luz individuales en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción SC-1.3: Trabajar con negocios locales para mantener las fachadas de los edificios activas (incluyendo asientos al aire libre en los restaurantes) para promover la vitalidad de la acera y "ojos en la calle". Actualizar el código de zonificación relacionado, los Estándares Comunitarios del Distrito y/o los Planes Comunitarios, según sea necesario.

Departamentos Principales: Departamentos Miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable

Departamentos de Apoyo: Comisión de Desarrollo Comunitario, Asuntos Comerciales y del Consumidor

PLAZO: CONTINUO

Acción SC-1.4: Identificar las áreas en las que ocurren actividades ilícitas, tales como el manejar sin rumbo y la prostitución, y trabajar para emplear medidas estratégicas para reducir el tránsito, con el objetivo de reducir tales actividades en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Consejo de Supervisores

PLAZO: CONTINUO

Acción SC-1.5: Educar y fomentar a los residentes el informar sobre las poblaciones activas de perros callejeros cerca de las escuelas, paradas de tránsito y otras áreas con actividad peatonal frecuente.

Departamentos Principales: Departamento de Cuidado y Control Animal

PLAZO: CONTINUO

Objetivo 6: Sostenibilidad y Preservación

Los proyectos y programas para peatones mejoran el entorno natural, incluido el aire y el agua limpios, y ayudan a las comunidades a adaptarse al calor extremo.

POLÍTICA SP-1: Mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de efecto invernadero a través de la reducción del uso del auto.

Acción SP-1.1: En colaboración con organizaciones locales, promover y apoyar a los programas que incentiven/alienten al público a monitorear la cantidad de viajes a pie realizados.

Departamentos Principales: Salud Pública

Departamentos de Apoyo: Comisión de Desarrollo Comunitario, Asuntos Comerciales y del Consumidor

PLAZO: CONTINUO

Acción SP-1.2: Promover generadores de desplazamiento masivo, incluyendo las instalaciones del Condado, para crear e implementar programas de Gestión de la Demanda de Transporte que se enfoquen en la importancia de que los empleados y los visitantes caminen.

Departamentos Principales: Recursos Humanos

Departamentos de Apoyo: Metro, Comisión de Desarrollo Comunitario, Departamento de Asuntos Comerciales y del Consumidor, Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción SP-1.3: La ley de California sobre el cobro del estacionamiento necesita que los empleadores que proveen estacionamiento subsidiado para sus empleados, ofrezcan una asignación en efectivo en lugar de un espacio de estacionamiento. Asegurar que todas las instalaciones donde trabajan los empleados del Condado hagan cumplir esta ley.

Departamentos Principales: Oficina del Director General

PLAZO: MEDIANO

POLÍTICA SP-2: Aseguar el ambiente natural a través de la jardinización del espacio peatonal, a través de la plantación de árboles y vegetación y del uso de materiales y procesos eficientes en los proyectos de embellecimiento de la acera y de la calle.

Acción SP-2.1: Instalar árboles como parte de proyectos en la acera, caminos de uso compartido y senderos, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas, Departamento de Parques y Recreación

PLAZO: CONTINUO

Acción SP-2.2: Continuar utilizando estándares de Desarrollo de bajo impacto, lo que puede incluir pavimento permeable para la construcción de aceras, escaleras públicas y caminos, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción SP-2.3: Continuar actualizando el inventario de la vía pública, mantenido por el Departamento de Obras Públicas durante el mantenimiento de rutina, y usar estos datos para planificar la plantación de árboles.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción SP-2.4: Implementar proyectos diseñados localmente con enfoque en jóvenes para el mantenimiento y plantación de árboles y vegetación en colaboración con organizaciones comunitarias cuando sea factible y apropiado para reducir los impactos de la isla de calor y mejorar la experiencia de los peatones en áreas de dosel bajo.

Departamentos Principales: Departamentos Miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable

PLAZO: CORTO

Objetivo 7: Implementación coordinada del Condado

Las agencias y comunidades del condado trabajarán juntas para implementar proyectos peatonales, políticas y programas.

POLÍTICA CI-1: Desarrollar comunicación compartida, protocolos de recolección de datos y sistemas para que los proyectos peatonales sean coordinados a través de los departamentos, con las agencias asociadas y con la comunidad.

Acción CI-1.1: Usar el Comité de Donaciones del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable para trabajar a través de los departamentos del Condado para presentar proyectos competitivos a las fuentes de financiamiento regionales y estatales, y así poder implementar los proyectos de infraestructura y programas identificados en este plan.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas, Departamento de Salud Pública

Departamentos de Apoyo: Departamentos miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable

PLAZO: CONTINUO

Acción CI-1.2: Implementar las caracterísitcas relacionadas con los peatones que estén identificadas en este plan en los proyectos actuales y futuros para mejorar carreteras, así como proyectos y aprobaciones para proyectos privados, en donde sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Publicas, Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción CI-1.3: Buscar oportunidades para financiar la planificación e implementación de proyectos propuestos que estén identificados en los Planes peatonales comunitarios.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción CI-1.4: Continuar trabajando con los distritos escolares y coordinadores escolares individuales para mejorar la seguridad de los estudiantes y los vecinos durante las horas establecidas para recoger y llevar a los niños a la escuela.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Departamento de Policía, Patrulla de Carreteras de California, Distritos Escolares

PLAZO: CONTINUO

Acción CI-1.5: Continuar cooperando con el Distrito 7 de Caltrans para implementar proyectos propuestos en el derecho de paso de Caltrans, cuando sea factible y adecuado.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción CI-1.6: Continuar colaborando con las jurisdicciones del vecindario en lugares en los que el Condado comparte la autoridad sobre el control de tránsito y mantenimiento de carreteras, en búsqueda de oportunidades de financiamiento y para implementar proyectos propuestos en conjunto.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

Acción CI-1.7: Continuar coordinando con Metro a través de los esfuerzos de planificación de la Primera y la Última Milla.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

PLAZO: CONTINUO

POLÍTICA CI-2: Las agencias del Condado trabajan juntas para recolectar y compartir información útil y oportuna que se relacione con la infraestructura peatonal propuesta y actual. Integrar mejor los esfuerzos de planificación participativa, facilitados por las agencias del Condado al compartir recursos y contactos.

Acción CI-2.1: Monitorear el estado de todos los proyectos peatonales propuestos en los Planes Peatonales de Paso a Paso del Condado de Los Angeles.

Departamentos Principales: Departamento de Obras Públicas

Departamentos de Apoyo: Departamento de Planificación Regional

PLAZO: CONTINUO

Acción CI-2.2: Desarrollar una lista maestra de participantes y colaborar con varios departamentos para poder apoyar los esfuerzos de participación comunitaria, o desarrollar esfuerzos conjuntos de divulgación cuando sea necesario.

Departamentos Principales: Departamentos Miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable

Departamentos de Apoyo: Comisión de Desarrollo Comunitario, Asuntos Comerciales y del Consumidor

PLAZO: CONTINUO

Cap. 3

INFRAESTRUCTURA PARA MEJORAR LA TRANSITABILIDAD

La mayoría de los viajes comienzan y terminan como viajes peatonales, incluso cuando un auto, bicicleta, bus o tren está involucrado. Una red peatonal accesible y útil necesita adaptarse a una amplia gama de necesidades y habilidades.

La edad, por ejemplo, es un factor importante que afecta las habilidades físicas, la velocidad al caminar y la percepción ambiental. Los niños tienen menos visibilidad a la altura de sus ojos y caminan más lento que los adultos. Los adultos mayores también caminan más lento, y puede que necesiten aparatos de apoyo para estabilizarse al caminar o aparatos de apoyo para su visión y audición. Esta sección presenta un resumen de algunas facilidades peatonales clave que conforman un ambiente seguro y conveniente para todos los transeúntes.

CAMINOS PEATONALES Y ESPACIO PÚBLICO

Caminos peatonales

Los caminos peatonales, (por ejemplo, las aceras, caminos de uso compartido y senderos) son el elemento más fundamental de la red peatonal, ya que proveen un área separada del tránsito para caminar. Una acera es un espacio pavimentado al lado de la carretera, designado especilamente para el uso peatonal. Un camino de uso compartido es un espacio que permite varios tipos de recorridos no motorizados, como: caminar, montar bicicleta, patinar y más. Usualmente, están pavimentados y pueden incluir espacios separados para caminar y para montar bicicleta. Un sendero es un espacio fuera del camino con derecho de paso que es operado y mantenido por el Departamento de Parques y Recreación del Condado; este plan se refiere exclusivamente a los senderos no pavimentados. Hay una variedad de consideraciones importantes en el diseño de caminos peatonales. Proveer instalaciones mejoradas y accesibles puede llevar al aumento de peatones, a mejorar la seguridad y la creación de un espacio social.

Las aceras, caminos y senderos podrían ser más que áreas para caminar; también pueden ser lugares para que las personas interactúen. Se pueden hacer espacios para estar de pie, visitar y sentarse. Estos pueden contribuir con la reputación de los vecindarios y distritos comerciales, fortalecer su identidad y ser áreas en donde los adultos y los niños pueden participar de forma segura en la vida pública. En el centro de la ciudad y en las zonas comerciales, deben prever un mayor volumen y una mayor participación a distintos niveles de actividad. En las áreas residenciales, las aceras deberían estar diseñadas para comodidad, recreación y socialización.

Una acera en Westmont/West Athens

Un sendero en Lake Los Angeles

Espacios Públicos

Un espacio público es un lugar para que las personas se reúnan, lo que promueve la interacción social y el sentido de comunidad. Un buen espacio público refleja la reputación local de la comunidad, se siente seguro y cómodo, es accesible y está adaptado para distintas edades y habilidades. También recibe mantenimiento e incentiva la interacción entre los miembros de la comunidad y los visitantes por igual. Los ejemplos de los espacios públicos incluyen las plazas, parques, aceras y más.

Las personas se juntan en un parklet en East Los Angeles

El Martin Luther King Jr. Fitness Garden provee un sendero para caminar, equipo para ejercitarse y un punto de reunión para la comunidad de Willowbrook.

INFRAESTRUCTURAS PARA CRUZAR LA CALLE

Cada intersección en el Condado de Los Angeles debería estar diseñada para la seguridad y la comodidad del peatón, con mejoras peatonales apropiadas a la velocidad motriz, al volumen de los vehículos motorizados, la distancia con el cruce peatonal y otras consideraciones.

Cruces peatonales

Los cruces peatonales o pasos de cebra son ubicaciones designadas y áreas para que los peatones puedan cruzar la calle. Los cruces peatonales marcados proveen una indicación visual a los conductores, al definir el área en la cual los peatones tienen el derecho de paso.

Un paso peatonal escalonado con rampas accesibles en la acera y extensiones de acera en Walnut Park.

Los cruces peatonales existen legalmente cuando las aceras y las calles se intersectan, y pueden estar marcados o no. Los cruces peatonales marcados incentivan a los peatones a cruzar en las ubicaciones designadas, e indican a los conductores que deben ceder el paso a los peatones.

En las ubicaciones a mitad de la cuadra, los cruces peatonales pueden estar marcados si hay necesidad de cruzar, en donde existe una distancia significativa desde la intersección más cercana y en donde el ingeniero lo considere adecuado. Las marcas estándar para los cruces peatonales, llamadas marcas transversales, están conformadas por dos líneas paralelas. Para aumentar la visibilidad, los cruces peatonales pueden estar marcados con pintura extra. Los patrones usuales pueden ser escalonados (transversales con líneas de cruce perpendiculares) o continentales (solamente barras perpendiculares). En California, los cruces peatonales marcados dentro de una zona escolar están pintados de amarillo; el resto son blancos.

Rampas accesibles en los bordillos

Las rampas en los bordillos son elementos de diseño que permiten que todos los usuarios hagan la transición de la calle a la acera. Hay un número de factores que deben tomarse en cuenta en el diseño y en la ubicación de las rampas en los bordillos de las esquinas. Las rampas en los bordillos diseñadas adecuadamente aseguran que la acera sea accesible desde la carretera. Una acera sin una rampa puede ser un obstáculo para alguien en una silla de ruedas, lo que los lleva a desplazarse en la calle, en lugar de en la acera, y el usar las entradas de los autos para acceder a la acera.

Las instalaciones de dos rampas en las esquinas, también conocidas como rampas emparejadas, permiten a los peatones estar alineados en dirección al cruce mientras esperan para cruzar, lo que es beneficioso especialmente para las personas en silla de ruedas, con impedimentos visuales o que usan andadores/carritos. Las rampas para bordillos compartidos se alinean diagonalmente con la intersección y proporcionan acceso en donde los factores como el derecho de paso disponible, el radio de giro, el drenaje y la distancia visual impiden el uso de rampas emparejadas.

Altos anticipados y marcas para ceder el paso

Los altos anticipados y las marcas para ceder el paso mejoran la visibilidad de los conductores, lo que mejora la seguridad de los peatones. Las marcas usualmente se colocan 20 o 50 pies antes de un cruce peatonal, motivando a los conductores a detenerse lo suficientemente lejos para que un peatón note si un conductor no va a frenar. Las señalizaciones complementarias que indican a los conductores que se detengan o que cedan el paso pueden ser útiles para alertarlos sobre en dónde deben detenerse para que un peatón pueda cruzar.

Un paso peatonal continental con marcas de ceder el paso

Medianas

Las medianas también llamadas islas proveen un espacio entre un paso peatonal, en el que las personas pueden esperar mientras intentan cruzar una calle muy amplia. Estas mejoran la comodidad para las personas que cruzan la calle, al permitir que los peatones se enfoquen en una parte del tránsito a la vez, y esperar a que exista una distancia aceptable. Las medianas usualmente son utilizadas para mejorar los cruces peatonales marcados, particularmente aquellos con calles de varios carriles o con mayor velocidad y volumen de vehículos.

Una mediana en un cruce peatonal marcado, con señales de cruce peatonal

DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

Semáforos

Los semáforos controlan el movimiento de vehículos, ciclistas y peatones en una intersección para minimizar los conflictos entre todos los métodos de transporte al momento de cruzar. La instalación de semáforos se basa en las órdenes de señales, establecidas por el Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito de California (CA MUTCD, por sus siglas en inglés), edición vigente, que son condiciones que una intersección debe cumplir para justificar su instalación. El cumplimiento de una orden u órdenes de señalización no debe, por su cuenta, requerir la instalación de un semáforo. La decisión final se basa en el juicio del ingeniero. Las órdenes del CA MUTCD del 2014 4[1] y 5,[2] que se refieren a los movimientos peatonales, requieren que exista cierto volumen de entrada de peatones y de vehículos con motor que debe cumplirse para poder justificar la necesidad de un semáforo para una ubicación, entre otras consideraciones.

1 Según la Orden 4, la instalación de un semáforo en una intersección y cruces a media cuadra dependerá de la proporción del volumen de peatones-vehículos. Esta orden no puede aplicarse en ubicaciones en las que un semáforo se encuentre a menos de 300 pies de otra, a menos que el semáforo propuesto no vaya a tener un impacto en el flujo del tránsito. Si la orden se cumple, el semáforo debe incluir un semáforo peatonal. Fuente: Caltrans, 2014. CA MUTCD Sección 4C.05 Orden 4. www.dot.ca.gov/trafficops/camutcd/

2 Según la Orden 5, la instalación de semáforos en las intersecciones y en los cruces a mitad de la cuadra cerca de las escuelas dependerá del número de espacios adecuados en el flujo de tránsito al momento del cruce de los estudiantes, y del número de estudiantes cruzando durante las horas pico (un mínimo de 20 estudiantes). También indica que otras medidas correctivas, tales como zonas de velocidad escolar, guardias de cruce, etc. deberán considerarse antes de la instalación de un semáforo. Fuente: Caltrans, 2014. CA MUTCD Sección 4C.06 Orden 5. www.dot.ca.gov/trafficops/camutcd/

SEMÁFOROS PEATONALES

Los semáforos peatonales contienen los símbolos de PERSONA CAMINANDO (simbolizando que se debe CAMINAR) y MANO ALZADA (simbolizando que no se debe caminar) para demostrar a los peatones en qué momento deben cruzar en un cruce peatonal señalizado. Generalmente, los semáforos para peatones permiten que los peatones atreviesen el cruce peatonal a una velociad de 3.5 pies por segundo. Todos las señales de tránsito deberían estar equipadas con semáforos peatonales, exceptuando aquellas en las que el cruce de peatones está prohibido según la señalización.

Los semáforos peatonales que solo muestran una indicación intermitente en la que se lee NO CAMINAR puede hacer que sea difícil para los peatones el juzgar si disponen del tiempo suficiente para cruzar una intersección de forma segura. Aquellos que presentan un conteo hacia atrás indican al peatón el número de segundos que quedan en el intervalo. El CA MUTCD solicita que el uso de semáforos presenten un conteo hacia atrás para todos los cruces señalizados

Las señales para peatones con conteo hacia atrás proveen información del tiempo para cruzar para las personas que cruzan la calle.

nuevos que cuenten con un intervalo peatonal (que puede ser un mensaje de NO CAMINAR intermitente o una MANO ALZADA) que dure más de siete segundos.

DETECTORES DE PEATONES

La activación manual de los semáforos peatonales se lleva a cabo con un botón para peatones. Esta necesita que el peatón encuentre y presione el botón para iniciar la fase de señal peatonal. Debido a esto, los botones deben ser fáciles de identificar y de accesar.

Una alternativa a la activación manual es la detección pasiva. La instalación de tecnología para detectar peatones (ya sea por medio de video, micro ondas o por infrarrojo) puede hacer posible el detectar peatones de forma automática. La detección automática permite al peatón activar el semáforo peatonal sin tener que encontrar el botón. La detección pasiva también puede contribuir a la eficiencia de las operaciones de aviso, al permitir extensiones de tiempo para caminar y/o no indicar el tiempo para caminar cuando no haya peatones que necesiten cruzar.

SEMÁFOROS PEATONALES AUTOMÁTICOS

Los semáforos peatonales automáticos no requieren que los peatones aprieten un botón o que crucen. En cambio, cuando la señal se torna verde, la señal para caminar se enciende de forma automática. Estos son útiles en áreas con altos niveles de actividad peatonal, y en donde se espera que la velocidad de los vehículos sea baja, como en el centro de la ciudad o en las áreas urbanas.

INTERVALOS CON PRIORIDAD AL PEATÓN

Los intervalos de prioridad al peatón (LPI, por sus siglas en inglés) le dan al peatón una indicación para CAMINAR antes de que se le otorgue la luz verde a los vehículos (usualmente, de tres a siete segundos antes). Esta ventaja a los peatones en los cruces peatonales los hace más visibles para los vehículos que cruzan. Los LPI pueden omitirse si ningún peatón aprieta el botón.

MOVIMIENTOS PEATONALES EXCLUSIVOS/ SEMI-EXCLUSIVOS

Los movimientos peatonales exclusivos/semi-exclusivos permiten a los peatones el cruzar una calle durante movimientos que no afecten a los vehículos o el cruzar en todas las direcciones al mismo tiempo que el tránsito vehicular está detenido (por ejemplo, en los intervalos peatonales).

SEÑALES PEATONALES ACCESIBLES

Las señales peatonales accesibles están diseñadas para ser accesibles para los peatones con discapacidades visuales. Estas proveen tonos auditivos o mensajes verbales para indicar en qué momento es adecuado caminar y cuándo deben esperar, y provee el sonido

cuando se ha activado la señal a través de un botón. Esto elimina la necesidad de los peatones de depender completamente en las indicaciones auditivas proporcionadas por los autos en movimiento; las cuales pueden ser engañosas, dependiendo de la complejidad de las operaciones de las señales de tránsito en la intersección.

Sistemas de alerta activados por los peatones

Los sistemas de alerta activados por los peatones describen el uso de un faro intermitente amarillo que complemente un semáforo de cruce peatonal. El faro es activado por los peatones para aumentar su efectividad, al hacer que la señal que indica que una persona desea cruzar la carretera sea más evidente. En calles de varios carriles, los faros pueden instalarse en un mástil suspendido.

En cruces peatonales no controlados, los ingenieros toman en consideración el número de peatones en el cruce peatonal y el volumen promedio de vehículos con motor/volumen durante la hora pico, entre otros factores.

Señales de alto

Las señales de alto notifican a los conductores que deben detenerse y verificar el tránsito en sentido contrario (que incluye peatones, bicicletras y vehículos) antes de continuar. Las señales de alto pueden mejorarse con luces LED para aumentar la visibilidad para el conductor. Si se colocan en las ubicaciones en las que son necesarias, las señales de alto pueden reducir las colisiones causadas por los giros a la derecha o a la izquierda.

Las señales de alto se complementan con líneas de alto, que le indican al conductor que debe detenerse. Según las guías del CA MUTCD, las líneas de alto, en caso de ser utilizadas, deben colorcarse al menos cuatro pies antes de un cruce peatonal marcado. Si no existen cruces peatonales marcados, las líneas de alto deben colocarse antes del sendero peatonal.

Una señal de alto en el Condado de Los Angeles

DISMINUCIÓN DEL TRÁNSITO

La disminución del tránsito es el proceso de usar el diseño físico y otras medidas para mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras. Algunos aparatos de disminución del tránsito incluyen reductores de velocidad, extensiones de bordillo y rotondas. Estos aparatos tienden a reducir la velocidad de los vehículos en la calle, además de mejorar la seguridad al otorgar más tiempo para reaccionar a los conductores y demás personas, y minimizar los daños y heridas si ocurriese una colisión.

Reductores/Amortiguadores de velocidad

Los reductores de velocidad son medidas de disminución del tránsito verticales que tienen como propósito reducir la velocidad de los conductores en las calles locales con bajo volumen de vehículos con motor y con índices de baja velocidad. Los reductores de velocidad pueden reducir velocidades de 15 a 20mph. Usualmente miden de 3 a 4 pulgadas de alto, y se extienden por todo el ancho de la calle. Un amortiguador de velocidad es una variación del reductor de velocidad estándar. Sin embargo, estos dispositivos no cubren todo el ancho de la calle, sino que se reducen en los bordes. El grosor de la porción resaltada es suficiente para asegurar que los autos deban pasar sobre una parte del bulto, pero puede permitir que los buses y los vehículos de emergencia pasen por encima con menos impacto. Por lo general, se complementan con señalización y/o marcas en el pavimento para indicar a los conductores que existe un reductor o amortiguador de velocidad.

Un reductor de velocidad común, complementado con señalización sobre el reductor de velocidad y marcas en el pavimento

Reducción de la curva en las esquinas

Una curva más amplia en las esquinas puede hacer que los conductores giren a velocidades más altas, lo que puede incrementar el riesgo de colisionar con un peatón al girar a la derecha. Una curva más pequeña puede aumentar la seguridad del peatón, ya que, al hacer que las curvas sean más cerradas, el conductor debe reducir la velocidad. Esto también acortará las distancias que el peatón debe cruzar (lo que, a su vez, mejora el tiempo de las señales en las intersecciones señalizadas).

Extensiones de bordillo

Las extensiones de bordillo diminuyen el ancho de las calles, y usualmente se instalan en carriles para estacionar, de manera que no impida el tránsito de vehículos con motor, las ciclovías o arcenes. Las extensiones de bordillo acortan las distancias para cruzar en las intersecciones o en los cruces a media cuadra, ayudando a minimizar la exposición de los peatones y mejorar su visibilidad y la de los conductores. También previene que los conductores se estacionen en o muy cerca del cruce peatonal, o de que bloqueen la rampa para acceder a la acera. Los vehículos con motor estacionados muy cerca del cruce peatonal son una amenaza para la seguridad peatonal, al reducir la visibilidad de los peatones y de otros vehículos.

Los bordillos para autobuses son una extensión del bordillo que alinea las paradas de autobús con los carriles para estacionar, permitiendo que los buses se detengan y que los pasajeros puedan subirse, sin tener que salir del carril en el que se están desplazando. Los bordillos para autobuses ayudan a que los vehículos se muevan con mayor rapidez y de manera más confiable, al reducir la cantidad de tiempo perdido en entrar y salir del carril de tránsito. Idealmente, son del largo de dos buses en las rutas con un servicio frecuente de buses, y del largo de un bus en rutas menos frecuentes.

Todos los tipos de extensión de bordillo pueden mejorarse con comodidades como: asientos, paisajismo y señalizaciones. Se debe llevar a cabo una evaluación para asegurar que el radio de movimiento de los vehículos, como lo son los buses escolares, públicos y camiones de bomberos, no se vea afectado.

Una extensión de bordillo con asientos y paisajismo en Walnut Park

Rotondas en vecindarios y mini rotondas

Las rotondas y mini rotondas en los vecindarios pueden utilizarse para reducir las velocidades en las intersecciones de dos calles menores. Según el CA MUTCD, las mini rotondas pueden distinguirse de las rotondas principalmente por su control de paso en todas las salidas.

En la parte superior: una rotonda
Debajo: una señal con radar de velocidad

Las rotondas de los vecindarios, por otro lado, usualmnente solo operan como una intersección de dos sentidos o en intersecciones en las que hay que detenerse.[1] Ambos pueden incluir plantaciones u otros elementos que pueden ayudar a embellecer el vecindario y a calmar el tránsito. Los cruces peatonales de alta visibilidad pueden marcarse para indicar en dónde deben cruzar los peatones.

Señales con radar de velocidad

Las señales con radar de velocidad proporcionan información al conductor sobre su velocidad, en relación con el límite de velocidad indicado. Junto con el cumplimiento, las señales con radar de velocidad pueden reducir la velocidad en ubicaciones específicas, tales como zonas escolares y calles residenciales concurridas. Las señales con radar de velocidad pueden utilizarse de forma individual, o en conjunto con otros métodos como reductores/amortiguadores de velocidad o extensiones de bordillo.

---

1 FHWA, 2015. Intersection Safety Roundabouts. https://safety.fhwa.dot.gov/intersection/innovative/roundabouts/fhwasa10007/

ALUMBRADO

El alumbrado a escala peatonal aumenta la visibilidad tanto para peatones como para conductores, y puede ser beneficiosa en las intersecciones y en áreas en donde la seguridad personal es una preocupación. El alumbrado a escala peatonal se caracteriza por postes de luz más bajos (alrededor de 15 pies de altura), con poca distancia entre ellos y bajos niveles de iluminación (excepto en los cruces), y el uso de lámparas LED para producir una buena reproducción de colores, larga duración y una alta eficiencia energética. La iluminación debe estar orientada hacia abajo para iluminar el ambiente peatonal.

Tanto los niveles de iluminación peatonal y los de la calle deben tomarse en cuenta para el mismo corredor urbano, incluyendo las áreas con varios árboles. Iluminación “Dark Sky” [iluminación que intenta minimizar la cantidad de luz azul durante la noche] debería incorporarse para reducir la contaminación lumínica – esto usualmente es preferible en las áreas residenciales rurales/ montañosas. El alumbrado a escala peatonal puede utilizarse en áreas de alta actividad peatonal y a lo largo de corredores peatonales que conectan destinos, incluyendo centros de tránsito, puntos de acceso y vecindarios multifamiliares.

La instalación de alumbrado a escala peatonal puede complementar la apariencia del alumbrado existente, o utilizar las intalaciones estándar en los lugares en los que sea adecuado. Esta es usualmente consistente con los elementos arquitectónicos y de diseño del paisaje urbano circundante, y puede utilizarse para incorporar arte local con relevancia cultural o histórica.

De izquierda a derecha: alumbrado de caminos; alumbrado a escala peatonal en Walnut Park.

PARADAS DE TRÁNSITO Y ESTACIONES

En las estaciones de autobús, una variedad de elementos del paisaje urbano pueden definir el área peatonal, ofrecer protección de los vehículos en movimiento y mejorar la experiencia de caminar en la primera y la última villa de un viaje. Estos elementos incluyen la señalización pública, alumbrado, asientos y refugios.

- Las aceras proveen cómodas conexiones peatonales hacia las paradas de tránsito, y espacio para los elementos del paisaje urbano que se enumeran a continuación:
- La señalización en las paradas de autobús es un elemento importante de un buen servicio de tránsito. La señalización sirve como una fuente de información sobre la localización de la parada de autobús para los usuarios y operadores, y son excelentes herramientas de publicidad para promover el uso del transporte. Pueden proporcionarse señalizaciones básicas con rutas, pasajes, horarios e información ADA vigente en todas las paradas. En las aceras angostas, la señalización puede obstruir a los peatones. El posicionamiento o reubicación de estas señales puede ser importante para asegurar movilidad fácil para las personas que caminan en la acera.
- El alumbrado es beneficioso para la seguridad. Una parada de autobús bien iluminada puede hacer que sea más fácil para los operadores del vehículo el observar a los pasajeros que están esperando, y permite que los conductores vean a las personas que están cerca de una parada de tránsito.
- Los asientos proporcionan comodidad y conveniencia en las paradas de autobús, y usualmente se instalan con base en las cifras de pasajeros existentes/calculados. Los asientos pueden instalarse como unidades independientes o como parte de un refugio.
- Los refugios protegen a los peatones del sol y la lluvia, y aumentan la comodidad de los usuarios que esperan el autobús, y puede que aliente a más personas a hacerlo. Sin embargo, la localización de los refugios puede representar un obstáculo para las personas que caminan por la calle. Para evitar este problema, las aceras deben poder ampliarse cerca de los refugios, proveyendo suficiente espacio para que la gente camine o se desplace por la acera.

Un refugio de autobús en Westmont/West Athens que provee sombra y asientos.

PAISAJE URBANO

El paisajismo, árboles en las calles y mobiliario para exteriores como bancas, mesas y sillas pueden tener un efecto profundamente positivo en la sensación que provoca un corredor. El paisajismo y el mantenimiento de los árboles mejora el ambiente peatonal al crear una imagen mental del camino. Los árboles y estructuras de sombra también ofrecen refugio y enfriamiento en días soleados. Las aceras pueden volverse inaccesibles debido al crecimiento de la vegetación; por lo que el paisajismo debe diseñarse y mantenerse para asegurar su compatibilidad con el uso peatonal. Los bordillos alrededor de las áreas con jardines deben estar al ras de la acerca continua.

Las bancas y los árboles en las calles proveen una experiencia más cómoda al caminar por Florence Avenue

Modificado por Moción 06-2023

DIRECCIONES PARA PEATONES

Las direcciones pueden mejorar la experiencia de caminar, y en algunos casos, puede motivar a las personas a elegir el caminar como su primera opción de transporte. Las señales en las calles proveen direcciones básicas para los usuarios del transporte. Sin embargo, los peatones usualmente tienen la flexibilidad de utilizar otras áreas para caminar, incluyendo los caminos de uso compartido, escaleras públicas, y otras ubicaciones por las que los vehículos con motor no pueden transitar. Ya que los peatones viajan a pie, la información sobre la distancia y el tiempo estimado hacia los puntos de referencia relevantes puede ser útil para decidir qué rutas tomar.

La señalización con direcciones a los peatones también puede utilizarse para crear una identidad local, y complementar los esfuerzos de creación/mantenimiento de lugares en la ciudad o a lo largo de los senderos. Además, las señalizaciones con direcciones podrían proveer información de contacto importante para el departamento local de aplicación de la ley en áreas de alta criminalidad, si la comunidad lo solicitase.

Un sistema de señalización con direcciones para los peatones consiste en señalización integral y/o marcas en el pavimento para guiar a los peatones a sus destinos, a través de rutas peatonales preferidas.

Hay tres tipos generales de señales con direcciones:

1. **Señales en las entradas y quioscos** indican a los usuarios que han llegado a un destino clave, como a una estación de tránsito, sendero principal o área de estacionamiento. Este tipo de señalización incluye un mapa del área circundante con las rutas clave y los destinos. Esta señalización puede ser de carácter informativo, y alentar a la gente a considerar el ir caminando a sus destinos, al proveer un contexto sobre las distancias y sobre qué tan conveniente es caminar hacia el destino.
2. **Señales de confirmación** indican que los usuarios están en un camino designado y que se dirigen a uno o varios destinos. Las señales incluyen los destinos y la distancia/el tiempo para llegar a ellos, pero no incluye flechas. Estas señales pueden combinarse con indicadores de millas si así se desea.
3. **Señales de decisión** indican la intersección de dos o más caminos o rutas, e informa a los usuarios la dirección y, algunas veces, las distancias hacia los destinos clave. Las flechas direccionales también se incluyen en este tipo de señales, y pueden servir también como señales de confirmación.

Direcciones para peatones en el Centro Cívico de East Los Angeles. Créditos: SKA Design

Cap. 4

PRÁCTICAS Y PROCEDIMIENTOS

Las modificaciones en los procedimientos de infraestructura actuales del Condado pueden mejorar la seguridad y ayudar a crear una red peatonal más cómoda. Cuando hay financiamiento disponible, estos procedimientos se pueden actualizar.

PAVIMENTO Y ACERAS

El Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles es el responsable de administrar y mantener más de 3,400 millas centrales de caminos pavimentados y de aceras. El Departamento de Obras Públicas inspecciona las condiciones de las aceras cada año para identificar las reparaciones necesarias.

El Departamento de Obras Públicas realiza una inspección visual de cada calle cada 5 años para recolectar información acerca del tamaño y la frequencia de cualquier grieta observada. Luego, los datos se introducen en el Sistema de Pavimentación del Condado (PMS, por sus siglas en inglés), lo que interpreta los datos y genera una escala de 0 (un camino completamente obsoleto) a 100 (un camino en excelentes condiciones), lo que se conoce como el Índice de Condición del Pavimento (PCI, por sus siglas en inglés). El Condado determina un PCI para cada calle. Usualmente, las calles con un PCI por encima de 74 son consideradas como calles en excelentes condiciones. Las calles en esta categoría generalmente se reparan con un tratamiento menor en la superficie, que se enfoca principalmente en rejuvenecer y sellar el camino.

Las calles que tienen un PCI entre 58 y 74 están en buen estado, y generalmente son tratadas con una fina capa de pavimento. Las calles que tienen un PCI por debajo de 58 están en malas o en terribles condiciones y necesitan una mayor repavimentación o reconstrucción.

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Continuar inspeccionando las aceras anualmente.
- Continuar el mantenimiento rutinario de las líneas y marcas en el pavimento, incluyendo las marcas de cruces peatonales, cada 30 meses para las marcas en pintura y cada 5 años para las marcas de material termoplástico.

ESTACIONAMIENTOS, ÁRBOLES Y MEDIANAS

La vegetación cerca de las aceras generalmente está en frente o al lado de una propiedad residencial o comercial. De acuerdo con el Código de Calles y Autopistas de California, el dueño de la propiedad es el responsable de mantener la fachada de la propiedad. Esto incluye, pero no se limita a: el césped, los arbustos y la maleza que se encuentren en el derecho de paso público. Cuando haya problemas con la vegetación en esta área, el Condado debe recordar sus responsabiliades de mantenimiento al dueño de la propiedad adyacente a la vegetación.

El Condado es el responsable por cualquier árbol localizado en la carretera, incluyendo el podado de rutina y la extracción de árboles. Sin embargo, los dueños de la propiedad adyacente son los responsables de regar regularmente los árboles de la carretera. El Condado también es el encargado de mantener las medianas, ya sea que estas cuenten con vegetación o no.

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Continuar el mantenimiento rutinario de las carreteras y medianas.
- Continuar comunicándose con los dueños de las propiedades sobre su responsabiliad de mantener la vegetación que se encuentre frente o al lado de sus propiedades residenciales o comerciales.

SEÑALES Y ALUMBRADO PÚBLICO

Semáforos

Si un semáforo deja de funcionar, los residentes pueden reportar este incidente al Departamento de Obras públicas en línea o por teléfono. Los accidentes con los semáforos incluyen, pero no se limitan a: señales con luz roja intermitente, que todas las señales estén apagadas o daño a algún semáforo.

Los semáforos también se modernizan a través del Programa de Sincronización de Señales de Tránsito del Departamento de Obras Públicas (TSSP, por sus siglas en inglés), que implementa mejoras operacionales a bajo costo a los semáforos en las calles principales a través del condado. Los proyectos de TSSP más comunes involucran el actualizar todos los semáforos a lo largo de un corredor para mantener las señales sincronizadas, colocar detectores de vehículos en el pavimento para detectar la presencia de vehículos, coordinar el tiempo de los semáforos entre intersecciones sucesivas y automáticamente ajustar los semáforos para facilitar el movimiento de los vehículos a través de las instersecciones.

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Desarrollar un plan de reemplazo para mejorar los botones para peatones para que cumplan con los estándares de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades.

Sistemas de alerta activados por los peatones

Como en los incidentes con los semáforos, los residentes pueden reportar cualquier sistema de alerta no operacional que se active por medio de peatones al Departamento de Obras Públicas, ya sea por teléfono o en línea. Actualmente, los sistemas de alerta activados por peatones son inspeccionados trimestralmente por el Departamento de Obras Públicas.

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Continuar inspeccionando los sistemas de alerta activado por peatones de forma trimestral para asegurar que funcionen apropiadamente.

CRUCES

Actualmente, los estándares del Condado requieren un ancho mínimo de 11 pies para un carril de tránsito, de 11 pies para el carril derecho y de 10 pies para el carril izquierdo. Los carrilles demasiado anchos pueden aumentar la velocidad al conducir, lo que haría que el cruce de peatones fuese incómodo y difícil.

El Condado generalmente instala cruces marcados en ubicaciones no controladas basándose en el volumen de peatones proyectado, y tomando en cuenta el uso de las terrenos adyacentes. Algunos ejemplos de uso de los terrenos con un cruces marcados en ubicaciones no controladas son las escuelas, los parques o los centros comunitarios. Actualmente, el Condado está desarrollando una nueva guía de instalación de cruces peatonales. En cuanto al mantenimiento, el Departamento de Obras Públicas vuelve a pintar los cruces peatonales cada dos años y medio, y se encarga de los termoplásticos cada cinco años.

Los Planes Estándar de Caltrans y los Planes Estándar para la Construcción de Obras Públicas (SPPWC, por sus siglas en inglés) indican los estándares de diseño para rampas en los bordillos, incluyendo el grosor y la pendiente. Los estándares de diseño incluyen varios casos de diseño que involucran instalaciones de dos rampas en las las esquinas, cambién conocidas como rampas emparejadas, e instalaciones de una rampa en las esquinas, también conocida como rampa para acera compartida. Las rampas emparejadas en las esquinas permiten a los peatones estar alineados en dirección al cruce mientras esperan para cruzar, particularmente a aquellos que utilizan sillas de ruedas, personas con discapacidad visual y personas que empujan carritos. Las rampas para aceras compartidas se alinean diagonalmente con la intersección y proporcionan acceso en donde los factores como el derecho de paso disponible, el radio de giro, el drenaje y la distancia visual impiden el uso de rampas emparejadas.

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Reducir el ancho a 10 pies estándar para las calles residenciales locales y para los carriles internos en otras calles, para reducir la distancia de los peatones que necesiten cruzar, en los lugares en los que sea factible y adecuado. Considerar carriles externos de 11 pies designados para camiones y/o rutas de autobús, en donde sea factible y adecuado.
- Continuar el mantenimiento rutinario de las líneas y marcas en el pavimento, incluyendo las marcas de cruces peatonales, cada 30 meses para las marcas en pintura y cada 5 años para las marcas de material termoplástico.
- Mejorar las guías para la instalación de cruces peatonales marcados, que pueden basarse en los factores que incluyen, pero no se limitan a: actividad peatonal existente, uso del terreno adyacente y su proximidad con otros cruces peatonales marcados. Estas guías pueden incluir:
  - Dirección para marcar los cruces peatonales y aplicar las contramedidas apropiadas en lugares no señalizados según el número de carriles de circulación de vehículos, el tráfico diario promedio, el límite de velocidad y otros factores basados en el criterio del ingeniero.
  - Dirección para el uso de guardias de cruce de adultos, señales y marcas escolares y/o dispositivos de alerta encendidos por los peatones en los cruces que no estén señalizados.
- Instalar dos rampas en los bordillos por esquina en los cruces peatonales marcados, en donde sea factible según el derecho de paso, radio de giro, drenaje y distancia visual.

CONTROL DE PARADA MULTIDIRECCIONAL Y CONTROL DE PASO

La instalación de un control de parada multidireccional en una intersección requiere un estudio de ingeniería. Estos estudios observan los volúmenes de vehículos y peatones, tasas de colisiones, condiciones geométricas de la carretera y velocidad de los vehículos.

Si una señal de ALTO o CEDA EL PASO se daña o se extravía, los residentes pueden reportar el incidente y su ubicación al Departamento de Obras públicas por teléfono o en línea.

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Continuar respondiendo a las solicitudes realizadas en línea y por teléfono sobre señales de ALTO y CEDA EL PASO extraviadas o dañadas.
- Continuar inspeccionando la señalización de control de parada multidireccional cada tres años para asegurar que el graffiti, el crecimiento de la vegetación y el desvanecimiento de la señal sea tratado para que esta permanezca legible.

MANEJO DEL TRÁNSITO EN EL VECINDARIO

Actualmente, el Condado de Los Angeles proporciona un proceso para implementar medidas para la manejo del tránsito, y trata cada ubicación con base en cada caso. Las calles potenciales para la implementación son principalmente residenciales, y por ellas circulan entre 500 y 5,000 vehículos por día. Dependiendo en la factibilidad y en la aprobación del Ingeniero de Proyecto del Departamento de Obras Públicas, los tratamientos que pueden resultar en un nivel alto de restricción del tránsito deben obtener la aprobación de dos tercios del número total de miembros de la comunidad que se verán afectados por los cambios propuestos en el flujo de tránsito.[1]

1 Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles Programa de Manejo del Tránsito en el Vecindario. http://www.ladpw.org/traffic/ntmp/program.cfm

Puede encontrar más información sobre tipos de tratamiento utilizados en el Programa de Manejo del Tránsito en el Vecindario aquí: http://www.ladpw.org/traffic/ntmp/toolbox.cfm

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Desarrollar guías para instalar medidas de manejo del tránsito, que incluyen, pero no se limitan a extensiones de bordillo, reducir el radio de las esquinas y rotondas.
  - Estas guias deberán tomar en cuenta la clasificación de la calle, considerando excepciones basadas en el uso de los terrenos adyacentes, información sobre recuento de peatones, información sobre colisiones relacionadas con petones y rutas de buses/camiones designadas.
- Evaluar el minimizar el radio del bordillo en las esquinas para reducir la velocidad de los autos al girar, y así mejorar la seguridad del peatón. Evaluar el establecer un radio mínimo estándar para el bordillo de las esquinas, en donde sea factible y adecuado.

ENTRADAS

Los estándares actuales del Condado para entradas (descritos en el Título 16) permiten un ancho mínimo de 10 pies y un máximo de:

- 20 pies si la entrada es solo para edificios y apartamenetos residenciales.
- 20 pies para terrenos o parcelas que tengan menos de 100 pies de ancho.
- 30 pies o 20% de la fachada frontal de la parcela o terreno (el que sea más grande), pero que no exceda los 60 pies, siempre y cuando la entrada no sea para residencias o apartamentos en una parcela o terreno de más de 100 pies de ancho.

Cuando es necesario que una entrada se utilice como un Camino de Acceso para los Bomberos, según lo definido en el Capítulo 5 del Código de Incendios (Título 32), y tenga una indicación de “No Estacionar- Carrill de Bomberos” para facilitar el acceso del Departamento de Bomberos, el ancho mínimo requerido para las viviendas unifamiliares separadas es de 20 pies.[1] Se necesita que se aumente el ancho de una entrada a un mínimo de 26 pies[2] para un edificio(s) que no sea una vivienda unifamiliar separada, que sea de 30 pies o menos. El ancho mínimo de una entrada se aumenta a 28 pies cuando el edificio(s) mide(n) más de 30 pies de altura.[3]

La cantidad y el ancho de las entradas puede hacer que caminar sea difícil. Para mejorar la seguridad y la comodidad de los peatones, el Condado considerará limitar cada una de estas, en donde sea factible y adecuado.

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Desarrollar un proceso para consolidar, reducir el ancho y cerrar las entradas excesivas en los lugares adyacentes a las intersecciones con un historial de colisiones en las que hayan habido peatones involucrados, en donde sea factible y adecuado y en conformidad con el Código del Condado de Los Angeles, Título 16. También deberá considerarse la autorización previa de los planos del lugar.

1 2017 Código de Incendios del Condado de Los Angeles (Título 32 del Condado de Los Angeles), Capítulo 5, Sección 503.1; Apéndice D, Sección D103.1

2 2017 Código de Incendios del Condado de Los Angeles (Título 32 del Condado de Los Angeles), Apéndice D, Sección D103.02

3 2017 Código de Incendios del Condado de Los Angeles (Título 32 del Condado de Los Angeles), Apéndice D, Sección D104.02

CONTEO DE PEATONES

Actualmente, los conteos de peatones pueden llevarase a cabo con los proyectos de desarrollo de tierras y proyectos relacionados con los peatones, como lo es este Plan. En el 2013, el programa DPH PLACE adquirió contadores automáticos de bicicletas y de peatones para apoyar el desarrollo de los planes de transporte activo realizado por los beneficiarios de donaciones y asistencia técnica de PLACE. El Programa DPH PLACE instaló contadores automáticos y reclutó a voluntarios de las comunidades para ayudar a recolectar información de conteo para los Planes peatonales de la comunidad. Hasta la fecha, con este programa se han instalado contadores en las ciudades de Carson, Cudahy, El Monte, Monterey Park, San Gabriel y South El Monte.

Sin embargo, actualmente el Condado no realiza conteos de peatones de forma regular, ni tiene ubicaciones identificadas para realizar conteos de peatones.

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Modificar la revisión futura de las guías del Análisis del Impacto del Tránsito debido a la implementación de SB743 para incluir el análisis del área peatonal.
- Establecer el proceso para recolectar y analizar información sobre los peatones y hacer recomendaciones para mejoras adicionales una vez que se hayan finalizado los proyectos.
- Establecer un proceso para llevar a cabo conteos de peatones regulares e identificar las ubicaciones para estos conteos; que sean seleccionadas por un criterio que considere el uso del terreno, el volumen actual de peatones, ADT, su proximidad con el tránsito, historial de colisiones, aportes de la comunidad y otros factores que evalúen la efectividad del programa Paso a Paso del Condado de Los Angeles.
    - Consultar el Apéndice D en busca de información relacionada con fuentes potenciales de financiamiento para los conteos; y consultar los Planes Peatonales de la Comunidad en busca de ubicaciones potenciales continuas en las que ya se han estalecido conteos de referencia.

ALUMBRADO

Postes de luz

Southern California Edison es propietario de y mantiene la mayoría de los postes de luz dentro de los Distritos de Mantenimiento Eléctrico del Condado, que sirven a las áreas y a 18 ciudades no incorporadas.

Los residentes pueden solicitar más postes de luz al Departmento de Obras Públicas al recolectar las firmas de los dueños de propiedades que representen al menos al 60% del área beneficada, seguido de un proceso que cumpla con los requisitos de la Propuesta 218 (la "Ley de Votar sobre los Impuestos" de 1996) y de la aprobación del Consejo de Supervisores. Los dueños de propiedades en un Distrito de Mantenimiento Eléctrico pagan una evaluación anual a través de su factura de impuesto sobre la propiedad, que cubre parcialmente el costo de la operación y el mantenimiento del alumbrado público. Para las comunidades rurales del Distrito de Alumbrado Exterior Rural del Condado, la instalación de los postes de luz está restringida por el Reglamento del Distrito de Alumbrado Exterior Rural.

Usualmente toma hasta 12 meses el procesar una solicitud e intalación de postes de luz, si el área está dentro de un distrito de mantenimiento eléctrico. Si el área no está dentro un distrito de mantenimiento eléctrico, usualmente toma de 12-18 meses el anexar el área, además de 8-12 meses adicionales para que Southern California Edison instale los postes de luz luego de anexar el área.

Si un poste de luz se funde o necesita reparaciones, los residentes pueden comunicarse con Southern California Edison Company al 1-(800)-611-1911 o por medio de www.sce.com/info/PowerOutages/default.htm. También pueden comunicarse al Departamento de Obras Públicas al (626) 458-1700 o a través de dpw.lacounty.gov/contact/.

Alumbrado a escala peatonal

A diferencia de los postes de luz, que tienen el propósito de iluminar el camino para los conductores, el alumbrado a escala peatonal es más corto, más frecuente y con menos espacio entre cada uno. Estos tienen el propósito de iluminar la acerca o el camino peatonal. Las luces a escala peatonal pueden funcionar en conjunto con los postes de luz para iluminar los cruces peatonales y las aceras, aumentando

la visibilidad para las personas que caminan y para proporcionar una sensación de seguridad personal. Si se implementa apropiadamente, el alumbrado a escala peatonal con fines decorativos, a pesar de ser más costoso de instalar, operar y mantener, puede mejorar la apariencia del vecinario o distrito comercial.

Existen áreas limitadas no incorporadas al condado que tienen alumbrado a escala peatonal; sin embargo, en la actualidad no existe un proceso formal del Condado o SCE para solicitar un nuevo alumbrado a escala peatonal, ya que es necesario identificar, para cada caso, una fuente segura de financiamiento para la instalación, operación y costos de mantenimiento. Las donaciones han sido la fuente de financiamiento principal para la instalación de alumbrado a escala peatonal. Estas luces existenes, por lo general, son mantenidas y operadas a través de donaciones que también cubren los gastos de proyectos de mantenimiento de carreteras en las áreas no incorporadas del condado; lo que incluye la mejora del pavimiento, ampliación; trabajo en las aceras para prevenir el deterioro; la construción de entradas de concreto, aceras, bordillos y alcantarillas para mejorar el drenaje; proyectos de seguridad en el tránsito; y trabajos de retiro de graffiti.

Actualmente, el Condado está explorando nuevas formas de proveer un financiamiento más sustentable para la operación y el mantenimiento del alumbrado a escala peatonal. Una vez que se identifique una fuente de financiamiento segura, se prodrá proporcionar más alumbrado a escala peatonal a las áreas no incorporadas.

A corto plazo, el Condado está desarrollando un plan financiamiento y de implementación para modernizar todos los postes con lámparas de diodo emisor de luz (LED), que pueden proporcionar mayor iluminación dentro y alrededor de la carretera, aumentando así la visibilidad de las personas que caminan.

MEDIDAS DE ACCIÓN PROPUESTAS

- Finalizar el desarrollo de un plan de financiamiento de implementación para modernizar todas los postes con lámparas LED.
- Continuar explorando maneras para adquirir, operar y mantener el alumbrado a escala peatonal.

Cap. 5

PROGRAMAS

Los programas pueden complementar las inversiones en infraestructura al incitar a más gente a caminar más seguido, educar a todos los usuarios de las carreteras que busquen mejorar la seguridad peatonal, y abordando los problemas de seguridad percibidos y reales.

Los programas también son una manera en la que el Condado puede involucrarse directamente con los miembros de la comunidad para entender otros asuntos que pueden poner en peligro su capacidad de caminar, y de identificar otros proyectos peatonales que sean necesarios en la comunidad.

Durante el desarrollo de este Plan, los participantes aportaron a los programas y actividades para apoyar la caminata en sus comunidades. Los programas descritos en este capítulo reflejan los aportes de los participantes, y son una mezcla de programas guiados y gestionados por la comunidad en varias áreas no incorporadas. Si bien el Condado es responsable de la implementación de este plan, dependiendo de los fondos y recursos suficientes y del análisis de ingeniería, varios de los programas identifican oportunidades para trabajar con las partes interesadas externas para desarrollar e implementar programas; tales como los miembros de la comunidad, las organizaciones comunitarias, la Patrulla de Carreteras de California (CHP, por sus siglas en inglés), los distritos escolares, las jurisdicciones vecinas y la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Angeles (Metro).

Los programas iniciados por los miembros de la comunidad y por organizaciones en las comunidades no incorporadas han ayudado a que los residentes caminen más. Al mejorar estos programas de la comunidad, el Condado espera resaltar la importancia del papel que los invidiuos y las organizaciones desempeñan al crear comunidades no incorporadas que caminen más. Sus esfuerzos sientan las bases para un cambio de cultura, al incitar a más personas a caminar, reduciendo el crimen y el miedo hacia él, y al crear consciencia y apoyo para mejorar la infrasestructura para peatones.

Actualmente, el Condado depende de una mezcla de donaciones para financiar varios programas identificados en este capítulo. Para poder desarrollar y mantener estos programas, el Condado necesitará buscar más oportunidades de financiamiento para identificar flujos de ingresos consistentes y a largo plazo. Es por esto que se han identificado acciones a corto, mediano y largo plazo para cada programa. Las acciones a corto plazo son aquellas que tienen un lapso anticipado de cinco años. Cuando se aseguren los recursos adicionales, el Condado podrá comenzar con las acciones de implementación de mediano y largo plazo.

Este capítulo también detalla cómo el Condado puede apoyar los programas existentes realizados por las organizaciones y los individuos de la comunidad. Al apoyar los programas realizados por la comunidad y al implementar los suyos, el Condado de Los Angeles puede mejorar aún más la movilidad, la seguridad y la comodidad para todas las personas que viven y visitan las comunidades no incorporadas.

PROGRAMA 1: RUTAS SEGURAS A LA ESCUELA

Mejorar la seguridad de las calles para nuestros niños es lo primordial. Las colisiones de vehículos con motor son la causa principal de la muerte en niños de 5 a 14 años[1] a través de las comunidades no incorporadas del Condado de Los Angeles. Las escuelas son el corazón de nuestras comunidades no incorporadas. Como uno de los únicas conexiones regulares entre el gobierno local y los residentes, las escuelas sirven como una sede perfecta para que los Departamentos del Condado se involucren con los residentes- quienes también son padres, estudiantes y funcionarios de la escuela para poder entender los asuntos de la seguridad en el tránsito y trabajar juntos para identificar las soluciones.

1 Información de la Geo-base de datos de Colisiones del Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles, basada en los registros de la Patrulla de Carreteras de California. Del 1/1/11 al 8/31/16 (analizados el 12/13/16)

Las asambleas de Rutas seguras a la escuela le enseñan lecciones importantes a los niños sobre ser un peatón seguro.

Los programas de Rutas seguras a la escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) tienen muchos objetivos, incluyendo: (1) enseñar a los jóvenes las reglas de las calles, de manera que estén más preparados para desplazarse por su comunidad a pie y, eventualmente, convertirse en conductores cuidadosos; (2) fomentar maneras activas de ir a la escuela, lo que ayudará a los estudiantes a llegar más activos y listos para aprender; (3) reducir el predominio de la obesidad infantil a través del aumento de la actividad física; y (4) reducir la congestión del tránsito alrededor de las escuelas y disminuir el tránsito en las calles residenciales debido a los padres que llegan a dejar/recoger a sus hijos a la escuela.

Metro provee recursos regionales de SRTS, que incluyen: un Manual de Recursos SRTS que guía a las escuelas para desarrollar programas SRTS exitosos; un Mapa de Rutas de Acción SRTS que detalla los métodos para implementar

un programa SRTS; un entrenador/maestro de educación y fomento, y materiales de evaluación.[1]

El programa actual de SRTS del Condado de Los Angeles es multifacético e involucra varias agencias de la Comunidad para implementar proyectos de infraestructura alrededor de las escuelas, en conjunto con programas de eduación y fomento en las escuelas. Como parte del programa del Condado, el Departamento de Obras Públicas desarrolló mapas con las "Rutas Sugeridas a la Escuela" para proporcionar posibles rutas hacia una escuela específica. Estos mapas identifican las ubicaciones en las que se sugiere cruzar la calle, debido a la presencia de aceras. Otros factores, como si las intersecciones tienen cruces peatonales marcadas, señales de tránsito o si existen guardias de cruce, también se toman en cuenta al momento de sugerir rutas para caminar. Estos mapas están disponibles al público a través de la página web del Departamento de Obras Públicas.

En 2011, Obras Públicas desarrolló un mapa de Rutas sugeridas a la escuela para varias escuelas y se comunicó con las escuelas para proporcionarles los mapas. Estos mapas identifican los lugares donde se sugiere cruzar la calle según la presencia de aceras. Otros factores, como si las intersecciones tienen pasos de peatones marcados, semáforos o si cuentan con guardias de cruce, también se tienen en cuenta al sugerir rutas para caminar. Estos mapas se encuentran disponibles al público a través del sitio web de Obras Públicas. Obras Públicas también traduce información de Rutas sugeridas a la escuela para personas que no dominan el inglés.

Obras Públicas sigue buscando financiación para desarrollar un Plan de rutas seguras a la escuela para las comunidades no incorporadas. El Plan dará prioridad a las escuelas para los esfuerzos de participación y planificación con un enfoque adicional para las escuelas en comunidades desfavorecidas. Como parte del Plan, el Condado desarrollará recomendaciones de infraestructura en algunas de las escuelas de mayor prioridad donde se necesite mejorar la seguridad del tránsito.

Además, el Departamento de Obras Públicas ayuda a coordinar el Programa del Guardia Escolar de Cruce del Condado, en asociación con la Oficina de Educación del Condado de Los Angeles. Este programa incluye normas y una política para asignar a guardias adultos de cruce

1 Puede encontrar estos recursos en la página web de Metro, en: www.metro.net/projects/srts-manual/

Modificado por Moción 06-2023

para escuelas primarias y de educación media. La norma general para guardias de cruce considera la geometría de la intersección, los volúmenes vehiculares y velocidades, y la distancia visual del cruce. El Código de Vehículos de California (CVC, por sus siglas en inglés) 42201 (e) autoriza al Consejo de Supervisores para proveer guardias de cruce escolares. El Consejo adoptó una política en 1995 que promueve los criterios para asignar guardias de cruce a través del país en los cruces escolares para niños de la escuela primaria. Las normas del Programa de Guardias de Cruce se actualizaron en el 2014 para incluir los cruces para niños de las escuelas de enseñanza media.

El propósito del Programa de Guardias de Cruce es asistir de forma segura a los niños de la escuela primaria y secundaria a cruzar las calles cuando caminan hacia y de la escuela. Los guardias de cruce de las escuelas ayudan a que los conductores presten atención a los peatones, y puede ayudar a que los padres se sientan cómodos sobre el hecho de que sus hijos caminen o vayan en bicicleta a la escuela. Aunque el papel principal de un guardia de cruce es guiar a los niños para que puedan cruzar la calle de forma segura, los niños también son responsables de su propia seguridad. De esta forma, un guardia también sirve como un modelo a seguir, ayudando a los niños a desarrollar las habilidades necesarias para cruzar la calle de forma segura en todo momento.

LACEO se encarga del Programa de Guardias de Cruce del Condado, y es responsable de entrenar y asignar a los guardias de cruce a las intersecciones en las rutas peatonales para los niños de la escuela primaria en las comunidades no incorporadas. El papel del Departamento de Obras Públicas en el Programa de Guardias de Cruce es el llevar a cabo estudios sobre el tránsito, basados en las peticiones de los residentes, otorgadas por los distritos escolares locales y otros participantes. El Departamento de Obras Públicas determina si la solicitud cumple con el criterio mínimo para tener un guardia de cruce, establecido por el Consejo de Supervisores, y en conformidad con la edición actual del Manual de California sobre los Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito. A partir de abril 2023, hay aproximadamente 237 ubicaciones en las áreas no incorporadas que cuentan con el servicio de guardias de cruce.

Actualmente, muchos de los esfuerzos sobre la educación y el fomento en las escuelas realizado por el del SRTS del Condado son financiados por

donaciones y no se ofrecen de forma regular. El Condado valora los beneficios del SRTS y, según lo permitan los recursos, está comprometido en buscar más financiamiento para expandir los esfuerzos actuales, al mismo tiempo que apoya el crecimiento general del programa. El Condado reconoce que, para poder aumentar el número de estudiantes y padres que caminan a la escuela, necesita empoderar a los campeones de las escuelas. Por esto, las acciones inmmediatas se enfocan en proveer más recursos para aportar los esfuerzos sobre del SRTS llevados a cabo por la comunidad. El Condado trabajará con sus socios de Metro y LACOE para concientizar al público sobre el SRTS y para proporcionar recusos a los padres y funcionarios de la escuela.

Acciones a corto plazo

- Buscar financiación y establecer un programa de Rutas seguras a la escuela para brindar educación sobre seguridad vial a los estudiantes, identificar mejoras de seguridad alrededor de las escuelas y promover caminar y andar en bicicleta.
- Buscar financiación para establecer esfuerzos del programa Rutas seguras a la escuela, al mismo tiempo que se apoya el crecimiento general del programa.
- Crear una sección de Rutas Seguras a la escuela en la página web del Departamento de Obras Públicas que puede incluir lo siguiente:
  - Información para los padres y funcionarios de la escuela sobre los programas de Rutas seguras a la escuela, con links hacia los recursos desarrollados por el Condado, Metro y los socios nacionales y del estado. Algunos ejemplos incluyen el Caminemos juntos a la escuela (Let´s Walk to School Together) del Departamento de Salud Pública. Un Manual de entrenamiento para el bus escolar peatonal en español y en inglés, desarrollado por el programa PLACE, guías para implementar eventos para celebrar el Día internacional de caminar a la escuela y materiales de educación general sobre cómo caminar y montar bicicleta a la escuela de forma segura.
  - Página de Mapas GIS de Rutas Seguras a la escuela.
  - Información sobre “Solicitar un Guardia de Cruce” e información sobre qué hace que un lugar califique para que se le otorgue un guardia de cruce.

- Descripciones y estados de "finalizado", "en proceso" y "próximo" sobre proyectos de infraestructura alrededor de las escuelas.
- Descripciones de programas de educación pasados y futuros sobre las Rutas seguras a la escuela, al igual que educación sobre seguridad basada en el terreno (Caminar/Recorridos en bicicleta).

- Trabajar con LACOE para expandir el Programa de guardia de cruce de la escuela para trabajar con más lugares escolares, si se cumple con los criterios y si los recursos lo permiten.
- Asociarse con LACOE para promover un evento anual de Día de caminar a la escuela para los distritos escolares de las áreas no incorporadas, utilizando recursos desarrollados o proporcionados por el Condado y Metro para organizar el Día de caminar a la escuela.
- El personal de DPH continuará apoyando los esfuerzos realizados por la comunidad para organizar eventos del Día de caminar a la escuela, proporcionando entrenamiento de líderes de caminata a los campeones actuales del Condado para el Día de caminar a la escuela, y para desarrollar un mecanismo para que los participantes de la escuela registren y ordenen incentivos, soliciten entrenamiento y/o coordinen apoyo por parte del Departamento de Policía para los eventos del Día anual de caminar a la escuela.
- Evaluar la participación en el Día anual de caminar a la escuela de acuerdo con las mejores prácticas nacionales para la evaluación del programa SRTS.
- Evaluar la colocación de un guardia de cruce cada año para considerar las condiciones peatonales que puedan haber cambiado, y continuar siguiendo las guías y criterio establecido por el Programa del guardia adulto de cruce y el Código de Vehículos de California 42201 (e.)

Acciones a largo plazo

- Evaluar el establecer un puesto(s) para un coordinador(es) de tiempo completo en el Condado, para coordinarse continuamente con los distritos escolares y expandir la gestión de programas SRTS.
- Implementar el Plan de acción de rutas seguras a la escuela y actualizarlo regularmente.

Esfuerzos de SRTS realizados por la comunidad

El Distrito Escolar de West Whittier sirve a los residentes de West Whittier-Los Nietos, y está comprometido a implementar estrategias SRTS en sus escuelas. En el año 2017, la escuela primaria de West Whittier participó en el Día de caminar a la escuela, un programa internacional que motiva a los estudiantes a caminar a la escuela ese mismo día.

En Walnut Park, padres, socios de organizaciones sin fines de lucro como YWCA y el personal escolar de Academia Moderna Charter School y la Escuela Secundaria de Walnut Park han trabajado juntos para organizar eventos del Día de caminar a la escuela durante los últimos 3 años (2015-2017). El personal del Condado de Los Angeles apoyó estos esfuerzos al proporcionar entrenamiento anual sobre cómo organizar un evento del día de caminar a la escuela, y programas como el bus escolar peatonal. La escuela secundaria de Walnut Park también ha trabajado para educar a los padres y a los conductores, distribuyendo información sobre seguridad peatonal SRTS.

PROGRAMA 2: CAMINOS SEGUROS

Caminos Seguros es un programa que se enfoca en proporcionar seguridad a los estudiantes mientras caminan a la escuela, en comunidades con un alto índice de criminalidad o de violencia. Los programas de Caminos Seguros están específicamente diseñados para asegurarse que los estudiantes puedan ir a la escuela sin el miedo a ser intimidados o lastimados debido a las pandillas, drogas o crimen. Los programas de Caminos Seguros también se iniciaron con el fin de mejorar la seguridad para miembros de la comunidad que caminan a los parques en comunidades con un alto índice de violencia o de criminalidad, y así asegurarse que tengan acceso a recursos, que estén físicamente activos y a que se relacionen con sus vecinos.

Hay varios modelos de cómo están organizados los programas de Caminos Seguros. Algunos son operados por los distritos escolares o por una agencia de la comunidad asociada con el Condado o con agencias públicas que utilizan profesionales de seguridad o especialistas entrenados para intervenir en los incidentes violentos, y para negociar y mantener la paz en las rutas que se encuentran en vecindarios con pandillas rivales. Algunos programas son un modelo voluntario operado por organizaciones basadas en la comunidad o por escuelas trabajando junto a voluntarios que son padres, residentes o dueños de negocios, y que están estacionados en áreas predeterminadas en las rutas. Esto forma una vigilancia del vecinario que se comunica con el Departamento de Policía para que este intervenga si es necesario. El modelo colaborativo une a agencias públicas, proveedores de servicio, grupos comunitarios, padres, residentes y otros participantes para implementar un programa multifacético. Esto emplea varias tácticas para garantizar la seguridad de los estudiantes, incluyendo el monitoreo por parte de los voluntarios y profesionales.

El Programa de Prevención de Heridas y Violencia del El Departameto de Salud Pública del Condado (DPH) está implementando una Inciativa de Prevención del Trauma (TPI, por sus siglas en inglés) en cuatro comunidades no incoporadas en South Los Angeles- Westmont/ West Athens, Willowbrook, Florence-Firestone y Compton no incorporado. El objetivo de la TPI es el desarrollar un alcance integral a la prevención e intervención de la violencia, al conectar los puntos entre las distintas formas de violencia, impulsando los recursos de programas existentes y desarrollando estrategias innovadoras, políticas y sociedades. El DPH

está invirtiendo en un modelo de intervención de violencia entre compañeros, lo que frena la incidencia de violencia y venganza, y une a los miembros de la comunidad impactados por las pandillas con los servicios que necesitan y con oportunidades positivas. El DPH financia organizaciones basadas en la comunidad para implementar difusión en las calles y servicios de intervención de violencia en la comunidad en las cuatro comunidades TPI. Su trabajo incluirá respuesta a crisis, mediación de conflictos, negociación de paz y mantenimiento de la misma, actividades de la comunidad, desarrollo de la juventud y Caminos Seguros para ir y venir de las escuelas y los parques.

Programas de Caminos Seguros organizados por la comunidad

En Westmont/West Athens hay al menos dos organizaciones con base en la comunidad operando programas de Caminos Seguros, R.A.C.E. y A.P.U.U. Estas organizaciones sin fines de lucro y con base en la comunidad tienen personal entrenado en trabajo de intervención entre pandillas. Ellos operan un programa de Caminos Seguros alrededor del Parque Hellen Keller los días miércoles, para apoyar el acceso seguro al parque con fines de recreación y ejercicio estructurado. Este programa es organizado por otra organización sin fines de lucro, Community Coalition, y está financiada por una donación federal. Las organizaciones de R.A.C.E. y A.P.U.U. también ayudan a proporcionar caminos seguros alrededor de varias escuelas en las mismas comunidades no incorporadas.

El DPH también está trabajando estrechamente con el Departamento del Alguacil, el Departamento de Parques y Recreación y las escuelas locales para desarrollar protocolos para implementar la intervención y los caminos seguros en las comunidades TPI. Por ejemplo, estos socios se reunieron a discutir el expandir el impacto de la campaña Los Parques son Áreas Seguras que se llevaron a cabo en South Los Angeles durante el verano del 2017. El objetivo de esta campaña incluía 1.) animar a los miembros de la comunidad a usar los parques, a través de la señalización, volantes y redes sociales; 2.) trabajar con intervencionistas para comunicarse con las pandillas locales que los parques son áreas libres de violencia. El objetivo a largo plazo de la TPI es desarrollar un modelo sostenible para la intervención y los caminos seguros que pueda crecer a nivel de Condado, y que mejore la seguridad y la resiliencia de las comunidades no incorporadas. Esto se logrará evaluando el impacto de las estrategias mencionadas anteriormente, determinando cómo es que los socios pueden trabajar juntos para promover la seguridad e identificar otros programas de Caminos Seguros que puedan impulsarse.

Acciones a corto plazo

- Implementar programas de Caminos Seguros en las comunidades TPI y evaluar su impacto.
- Identificar en dónde se están llevando a cabo los programas de Caminos Seguros ralizados por distritos escolares y socios de la comunidad, y a trabajar junto con ellos para identificar cómo el Condado puede ayudar a apoyar y a mantener estos esfuerzos.
- Utilizar información de voluntarios y del personal del programa Caminos Seguros para poder entender qué proyectos de infraestructura pueden ser necesarios para mejorar la seguridad personal alrededor de las escuelas y parques.

Acciones a mediano plazo

- Desarrollar un modelo de programas de Caminos Seguros en las escuelas y parques, y un plan estratégico para poder llevarlo a más comunidades.

Acciones a largo plazo

- Identificar cambios en el financiamiento y las políticas para mantener y expandir los programas de Caminos Seguros.

Volantes de "Los Parques son Áreas Seguras" creados por la Acción Comunitaria por la Paz en Westmont/West Athens.

PROGRAMA 3: DIRECCIONES PARA PEATONES

Los sistemas de direcciones ayudan a los peatones a desplazarse a los destinos de servicio más importantes de las comunidades, tales como estaciones de tránsito, parques, bibliotecas, escuelas y distritos comerciales. También pueden funcionar como un programa de fomento al proporcionar el tiempo que es necesario para caminar hasta uno de los destinos, ayudando a las personas a orientarse con menos confusión y estrés, promoviendo el descubrimiento de nuevos lugares o servicios. Las direcciones también pueden utilizarse para destacar la identidad local de una comunidad. Un sistema de direcciones puede tener varias formas, pero, generalmente, incluye una combinación de señales físicas, marcas y/o quioscos de información.

Hay varios departamentos del Condado que son responsables de proporcionar direcciones para peatones, incluyendo al Departamento de Obras Públicas, el Departamento de Parques y Recreación y el Departamento de Playas y Muelles en la comunidad no incorporada de Marina Del Rey, y en las áreas costeras del Condado.

El Programa de Direcciones del Departamento de Obras Públicas se centra en mejorar el acceso a las estaciones de tren de Metro, localizadas en las comunidades incorporadas de Westmont/West Athens, Willowbrook, Florence-Firestone, Lennox, Del Aire, East Los Angeles, West Carson y East Pasadena. Hasta el 2017, el Departamento de Obras Públicas había conseguido dos donaciones por parte de Metro para implementar señales de direcciones para peatones alrededor de la estación Vermont C Line Station en Westmont/West Athens y alrededor de Slauson y las estaciones Slauson y Firestone A Line Stations.

El Programa de Direcciones del Departamento de Parques y Recreación se enfoca en mejorar el acceso a las estaciones de tren del Condado, especialmente aquellas que están entre los parques del Condado. En algunas áreas urbanas, las direcciones para peatones son proporcionadas para expandir la recreación de oportunidades más allá de los límites de los parques del Condado. Por ejemplo, en la comunidad de Willowbrook, se extendió un camino peatonal en el parque George Washington Carver más allá de los límites del parque, hasta el canal de control de inundaciones de Compton Creek, y a lo largo de las aceras que rodean el parque. La señalización con direcciones promueve la actividad física al proporcionar el kilometraje, para que los residentes puedan saber cuánto han caminado o corrido.

Modificado por Moción 06-2023

En el 2016, el Departamento de Playas y Muelles realizaron las Guías de Diseño de Marina Del Rey, que identifican un número de acciones a seguir para crear un programa de direcciones cohesivo para los peatones y para la gente que monta bicicleta, maneja o va en bote.

Acciones a corto plazo

- Implementar proyectos existentes fundados por Metro.
- Colaborar con Metro en los planes de Primera/Última milla y en nuevos/futuros planes para estaciones que incluyan señales con direcciones que resalten la identidad local de la comunidad.
- Continuar coordinando los esfuerzos entre el Departamento de Parques y Recreación y el Departamento de Obras Públicas para expandir las oportunidades recreacionales más allá de los límites del parque del Condado (especialmente en comunidades con pocos parques), con direciones en las aceras, canales de control de inundaciones y corredores de servicio en los lugares en los que el Condado tiene derechos jurisdiccionales, o en donde pueda lograr acuerdos o permisos para acceso recreacional.

Acciones a mediano plazo

- Continuar buscando financiamiento adicional por parte de Metro para expandir la instalación de direcciones para peatones orientadas al tránsito alrededor de todas las estaciones Metro, dentro de una milla de las comunidades no incorporadas.
- Expandir las direcciones orientadas al tránsito para incluir lugares que se encuentren hasta a dos millas de la estación.
- Implementar las acciones de direcciones identificadas en las Guías de Diseño de Mariana Del Rey del 2016 (Acciones DG.9-DG.18).

Acciones a largo plazo

- Trabajar con miembros de la comunidad, organizaciones y Oficinas Supervisoras para desarrollar señalización con direcciones que incorpore la identidad de la comunidad, e implementar programas de direcciones a través de todas las áreas urbanas no incorporadas. Expandir la coordinación del programa con los departamentos extras del Condado, como la Comisión de Arte y la Comisión de Desarrollo Comunitario.

Las señales con direcciones en Willowbrook dirigen a las personas a los destinos locales y a las líneas cercanas Metro A y C.

PROGRAMA 4: PROYECTOS DE EVENTOS EN LA CALLE Y DE DEMOSTRACIÓN

Eventos en la Calle

Los eventos en la calle cierran el paso temporalmente al tránsito vehicular, permitiendo a las personas el utiliizar las calles para actividades impulsadas por las personas como: caminar, trotar, montar bicicleta, patinar y otras actividades sociales y físicas. Estos eventos son grandiosos para unir a la comunidad y para promover opciones de transporte, creación/mantenimiento de lugares y salud pública. Los eventos en la calle son excelentes para construir una comunidad; unen a los vecindarios, negocios y visitantes por igual.

Los eventos en la calle pueden servir como una herramienta para involucrarse con el público sobre cómo se puede hacer que las carreteras cumplan con sus necesidades. Por ejemplo, el Condado puede usar los eventos en la calle como una oportunidad para demostrar las nuevas ideas de infraestructura, como los redondeles, ciclovías protegidas, aceras más amplias, o para permitir que los residentes prueben ideas nuevas, como compartir bicicletas. Estos eventos le dan una oportunidad al Condado para participar directamente con los residentes y con los negocios locales, y de recibir retroalimentación sobre las nuevas ideas, al mismo tiempo que las personas experimentan sus calles y su comunidad de una forma diferente.

Proyectos de demostración

Los proyectos de demostración también pueden hacerse como eventos independientes. A diferencia de los eventos en la calle, los proyectos de demostración generalmente mantienen el acceso de los vehículos para que los miembros de la comunidad puedan experimentar cómo funcionaría una rotonda con proyectos como: aceras más amplias, nuevos cruces, ciclovías y más. Los proyectos de demostración permiten al Condado trabajar con los miembros de la comunidad y con las oficinas del Consejo para probar las ideas de proyectos de infraestructura durante un día o un par de semanas, para informar sobre las mejoras permanentes.

En el 2018, el Condado implementó su primer proyecto de demostración de la historia; la primera fue una demostración pequeña de extensiones de bordillo y un paso peatonal de alta visibilidad en Denker Avenue, en Westmont/West Athens, seguida de una demostración significativamente más grande en el Pacific Boulevard en Walnut Park.

Para este proyecto más extenso, el Condado se asoció con la Ciudad de Huntington Park y la Asociación de Gobiernos por Camina del Sur de California en Walnut Park. Fue un evento de cuatro horas a lo largo de Pacific Boulevard que incluyó entretenimiento, cabinas de recursos del Condado y estaciones de retroalimentación a lo largo de una ruta de una milla de largo. Aproximadamente 800 asistentes experimentaron como un Pacific Boulevard re-imaginado, propuesto en Paso a Paso del Condado de Los Angeles, podía fomentar la actividad física y salvar vidas, a través de instalaciones temporales que incluían un cruce de peatones, un carril multiusos, extensiones de bordillo y cruces peatonales de alta visibilidad. El evento también permitió al Condado el obtener retroalimentación directa de la comunidad sobre sus proyectos de seguridad propuestos, y a entender mejor el potencial de esta herramienta de difusión y participación.

Acciones a corto plazo

- Utilizar el proceso de planificación e implementación de Camina 2018 en Walnut Park para guiar estrategias futuras de participación comunitaria.
- Evaluar la asociación con organizaciones con experiencia en eventos en la calle (por ejemplo, CicLAvia) en búsqueda de financiamiento para las comunidades no incorporadas en uno o más de dos eventos anuales.

Acciones a mediano plazo

- Evaluar la asociación con organizaciones de eventos en la calle, patrocinadores y/o jurisdicciones de los vecindarios en búsqueda de financiamiento para producir eventos los eventos en la calle que los recursos permitan.
- Documentar los procedimientos y crear un equipo para eventos en la calle, de manera que las lecciones aprendidas en la última implementación queden registradas.

Acciones a largo plazo

- Trabajar con las jurisdicciones del vecindario, con los participantes clave, campeones y Metro para financiar, planificar e implementar una serie de eventos anuales en las calles en las comunidades no incorporadas.

Eventos anteriores en la calle en Comunidades no Incorporadas

CicLAvia: Heart Los Angeles - 5 de octubre del 2014

En el 2014, con el apoyo de Metro, el Condado trabajó con la organización CicLAvia para expandir la ruta de Heart Los Angeles a la comunidad no incorporada de East Los Angeles. La ruta se extendió a través de Cesar Chavez Boulevard y por Mednik Avenue hasta East Los Angeles Civic Cente y a la estación E Line Station de al lado. Miles de personas participaron en el evento.

Mayo 15, 2016 - CicLAvia: Ciudades del sureste

En el año 2016, el Condado trabajó con la organización CicLAvia, metro y con las ciudades vecinas de South Gate, Huntington Park, Lynwood y Los Angeles para organizar un evento en la calle que conectara a las comunidades de Walnut Park y Florence-Firestone con las ciudades anteriormente mencionadas. La ruta atravesaba Pacific Boulevard en Walnut Park y Firestone Boulevard en Florence-Firestone. Miles de personas participaron en el evento.

Modificado por Moción 06-2023

PROGRAMA 5: ASOCIACIONES EMPRESARIALES Y COMUNITARIAS

El Programa de Asociaciones empresariales y comunitarias une dos iniciativas- un Programa de Parklets desarrollado por el Departamento de Obras Públicas, y un Programa para Mejorar las Fachadas de los negocios, desarrollado por La Comisión de Desarrollo de la Comunidad del Condado de Los Angeles. Los dos programas requieren que el Condado se asocie con negocios locales y/o con grupos comunitarios para implementarse.

Una de las formas en las que el Condado está interesado en trabajar con los negocios y organizaciones comunitarias para aumentar la actividad peatonal y expandir el espacio público es a través del desarrollo de un Programa de Parklets. Los parklets extienden la acera para proporcionar más espacio parala gente, y para presentar comunidades como asientos, espacios exteriores para comer, parqueo de bicicletas y/o lugares para jugar.

Los parklets fomentan la actividad peatonal al proporcionar una acera más amplia para que la comunidad pueda reunirse, lo que es especialmente beneficioso para las áreas que carecen de aceras lo suficientemente amplias o acceso a parques y espacios públicos. Los parklets necesitan de la asociación de negocios locales o de una organización comunitaria para aceptar la responsabilidad de la operación, manejo y mantenimiento del parklet.

El Departamento de Obras Públicas instaló tres parklets en East Los Angeles en el año 2015 y un Programa de Parklets, así como un Manual de Solicitud de Parklets, que se está desarrollando actualmente. El Manual de Solicitud de Parklets proveerá una guía integral a los participantes de la comunidad que estén interesados en construir y operar un parklet en las comunidades no incorporadas del Condado de Los Angeles.

El programa RENOVAR de la Comisión de Desarrollo Comunitario proporciona donaciones y servicios técnicos para asistir con la construcción de mejores fachadas a lo largo de corredores comerciales designados en las comunidades no incorporadas. El programa mejora la apariencia de los edificios y de todos los centros comerciales, lo que, a su vez, mejora la identidad y el orgullo de la comunidad, y hace que estas áreas sean más atrayentes para caminar o para ir de compras. Los negocios

pueden aplicar al programa comunicándose con la Comisión, pero la Comisión también trabaja con el Consejo de Supervisores para identificar las áreas de sus distritos en las que la rehabilitación de las fachadas es necesaria. A petición del Consejo, el personal de la Comisión puede llevar a cabo una divulgación puerta a puerta a los negocios locales para informarlos sobre el programa y para solicitar su participación.

Para desarrollar un Programa de Parklets formal, el Departamento de Obras Públicas está trabajando con la Comisión para promocionar la iniciativa a los negocios con los que la Comisión ha trabajado anteriormente, o con quienes está trabajando en la mejora de sus fachadas. La información sobre los parklets también podría incluirse en los materiales informativos del Programa de Mejora de Fachadas. El financiamiento del Bloque del Programa de Donaciones de Desarrollo de la Comunidad podría ayudar a patrocinar el diseño y la instalación de parklets.

Acciones a corto plazo

- Desarrollar un acuerdo de mantenimiento estándar para los parklets.
- Desarrollar un programa de parklets y diseñar guías para permitir una variedad de usos, basados en los aportes de los participantes de la comunidad.
- Continuar con el Programa de Mejora de Fachadas.

Acciones a mediano plazo

- Finalizar el Manual de Solicitud de Parklets que está en desarrollo.
- Crear un proceso de solicitud en línea para que los grupos y negocios de la comunidad puedan construir un parklet.
- Integrar la información sobre el Programa de Parklets en todos los materiales de divulgación del Programa de Mejora de Fachadas de la Comisión de Desarrollo Comuniario y en los materiales de divulgación de otros negocios significativos.

Acciones a largo plazo

- Expandir el Programa de Parklets para que incluyan Plazas Públicas.

Lecciones aprendidas de los parklets de East Los Angeles

En el año 2015, el Departamento de Obras Públicas instaló tres parklets en East Los Angeles: El SoCal Burger Parklet (en Mednik Avenue/Civic Center Way), El Machin Parklet (en Whittier Boulevard/Ford Street), y El Kiosko Parklet (en 1st Street East/Alma Drive). Sus ubicaciones se determinaron con base en la guía de la Supervisora en ese entonces, Gloria Molina. Los Parklets SoCal Burger y El Machin se mantienen gracias a los negocios adyacentes, y son el ejemplo ideal del tipo de asociación necesaria para mantener los parklets en las comunidades no incoporadas.

Desafortunadamente, el El Kiosko Parklet fue removido debido al vandalismo. Basándose en esta experiencia, el Condado está actualizando las guías de ubicación para asegurar que los futuros parklets estén ubicados en lugares en los que haya un tránsito peatonal consistente y un número de negocios locales cercanos para que los vigilen.

De arriba hacia abajo: SoCal Burger Parklet, El Machin Parklet

PROGRAMA 6: CALLES ARTÍSTICAS

El condado está interesado en resaltar la identidad de la comunidad local a través de la expresión artística. Aunque el Condado cuenta con una Política de Arte Cívico que asigna el 1% de los costos de diseño y construcción para nuevos proyectos capitales del Condado, su función principal es crear obras de arte cívicas para las instalaciones del Condado y edificios públicos como bibliotecas, hospitales y parques. El Condado está interesado en desarrollar nuevos programas que permitan a los miembros de la comunidad y a los artistas locales llevar arte a las aceras y calles de sus comunidades.

Un controlador de semáforos pintado, ubicado en Los Angeles

Modificado por Moción 06-2023

Durante siglos, los murales han sido una forma importante de arte público. Los murales pueden servir como un punto focal, incrementar los patrimonios culturales de la comunidad y ayudar a acoger un mayor sentido de orgullo hacia la comunidad. En muchas partes del condado, los murales, por lo general, son la única forma de arte que comparten todos los miembros de la comunidad. Además, los murales han demostrado que detienen el vandalismo, al aumentar la participación pública y el orgullo a través de la creación de arte. En el 2017, el Consejo de Supervisores dirigió a la Comisión de Arte para trabajar con los Departamentos de Planificación Regional y el Departamento de Obras Públicas para crear una Normativa de Murales para el Condado de Los Angeles. La Normativa de Murales establecerá un proceso para permitir los murales en propiedades privadas. La Ordenanza sobre Murales establecerá un proceso para el registro y permiso de murales en propiedad privada.

Los controladores de semáforos usualmente son una caracterísitca predominante en las aceras y en las intersecciones. Estas continenen los sistemas de computadora que operan los

semáforos y que proveen un lienzo único para el arte en el paisaje urbano. Hay varias formas con las que el Condado puede apoyar este programa, ya sea a través de asociaciones o concursos con los artistas locales, escuelas y grupos comunitarios, y/o teniendo un proceso para poder aplicar. Trabajando en conjunto, la Comisión de Arte y los Departamentos de Planificación Regional y de Obras Públicas identificarán cómo estructurar un Programa de Arte en los Controladores de Semáforos para las comunidades no incorporadas.

El Condado también está interesado en explorar sus programas de creación/mantenimiento de lugares, como las intersecciones artísticas. Estos programas promueven el desarrollo de las comunidades, y pueden ayudar a alentar a los conductores a reducir la velocidad y respetar el vecindario por el cual están transitando. Una comunidad trabajando en conjunto podría desarrollar y mantener un programa de creación/mantenimiento de lugares. El Condado necesitará desarrollar las guías del programa, el proceso para poder aplicar e identifiar cómo o si el Condado finalmente apoyará la implementación de programas de creación/mantenimiento de lugares.

Modificado por Moción 06-2023

Acciones a mediano plazo

- Desarrollar y adoptar una Normativa de Murales.
- Establecer un sitio web para poder aplicar para la creación de murales en el sitio web del Departamento de Planificación Regional, que cuente con la información y los links enumerados en los sitios web de la Comisión de Arte y del Departamento de Obras Públicas.
- Identificar cómo financiar, estructurar y administrar un Programa de Arte en los Controladores de Semáforo sostenible, que incluya la responsablidad de desarrollar un programa con guías ténicas y un proceso para aplicar en línea.

Acciones a largo plazo

- Establecer una Normativa para la Creación/Mantenimiento de Lugares, así como un programa y guías técnicas y un proceso para aplicar en línea.
- Desarrollar materiales para promover el Arte en los Controladores de Semáforos y otros programas futuros de creación/mantenimiento de lugares para los participantes de la comunidad.

PROGRAMA 7: CALLES VERDES

El Condado está dedicado a hacer que sus calles no incorporadas sean más verdes y más sostenibles. Una forma de lograr esto es a través del Programa de Calles Verdes que expande el arbolado urbano, un sistema de árboles, otro tipo de vegetación y el agua en el área urbana. Los árboles en las calles hacen que las comunidades sean más habitables en varias formas, incluyendo el remover los contaminantes del aire que usualmente están asociados con las enfermedades respiratorias. También reducen la escorrentía de aguas pluviales, ayuan a reducir las temperaturas altas del verano, embellecen los vecindarios e incluso ayudan a reducir el tránsito.[1]

El programa de plantación de árboles del Condado promueve la participación de los residentes y la expansión y renovación del arbolado urbano. Para asegurar la selección de las especies adecuadas, la plantación y la sostenibilidad de los nuevos árboles, el Condado necesita que toda la plantación de árboles se coordine con la Unidad de Forestación Urbana del Departamento de Obras Públicas. En general, los árboles se plantan en una de tres formas: el Departamento de Obras Públicas planta un árbol, el propietario de un terreno lo hace o el árbol es plantado a través de organizaciones asociadas como parte de una campaña para plantar árboles en la comunidad. Los residentes de las áreas no incorporadas pueden solicitar al Departamento de Obras Públicas que planten árboles a través de un Formulario de Solicitud de Árboles en la Carretera, que se encuentra en su página web. El propietario de un terreno también puede solicitar un permiso del Departamento de Obras Públicas para plantar un árbol en la carretera adyacente a su terreno. Las instrucciones específicas de cómo y cuándo platar un árbol está disponible en el sitio web del Departamento de Obras Públicas. Sin embargo, cuando se planta un árbol, debe ser de la especie adecuada y en el lugar adecuado, y plantarse de forma correcta para que pueda crecer.

Por otro lado, el Condado ha iniciado varias campañas comunitarias para plantar árboles que involucran a socios sin fines de lucro de la comunidad en la actividad de plantar árboles, y también educan a los miembros de la comunidad sobre los beneficios de salud pública, económicos y ambientales de los árboles.

1 Basado en un estudio de Walkable Communities, Inc. (2016). Árboles urbanos: Solicitudes específicas. http://www.michigan.gov/documents/dnr/22_ benefits_208084_7.pdf

Cuando se plantan árboles en el derecho de paso público, los residentes están obligados a regar el árbol por los primeros tres a cinco años para asegurar que estos sobrevivan. Sin embargo, algunos residentes pueden no querer que se planten árboles en su propiedad, temiendo que arruinen sus aceras, boten hojas o que creen asuntos de responsabilidad. Los estuerzos contiuos para educar al público sobre los beneficios de los árboles son vitales para demostrar a los residentes que la importancia de los árboles supera los costos percibidos y reales.

Acciones a corto plazo

- Aumentar los esfuerzos para implementar un fuerte compromiso y educación que mejore el entendimiento de la comunidad sobre la protección del ambiente y del cuidado básico de los árboles; así como de los beneficios sobre la salud, sociales, económicos y ambientales que provee el arbolado urbano. Los esfuerzos para el compromiso y la educación deberían enfocarse en las comunidades con bajos recursos y poco favorecidas que experimentan el dosel arbóreo más bajo en el Condado no incorporado de Los Angeles.
- Continuar la plantación de árboles en las carreteras y en las comunidades no incorporadas dirigida por el Departamento de Obras Públicas y por la comunidad.

Acciones a mediano plazo

- Identificar las mejores prácticas de gestión y desarrollar estrategias para la preservación, el mantenimiento, la diversificación y el crecimiento del arbolado urbano.
- Establecer una meta de dosel arbóreo urbano para lograr un grado óptimo de cobertura de dosel para las áreas no incorporadas. El objetivo de dosel arbóreo puede perfeccionarse con un análisis más profundo para establecer objetivos de dosel arbóreo dependiendo de las consideraciones que son únicas para las circunstancias particulares de cada área; incluyendo las zonas climáticas, geografía, proyecciones climáticas, asuntos ambientales específicos, preferencias locales, servicios ecosistémicos deseados, patrones de uso de la tierra, recusos, impacto de la salud pública, capital y otros factores.

- Balancear la necesidad de conservación de agua con el objetivo de preservar, mantener, diversificar y expandir el arbolado urbano. Los árboles jóvenes deben regarse adecuadamente para asegurar su fortalecimiento y supervivencia, y no debe depender en sistemas de irrigación para paisajes más amplios. El riego profundo y semanal es importante para que los árboles jóvenes sobrevivan durante más tiempo. Una vez que los árboles se hayan establecido, las demandas de agua disminuyen, aunque sigue siendo necesario regar los árboles durante los periodos de sequía. Las políticas del condado y las normativas que promueven la conservacón del agua deberían tomar en cuenta las necesidades de riego, que variarán con la esperanza de vida de los árboles.

Acciones a largo plazo

- Desarrollar un Plan de Gestión de Arbolado Urbano (UFMP, por sus siglas en inglés) para establecer un conjunto claro de estrategias y objetivos relacionados para mantener un arbolado urbano productivo y beneficioso a través del Condado no incorporado de Los Angeles. El UFMP se basará en el análisis del dosel arbóreo del condado y los inventarios de árboles actuales, y deberá desarrollarse con los aportes de la comunidad, de los departamentos pertinentes del Condado y con los expertos abrícolas.

PROGRAMA 8: CLUBS DE CAMINATA

Durante el verano, el Departamento de Salud Pública (DPH) lleva a cabo Clubs de Caminata en algunos parques del Condado que participan en el Programa Parques al Anochecer (PAD, por sus siglas en inglés). Durante el verano, el Departamento de Parques y Recreación (DPR) extiende las horas en las que los parques están abiertos y los programas en 33 parques a lo largo del condado, principalmente en las comunidades con las tasas más altas de crimen o violencia que involucran a los más jóvenes. Este programa anual de temporada crea un refugio seguro para los residentes en sus parques locales.

El Club de Caminata DPH en PAD hace que los residentes, principalmente las mujeres, se involucren en actividades físicas mientras sus hijos o nietos aprovechan las actividades del parque. Las enfermeras del DPH proveen información sorbe la salud durante y después de las caminatas. Estas enfermeras juegan un papel importante para proveer recursos educativos extras al momento de realizar Clubs de Caminata. Los Clubs de Caminata son una oportuidad de proporcionar información valiosa sobre la salud pública y referencias en un ambiente casual.

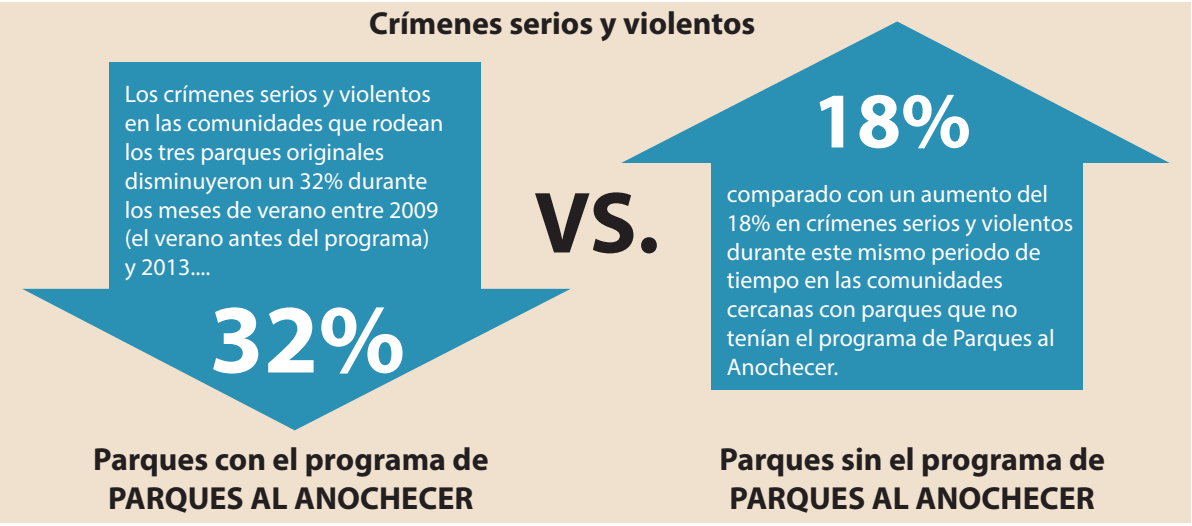
El DPH también ha desarrollado equipos de herramientas para ayudar a los individuos, organizaciones y grupos comunitarios a llevar a cabo sus propios club de caminata. *Community Walking Club Toolkit,* (El Equipo de Herramientas del Club de Caminata de la Comunidad) desarrollado por el DPH en el 2012, se utiliza para guiar a los Clubs de Caminata del PAD, y es una herramienta que está disponible para los miembros de la comunidad y organizaciones que están interesadas en organizar sus propios Clubs de Caminata. Este proporciona información sobre nutrición y actividades físicas para informar a los participantes de los Clubs de Caminata. Los clubes de caminatas también construyen cohesión social a medida que los participantes llegan a conocer a sus vecinos.

El Programa Veterinario de Salud Pública del DPH desarrolló el *Stride With Paws; Dog Friendly Community Walking Club Toolkit* (Caminata a Patas; Equipo de Herramientas del Club de Caminata para Perros) como parte de la Iniciativa de Mascotas Saludables, Familias Saludables

del 2020. El equipo de herramientas provee un líder de caminata con una guía semanal para llevar a cabo un programa de caminata de 12 semanas, cuyo enfoque es reducir la obesidad en los humanos y en la mascotas a través de la actividad física diaria. Ambos equipos de herramientas están disponibles en la página web del DPH.

Acciones a corto plazo

- Continuar los Clubs de Caminata durante el programa de Parques al Anochecer.
- Incluir los equipos de herramientras en el sitio web del Departamento de Salud Pública y del Departamento de Parques y Recreación.
- Incluir información de los Clubs de Caminata en el sitio web del Departamento de Parques y Recreación para cada parque involucrado con el Programa Parques al Anochecer.



El Programa de Parques al Anochecer ha ayudado a reducir delitos violentos durante los últimos años. Fuente: Departamento de Parques y Recreación, 2014. Parques al Anochecer: Prevenir la violencia mientras se promueve una forma de vida activa y saludable

Acciones a mediano plazo

- Actualizar los materiales de la auditoría de caminatas comunitarias en el sitio web del Departamento de Obras Públicas y distribuirlos a las enfermeras de Salud Pública que lideran los Clubs de Caminata.
- Proporcionar entrenamiento a las enfermeras del Departamento de Salud Pública de cómo llevar a cabo auditorías de caminatas, y ayudar a identificar rutas alrededor de los parques para evaluarlas.
- Utilizar los Clubs de Caminatas alrededor de los parques del Condado para identificar los proyectos de infraestructura que podrían mejorar el acceso peatonal a los parques del Condado.

Acciones a largo plazo

- Liderar Clubes de caminata todo el año en los parques del Condado.

PROGRAMA 9: INFORMACIÓN EN LÍNEA Y SOLICITUD DE SERVICIOS

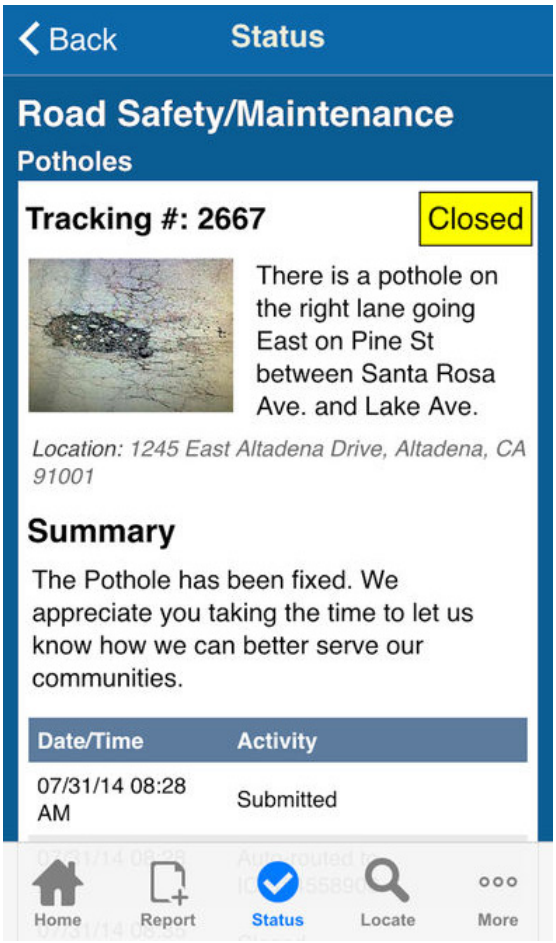
El Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles desarrolló un formulario en línea, al que se puede acceder por medio de un teléfono inteligente, llamado "The Works" ["Las Obras"], que sirve como una solución integral para que los residentes del Condado puedan reportar y monitorear servicios. Si el servicio no es controlado por el Condado de Los Angeles, The Works proporcionará a los residentes la información de contacto adecuada.

Acciones a corto plazo

- Actualizar la páginas web del Departamento de Obras Públicas para incluir información sobre los proyectos y programas peatonales.

Acciones a mediano plazo

- Añadir una opción de seguridad/ mantenimiento de aceras para que las personas puedan reportar aceras rotas o agrietadas, falta de rampas en las aceras, incumplimientos de ley ADA, etc.
- Proveer una lista y un mapa en línea de proyectos peatonales que están finalizados, en progreso o futuros.



Ejemplo de un servicio solicitado, monitoreado y finalizado a través de The Works.

PROGRAMA 10: VISIÓN CERO

Visión Cero es una iniciativa de seguridad vial para eliminar las muertes relacionadas con el tránsito. Es un movimiento internacional que enfatiza el enfoque del Sistema Seguro para la seguridad vial, reconociendo que las personas cometen errores y enfocándose en prácticas, políticas y diseños de todo el sistema para disminuir la gravedad de las colisiones. Las agencias que adoptan una iniciativa Visión Cero se comprometen a la eliminación sistemática de las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito para todos los usuarios de las carreteras. Para lograr el éxito, este enfoque requiere una toma de decisiones basada en datos, una comprensión de la equidad en salud, una colaboración multidisciplinaria dentro y fuera del gobierno y una comunicación periódica con el público.

"Visión Cero Condado de Los Ángeles: Un plan para carreteras más seguras", adoptada el 4 de agosto de 2020 (el "Plan de acción Visión Cero"), centra los esfuerzos del Condado basados en datos para lograr el objetivo de eliminar las muertes relacionadas con el tránsito en las carreteras dentro de las comunidades no incorporadas del Condado para el año 2035. El condado depende principalmente de los informes de colisiones de tránsito completados por la Patrulla de Caminos de California, así como de registros hospitalarios, informes de primeros auxilios y otras fuentes de datos para informar y priorizar las mejoras de infraestructura y los programas educativos. El Plan de acción identifica una red de Corredores de concentración de colisiones (CCC), definidos como cualquier segmento de carretera de media milla mantenido por el Condado que contuvo tres o más colisiones fatales o con lesiones graves entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2017.

Además, basándose en reuniones con miembros de la comunidad, departamentos del condado y agencias asociadas, el Plan de acción incluye un conjunto claro de acciones para acercar al condado al objetivo de eliminar las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito. Estas acciones incluyen esfuerzos para actualizar, ampliar y establecer nuevos procesos, políticas y capacitaciones para integrar el enfoque de Sistema Seguro en proyectos y programas. Donde sea pertinente, se sugieren actuaciones específicas en los Planes comunitarios peatonales.

Modificado por Moción 06-2023

Los esfuerzos programáticos de Visión Cero se centran en la educación y el estímulo de las poblaciones vulnerables, como los adolescentes, los adultos mayores y las personas que caminan y andan en bicicleta. En el condado de Los Ángeles, estos incluyen un programa de Conducción imprudente y distraída para adolescentes, Rutas seguras a las escuelas, Rutas seguras para personas mayores y clases comunitarias de seguridad para ciclistas y peatones.

Tabla 5-1: Acciones de Implementación

Acción	Descripción
A-7	Actualizar, según sea necesario, las pautas del Condado para recomendar mejoras en la seguridad vial.
A-8	Actualizar el Manual de diseño de carreteras de Obras Públicas para considerar las herramientas y estándares de diseño disponibles, incluidos los recomendados por el Manual de diseño de modelos para calles vivas del condado de Los Ángeles, las guías de la Asociación Nacional de Funcionarios Municipales y de Transporte (NACTO por sus siglas en inglés) y otras mejores prácticas para mejorar la seguridad tanto para usuarios motorizados como no motorizados.
A-9	Incorporar mejoras de seguridad vial en los proyectos de Obras Públicas a lo largo de los Corredores de concentración de colisiones cuando sea factible y apropiado.
B-4	Establecer un programa de Rutas seguras a la escuela para brindar educación sobre seguridad vial a los estudiantes, identificar mejoras de seguridad alrededor de las escuelas y promover caminar y andar en bicicleta.
B-5	Establecer un programa de Rutas seguras a los parques para apoyar el acceso seguro y equitativo a los parques a través de la participación y la educación de la comunidad, el diseño de parques, la señalización y la orientación, y otras estrategias en el Esquema de acción de rutas seguras a los parques de la Asociación Nacional de Parques y Recreación.
B-6	Establecer un programa de Rutas seguras para personas mayores que brinde educación sobre seguridad vial a personas mayores, identifique mejoras en la seguridad vial en áreas pobladas o frecuentadas por adultos mayores y promueva caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público.
B-10	Instalar cruces peatonales de alta visibilidad en los Corredores de concentración de colisiones.

Tabla 5-1: Acciones de Implementación, continuado

Acción	Descripción
B-11	Implementar Intervalos de peatones adelantados (LPI, por sus siglas en inglés) en las intersecciones a lo largo de los corredores de concentración de colisiones para permitir que los peatones comiencen a cruzar la carretera antes de que la señal del vehículo se ponga verde, cuando sea factible y apropiado.
B-12	Implementar una operación semiexclusiva para peatones o exclusiva para peatones (es decir, pasos cebra diagonales) en zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles en una intersección con alto tráfico de peatones y/o conflictos entre vehículos y peatones.
B-13	Implementar extensiones de bordillos (pintura y postes o bolardos flexibles y/o bordillos y desagües) en los corredores de concentración de colisiones cuando sea factible y apropiado.
B-14	Implementar fases de giro a la izquierda en las intersecciones a lo largo de los corredores de concentración de colisiones cuando sea factible y apropiado.
B-15	Implementar ciclovías/carriles ciclistas separados a lo largo de los corredores de concentración de colisiones cuando sea factible y apropiado.
C-3	Identificar estrategias para integrar el arte y la cultura en los proyectos y la divulgación de Visión Cero.
D-11	Continuar liderando el Grupo de Trabajo de Carreras Callejeras destinado a reducir las carreras en las calles a nivel regional mediante la coordinación entre las agencias policiales y la comunidad.
E-9	Establecer un proceso para realizar conteos regulares de bicicletas y peatones e identificar los lugares de conteo.

Acciones a corto plazo

- Continuar identificando oportunidades para implementar mejoras y programas de infraestructura de seguridad vial a lo largo de los CCC, incluso a través de Planes comunitarios peatonales.
- Continuar desarrollando e implementando esfuerzos específicos de comunicación y educación sobre seguridad vial que apoyen los objetivos de Visión Cero.

Acciones a mediano plazo

- Actualizar el Plan de acción Visión Cero según sea necesario para seguir siendo una herramienta relevante y eficaz para lograr los objetivos de seguridad vial del Condado.

Modificado por Moción 06-2023

Cap. 6

IMPLEMENTACIÓN

El Condado se compromete a buscar el financiamiento para implementar los Planes peatonales del Condado de Los Angeles a través de fuentes de financiamiento local, regional, estatal y federal.

Este capítulo provee una perspectiva general de cómo el Condado financia los proyectos y programas peatonales. Mejorar la transitabilidad a través de las comunidades no incorporadas ayuda al Condado a lograr varios objetivos de seguridad, sostenibilidad, salud e igualdad, por lo que el monitorear el proceso de la implementación es vital para los esfuerzos del Condado.

Este capítulo también proporciona una explicación del esquema basado en los datos que se utiliza para dar prioridad a los proyectos identificados en cada capítulo del Plan Peatonal de la Comunidad, e identifica las medidas de rendimiento que se utilizarán para monitorear la implementación.

El Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles es responsable por la implementación de los proyectos de infraestructura para peatones dentro de las comunidades no incorporadas. Los programas para fomentar el caminar o para proporcionar la educación sobre la seguridad peatonal son responsabilidad de varios departamentos del Condado, incluyendo el Departamento de Obras Públicas, el Departamento de Parques y Recreación, el Departamento de Playas y Puertos, la Comisión de Arte y la Comisión de Desarrollo Comunitario. También son la responsabilidad de las agencias regionales como Metro, y la Patrulla de Carreteras de California, que es la agencia responsable por el control de tránsito de las carreteras no incorporadas del Condado. El Condado trabajará estrechamente con estas agencias para identificar oportunidades para asociarse con programas que mejoren la transitabilidad a través de las áreas no incorporadas.

Un condado más transitable no es posible sin la participación de los miembros de una comunidad. Los residentes de las comunidades no incorporadas conocen mejor las calles de sus comunidades. Mientras el Condado avanza con la implementación de los proyectos peatonales, se llevará a cabo la participación adicional de la comunidad y la divulgación. Mientras que el Condado se encamina hacia un proceso de toma de decisiones basado más en las necesidades y en los datos para los proyectos de infraestructura, la participación de los miembros de la comunidad y de las

organizaciones comunitarias sigue siendo fundamental para verificar la veracidad de los datos y de resaltar los obstáculos más grandes para caminar. El Condado está comprometido a trabajar con los miembros de la comunidad y con las organizaciones para ayudar con la implementación de este Plan.

Ademas, el Condado reconoce el importante papel que tiene la comunidad y las organizaciones al momento de dirigir y llevar a cabo los programas que fomenten el caminar, y el educar a los miembros de su comunidad sobre la seguridad peatonal. Según lo resaltado en el Capítulo 5: Programas, las organizaciones comunitarias ya están llevando a cabo varios programas. El Condado trabajará para apoyar las iniciativas gestionadas por estas organizaciones, ayudándolas a conectar las organizaciones locales con recursos filantrópicos de financiamiento o a través de contratos con organizaciones locales para ayudar a implementar donaciones regionales, estatales o federales.

RECURSOS DE FINANCIAMIENTO

Los fondos para la implementación de proyectos y programas peatonales pueden venir de varias fuentes. El Condado asignará fondos de fuentes locales y buscará donaciones adicionales locales, regionales, estatales y federales para implementar los proyectos y programas identificados en este Plan.

Los fondos para la implementación de proyectos y programas pueden venir de varias fuentes, incluyendo el impuesto sobre la gasolina y las tarifas de registro de vehículos, los impuestos sobre las ventas locales y otros requisitos relacionados con el desarrollo. El Condado depende de la financiación local para el mantenimiento y la mejora de las instalaciones existentes.

Cada año, el Departamento de Obras Públicas presenta un presupuesto para operaciones, mantenimiento y proyectos de infraestructura para que el Consejo de Supervisores lo apruebe. Sin embargo, el presupuesto de los proyectos de infraestructura no está fijado a nivel de proyecto. Los proyectos de infrasestructura en los que se trabajó en cualquier año están siendo seleccionados con la colaboración con las Oficinas del Consejo, a menudo en respuesta a las solicitudes de los participantes de la comunidad y/o basado en la necesidad, en términos de situaciones conocidas como la seguridad, la condición de los caminos, inundaciones y más.

A medida que el Condado expande y mejora la red peatonal con nuevas aceras, árboles, bancas y otras instalaciones, el financiamiento necesario para el mantenimiento continuo aumenta. Esto requiere que el Condado asigne más financiamiento local para el mantenimiento y las operaciones continuas, limitando la cantidad de financiamiento local disponible para nuevos proyectos de infraestructura y programas.

Programas peatonales del Condado

Los programas peatonales del Condado también dependen del financiamiento local. El presupuesto común para estos programas se muestra en la tabla a continuación.

Programa	Presupuesto anual promedio*
Programa de Guardia de Cruce Escolar	$2.75 millones

**Presupuesto Anual Promedio basado en el dólar del 2017 y no toma en cuenta la inflación futura.*

El financiamiento local nunca será suficiente para cubrir las necesidades y los deseos de las comunidades no incorporadas. Por lo tanto, el Condado regularmente usa financiamiento local como una ventaja para asegurar financiamiento regional, estatal y federal extra. Las oportunidades competitivas de donaciones a menudo solicitan que los gobiernos locales, como el Condado, demuestren que una parte de los costos de ese proyecto serán cubiertos por el financiamiento local. Esto generalmente aumenta la competitividad de las solicitudes de donaciones del Condado.

El Condado depende en gran medida de los recursos de financiamiento regional, estatal y federal para implementar proyectos y programas de infraestructura peatonal. Generalmente, estos dólares se distribuyen a las jurisdicciones de toda California, a través de un proceso de donaciones competitivo. El Condado tiene un historial de éxito en la obtención de fondos de estas fuentes para proyectos y programas de infraestructura peatonal.

El financiamiento del transporte cambia regularmente cuando existen modificaciones en las políticas, y cuando se incluyen nuevos impuestos y tarifas. Regionalmente, el financiamiento del transporte aumentó con la aprobación de la Medida M en el año 2016, gracias a los votantes del Condado de Los Angeles. Una parte de los dólares de la Medida

Costos de mantenimiento

Los costos de mantenimiento dependen del financiamiento local. Los costos comunes para las actividades de mantenimiento y el presupuesto que se reserva para los programas de mantenimiento se muestran a continuación en las tablas.

Tabla 6-1: Costo promedio de actividades de mantenimiento

Actividades de mantenimiento	Valor promedio de reemplazo*
Reparación de aceras	$25/metro cuadrado
Parche de asfalto	$22/metro cuadrado

**Los costos reales del proyecto se basan en las condiciones del lugar y en otros factores Los costos aproximados se basanen el dólar del 2017 y no toman en cuenta la inflación futura.*

Tabla 6-2: Presupuesto promedio de programas de mantenimiento

Programa de mantenimiento	Presupuesto anual promedio**
Reparación de aceras	$7.2 millones
Señales y marcas	$13 millones
Proyectos de modernización ADA	$50,000
Silvicultura urbana	$13 millones
Mobiliario para exteriores	$1 millón

***Presupuesto anual basado en el dólar del 2017 y no toma en cuenta la inflación futura.*

M se devuelven al Condado como devolución local del financiamiento; del cual, 2% será apartado para los proyectos de transporte activo en las comunidades no incorporadas, incluyendo a aquellas identificadas en este plan.

En el 2017, el financiamiento a nivel estatal para el transporte aumentó a través del aumento del impuesto en la gasolina y de las tarifas de registro vehicular (SB 1). La Legislación del Estado de California aprobó estos aumentos para hacer frente a la creciente acumulación de problemas de mantenimiento de carreteras en todo el estado, junto con la adopción de varias iniciativas climáticas, como "cap-and-trade" [un programa diseñado por el gobierno para limitar el nivel total de emisión de ciertos químicos], que aporta nuevos ingresos al estado por la venta y transferencia de créditos de emisión.

El financiamiento federal de transporte es principalmente garantizado a través de programas de donación dirigidos por agencias estatales y regionales como Metro, SCAG (Asociación de Gobiernos del Sur de California, por sus siglas en inglés) y Caltrans (Departamento de Transporte del Estado de California, por sus siglas en inglés). El financiamiento federal es quizá el más incierto, ya que la fuente principal de financiamiento federal, el impuesto sobre la gasolina, no ha aumentado desde 1993. Los ingresos federales para el transporte se asignan a través del proyecto de ley federal de transporte de superficie, que es desarrollado y autorizado por el Congreso cada dos años.

Se proporciona una lista completa de recursos de financiamiento potenciales y las clases de proyectos con derecho de participación para estos recursos en el Apéndice D. Ya que el entorno del financiamiento está en constante cambio, muchos de los recursos identificados en el apéndice pueden ya no estar disponibles, y pueden surgir nuevas oportunidades de financiamiento. El Condado actualizará este apéndice de forma periódica al momento de añadir nuevos Planes peatonales comunitarios a este Plan.

MARCO DE PRIORIZACIÓN

Para guiar la implementación, el Condado desarrolló un marco de priorización para evaluar y puntuar cada lista de Planes Peatonales de la Comunidad que sea propuesta, basándose en un conjunto de criterios objetivos y basados en datos.

Con base en las restricciones de financiamiento, este marco permite que el Condado identifique los proyectos prioritarios en cada comunidad, y que pueda implementar los proyectos paso a paso a través de los años. Esto será más importante a medida que se desarrollen y se añadan más capítulos en el Plan Peatonal de la Comunidad.

El marco también ayuda al Departamento de Obras Públicas a informar sobre los nuevos capítulos del Plan Peatonal de la Comunidad, y puede ayudar a priorizar los proyectos a financiar que más se apeguen a los objetivos del Condado y de la comunidad. Algunos proyectos pueden y serán incorporados como parte de los programas de mantenimiento rutinario de las carreteras. Cabe mencionar que, a pesar de que el Condado tomará en cuenta el puntaje de priorización al momento de programar los proyectos, debido al financiamiento que esté disponible y del apoyo comunitario y político, el orden en que los proyectos se implementen no necesariamente debe ser correspondiente con el puntaje asignado.

Además, el marco de priorización está alineado con el criterio de donaciones de Transporte Activo del estado, que es la fuente principal de financiamiento estatal que el Condado busca para financiar la infraestructura para peatones.

La tabla 6-3 y la tabla 6-4 detalla los criterios de prioritización, provee una justificación para cada criterio y describe cómo se asignan los puntajes, para las comunidades de 2019 y 2023, respectivamente.

Modificado por Moción 06-2023

Tabla 6-3: Marco de prioritización de infraestructuras (2019)

Categoría	Justificación	Descripción	Máximos de puntos posibles
Equidad	La comunidad es una Comunidad de Enfoque (Comunidad No Favorecida). Las comunidades no favorecidas usualmente son representadas de manera desproporcionada en heridas graves y fatales que resultan de colisiones en el tránsito. Este criterio utiliza los ingresos promedio de los hogares y los datos de CalEnviroScreen para priorizar las áreas desfavorecidas.	El proyecto se localiza en un área con un ingreso promedio de menos del 80% del promedio de todo el estado (<$49,191).	5
		El proyecto se localiza en un área que está dentro del 25% de las áreas más desfavorecidas del estado, de acuerdo con CalEnviroScreen 3.0.	5
	Las comunidades no favorecidas, por lo general, tienen menos acceso a parques y a espacios abiertos. Este criterio utiliza la deficiencia de los parques para prioritizar a las áreas no favorecidas.	La comunidad tiene menos del objetivo del Plan General del Condado de cuatro acres de terreno por cada 1,000 residentes.	5
Salud pública	Mejorar la salud es uno de los objetivos del plan. Las investigaciones han demostrado que hay una relación entre una mejor salud y actividad aeróbica moderada-intensiva, como lo es la caminata rápida. Las mejoras al ambiente peatonal pueden hacer que caminar sea más cómodo, conveniente y seguro. Este criterio utiliza los datos del Índice de lugares saludables para prioritizar las áreas con poca salud.	El proyecto se localiza en un área que está dentro del 10%, de acuerdo con el Índice de Lugares Saludables (10 puntos).	10
		El proyecto se localiza en un área que está dentro del 25%, de acuerdo con el Índice de Lugares Saludables (5 puntos).	
Seguridad	La seguridad es uno de los objetivos principales del Plan peatonal, y se alinea con el Programa de Visión Cero del Condado. Este criterio prioritiza las ubicaciones y camino con colisiones resultantes en peatones con heridas graves/fatales.	En los últimos 5 años, más de 5 colisiones que involucraron peatones ocurrieron a menos de 500 pies del proyecto (20 puntos).	20
		En los últimos 5 años, 4-5 colisiones que involucraron peatones ocurrieron a menos de 500 pies del proyecto (15 puntos).	
		En los últimos 5 años, 2-3 colisiones que involucraron peatones ocurrieron a menos de 500 pies del proyecto (10 puntos).	
		En los últimos 5 años, 1 colisión que involucró a peatones ocurrió a menos de 500 pies del proyecto (5 puntos).	
		En los últimos 5 años, al menos 1 colisión que involucró a peatones ocurrió a menos de 500 pies del proyecto y resultó en la muerte del peatón.	5

Modificado por Moción 06-2023

Marco de prioritización de infraestructuras (2019), continuación

Categoría	Justificación	Descripción	Máximos de puntos posibles
Clasificación de la carretera	Las carreteras principales tienen más carriles para el tránsito y vehículos que circulan a velocidades más altas, lo que aumenta la exposición de los peatones a vehículos, y contribuye a heridas más graves cuando ocurren colisiones. Este criterio prioritiza proyectos que se localizan en las carreteras principales.	El proyecto está localizado en una carretera principal.	5
Demanda	El proyecto se encuentra en áreas de gran demanda, y proveerá un beneficio a más personas. Este criterio utiliza los datos de los generadores de actividad peatonal para prioritizar las áreas con mayor demanda.	El proyecto está localizado a ¼ de milla de una parada de tránsito o estación.	5
		El proyecto está localizado a ¼ de milla de una escuela.	5
		El proyecto está localizado a ¼ de milla de un centro para adultos mayores, parque y/o biblioteca.	5
		El proyecto está localizado a ¼ de milla de una área destinada a uso comercial.	5
Divulgación a la comunidad	El apoyo de la comunidad es un elemento crítico para lograr la implementación de proyectos. Este criterio prioritiza los proyectos que se identificaron durante la divulgación a la comunidad o que fueron identificados en planificaciones anteriores del Condado.	El proyecto añade una mejora o aborda una preocupación identificada durante la divulgación a la comunidad.	5
		El proyecto se presenta en un documento anterior de planificación por parte del Condado.	5
Implementación	Por lo general, los proyectos de bajo costo pueden implementarse más rápidamentte, y permitir que los recursos limitados se distribuyan aún más. La implementación es un enfoque importante en este plan, y este criterio prioritiza los proyectos menos complejos y de bajo costo.	El proyecto es de bajo costo (<$100k) (10 puntos).	10
		El proyecto es de costo medio ($100k-$200k) (5 puntos).	
		El proyecto es de costo alto (>$200k) (0 puntos).	
		El proyecto será fácil de construir (no solicita estudios ambientales, realineamiento de alcantarillado, etc.)	5
		Máximos de puntos posibles	**100**

Tabla 6-4: Marco de prioritización de infraestructuras (2023)

Categoría	Justificación	Descripción	Máximos de puntos posibles
Equidad	El proyecto es una población prioritaria a nivel estatal, que incluye comunidades desfavorecidas y comunidades y hogares de bajos ingresos. Las poblaciones prioritarias suelen estar representadas de forma desproporcionada en las lesiones graves y mortales provocadas por accidentes de tráfico.	El proyecto está en una zona censal con una ingreso familiar medio inferior al 80% de la media estatal (AB 1550)	10
		El proyecto está en un área que se encuentra entre el 25% más desfavorecido del estado, según SB 535.	10
Salud pública	Mejorar la salud es uno de los objetivos del plan. Las investigaciones han demostrado que hay una relación entre una mejor salud y actividad aeróbica moderada-intensiva, como lo es la caminata rápida. Las mejoras al ambiente peatonal pueden hacer que caminar sea más cómodo, conveniente y seguro. Este criterio utiliza los datos del Índice de lugares saludables para prioritizar las áreas con poca salud.	El proyecto se localiza en un área que está dentro del 10%, de acuerdo con el Índice de Lugares Saludables (10 puntos).	10
		El proyecto se localiza en un área que está dentro del 25%, de acuerdo con el Índice de Lugares Saludables (5 puntos).	
Seguridad	La seguridad es uno de los objetivos principales del Plan peatonal, y se alinea con el Programa de Visión Cero del Condado. Este criterio prioritiza las ubicaciones y camino con colisiones resultantes en peatones con heridas graves/fatales.	El proyecto está en o dentro de 500 pies de una Concentración de colisiones Vision Cero Corredor (5 puntos).	30
		En los últimos 5 años, ocurrió una muerte de peatón dentro de 500 pies del proyecto (15 puntos).	
		En los últimos 5 años, han ocurrido 4 o más colisiones con peatones involucrados dentro de 500 pies del proyecto (10 puntos)	
		En los últimos 5 años, 1-3 colisiones con peatones involucrados han ocurrido dentro de 500 pies del proyecto (5 puntos).	

Modificado por Moción 06-2023

Marco de prioritización de infraestructuras (2023), continuación

Categoría	Justificación	Descripción	Máximos de puntos posibles
Clasificación de la carretera	Las carreteras principales tienen más carriles para el tránsito y vehículos que circulan a velocidades más altas, lo que aumenta la exposición de los peatones a vehículos, y contribuye a heridas más graves cuando ocurren colisiones. Este criterio prioritiza proyectos que se localizan en las carreteras principales.	El proyecto está localizado en una carretera principal.	5
Demanda	El proyecto se encuentra en áreas de gran demanda, y proveerá un beneficio a más personas. Este criterio utiliza los datos de los generadores de actividad peatonal para prioritizar las áreas con mayor demanda.	El proyecto está localizado a ¼ de milla de una parada de tránsito o estación.	5
		El proyecto está localizado a ¼ de milla de una escuela.	5
		El proyecto está localizado a ¼ de milla de un centro para parque	5
		El proyecto está localizado a ¼ de milla de un centro para adultos mayores o biblioteca.	5
		El proyecto está localizado a ¼ de milla de una área destinada a uso comercial.	5
Implementación	Los proyectos de menor costo generalmente pueden implementarse más rápidamente y permitir una distribución más amplia de recursos limitados; proporcionando beneficios potenciales de seguridad lo más rápido y en tantos lugares como sea posible.	El proyecto es de bajo costo (<$100k) (10 puntos).	10
		El proyecto es de costo medio ($100k-$500k) (5 puntos).	
		El proyecto es de costo alto (>$500k) (0 puntos).	
		El proyecto será fácil de construir (no solicita estudios ambientales, realineamiento de alcantarillado, etc.)	5
		Máximos de puntos posibles	**100**

Modificado por Moción 06-2023

MONITORIZACIÓN Y EVALUACIÓN

La evaluación es un componente clave para cualquier inversión de ingeniería o de un programa.

El Condado está comprometido a mejorar la transitabilidad de sus comunidades no incorporadas, y ha identificado un conjunto de medidas de desempeño para ayudar a llevar un registro de la implementación, y así poder medir el progreso hacia el alcance de los objetivos identificados en este plan. Estas medidas también ayudarán a evaluar otras iniciativas del Condado apoyadas por este Plan; como lo son el Plan General del Condado, el Plan Comunitario de Acción Climática y Visión Cero.

Medir el desempeño, con el tiempo, permitirá que el Condado identifique los programas y proyectos exitosos, y en dónde se puede mejorar. Esto se volverá cada vez más importante con la implementación de la Iniciativa del Condado Visión Cero, y con el Desarrollo de más Planes peatonales.

Monitoreamos el progreso al medir varios indicadores dentro de tres grandes áreas de enfoque: seguridad, infraestructura y distribución modal.

Los indicadores de **seguridad** nos ayudan a saber si las personas que caminan son considerablemente más seguras que antes de la implementación del Plan. Al monitorear el número de personas que han muerto o han sido gravemente heridas al caminar, podemos tener una idea más clara sobre si los proyectos del plan y otras acciones están teniendo algún efecto en la seguridad a medida que las implementamos. El revisar ese mismo número, pero multiplicado por 10,000 residentes de la áreas no incorporadas, nos permite entender el efecto del plan en la seguridad, sin importar si la población cambia con el tiempo. Las tasas de heridas graves y muerte de las personas que caminan en la población también son una medida estándar entre otros lugares y niveles de gobierno, permitiéndonos comparar nuestro progreso con el de ellos.

Los indicadores de **infraestructura** ayudan al público y a las personas que toman las decisiones a monitorear cómo es que estamos

invirtiendo en lugares más transitables. Observar los pies lineales de las nuevas mejoras/ comodidades peatonales y el número de árboles plantados a lo largo de los caminos públicos cuantifica el compromiso del Condado para mejorar la experiencia de caminar. Hasta donde los recursos lo permitan y con el tiempo, el Condado comenzará a monitorear y reportar varias mejoras.

Los indicadores de **distribución modal** se enfocan en si las personas caminan más con el tiempo. Las formas más confiables de monitorear las tasas de los peatones a lo largo de Estados Unidos son la Encuesta Comunitaria de la Oficina del Censo Americano de cómo las personas viajan al trabajo, y a través del recuento regular del número de personas caminando en un lugar o comunidad específica. En el Condado de Los Angeles, el 84% de las personas que utilizan el bus y el 58% de los pasajeros del tren caminan hacia el tránsito[1] ; por lo que el tener en cuenta a todos los que van al trabajo incluye mirar a los que viajan al trabajo en transporte público.

La tabla 6-5 identifica las medidas de desempeño que el Condado utilizará para monitorear el progreso. La tabla 6-6 provee indicadores que necesitarán de información adicional, recursos o desarrollo de programas antes de que el Condado pueda comenzar a monitorearlos. Estos están incluidos como referencias futuras.

La implementación de proyectos propuestos depende del análisis ambiental y las revisiones de ingeniería futuras, para así asegurar que sean consistentes a las normas y prácticas del Condado. Esto incluye, pero no se limita al Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito de California (CA MUTCD por sus siglas en inglés), el Manual de Diseño de Carreteras de Caltrans, El Código del Condado de Los Angeles y el Plan General del Condado de Los Angeles. Ademas, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de programas descritos en este Plan se basan en los recursos disponibles; en el derecho de paso; los fondos suficientes para financiar la instalación, la operación y el mantenimiento continuo; y en la obtención del apoyo político y comunitario.

1 Resultados de la Encuesta a Bordo e Informe de Tendencias de Los Angeles Metro, Otoño del 2017.http://media.metro.net/projects_studies/research/images/infographics/2017_fall_onboard_survey_results.pdf

Tabla 6-5: Métricas de desempeño peatonal

Área de enfoque	Indicador	Tendencia/ Objetivo	Fuente de los datos	Departamentos principales:	Frecuencia de los informes
Seguridad	Número de muertes o heridas graves peatonales relacionadas con el tránsito	Disminución	Datos de colisión de la patrulla de carreteras de california (SWITRS)	Patrulla de carreteras de California/ Departamento de Obras Públicas	Anual
	Tasa de muertes o heridas graves de peatones relacionadas con el tránsito por cada 10,000 residentes	Disminución	Datos de colisión de la patrulla de carreteras de California y estimados de población de ACS	Patrulla de carreteras de California/ Departamento de Obras Públicas	Anual
Infraestructura	Número de rampas en los bordillos construidas que cumplen con la ADA	Aumento	Monitoreo de mejora de capital del Departamento de Obras Públicas	Departamento de Obras Públicas	Anual
	Pies lineales de las aceras nuevas y reconstruidas que han sido finalizadas	Aumento	Monitoreo de mejora de capital del Departamento de Obras Públicas	Departamento de Obras Públicas	Anual
	Número de árboles plantados dentro de los derechos de paso de las carreteras del Condado	Aumento	-	Departamento de Obras Públicas	Anual
Distribución modal	Porcentaje de viajes de ida y vuelta a pie	Aumento	Encuesta de Comunidades Americanas (ACS, por sus siglas en inglés)	Salud pública	Cada 5 años con los estimados de 5 años de ACS
	Porcentaje de viajes de ida y vuelta hechos en el tránsito	Aumento	Encuesta de Comunidades Americanas (ACS, por sus siglas en inglés)	Salud pública	Cada 5 años con los estimados de 5 años de ACS

Tabla 6-6: Medidas de desempeño peatonal

Área de enfoque	Indicador	Tendencia/ Objetivo	Fuente de los datos	Departamentos principales:	Frecuencia
Infraestructura	Número de proyectos finalizados que incorporan mejoras peatonales en lugares a menos de media milla de una escuela	Aumento	Monitoreo de mejora de capital del Departamento de Obras Públicas	Departamento de Obras Públicas	Anual
	Número de proyectos realizados que incoporan mejoras peatonales dentro de las Comunidades no Incorporadas SB 535	Aumento	Monitoreo de mejora de capital del Departamento de Obras Públicas	Departamento de Obras Públicas	Anual
Distribución modal	Porcentaje de las escuelas en áreas no incorporadas que participan en el Día de caminar a la Escuela	Aumento	Encuestra de los distritos escolares	Departamento de Obras Públicas	Anual
	Porcentaje de las escuelas en áreas no incorporadas que participan en el Día de Caminar a la Escuela	Aumento	Recuentos escolares, hojas de registro de clases y eventos especializados	El Departamento de Obras Públicas, coordinado con los distritos escolares de las áreas no incorporadas, la patrulla de carreteras de California	Anual
	Número de peatones en las ubicaciones de conteo seleccionadas	Aumento	Conteos de tránsito elaborados por el Departamento de Obras Públicas	Departamento de Obras Públicas	Anual
	Número de peatones en las ubicaciones de conteo seleccionadas por cada 10,000 residentes	Aumento	Conteos de tránsito elaborados por el Departamento de Obras Públicas	Departamento de Obras Públicas	Anual

ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Cap. 7

LAKE LOS ANGELES

PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

PERFIL DE LA COMUNIDAD

Lake Los Angeles es una comunidad rural no incorporada en el Antelope Valley del Condado de Los Angeles, localizada a 17 millas al este de Palmdale y a 40 millas al noroeste de la Ciudad de Los Angeles.

La comunidad de 9.7 millas cuadradas tiene una población de 12,328, con una densidad demográfica relativamente baja comparada con las otras comunidades del Condado de Los Angeles, pero sigue siendo la comunidad más densa de Antelope Valley. Anteriormente conocida como Los Angeles Buttes, la comunidad adoptó el nombre de una colección de picos desérticos: Black Butte, Piute Butte, Lovejoy Butte, y Saddleback Butte. En 1967, los promotores inmobiliarios compraron 4,000 acres en la región, los sub-divideron en 4,465 lotes y construyeron un lago artificial que ya se secó, lo que la renombró como la comunidad de Lake Los Angeles, Saddleback Butte se convirtió en un Parque Estatal en 1960.

Agradecimientos

Miembros del Comité Asesor del Plan Peatonal de la Comunidad:

Shirley Harriman

Mary Hanna

Theresa Horvath

Pat McGuire

Yvonne Milikowski

Scarleth Hauffen-Pflieger

Deb Hill

Francisco Merlan

Un agradecimiento especial a los residentes de Lake Los Angeles, quienes se tomaron el tiempo de participar en los eventos de divulgación a la comunidad, los esfuerzos de recolección de datos comunitarios y de compartir ideas de cómo mejorar la transitabilidad en la comunidad. Este plan está dedicado a su visión.

Demografía

Entender la demografía de una población ayuda a que las personas que toman las decisiones planifiquen y aborden proyectos y programas adecuados. El promedio de ingresos en los hogares de Lake Los Angeles es de $40,227 al año, lo que es 28% menos que el promedio del condado. Lake Los Angeles también tiene una tasa de pobreza significativamente más alta que el promedio del Condado. Los adultos (de los 25 años de edad para adelante) en Lake Los Angeles son más propensos a obtener un diploma escolar o un equivalente, pero menos propensos a finalizar algún tipo de educación superior, comparados con otros residentes del condado.

Lake Los Angeles tiene, principalmente, hogares monofamiliares en una proporción similar al resto del condado, pero más hogares tienen hijos menores a los 18 años, lo que hace a Lake Los Angeles una comunidad relativamente joven. Una mayoría de los residentes de la comunidad (el 54%) se identifica como hispano/latino, y la comunidad tiene relativamente más residentes blancos y de raza negra o afroamericanos que el resto del condado. Lake Los Angeles tiene una cantidad menor de miembros nacidos en el extranjero, comparada con el porcentaje total de residentes nacidos en el extranjero en todo el condado. Los datos demográficos para Lake Los Angeles se muestran en la Tabla 7-1.

Tabla 7-1: Demografía de Lake Los Angeles

	Porcentaje en Lake Los Angeles	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Educación		
Menor a un diploma de secundaria	28.3	21.4
Graduado de la escuela secundaria, diploma de educación general u otro	34.9	20.5
Con un título universitario o técnico	30.0	26.5
Título universitario o mayor	6.8	26.5
Personas en estado de pobreza	32.4	18.7
Edad:		
Menores a los 18 años	33.2	23.2
18-64 años	59.2	64.9
65 años o más	7.6	11.9
Raza/Etnia		
Hispanos o Latinos	53.6	48.4
Blancos (No-Hispanos)	31.9	26.6
Indios americanos o nativos de Alaska	1.4	0.7
Asiáticos	0.9	15.0
Personas de raza negra o afroamericanos (No-hispanos)	11.3	8.7
Otro	3.3	1.3
Inmigración y aislamiento lingüístico		
Nacidos en el extranjero	14.4	35.7
Hogares que están lingüísticamente aislados	31.0	14.4

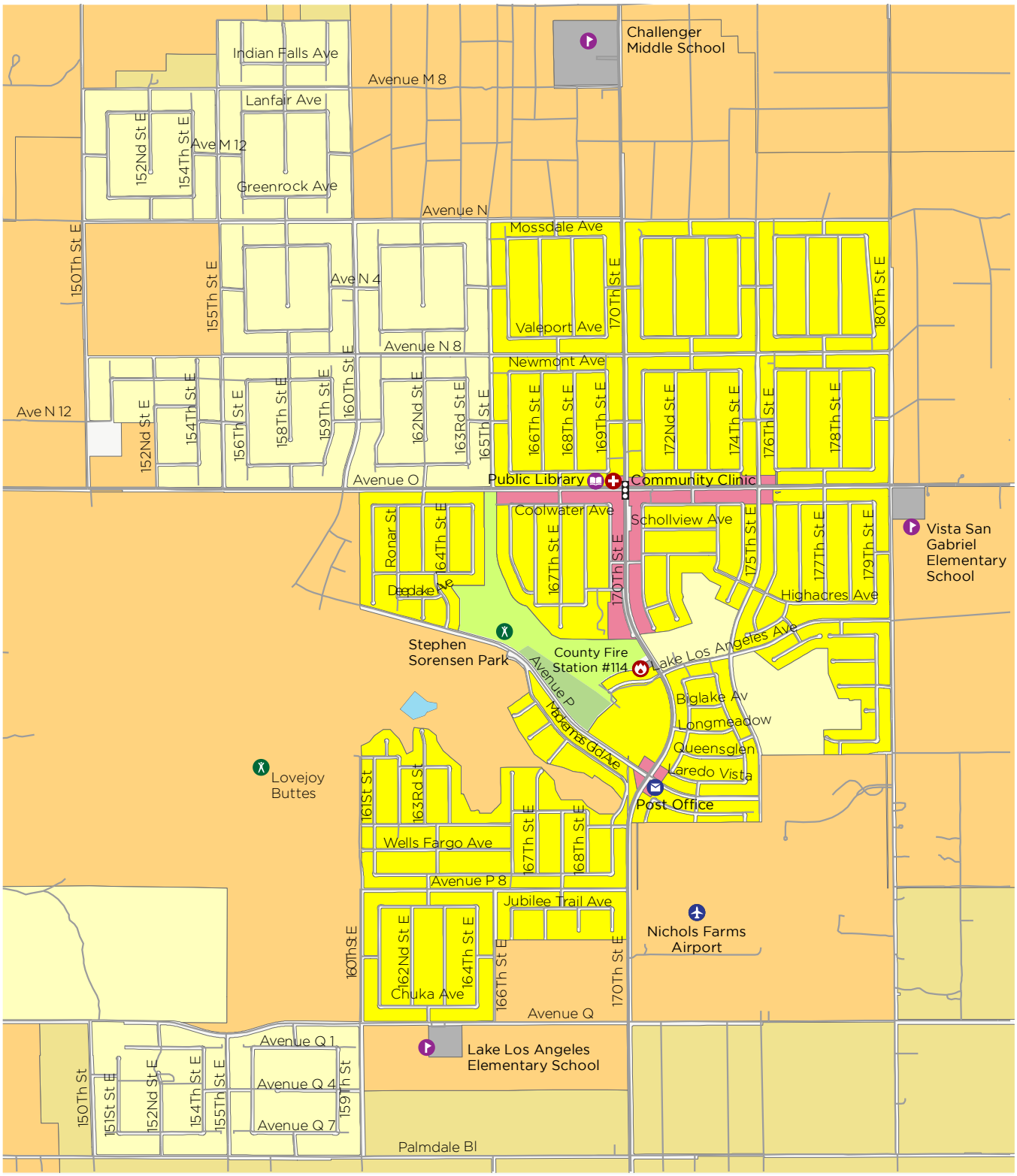
Fuente: Encuesta de Comunidades Americanas, 5 años, del 2010-2014

Uso del terreno

El uso del terreno y las políticas de diseño impactan la salud y los niveles de actividad de los residentes. La mayoría del terreno (el 52%) en Lake Los Angeles está designado como terreno residencial, mientras que el 7% está designado como rural comercial. La Figura 7-1 muestra los usos de los terrenos en Lake Los Angeles. El área tiene una baja densidad (de personas por acre) comparada con otras comunidades del condado, pero es la comunidad no incorporada más densa en Antelope Valley.

El desarrollo residencial rodea el corredor comercial a lo largo de 170th Street East, entre Avenue O and Avenue P. El Plan de Área de Antelope Valley designa este corredor como un Centro Rural, dando prioridad al diseño orientado a los peatones y a la conectividad con el objetivo de unir el desarrollo comercial con las áreas residenciales circundantes. Alrededor del 38% de la población residencial vive a una distancia de un cuarto de milla de esta área comercial. Otros destinos clave incluyen tres escuelas públicas, Stephen Sorenson Park, una biblioteca pública y una clínica comunitaria.

Figura 7-1: Mapa de zonificación de Lake Los Angeles



FUENTE DE INFORMACIÓN: PLAN GENERAL DEL CONDADO DE LOS ANGELES, DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL, 2015

USO DE LA TIERRA

MILLA
0 0.25 0.5

DESTINOS

- ESCUELA
- BIBLIOTECA
- PARQUE/RECREACIÓN
- AEROPUERTO
- SERVICIOS DE EMERGENCIA
- CUIDADO MÉDICO
- OFICINA DE CORREOS

USOS DE LA TIERRA

- CR – COMERCIAL RURAL
- H2 – RESIDENCIAL 2
- OS-BLM - OFICINA DE GESTIÓN DE TIERRAS
- OS-C - CONSERVACIÓN
- OS-PR - PARQUES Y RECREACIÓN
- P - PÚBLICO Y SEMIPÚBLICO
- RL1 - TERRENO RURAL 1
- RL10 - TERRENO RURAL 10
- RL2 - TERRENO RURAL 2
- RL20 - TERRENO RURAL 20
- RL5 - TERRENO RURAL 5
- W - AGUA

Acceso a los parques

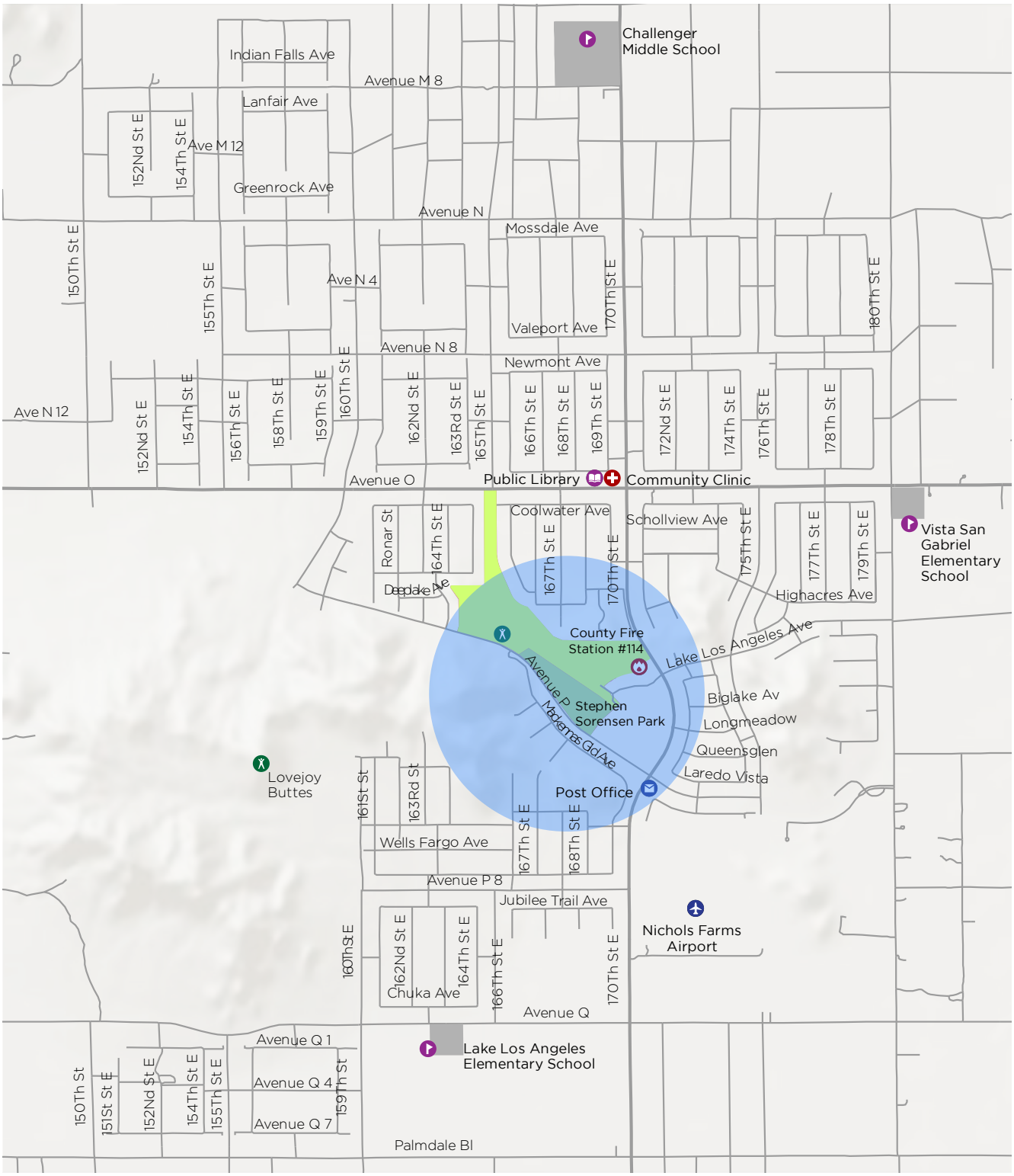
El acceso a los parques evalúa la distribución del terreno de los parques en Lake Los Angeles, y si los residentes pueden acceder a él fácilmente. Entre más cerca vive una persona de un parque, más fácil es que la persona lo visite regularmente. La mayoría de los peatones está dispuesto a caminar media milla (aproximadamente 10 minutos de caminar) para acceder a su destino.[1]

Actualmente, Lake Los Angeles tiene un solo parque, Stephen Sorenson Park (de 108.04 acres), que proporciona a la comunidad un promedio de 9.51 acres de terreno por cada 1,000 residentes.[2] Técnicamente, eso es más del doble del objetivo del Plan General del Condado de cuatro acres de terreno por cada 1,000 residentes. Sin embargo, este terreno está muy poco desarrollado y sin ninguna comodidad en los parques. Además, solo el 20% de los residentes de Lake Los Angeles viven a una distancia transitable de media milla del parque (Figura 7-2).[3] El Stephen Sorensen Park es accesible solo por medio de un camino, Avenue P, en el sur, y por medio de varios caminos informales en el norte. La Evaluación de Necesidades del Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Angeles ha propuesto el desarrollo de nuevos caminos de uso compartido para mejorar el acceso al parque.

1 Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de Necesidades de los Parques de Lake Los Angeles 2016.
2 Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de Necesidades de los Parques de Lake Los Angeles 2016.

3 La distancia de cada hogar en Lake Los Angeles hacia los puntos de acceso de todos los parques adyacentes se calculó a lo largo de la carretera transitable/red peatonal, en lugar de “en línea recta”. Ya que los peatones no pueden caminar de forma segura o legal en las carreteras o autopistas, este método toma en cuenta estos obstáculos, lo que resulta en una evaluación más exacta de la distancia que un peatón debería caminar para llegar a un parque. Fuente: Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de Necesidades de los Parques de Lake Los Angeles 2016.

Figura 7-2: Acceso a los parques de Lake Los Angeles



ACCESO A PARQUE

0 0.25 0.5 MILLA

DESTINOS

- ESCUELA
- BIBLIOTECA
- PARQUE/RECREACIÓN
- AEROPUERTO
- SERVICIOS DE EMERGENCIA
- CUIDADO MÉDICO
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO

ACCESO A PARQUE

- ÁREA TRANSITABLE, A MEDIA MILLA DEL PARQUE

Salud

El entender qué problemas de salud y conductas prevalecen en Lake Los Angeles puede ayudar a las personas que toman decisiones a enfocarse en las intervenciones peatonales adecuadas.[1] Las tasas de población y mortalidad para los códigos postales 93595 y 93591, que incluyen Lake Los Angeles, esclarecen las tendencias de salud general y mortalidad. Para ambos códigos postales y para el Condado de Los Angeles, las enfermedades cardíacas y el cáncer son las dos causas principales de muerte. Estas enfermedades están altamente relacionadas con la dieta, la actividad física y la exposición a toxinas (como el tabaco y la contaminación) y el estrés.[2] Las tres principales causas de muerte prematura para Antelope Valley son la cardiopatía coronaria, la colisión de vehículos con motor y la diabetes.[3]

Las tasas de asma en los niños y adultos de Lake Los Angeles son más altas que el promedio del condado.[4] Las tasas de obesidad entre adultos y adolescentes son más altas que en las de la comunidad entera, aunque, proporcionalmente, menos niños tienen sobrepeso para su edad.[5] Solo uno de cada 5 jóvenes en Lake Los Angeles participa en actividades físicas regulares,[6] a pesar de que los jóvenes de Lake Los Angeles tienen un nivel un poco más alto de actividad física que a nivel de condado. Sin embargo, tan sólo el 22.9% de los adultos en el área de Lake Los Angeles camina al menos 150 minutos a la semana, comparado con un poco más de un tercio de los adultos a nivel de condado.[7] Este hecho puede estar relacionado a altas tasas de discapacidad en la comunidad del código postal 93591- más de 1 de cada 10 adultos en Lake Los Angeles menores de 65 años tiene una discapacidad, que es más del doble del promedio del condado.[8]

En general, Lake Los Angeles califica como una comunidad no favorecida en tres indicadores en común a nivel de condado, que consideran el ingreso promedio de los hogares, la participación en el Programa Nacional de Almuerzo Escolar, y el Índice de Lugares Saludables.[9] Basándose en estos indicadores, Lake Los Angeles podría tener derecho a recibir prioritización de financiamiento del Programa de Transporte Activo de Caltrans, y potencialmente de otras fuentes de financiamiento.

---

1 Este plan utiliza datos de salud a nivel de código postal cuando es necesario. Lake Los Angeles se encuentra en los códigos postales 93591 y 93595 que también incluyen comunidades adyacentes a Antelope Valley con socio-demografía y ambiente similar.

2 HealthyClty.org

3 Mortality in Los Angeles County 2012: (Mortalidad en el Condado de Los Angeles 2012:) Leading Causes of Death and Premature Death with Trends for 2003-2012. (Causas principales de Muerte y Muerte Prematura con sus Tendencias, para los años 2003-2012.) (2012). Departamento de Salud Pública del Condado de Los Angeles. http://publichealth.lacounty.gov/dca/data/documents/mortalityrpt12.pdf

4 Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014

5 Los adultos con masa corporal mayor o igual al 30.0 se consideran obsesos. Los niños de 2-11 años cuya combinación de peso, sexo y edad es mayor al percentil 95 del CDC´s del 2001 son considerados obesos, al igual que niños de 12-17 cuya combinación sea mayor al percentil 85 de masa corporal del CDC´s del 2010. Fuente: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014.

6 La actividad física regular para los niños entre 5 y 17 años se define como “al menos 60 minutos de actividad física diaria dentro de la semana, excluyendo la clase de educación física.” Fuente: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014.

7 Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014 Los Centros de Control y Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) recomiendan que los adultos hagan al menos 150 minutos por semana de actividad de intensidad moderada para obtener “beneficios significativos en su salud”. Fuente: CDC, 2008 Physical Activity Guidelines for Americans. (CDC, 2008 Guías de Actividad Física para Americanos).

8 Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

9 Estos indicadores incluyen la Tarifa del Programa Nacional de Almuerzo Escolar y la participación en el Programa de Almuerzo reducido, el ingreso promedio de los hogares y el Índice de Lugares Saludables, producido por la Alianza de Salud Pública de California del Sur. Solamente una de las áreas de censo (6037900104) califica a Lake Los Angeles como una comunidad no favorecida en relación a la salud.

Tabla 7-2: Causas de muerte en Lake Los Angeles

Causas de muerte (seleccionadas) Tasa de mortalidad (por cada población de 100,000)	Código postal 93535	Código postal 93591	Condado de Los Angeles
Cáncer	104	30.6	24.2
Enfermedad cardíaca	109.4	19.4	26.9

Tabla 7-3: Indicadores de salud de Lake Los Angeles

	Porcetaje en el código postal 93535	Porcentaje en el código postal 93591	Porcentaje en el código postal 93535 y 93591	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Obesidad				
Niños con sobrepeso para las edades (2-11)	5.1	4.9	5.1	12.4
Adolescentes con sobrepeso u obsesos (12-17)	44.5	-	44.6	37.9
Obsesidad en adultos	32.6	25.6	31.9	25.9
Actividad física				
Actividad física regular (edades 5-17)	18.8	21.5	19.1	18.9
Personas que caminan al menos 150 minutos (mayores de 18)	23	21.8	22.9	34.1
Enfermedades respiratorias				
Niños entre las edades de 0-17 años que han sido diagnosticados con asma	15.0	14.3	15.0	13.1
Adultos (mayores a los 18 años) diagnosticados con asma alguna vez	17.4	14.3	17.1	12.6
Discapacidad				
Con discapacidad, menores a 65	6.6	14.5	-	6.0

Fuentes: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014; Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

PLANES Y PROYECTOS ANTERIORES

Este Plan se basa en varios esfuerzos de planificación de Lake Los Angeles y un amplia área de Antelope Valley.

Puede encontrar una descripción general de los planes existentes a nivel de condado en el Capítulo 1 y más detalles se muestran en el Apéndice A.

Distrito de Estándares Comunitarios de Lake Los Angeles (2014)

El Consejo Municipal Rural de Lake Los Angeles propuso este documento para guiar el desarrollo de Lake Los Angeles. Al momento de que se lanzó el Plan Peatonal de la Comunidad de Lake Los Angeles, el CSD no se había finalizado ni adoptado. De adoptarse, el CSD requeriría mejoras en las calles para complementar y mantener el carácter rural de Lake Los Angeles. También prohibiría las aceras de concreto y los bordillos en calles residenciales, pero los caminos de uso compartido si estarían permitidos.

Plan del Área de Antelope Valley (2015)

El Plan del Área de Antelope Valley se desarrolló como un componente del Plan General del Condado. Este plan perfecciona los objetivos y políticas a nivel de condado al abordar los problemas específicos que son relevantes a Antelope Valley, tales como lo son el mantenimiento y la apariencia de la comunidad, y provee guías más específicas para los elementos que ya se encuentran en el Plan General.

Proyecto del Corredor de High Desert (2016)

El Proyecto del Corredor de High Desert (HDC, por sus siglas en inglés) proveerá un nuevo enlace entre SR-14 en el Condado de Los Angeles y SR-18 en el Condado de San Bernardino, incluyendo una carretera con comodidades para un carril de alta velocidad y una ciclovía. Caltrans y Metro aprobaron el Reporte Final de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental para el HDC. La ruta alternativa preferencial aprobada se extiende a lo largo de Palmdale Boulevard, la frontera sur del Lago de Los Angeles, entre las calles 150th East y 160th Street East.

El Condado de Los Angeles, el Código de Normativas de California, Capítulo 22.44.360 Parte 9, Distrito de Alumbrado Público Rural (2016)

Estas normativas el Condado establece las estipulaciones para un distrito de alumbrado público rural. El alumbrado público está prohibido, excepto cuando es necesario, en las secciones de cruce urbanas con aceras, bordillos y alcantarillas, o en las intersecciones y entradas vehiculares en las calles del condado. Una excepción a esto son los lugares en las que el Director del Departamento de Obras Públicas determine que el alumbrado público disminuya los peligros, mejore el flujo de tránsito y/o promueva la seguridad de los peatones y los vehículos, según los estándares de seguridad del alumbrado en las vías del Departamento de Obras Públicas.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

En colaboración con el Departamento de Salud Pública, Antelope Valley Partners for Health (AVPH) organiza los esfuerzos de divulgación para recolectar los aportes de la comunidad a lo largo del desarrollo el Plan Peatonal de la Comunidad de Lake Los Angeles. Esta estrategia de divulgación comunitaria se desarrolló en base a los objetivos del Plan, así como en un entendimiento de los problemas existentes identificados por la comunidad.

La divulgación se llevó a cabo en dos fases. La primera fase ayudó al equipo del proyecto a entender los obstáculos y las oportunidades para caminar en Lake Los Angeles. La segunda fase de divulgación le dio una oportunidad a los participantes de la comunidad para responder al plan, y a proveer aportes extras sobre los proyectos peatonales que se necesitan. Estos esfuerzos se llevaron a cabo a medida que el Plan se desarrolló, e incluyó el presentarse a las reuniones existentes realizadas por las organizaciones comunitarias, grupos de escolares y comunitarios; presentación de propuestas en eventos comunitarios; grupos focales; entrevistas con los participantes; encuestas; dos talleres comunitarios; y actividades de recolección de datos comunitarios y caminatas comunitarias.

Un resumen de estas actividades de divulgación y los hallazgos claves en los obstáculos para caminar en la comunida, incluyendo las instalaciones peatonales deseadas, comodidades y programas se proporcionan en esta sección.

Comité Asesor de la Comunidad

Se formó un Comité Asesor de la Comunidad (CAC, por sus siglas en inglés) al iniciar el proyecto para proporcionar una guía a AVPH y a DPH sobre los esfuerzos de participación comunitaria, y para informar sobre el proceso de planificación. El CAC también proporcionó consejos sobre las prioridades y preferencias comunitarias. Jóvenes, adultos mayores, negocios, religiosos, padres, dueños de hogares y otros representantes de la comunidad participaron en el CAC. Además, las reuniones del CAC proporcionaron oportunidades a los miembros para aprender sobre los métodos de recolección de datos comunitarios, procesos del Condado, y la conexión entre transitabilidad, salud pública, seguridad pública y fomento. El CAC se reunió un total de ocho veces a lo largo del proceso del Plan Peatonal de la Comunidad.

Colaboración comunitaria

Para maximizar la participación comunitaria, el equipo del proyecto se comunicó con organizaciones y grupos comunitarios existentes para identificar las reuniones y los eventos a los que los miembros de la comunidad ya asistían de forma regular. Esto permitió que el equipo del proyecto pudiera comunicarse con los participantes en donde ya se reunían. Esto también ayudó al equipo a identificar poblaciones específicas en la comunidad en las que se deben organizar grupos focales y entrevistas con los participantes para entender de mejor manera los impedimentos y las oportunidades para caminar.

En cada reunión existente, se le pidió a los participantes que identificaran los obstáculos para caminar en Los Angeles en un mapa a gran escala. Los participantes identificaron una falta de lugares seguros para caminar en las carreteras de alta velocidad, una necesidad de alumbrado público a escala peatonal, miedo a los perros callejeros, la necesidad de mejores cruces cerca de las escuelas y velocidades más bajas en las áreas para entrar a la comunidad.

Los grupos comunitarios que participaron durante el desarrollo del Plan peatonal incluyen:

- Parent Navigators Wilsona School District (Padres Navegantes de Wilsona School District)
- Consejo Municipal Rural de Lake Los Angeles
- Padres de Lake Los Angeles Elementary
- Comité de Acción del Vecindario de Lake Los Angeles
- Junta de la Asociación de Parques de Lake Los Angeles

Ademas, las entrevistas con los participantes se llevaron a cabo con el Superintendente de Wilsona School District y el director de Lake Los Angeles Elementary School.

Eventos Comunitarios

El personal de proyectos identificó varios eventos comunitarios existentes que proporcionaron una oportunidad para comunicarse con los participantes que no asistían regularmente a los talleres comunitarios. En cada evento, los participantes proporcionaron

sus aportes en un mapa de la comunidad, identificando los obstáculos y las dificultades para caminar en Lake Los Angeles. También se le proporcionó educación a los miembros de la comunidad sobre los tipos de proyectos peatonales que podían abordar los problemas identificados.

Los eventos de la comunidad al que el equipo del proyecto asistió incluyen:

- Winter Wonderland
- Parques al anochecer en Stephen Sorensen Park
- Noche de cine en el parque
- Feria de Empleos en Challenger Middle School
- Feria de Recursos en Stephen Sorensen Park

Se animó a los participantes a llenar una encuesta sobre sus hábitos de caminata actuales, sus preocupaciones y proyectos deseados. El personal de DPH y AVPH recolectó un total de 46 encuestas en los eventos comunitarios existentes. La encuesta también estaba disponible en línea, tanto en español como en inglés.

Las personas que respondieron la encuesta identificaron la falta de alumbrado público, la falta de aceras y un miedo a la violencia física como los primeros obstáculos para la transitabilidad en Lake Los Angeles. Ellos también indicaron que se sentirían más seguros caminando con más alumbrado público y cruces peatonales marcados, y que caminarían más a menudo en caminos pavimentados, proyectos de intersección y alumbrado peatonal a lo largo de los caminos.

Recolección de datos de la comunidad

Para integrar aún más a la comunidad en el proceso de planificación, el equipo del proyecto enseñó métodos de recolección de datos a los residentes, como los conteos de peatones y el photovoice. Con las actividades, los miembros de la comunidad de Lake Los Angeles moldearon los proyectos propuestos en este Plan peatonal.

CONTEO DE PEATONES

Los conteos de peatones proveen al Condado un panorama de los volúmenes peatonales actuales en corredores específicos de Lake Los Angeles. Los conteos de peatones manuales se llevaron a cabo en el 2016 en un miércoles (miércoles 12

de octubre) y un día de fin de semana (sábado 15 de octubre), con la ayuda de voluntarios de la comunidad. Los conteos se llevaron a cabo durante las horas pico de tránsito durante la semana (7AM-9AM y 3PM-5PM) y durante el fin de semana (11AM- 1PM).

El equipo del proyecto reclutó y entrenó a 8 miembros de la comunidad para realizar conteos manuales. Se le proporcionaron los materiales necesarios a los miembros de la comunidad para llevar a cabo los conteos, incluyendo tablillas con sujetapapeles, formularios para el conteo, chalecos de seguridad, lápiceros y las ubicaciones asignadas para el conteo. Los participantes utilizaron formularios de conteo para indicar cuántas personas estaban caminando en distintas direcciones, en qué dirección caminaban y otras características; como si iban en una silla de ruedas o si eran niños.

A medida que se implementan proyectos y programas de infraestructura peatonal, el Condado utilizará estos datos para evaluar cambios en las tasas de las personas que caminan en Lake Los Angeles. Los datos recolectados a través de los esfuerzos de conteo de peatones se resumen en la sección de Ambiente Peatonal de este capítulo.

PHOTOVOICE

Photovoice combina la fotografía con el diálogo, y permite a los miembros de la comunidad el compartir su experiencia al caminar en Lake Los Angeles. Cinco miembros de la comunidad participaron en esta actividad. Los participantes presentaron fotografías y hablaron sobre la necesidad de caminos peatonales adicionales y el mantenimiento de aquellos ya existentes, y los cruces incómodos cerca de las escuelas y el centro comunitario.

Una foto de una carretera que necesita mantenimiento en Lake Los Angeles, presentada como aparte de la actividad de photovoice.

Taller comunitario 1

El Departamento de Salud Pública (DPH) y La Asociación de Parques de Lake Los Angeles (LLAPA, por sus siglas en inglés) coorganizaron un taller comunitario durante una noche familiar de películas, el 5 de noviembre del 2016. El taller solicitó aportes de los participantes para informar del Plan Peatonal de Lake Los Angeles. Trece residentes de Lake Los Angeles asistieron al taller que se llevó a cabo en Stephen Sorensen Park. Ya que el taller se llevó a cabo durante una noche familiar de películas, se organizó de manera que los asistentes pudieran moverse a través de varias estaciones para proporcionar información sobre los obstáculos existentes para caminar, para aprender sobre distintos tipos de proyectos de infraestructura e identificar las ubicaciones prioritarias para mejorar.

ACTIVIDAD #1
OBSTÁCULOS PARA CAMINAR

Utilizando un mapa a gran escala de Lake Los Angeles como material visual, los facilitadores le pidieron a los participantes que proporcionaran información sobre los obstáculos para caminar, y que especificaran su ubicación, cuando fuera aplicable. La información se registró en los mapas y en papel milimetrado. También se les dieron notas adhesivas a los participantes para que escribieran su propia información y la adhirieran al mapa en el papel milimetrado.

Las preocupaciones y las oportunidades incluídas:

- Instalar un alto en 180th Street East y Avenue O
- Instalar un camino de uso compartido en Avenue P
- Aumentar las rutas de caminos en la comunidad
- Se necesitan mejoras de seguridad en Avenue Q
- Los caminos pavimentados son demasiado estrechos y no se les da mantenimiento

Retroalimentación del taller de la Comunidad de Lake Los Angeles

ACTIVIDAD #2
TIPOS DE INSTALACIONES PRIORITARIAS

Se les proporcionaron 5 calcomanías de puntos verdes a los participantes y se les pidió que los colocaran en una pizarra que mostraba varios proyectos de infraestructura, para así demostrar cuáles eran sus instalaciones peatonales favoritas. Las instalaciones más apoyadas por la comunidad fueron:

- Señales de tránsito con botones accesibles para peatones
- Extensiones de bordillo o algo similar para calmar el tránsito
- Cruces peatonales de alta visibilidad
- Caminos de uso compartido
- Alumbrado a escala peatonal

ACTIVIDAD #3 UBICACIONES PRIORITARIAS PARA LOS PROYECTOS

Se proporcionaron 3 calcomanías de puntos azules a los participantes y se les pidió que identificaran las ubicaciones prioritarias para proyectos peatonales en un mapa a gran escala de Lake Los Angeles. Las ubicaciones de mayor prioridad fueron:

- 170th Street East/Avenue O
- Avenue P de 160th Street East a 170th East
- 160th Street East/Avenue Q
- Avenue Q de 160th Street East a 170th Street East

Taller comunitario 2

El 2 de octubre del 2017, el Departamento de Salud Pública organizó un segundo taller comunitario en Vista San Gabriel Elementary School para obtener retroalimentación del Plan peatonal de la comunidad de Lake Los Angeles

Miembros comunitarios proporcionan información sobre los borradores de los proyectos de infraestructura propuestos en el Taller 2, en Lake Los Angeles

Asistieron 31 miembros de la comunidad. El personal del proyecto proporcionó una descripción general sobre el proyecto, y le pidió a los participantes que visitaran las cuatro estaciones para aprender y dar retroalimentación sobre el programa, las políticas y los proyectos de infraestructura presentados en el Plan.

Al inicio de la reunión, se le dio un 'pasaporte' a cada uno de los 31 asistentes junto con una hoja de retroalimentación. En cada estación, los participantes recibieron un sello en su pasaporte, y una vez que el pasaporte y la hoja de retroalimentación estuvieran llenos, se les entregaba un billete de rifa para poder ganar una bicicleta reequipada.

Los comentarios recibidos en las estaciones y en las hojas de retroalimentación identificaron el deseo de la comunidad de:

- Más caminos de uso compartido para conectar las comunidad a las escuelas y al parque
- Alumbrado a escala peatonal
- Sistemas de alerta activados por los peatones en 170th Street East
- Disminución de tránsito en Avenue O y 170th Street East
- Cruces peatonales en Avenue N y 170th Street East
- Cruces peatonales en Avenue N8 y 170th Street East
- Disminución de tránsito y mejores condiciones para cruzar en 180th Street East y Avenue O
- Vallado o paisajismo para proporcionar una barrera para los caminos de uso compartido
- Sistemas de alerta activados por los peatones en Park Valley Avenue y 170th Street East
- Fuera del área del Plan, los participantes de la comunidad identificaron la necesidad de protección física en el camino de uso compartido de Palmdale Boulevard, entre 170th Street East y 110th Street East, el cual proporciona acceso directo a la comunidad de Lake Los Angeles con Littlerock High School

AMBIENTE PEATONAL

Niveles de transeúntes y conductores

Uno de los principales objetivos de cualquier inversión peatonal es aumentar el atractivo y la conveniencia de conducir. Para entender los niveles de personas que caminan en Lake Los Angeles, el Condado revisó las estadísticas sobre los viajes en transporte público y las personas que tienen vehículos, y realizó una auditoría de caminatas.

Menos del 1% de los trabajadores que residen en Lake Los Angeles van y vienen del trabajo a pie o montando bicicleta. Solo el 1% de los trabajadores que residen en Lake Los Angeles toman el transporte público para ir al trabajo. Esto puede deberse al poco servicio de transporte disponible en la comunidad, ya que tan solo un recorrido del autobús, proporcionado por el Departamento de Tránsito de Antelope Valley, pasa por la comunidad (ver el mapa en el Apéndice B). El acceso que las familias tengan a los vehículos también influencia en la dependencia de los residentes a usar ese método de transporte, o al caminar para ir y venir del trabajo. Más del 99% de los residentes de Lake Los Angeles tiene acceso al menos a un auto, pero menos tienen acceso a dos o más vehículos comparado con la comunidad en total.[1]

Los conteos peatonales se llevaron a cabo en ocho ubicaciones en Lake Los Angeles en octubre y noviembre del 2016, con el propósito de ayudar a medir las tendencias en el uso de instalaciones, poner los datos de colisiones en un contexto y observar el comportamiento de los peatones. Los conteos en la Tabla 7-4 demuestran cómo se ve la actividad peatonal en esta comunidad, en esas ubicaciones. Aunque los datos de los conteos también se utilizan para evaluar si una ubicación cumple con un límite para ciertas mejoras peatonales como los semáforos, los conteos no son generalmente comparables entre comunidades o en contraste con ningún estándar de actividad peatonal. Por ejemplo, lo que pueda considerarse como un nivel alto de actividad en Lake Los Angeles puede parecer bajo en otra comunidad.

Se recolectaron datos para cada lugar de conteo durante tres periodos de dos horas (a la hora pico de la mañana, tarde y medio día del fin de semana). Los volúmenes se contaron manualmente. Los resultados muestran que la mayor actividad peatonal ocurre en Avenue O cerca de 180th Street East durante las horas de la mañana, probablemente debido a los viajes

1 Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014. Datos del Condado: Encuesta de Comunidades Americanas, 2015 estimación de 1 año.

escolares a Vista San Gabriel Elementary School. Un resumen de los datos del conteo peatonal aparece en la Tabla 7-4, y se proporciona más información en el Apéndice C.

Los volúmenes de vehículos con motor y la velocidad también influencian la decisión de los residentes de caminar, montar bicicleta o manejar. El equipo del proyecto examinó las condiciones de tránsito a lo largo de 170th Street East y Avenue O para aportar más información al Plan.

VOLÚMENES DE VEHÍCULOS CON MOTOR

170th Streeet East y Avenue O las dos carreteras con más tránsito en el área de Lake Los Angeles. 170th Street East, un corredor de norte a sur, transporta alrededor de 5,100 a 5,800 vehículo diariamente, y Avenue O, un corredor de este a oeste, transporta menos vehículos (entre 3,100 y 4,200 diariamente).[1]

VELOCIDAD DE VEHÍCULOS CON MOTOR

A través de Lake Los Angeles, la velocidad de los vehículos es de 35 mph en calles principales, incluyendo la Avenue O y 170th Street East. Durante las observaciones de campo, el grupo de proyecto notó que prevalecían velocidades más altas en muchas ubicaciones a lo largo de las calles principales.

Tabla 7-4: Resumen de los conteos peatonales de Lake Los Angeles

Ubicación	Volumen peatonal durante la hora pico	Hora pico
170th Street East, entre Avenue N-4 y Avenue N-8	6	4:00 PM
Avenue N-8 entre 162nd Street East y 165th Street East	2	7:00 PM
Avenue O, entre 167th Street East y 170th Street East	8	7:45 PM
170th Street East, entre Avenue O y Park Valley Avenue	6	7:00 PM
Avenue O, entre 177th Street East y 180th Street East	42	7:30 PM
Camino informal/ zona de lavado entre Avenue O y Coolwater Avenue	8	5:00 PM
Avenida P, al este de 170th Street East	8	4:00 PM
Avenida Q, entre 160th Street East y 163rd Street East	1	8:00 PM

Fuente: Condado de Los Angeles, 10/2016 – 11/2016

1 Esta información fue recolectada a través de conteos a máquina en febrero del 2016.

Obstáculos para caminar

Esta sección analiza las colisiones de peatones anteriores para entender mejor los factores que las causan, además de inconvenientes y crímenes reportados que son obstáculos adicionales para caminar en Lake Los Angeles.

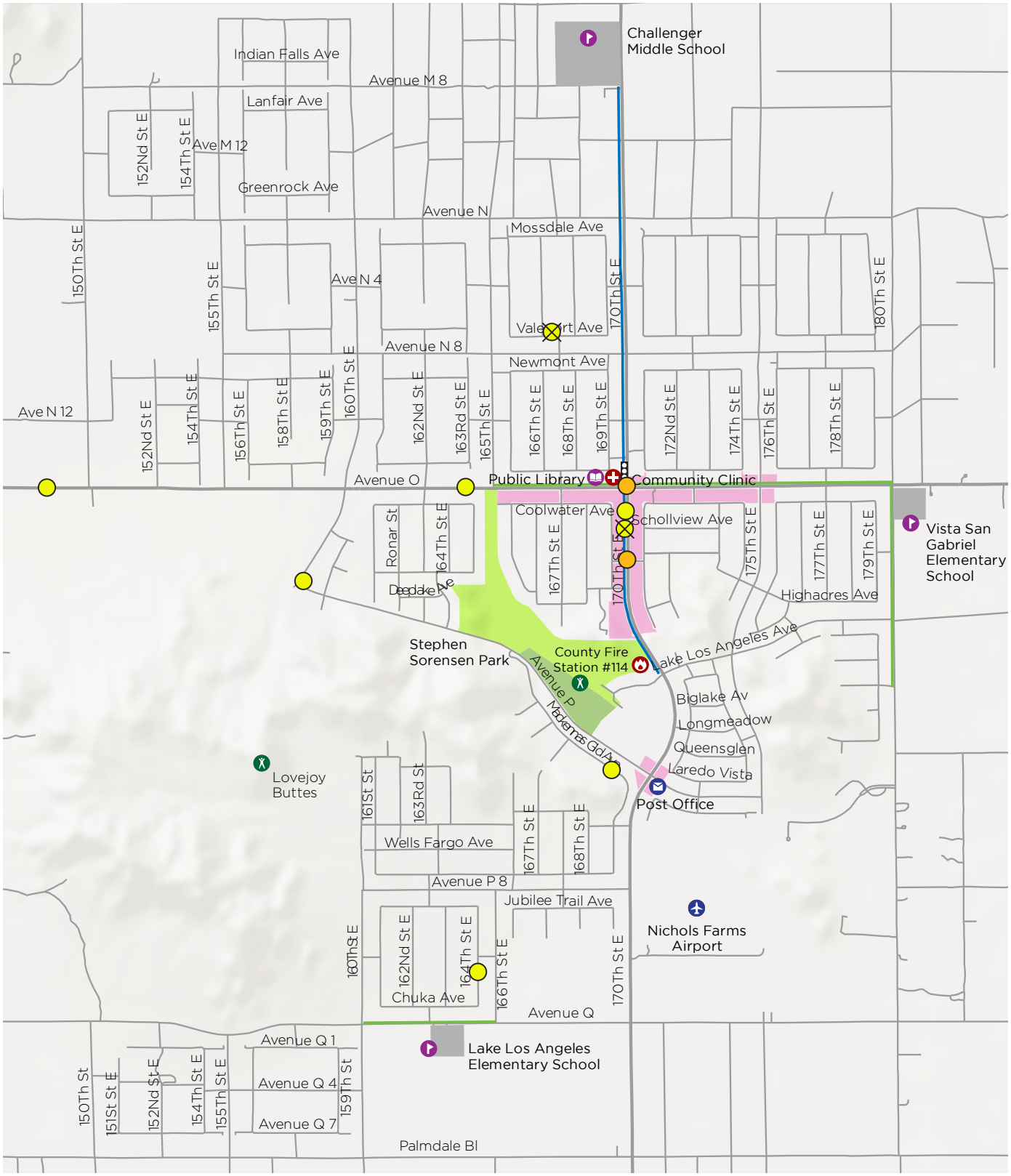
COLISIONES

Entre el 2009 y el 2016, hubo un total de 13 colisiones que involucraron peatones en el área de Lake Los Angeles.[1] Casi el 77% de las colisiones ocurrieron a lo largo de 170th Street East y Avenue O, en donde están ubicadas la mayoría de las atracciones del vecindario. Seis de las colisiones ocurrieron durante las horas pico AM y PM (6 00 AM - 9 :00 AM y 5 :00 PM - 8 :00 PM). Cinco colisiones involucraron peatones menores a 18 años (38.5%), y cuatro fueron entre los 55 y 64 años de edad (31%). Dos colisiones involucraron una muerte, y nueve una herida severa o visible.

El Departamento de Policía culpó al peatón en el 54% de las colisiones que involucraron peatones. Cuatro colisiones fueron clasificadas como "atropello y fuga". Todas las colisiones que involucraron peatones (2009-2016) se muestran en la Figura 7-3.

1 SWITRS, 2016

Figura 7-3: Mapa de colisiones en las que estuvieron involucrados peatones en Lake Los Angeles (2009-2016)



FUENTE DE INFORMACIÓN: INFORMACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE REGISTROS DE TRÁFICO (SWITRS, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) DE TODO EL ESTADO 2009-2016

0 0.25 0.5 MILLA

COLISIONES CON PEATONES

DESTINOS

- ESCUELA
- BIBLIOTECA
- PARQUE/RECREACIÓN
- SERVICIOS DE EMERGENCIA
- CUIDADO MÉDICO
- OFICINA DE CORREOS
- AEROPUERTO
- COMERCIAL
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- RED DE CARRETERAS
- SENDERO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA ACTUAL
- SEMÁFORO

COLISIONES

- UBICACIÓN CON ACCIDENTES FATALES
- 1
- 2

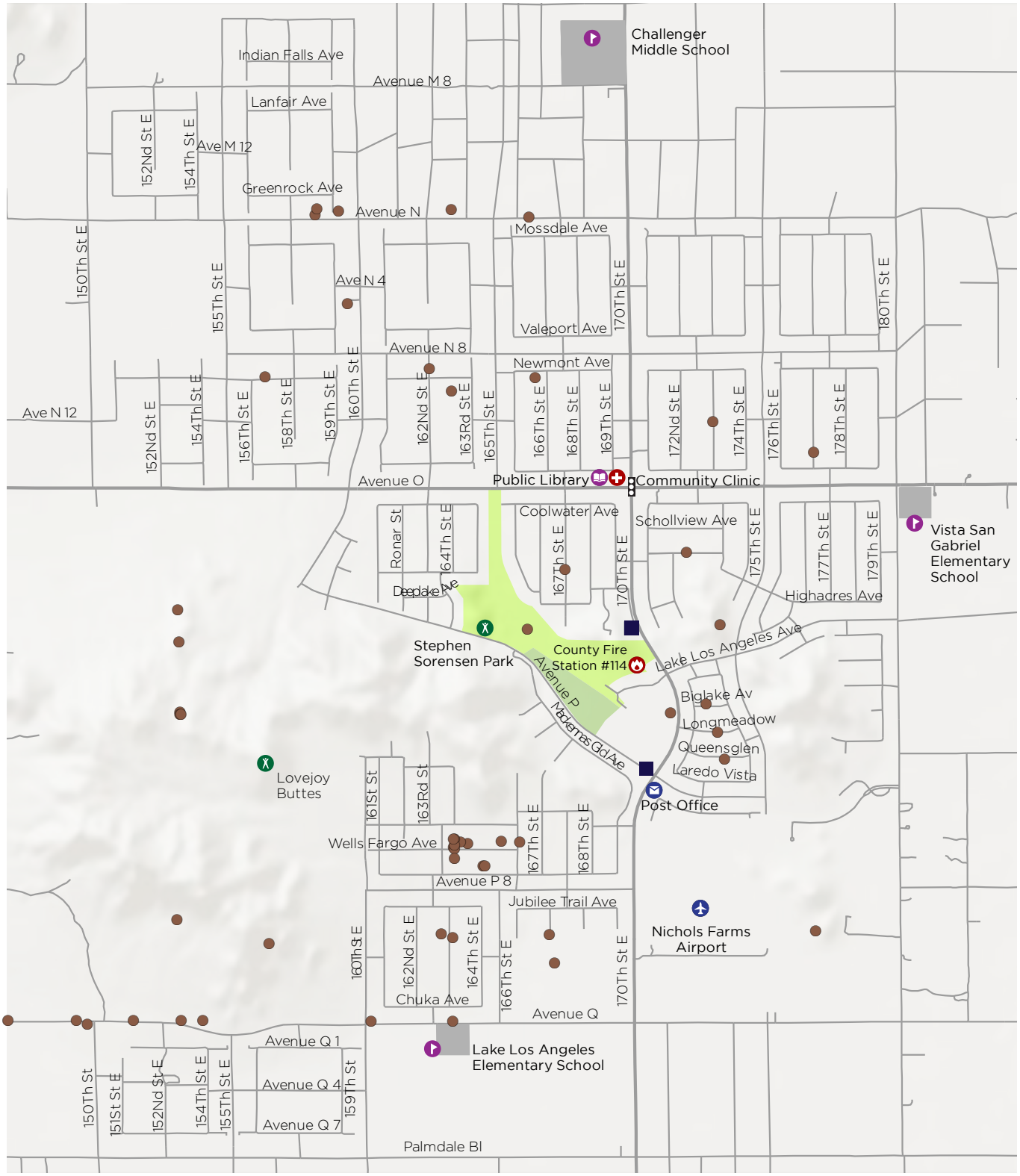
ACTIVIDADES MOLESTAS

Las actividades molestas, no solicitadas, no deseadas o los usos ilegales pueden impactar la seguridad real y la percibida, la comodidad y el atractivo del ambiente peatonal. Una cantidad de actividades molestas se identificaron en Lake Los Angeles, utilizando los datos propuestos por The Works (Las Obras), la aplicación móvil del Condado que permite a los usuarios el reportar molestias, y a los miembros comunitarios el agendar reuniones (Figura 7-4), incluyendo:

- **Ventas de alcohol al por menor.** Lake Los Angeles tiene alrededor de dos ventas de alcohol por cada 10,000 personas. El vivir cerca de una tienda de licor está relacionado con consecuencias negativas para la salud, el aumento del crimen y las actividades molestas.
- **Desecho ilegal.** De enero del 2014 a mayo del 2016, hubieron 51 reportes de desecho ilegal en Lake Los Angeles. Aunque el desecho ilegal ocurre a través de todo Lake Los Angeles, la mayoría ocurre en los espacios abiertos no desarrollados en el área suroeste de la comunidad. El desecho ilegal es especialmente problemático para Antelope Valley, ya que la gente de la áreas más urbanizadas del sur de California tratan de evitar las multas al depositar la basura y los objetos voluminosos en el desierto. Debido a esto, se formó un Equipo especial de desechos ilegales en Antelope Valley (AVIDTF, por sus siglas en inglés). EL AVIDTF se reune trimestralmente para discutir y coordinar programas de prevención de desechos en Antelope Valley, incluyendo el desarrollo y distribuición de materiales educativos, eventos de recolección de residuos peligrosos y una Línea directa de desecho ilegal de desperdicios.[1]

1 Para reportar el desecho ilegal en Lake Los Angeles, comuníquese a la Línea directa de desechos ilegales de AVIDTF al (888) 8DUMPING o repórtelo en http://dpw.lacounty.gov/epd/illdump/. Puede encontrar más información sobre AVIDTF en http://dpw.lacounty.gov/epd/illdump/tf.cfm.

Figura 7-4: Mapa mostrando las molestias reportadas en Lake Los Angeles, 2016.



DELITOS

El delito y la seguridad están conectados con la salud de muchas formas. El miedo al crimen en una comunidad contribuye al acceso limitado a los espacios públicos, y reduce la participación en actividades sanas como el caminar y el utilizar parques públicos. Los esfuerzos comunitarios para trabajar con las fuerzas locales del orden para abordar y reducir el crimen pueden producir beneficios en la salud a largo plazo.

Entre enero y julio del 2016, la comunidad sufrió 34 delitos por cada 10,000 personas. Los crímenes hacia la propiedad, los que incluyen robo con allanamiento, hurto[1] y robo de autos constituyen la mayoría de los crímenes en Lake Los Angeles.

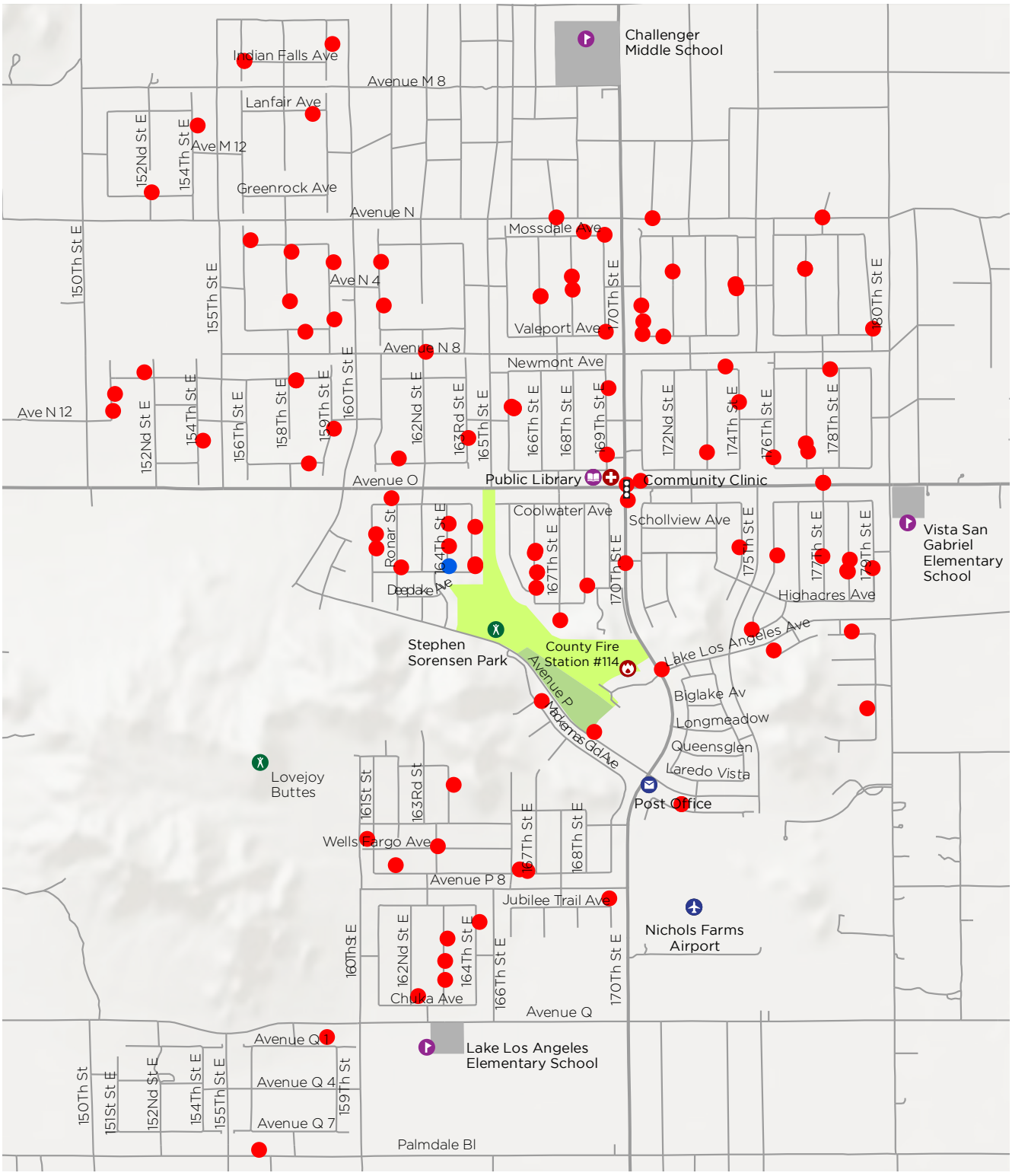
Los crímenes violentos, que incluyen homicidio, violación, agresión grave y asaltos contituyen aproximadamente un tercio de los crímenes cometidos en Lake Los Angeles.[2,3] De estos crímenes violentos, uno se reportó como homicidio. Los reportes de crímenes violentos entre enero y julio del 2016 se distribuyeron de manera uniforme por la comunidad, con algo de concentración alrededor del centro comercial en Avenue O y 170th Street East. Los crímenes violentos se muestran en la Figura 7-5, con las ubicaciones de los homicidios especialmente identificadas.

1 El hurto es la apropiación de bienes que no implica el contacto de persona a persona. El robo con allanamiento es la entrada a un edificio o residencia con la intensión de robar, pero no necesariamente se roba la propiedad. Nancy King Law, 2018.

2 El robo, en contraste con el hurto, es la apropiación de bienes que implica el contacto de persona a persona con fuerza, intimidación y/o coacción. Nancy King Law, 2018.

3 El Departamento del Alguacil del Condado citado por el LA Times Mapping, 2016. Los datos sobre crimen fueron recolectados de enero a julio del 2016 porque esos fueron los datos disponibles más recientes al momento de desarrollar este Plan.

Figura 7-5: Mapa mostrando el crimen violento en Lake Los Angeles (de enero a julio de 2016)



FUENTE DE INFORMACIÓN: DEPARTAMENTO DEL ALGUACIL DEL CONDADO, CITADO POR LA TIMES MAPPING LA (ENERO - JULIO DE 2016)

DELITOS

DESTINOS

- ESCUELA
- BIBLIOTECA
- PARQUE/RECREACIÓN
- AEROPUERTO
- SERVICIOS DE EMERGENCIA
- CUIDADO MÉDICO
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO

DELITOS

- DELITOS VIOLENTOS
- HOMICIDIO

INFRAESTRUCTURAS PEATONALES EXISTENTES

Esta sección examina las infraestructuras peatonales existentes, identificando los obstáculos y las oportunidades para mejorar en Lake Los Angeles. Una variedad de obstáculos y oportunidades se registraron en los siguientes mapas (Figura 7-6 y Figura 7-7), incluyendo aceras, cruces peatonales, rampas en los bordillos, radio de los bordillos, señalización, semáforos y condiciones del alumbrado público.

Pasos peatonales

ACERAS

Las aceras en Lake Los Angeles solo están ubicadas en las áreas más comerciales, junto a las escuelas y en algunos refugios para esperar el autobús. Las calles principales como Avenue O y 170th Street East son de las pocas calles con aceras. El ancho, la ubicación y la condición de las aceras puede variar dentro de la comunidad. Las aceras continuas pueden oscilar entre menos de 100 pies a un máximo de 800. La mayoría de aceras son resultado de nuevo desarrollo en el área, pero debido a que estos proyectos no son continuos, existen muchos huecos en las aceras.

Acera en las afueras de Vista San Gabriel Elementary School, en Avenue O al este de 180th Street East

CAMINOS

Debido a la naturaleza rural de Lake Los Angeles, las aceras tradicionales de concreto con bordillo y alcantarillas no siempre son adecuadas. Los caminos pueden proporcionar un espacio separado para los peatones Lake Los Angeles tiene un camino dedicado para las bicicletas, que funciona como un camino de uso compartido, ya que se es usado informalmente por los peatones y otros métodos de transporte no motorizado. Este camino de 2.5 millas de largo está localizado en el lado oeste de 170th Street East, al sur de Avenue M y al norte de Avenue P, que incluye luces intermitentes. El camino

es importante para la comunidad de Lake Los Angeles porque los residentes desean mantener el carácter rural del área, al mismo tiempo que tener la opción de montar bicicleta de forma segura.

Hay caminos asfaltados existentes a lo largo de Avenue O y 180th Street East que pueden separarse, pero que son paralelos a las carreteras. Hay grietas y escombros visibles a lo largo de estos caminos; una condición similar a la carretera adyacente. Algunos de estos caminos no tienen alumbrado público, y por lo general no tienen ningún control de tránsito en los accesos a las calzadas o intersecciones. Además, los participantes reportan autos y camiones que conducen regularmente por estos caminos, lo que indica que existe la necesidad de protegerlos de los vehículos.

CAMINOS DE DESEO

En varias ubicaciones a través de Lake Los Angeles, los miembros de la comunidad han creado caminos informales debido a la falta de infraestructura peatonal y de connexiones directas a sus destinos. Estos caminos no han sido instalados ni mantenidos por el Condado, por lo que no cumplen con los estándares de diseño del Condado. Algunos de estos caminos de deseo se han formado en propiedad privada.

Ciclovía a lo largo de 170th Street East cerca de Avenue P

Infraestructuras para cruzar la calle

CRUCES PEATONALES

Los cruces peatonales marcados existen en ubicaciones seleccionadas en Lake Los Angeles, generalmente en las intersecciones de las calles principales y secundarias. La mayoría de los cruces peatonales marcados son estándar (también llamados transversos), que consisten de dos líneas paralelas marcadas en el pavimento. Los cruces peatonales que existen cerca de las escuelas generalmente son de color amarillo, y pueden ser estilo escalonado o continental.

RAMPAS EN LOS BORDILLOS

En los lugares en los que hay aceras, las rampas generalmente son rampas individuales en los bordillos. Las rampas para aceras compartidas se alinean diagonalmente con la intersección y proporcionan acceso en donde los factores como el derecho de paso disponible, el radio de giro, el drenaje y la distancia visual impiden el uso de rampas emparejadas.

Cruce peatonal amarillo escalonado en una zona escolar en Lake Los Angeles

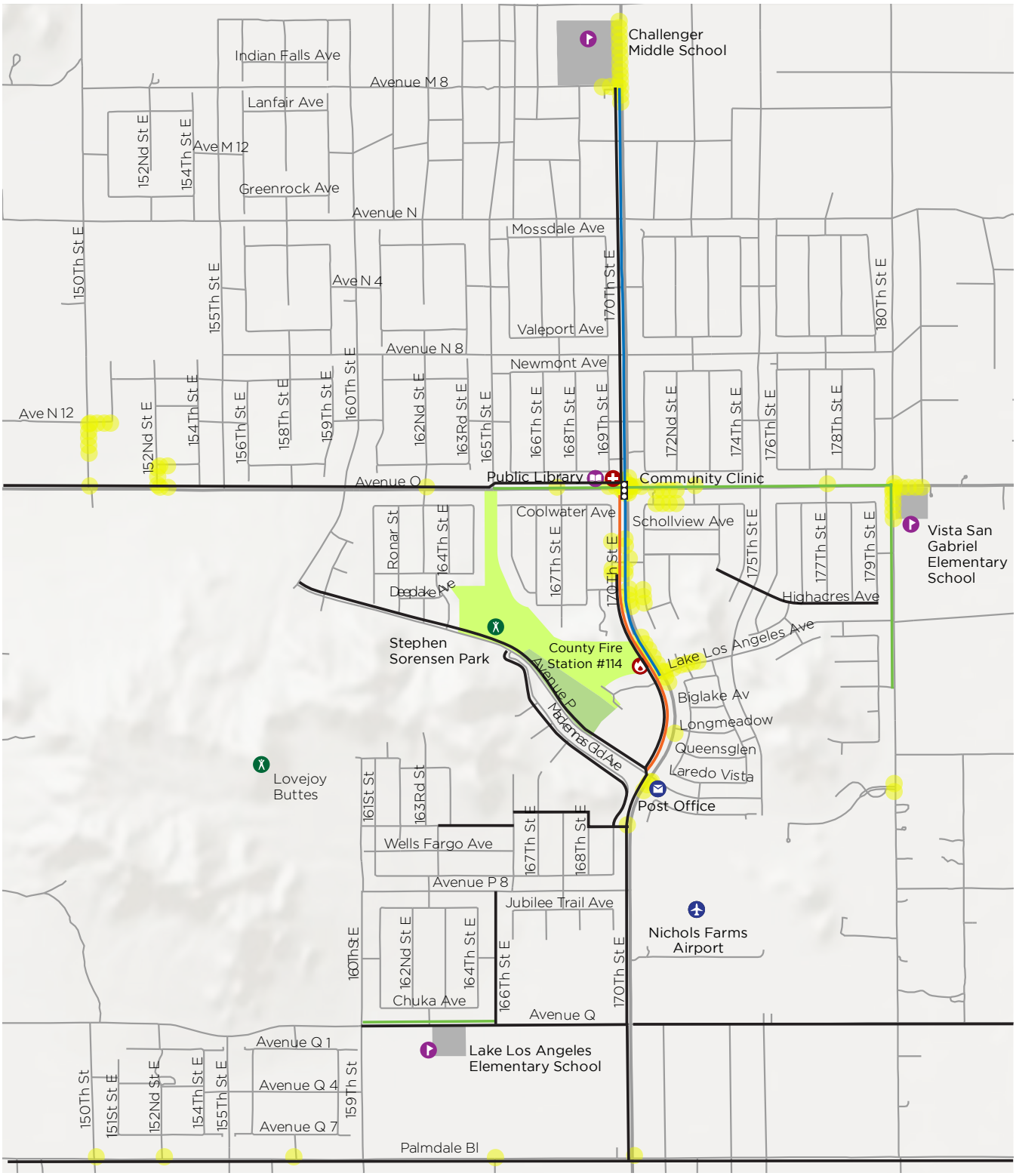
SEMÁFOROS

Hay una intersección en Lake Los Angeles o una señal de tránsito instalada: 170th Street Easst en Avenue O, que depende de un circuito inductivo para detectar el tránsito de vehiculos con motor. El movimiento peatonal en esta intersección es controlado por semáforos peatonales, que necesitan una activación por medio de botones accesibles. Esta intersección incluye un cruce peatonal transversal en las cuatro salidas, pero con aceras en solo tres de las cuatro esquinas.

ALUMBRADO

Históricamente, los miembros de la Comunidad de Lake Los Angeles han expresado el deseo de mantener el carácter rural del área, en parte evitanto que haya demasiado alumbrado público. Las políticas del Plan del Área de Antelope Valley y Distrito Rural de Alumbrado Público específicamente necesitan que los proyectos reduzcan o eliminen la contaminación lumínica. Sin embargo, los niveles limitados de luz pueden incrementar el miedo por la seguridad personal y reducir la actividad peatonal. El alumbrado de calidad y la colocación apropiada puede incrementar la comodidad y la seguridad de los peatones al mismo tiempo que mejora la visibilidad de la calle. Los caminos peatonales principales sin alumbrado a escala peatonal pueden encontrarse a lo largo de 170th Street East, a pesar de las recientes inversiones en alumbrado a lo largo de la ciclovía. La mayoría de las calles en la comunidad tienen alumbrado limitado, en cumplimiento con la Normativa del Distrito de Alumbrado Público Rural.

Figura 7-6: Mapa de las observaciones de auditoría de caminatas, relacionadas con las aceras y caminos en Lake Los Angeles.



OBSERVACIONES DE LA AUDITORÍA DE CAMINATAS EN LAS ACERAS Y SENDEROS DE LAKE LOS ANGELES

DESTINOS

- ESCUELA
- BIBLIOTECA
- PARQUE/RECREACIÓN
- SERVICIOS DE EMERGENCIA
- CUIDADO MÉDICO
- OFICINA DE CORREOS
- AEROPUERTO
- PARQUE

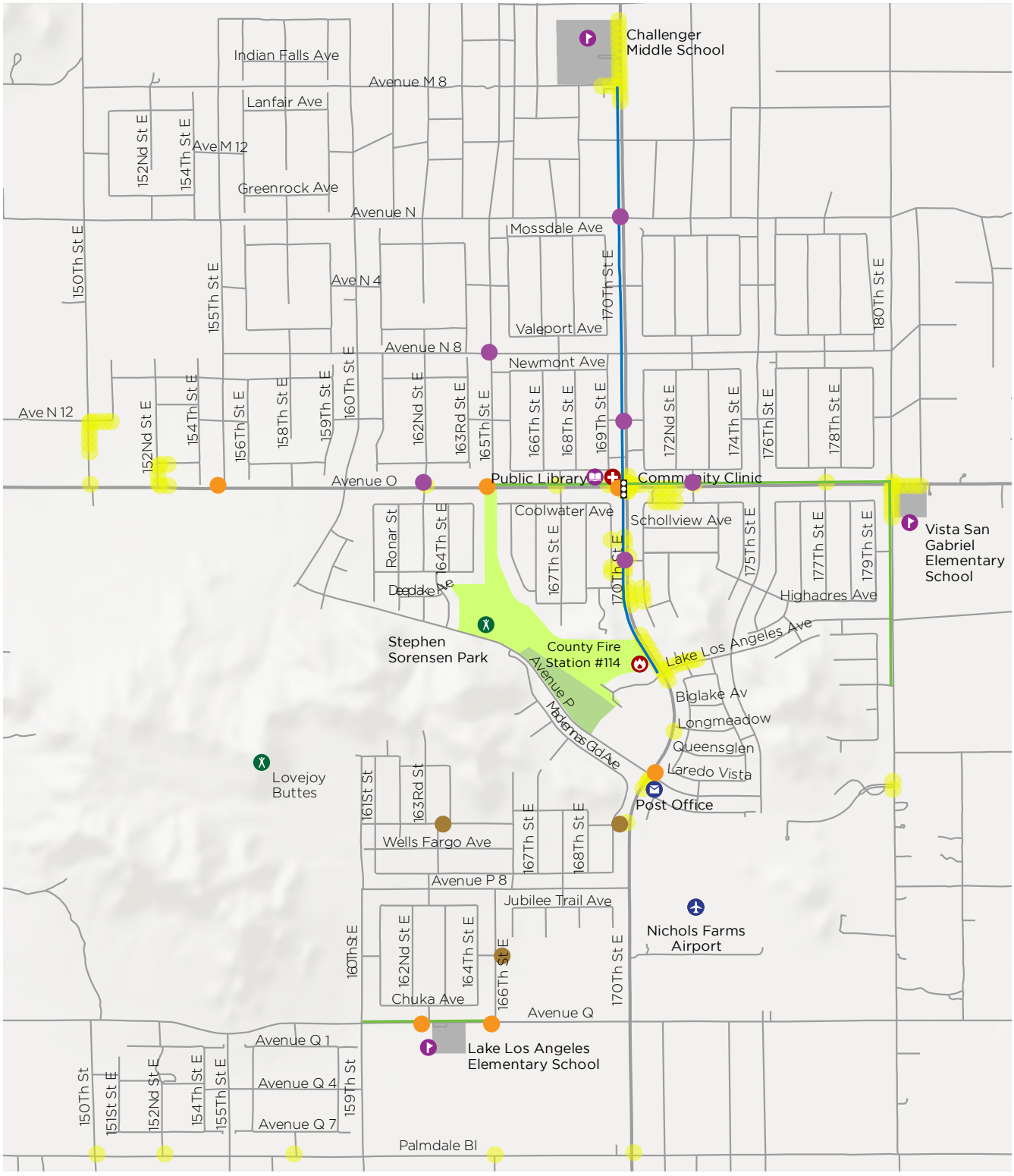
INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- ALUMBRADO PÚBLICO
- SENDERO EXISTENTE FUERA DE LA VÍA PÚBLICA
- CICLOVÍA EXISTENTE FUERA DE LA VÍA PÚBLICA

OBSERVACIONES DE ACERAS

- ACERA DISCONTINUA
- SIN ALUMBRADO

Figura 7-7: Mapa de las observaciones de auditoría de caminatas, relacionadas con las intersecciones en Lake Los Angeles



OBSERVACIONES DE LA AUDITORÍA DE CAMINATAS EN LAS ACERAS Y SENDEROS DE LAKE LOS ANGELES

DESTINOS
- ESCUELA
- BIBLIOTECA
- PARQUE/RECREACIÓN
- SERVICIOS DE EMERGENCIA
- CUIDADO MÉDICO
- OFICINA DE CORREOS
- AEROPUERTO
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- ALUMBRADO PÚBLICO
- SENDERO EXISTENTE FUERA DE LA VÍA PÚBLICA
- CICLOVÍA EXISTENTE FUERA DE LA VÍA PÚBLICA

OBSERVACIONES DE ACERAS
- ACERA DISCONTINUA
- ACERA DISCONTINUA
- NO CONFORME A LAS NORMAS VIGENTES DE LA ADA / RAMPAS DE BORDILLO DAÑADAS

INFRAESTRUCTURAS PEATONALES PROPUESTAS

Esta sección habla sobre las propuestas de proyectos para la red peatonal de Lake Los Angeles. Para una descripción de los tipos de instalaciones o infraestructuras peatonales, ver el Capítulo 3. En general, las instalaciones propuestas por el plan buscan mejorar la seguridad peatonal en Lake Los Angeles. Los proyectos propuestos en Lake Los Angeles incluyen:

- **Proyectos para cruzar la calle:** Instalaciones que hagan que cruzar la calle en las intersecciones y la mitad de una cuadra sea mucho más sencillo; lo que incluye cruces peatonales continentales, marcas para ceder el paso, sistemas de alarma activados por los peatones, semáforos peatonales y bordillos nuevos o mejorados. Cualquier recomendación para pintar las franjas de un cruce peatonal (en ubicaciones controladas o no) debe ser consistente con las Guías para cruces peatonales del Condado.
- **Proyectos para la acera/caminos:** Son las instalaciones que hacen que caminar por la calle sea más seguro y cómodo; lo que incluye caminos de uso compartido con barreras de seguridad para evitar la incursión de vehículos y alumbrado público a escala peatonal. Dada la naturaleza rural de Lake Los Angeles, aún no se han propuesto las aceras, aunque se han propuesto caminos pavimentados en Sorensen Park.
- **Disminución del Tránsito:** Son las instalaciones que alientan a los conductores a reducir la velocidad, como las señales con radar de velocidad.
- **Alumbrado a escala peatonal**: Es el alumbrado a escala de los peatones que proporciona luz para la gente que camina en Lake Los Angeles, a diferencia de aquel que es más alto y que tiene como propósito iluminar la carretera para los conductores. Las clases y estilos del alumbrado pueden variar, pero deben seguir las Normas del Distrito Rural de Alumbrado Eléctrico del Condado. Ver el Capítulo 4 para encontrar más información sobre cómo solicitar alumbrado a escala peatonal en Lake Los Angeles.
- **Creación/mantenimiento de lugares**: Los terrenos vacíos pueden convertirse en puntos de reunión públicos para que las personas de cualquier edad puedan

interactuar, jugar, descansar y más. La señalización puede alertar a los conductores que están entrando a la comunidad de Lake Los Angeles, alentándolos a disminuir la velocidad.

La mayoría de los proyectos propuestos son para las principales vías de Lake Los Angeles: Avenue O y 170th Street East. Los miembros de la comunidad identificaron estos corredores como ubicaciones prioritarias, y 170th Street East tiene un historial de colisiones que involucraron peatones. Avenue O tiene caminos de uso compartido en ambos lados de la calle, pero el camino del lado sur podría extenderse entre 150th Street East y 170th Street East para crear conexiones más fuertes de y para la mitad oeste de Lake Los Angeles. Un tratamiento de amortiguación, como el vallado de estilo occidental o paisajismo tolerante a la sequía (xeriscaping), puede instalarse para prevenir la incursión de vehículos en el camino.

Para alentar a los conductores a reducir la velociad, se han propuesto señales con radares de velociad y señalización para alertar a los conductores que están entrando a Lake Los Angeles en las entradas del este y el oeste en la comunidad, a través de Avenue O: 145th Street East y 180th Street East, respectivamente. Ademas, el alumbrado a escala peatonal a lo largo de Avenue O podría mejorar la visibilidad a lo largo de los caminos de uso compartido.

En 170th Street Esast, se puede instalar amortiguación entre el camino de uso compartido actual y los carriles de circulación de vehículos. El camino podría extenerse a Palmdale Boulevard para mejorar el acceso a la parte sur de Lake Los Angeles y a las comunidades adyacentes. A lo largo del camino, el alumbrado a escala peatonal podría mejorar la visibiidad de los usuarios del camino. Además, para alentar a los conductores a reducir la velocidad, se han propuesto señales con radares de velocidad en las entradas del norte y del sur a Lake Los Angeles, a través de 170th Street East: Avenue M y Palmdale Boulevard, respectivamente.

Los residentes identificaron la intersección de Avenue O y 180th Street East como una prioridad para los proyectos de seguridad, debido a que Vista San Gabriel Elementary School se encuentra al lado. En esta ubicación, se han

propuesto señales con radar y métodos para reducir el tránsito para lograr que este sea más lento. Además, los cruces peatonales de alta visibilidad, un sistema de alerta activado por los peatones y bolardos en todas las esquinas de la interseccion también podrían ayudar a incrementar la seguridad peatonal cerca de la escuela.

Los participantes de la comunidad también indicaron la necesidad de un camino de uso compartido a lo largo de Avenue P, entre 160th Street East y 170th Street East. Esto creará una conexión peatonal entre Sorensen Park, un destino importante en Lake Los Angeles, y el camino de uso compartido a lo largo de 170th Street East. Los participantes de la comunidad indicaron también que creen que el alumbrado a escala peatonal es necesario en este camino, así como en otros que llevan a y atraviesan el parque. Si es factible y adecuado, el instalar un nuevo cruce peatonal de alta visibilidad y, ya sea convertir la intersección de 170th Street East y Avenue P en un alto o en un sistema de alerta activado por los peatones podría crear mejores oportunidades de cruce para las personas que desean accesar al parque.

Los residentes de Lake Los Angeles también han expresado su deseo de una plaza peatonal cerca den 170th Street East y Avenue O, el centro comercial de Lake Los Angeles, lo que puede crearse a través de la readaptación de un terreno vacante. Esto proporcionaría espacio adicional a la comunidad para recreación y planificación de eventos. Otro de los principales proyectos propuestos en Lake Los Angeles incluyen nuevos caminos de uso compartido a lo largo de 165th Street East y Avenue N, y la extensión e instalación de bolardos en el camino actual a lo largo de Avenue Q.

Además, la comunidad identificó a los perros callejeros como un obstáculo para caminar, haciendo que teman por su seguridad personal. El Departamento de Cuidado y Control Animal anima a los residentes a reportar todas las interacciones que tengan con perros callejeros, así como cualquier otro problema con cualquier otro animal. El Departamento de Cuidado y Control Animal promueve abordar el tema a través de una asociación, en la cual los oficiales y los residentes de Lake Los Angeles trabajen juntos para identificar y abordar las causas principales de los peligros de y para los perros

en el área. El Departamento de Cuidado y Control Animal también se compromete a realizar rondas de seguridad trimestrales para buscar a perros callejeros en Lake Los Angeles, para así monitor proactivamente y mantener la seguridad pública a través de la comunidad.

Estos proyectos propuestos están presentados en la Tabla 7-5, y mapeados en la Figura 7-8. La lista de proyectos incluye los costos estimados y los puntajes de prioritización para cada proyecto. El Departamento de Obras Públicas aplica a menudo para obtener donaciones para los corredores, en vez de para cada interesección individual, por lo que el puntaje promedio de prioritización para cada corredor también está incluido en la lista. El Capítulo 6 proporciona una descripción de cómo el Condado implementará estos proyectos, y el Apéndice D contiene información detallada sobre recursos de financiamiento potenciales y las puntuaciones de prioritización; mientras que el Apéndice E proporciona más información sobre los costos estimados.

La implementación de proyectos propuestos en Lake Los Angeles - que incluye, pero no se limita a señales de alto y sistemas de alerta activados por peatones - depende del análisis ambiental y las revisiones de ingeniería futuras, para así asegurar que sean consistentes a las normas y prácticas del Condado. Esto incluye, pero no se limita al Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito de California (CA MUTCD por sus siglas en inglés), el Manual de Diseño de Carreteras de Caltrans, El Código del Condado de Los Angeles y el Plan General del Condado de Los Angeles. Además, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de programas descritos en este Plan se basan en los recursos disponibles; en el derecho de paso; los fondos suficientes para financiar la instalación, la operación y el mantenimiento continuo; y en la obtención del apoyo político y comunitario.

ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Tabla 7-5: Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Lake Los Angeles

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
165th Street East				**Puntaje promedio del corredor: 45.0**	
Condado	165th Street East (de Avenue N a Avenue O)	Lado este de la calle	Instalar un camino de uso compartido de dos vías para conectar el camino	$900,000	45.0
			Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos	Variable	
170th Street East				**Puntaje promedio del corredor: 57.5**	
Condado	170th Street East/ Avenue M	Hacia el sur en 170th East Street, al sur de Avenue M	Instalar una señal con radar de velocidad	$10,000	50.0
Condado	170th Street East/ Avenue M8	Tramo oeste	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	50.0
		Tramo norte	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Lado este de la calle en la parada de autobús	Instalar acerca y un bordillo	$10,000	
Condado	170th Street East/ Avenue N	Tramos sur y oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	40.0
		Tramo sur	Instalar un semáforo peatonal	$150,000	
		Dirección norte-sur	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	
Condado	170th Street East/ Avenue N4	Tramo oeste	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental y alinearlo con el camino de uso compartido	$2,500	40.0
		Tramo norte	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	170th Street East/ Avenue N12	Tramos norte y oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	40.0
		Tramo norte	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	170th Street East/ Avenue O	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	70.0
		Todo	Instalar señales con direcciones	Variable	
Condado	170th Street East/ Town Center Plaza	Terreno vacío	Convertir el terreno vacío en una plaza peatonal	Variable	75.0
Condado	170th Street East/Park Valley Avenue	Tramos sur y oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	75.0
		Tramo sur	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Esquinas noroeste, sudoeste y sudeste	Instalar un tratamiento de bordillo con una rampa que cumpla con ADA	$24,000	

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	170th Street East /Lake Los Angeles Avenue	Todos los tramos	Recolocar un cruce peatonal continental	$10,000	45.0
		Todas las esquinas	Instalar un tratamiento de bordillo con una rampa que cumpla con ADA	$32,000	
		Tramo norte	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Dirección norte-sur	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	
Condado	170th Street East (de Avenue M a Avenue P)	Lado oeste de la calle	Convertir la ciclovía en un paso de uso compartido de Clase I, y mejorar o recolocar las marcas para que incluyan accesos peatonales	Variable	80.0
Condado	170th Street East/ Avenue N4	Todos los tramos	Recolocar un cruce peatonal continental	$10,000	55.0
		Esquinas noreste y suroeste	Instalar un tratamiento de bordillo con una rampa que cumpla con ADA	$16,000	
		Tramo norte	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Dirección norte-sur	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	
Condado	170th Street East (de Avenue P a Palmdale Boulevard)		Extender el camino de uso compartido hacia Palmdale Boulevard	$1,350,000	55.0
Condado	170th Street East/ Palmdale Boulevard	En dirección norte de 170th Street East/ al norte de Palmdale Boulevard	Instalar una señal con radar de velocidad	$10,000	50.0
Condado	170th Street East/(de Avenue M a Palmdale Boulevard)	Lado oeste de la calle	Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos	Variable	80.0
			Alumbrado a escala peatonal	Variable	
180th Street East				**Puntaje promedio del corredor: 45.0**	
Condado	180th Street East / Glenfall Avenue	Tramo oeste	Reubicar la línea de alto detrás del camino peatonal	$500	50.0
Condado	180th Street East /Lake Los Angeles Avenue	Tramo oeste	Reubicar la línea de alto detrás del camino peatonal	$500	45.0
Condado	180th Street East / Biglake Avenue	Tramo oeste	Reubicar la línea de alto detrás del camino peatonal	$500	45.0
Condado	180th Street East/(de Avenue M a Palmdale Boulevard)	Lados este y oeste de la calle	Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos	Variable	40.0
Avenue N				**Puntaje promedio del corredor: 40.0**	
Condado	Avenue N/ 165th Street East	Tramos este y oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	45.0
		Tramo este	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Lake Los Angeles, continuación

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Avenue N (de 155th Street a 180th Street East)	Lado norte de la calle	Instalar un camino de uso compartido de dos vías	$2,250,000	35.0
			Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos	Variable	
Avenue N8				**Puntaje promedio del corredor: 43.8**	
Condado	Avenida N8/ 165th Street East	Tramos oeste y norte	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	55.0
		Tramo norte	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	Avenida N8/ 170th Street East	Todos los tramos	Recolocar un cruce peatonal continental	$10,000	40.0
		Tramo norte	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Dirección norte-sur	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$300,000	
Condado	Avenida N8/ (de 165th Street East a 180th Street East)	Lado norte de la calle	Instalar un camino de uso compartido de dos vías	Variable	40.0
			Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos		
			Alumbrado a escala peatonal	Variable	
Condado	Avenida N8/ 180th Street East	Tramo oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	40.0
Avenue O				**Puntaje promedio del corredor: 53.2**	
Condado	Avenue O / 145th Street East	En dirección este de Avenue O, al este de 145th Street East	Instalar una señal con radar de velocidad	$10,000	45.0
			Instalar señalización que indique la entrada a la comunidad de Lake Los Angeles	$25,000	
Condado	Avenue O / 162nd Street East	Tramos norte y este	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	60.0
		Tramo este	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	Avenida Avenue O/ (de 165th Street East a 150th Street East)	Lado norte de la calle	Extender el camino de uso compartido	$1,800,000	45.0
Condado	Avenue O/ 165th Street East	Tramos norte y oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	60.0
		Tramo oeste	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	Avenue O/ 165th Street East	Puente	Ampliar el puente actual o construir uno nuevo sobre la grava para acomodar la extensión del camino de uso compartido al oeste de 145th Street East	Variable	45.0
Condado	Avenue O/ 172nd Street East	Tramos norte y sur	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	55.0

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Avenue O/ 175th Street East	Tramo oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	50.0
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	Avenida Avenue O (de 150th Street East a 180th Street East)	Lado norte de la calle	Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos	Variable	65.0
			Alumbrado a escala peatonal	Variable	
Condado	Avenida Avenue O (de 170th Street East a 180th Street East)	Lado norte de la calle	Hacer que el rayado del camino de uso compartido concuerde con aquel en el lado oeste de 170th Street East	$2,500	70.0
Condado	Avenue O/ 180th Street East	Tramo norte	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	45.0
		Tramo sur	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$2,500	
		Tramo este	Instalar un semáforo peatonal	$100,000	
		En dirección oeste de Avenue O, al oeste de 180th Street East	Instalar una señal con radar de velocidad	$10,000	
		Todas las esquinas	Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos	Variable	
		-	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	
Condado	E Avenue O / 185th Street E	En dirección oeste de Avenue O, al oeste de 185th Street East	Instalar una señal con radar de velocidad	$10,000	45.0
			Instalar señalización que indique la entrada a la comunidad de Lake Los Angeles	$25,000	
Avenue P				**Puntaje promedio del corredor: 55.0**	
Condado	Avenue P (de 160th Street East a 170th Street East)	Lado norte de la calle	Instalar un camino de uso compartido de dos vías	$1,395,000	55.0
			Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos	Variable	
			Alumbrado a escala peatonal	Variable	
Avenue P8				**Puntaje promedio del corredor: 48.8**	
Condado	Avenida P8/ (de 160th Street East a 170th Street East)	Lado norte de la calle	Instalar un camino de uso compartido de dos vías	$900,000	40.0
			Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos	Variable	
			Alumbrado a escala peatonal	Variable	
Condado	Avenida P8/ 163rd Street East	Tramos oeste y norte	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$5,000	55.0
		Tramo oeste	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	Avenida P8/ 165th Street East	Tramos oeste y sur	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$5,000	50.0
		Tramo oeste	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Lake Los Angeles, continuación

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Avenida P8/ 170th Street East	Tramo oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	50.0
E Avenue Q				**Puntaje promedio del corredor: 42.5**	
Condado	Avenue Q (de 150th Street East a 163rd Street East)	Lado norte de la calle	Expandir el camino pavimentado de uso compartido de doble vía con dirección al oeste	$1,170,000	40.0
Condado	Avenue Q / 163rd Street East	-	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	45.0
		Tramo este	Instalar un sistema de alerta activado por peatones en un cruce peatonal existente	$80,000	
Condado	Avenue Q (de 165th Street East a 170th Street East)	Lado norte de la calle	Expandir el camino pavimentado de uso compartido de doble vía con dirección al este	$450,000	40.0
Condado	Avenue Q (de 145th Street East a 170th Street East)	Lado norte de la calle	Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos.	$50,000	45.0
			Alumbrado a escala peatonal	Variable	
Lake Los Angeles Avenue				**Puntaje promedio del corredor: 47.5**	
Condado	Lake Los Angeles Avenue/ 180th Street	Tramo oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	55.0
			Reubicar la línea de alto detrás del camino peatonal	$500	
Condado	Lake Los Angeles Avenue (de 170th Street East a 180th Street East)	Lado sur de la calle	Instalar un camino de uso compartido de dos vías	$810,000	40.0
			Instalar protección para peatones, como vallado estilo occidental o paisajismo con barandillas para prevenir la incursión de vehículos	Variable	
Sorensen Park				**Puntaje promedio del corredor: 48.3**	
Condado	Las entradas a Sorensen Park en Avenue P	Camino, estacionamiento y entradas al parque	Instalar señalización para alertar a los conductores de la existencia de un cruce peatonal	$5,000	60.0
Condado	Nuevo camino (Lake Los Angeles Avenue a Avenue P)	Todo	Instalar un camino de uso compartido de dos vías[2]	$270,000	45.0
			Alumbrado a escala peatonal	Variable	
Condado	Nuevo camino (de Avenue O a Sorensen Park)	Todo	Instalar un camino de uso compartido de dos vías[2]	$900,000	40.0
Total de Costos de la Unidad[3]					$18,205,000
Contingencia (20% del costo total del capital)					$3,641,000
P.E total (30% del costo total del capital)					$5,461,500
Total de la ingeniería de la construcción (50% del costo total del capital)					$9,102,500
Total del Proyecto:					**$36,410,000**

[1]Todos los costos están basados en estimaciones del 2018. Al momento de la implementación, pueden existir aumentos adecuados con la inflación.

[2]Las ubicaciones de los caminos en espacios abiertos se muestan en la Figura 7-8 únicamente con fines ilustrativos. La factibilidad, el diseño y las alineaciones finales del proyecto, materiales y conexiones serán determinadas por el Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Angeles a través de comunicación extra con el público/los participantes, y de un análisis de ingeniería, cuando haya financiamiento disponible.

[3]El costo no incluye los tratamientos cuyos precios por unidad están enlistados como "Variables", lo que incluye el alumbrado a escala peatonal y los estudios de reconfiguración de carreteras. Los costos de estos tratamientos pueden variar mucho, dependiendo del diseño. La instalación de alumbrado a escala peatonal es contingente con los fondos disponibles para financiar la instalación, operación y costos de mantenimiento.

Figura 7-8: Proyectos peatonales propuestos en Lake Los Angeles

PROYECTOS PEATONALES PROPUESTOS

MILLA 0 0.25 0.5

DESTINOS

- ESCUELA
- CUIDADO MÉDICO
- PARQUE/RECREACIÓN
- SERVICIOS DE EMERGENCIA
- AEROPUERTO
- BIBLIOTECA
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO

PROYECTOS PROPUESTOS

- CRUCE NUEVO O MEJORADO
- CRUCE NUEVO O MEJORADO CON BALIZA/SEÑAL
- NUEVA SEÑALIZACIÓN PEATONAL
- CONTROL DE TRÁFICO
- PARQUE PEQUEÑO
- NUEVO O MEJORADO CAMINO COMPARTIDO
- ILUMINACIÓN PEATONAL

Las ubicaciones de los caminos en espacios abiertos se muestan en la Figura 7-8 únicamente con fines ilustrativos. La factibilidad, el diseño y las alineaciones finales del proyecto, materiales y conexiones serán determinadas por el Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Angeles a través de comunicación extra con el público/los participantes, y de un análisis de ingeniería, cuando haya financiamiento disponible. La instalación de alumbrado a escala peatonal es contingente con los fondos disponibles para financiar la instalación, operación y costos de mantenimiento.

ACCIONES Y PROGRAMAS PROPUESTOS

Aunque los proyectos propuestos de infraestructura ayudan a mejorar la experiencia para los peatones, estos no son suficientes para hacer cambios extensos a largo plazo. Las acciones fortalecen los proyectos de infraestructura propuestos, y ayudan a estandarizar los procedimentos en todas las agencias. Las acciones propuestas a nivel de condado se encuentran en el Capítulo 2, mientras que la Tabla 7-6 enumera las acciones que serán particularmente importantes para las mejoras a largo plazo en el ambiente peatonal de Lake Los Angeles.

Ademas, los programas ayudan a apoyar los proyectos de infraestructura peatonal a través de la educación, la fomentación, el cumplimiento y la evaluación. Todos los programas propuestos a nivel de condado se encuentran en el Capítulo 5, mientras que los programas que son más importantes para Lake Los Angeles están enumerados en la Tabla 7-7.

Tabla 7-6: Acciones para Lake Los Angeles

Acción	Departamentos Principales:	Plazo:
C-1.1: Continuar apoyando las solicitudes constituyentes, mantener y buscar nuevas oportunidades para obtener derechos de acceso que puedan acortar las distancias a pie y motivar el caminar; en donde sea factible y adecuado.	Departamento de Obras Públicas, Deprtamento de Parques y Recreación	Continuo
EH-2.8: Desarrollar y dar a conocer un proceso a tavés del cual las comunidades puedan involucrar al Departamento de Obras Públicas en el desarollo de ideas para la prevención de desechos, y en identificar las ubicaciones para implementar contenedores públicos de desechos para recolectar basura y materiales reciclables, haciendo uso de transportistas de residuos, cuando corresponda, para el mantenimiento continuo y el servicio comunitario.	Departamento de Obras Públicas	Mediano plazo

Tabla 7-7: Programas para Lake Los Angeles

Programa	Descripción
Caminos Seguros	Caminos Seguros es un programa que se enfoca en proporcionar seguridad a los estudiantes mientras caminan a la escuela, en comunidades con un alto índice de criminalidad o de violencia. Los Programas de Caminos Seguros están específicamente diseñados para asegurarse que los estudiantes puedan ir a la escuela sin el miedo a ser intimidados o lastimados debido a las pandillas, drogas o crimen. Los Programas de Caminos Seguros también se iniciaron con el fin de mejorar la seguridad para miembros de la comunidad que caminan a los parques en comunidades con un alto índice de violencia o de criminalidad, y así asegurarse que tengan acceso a recursos, que estén físicamente activos y a que se relacionen con sus vecinos. Lake Los Angeles no cuenta con un Programa de Caminos Seguros, pero el Condado considerará el implementar uno para complementar el Programa actual de Parques al Anochecer en el Sorensen Park. Se puede encontrar más información en el Capítulo 5, Programa 2: Caminos Seguros.
Clubs de Caminata	Durante el verano, el Departamento de Salud Pública lleva a cabo Clubs de Caminata en número de parques del Condado que participan en el Programa Parques al Anochecer (PAD) Durante el verano, el Departamento de Parques y Recreación extiende las horas en las que los parques están abiertos y los programas en 20 parques a lo largo del condado, principalmente en las comunidades con las tasas más altas de crimen o violencia que involucran a los más jóvenes. La Asociación de Parques de Lake Los Angeles realiza al menos un evento de caminata al mes. El Condado continuará y expandirá los Clubs de Caminata.
Proyectos de Eventos en la Calle y de Demostración	Los eventos en la calle cierran el paso temporalmente al tránsito vehicular, permitiendo a las personas el utiliizar las calles para actividades impulsadas por las personas como: caminar, trotar, montar bicicleta, patinar y otras actividades sociales y físicas. Estos eventos son grandiosos para unir a la comunidad y para promover opciones de transporte, creación/mantenimiento de lugares y salud pública. Los eventos en la calle son excelentes para construir una comunidad; unen a los vecindarios, negocios y visitantes por igual.

Cap. 8

WALNUT PARK

PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

PERFIL DE LA COMUNIDAD

Walnut Park es una comunidad no incorporada del Condado de Los Angeles, con alrededor de 16,000 residentes en aproximadamente una milla cuadrada.

Walnut Park está rodeado por la Ciudad de Huntington Park al norte y al este, la Ciudad de South Gate al sur y la comunidad no incorporada de Florence-Firestone al oeste.

Los vecindarios residenciales caracterizan esta pequeña comunidad, en donde Florence Avenue y Pacific Boulevard presentan centros comerciales que proveen a los residentes que viven cerca muchas de las ventas al por mayor, restaurantes y servicios.

Agradecimientos

Miembros del Comité Asesor del Plan Peatonal de la Comunidad:

Araceli Flaharty
Salvador Diaz
Milton Hernandez-Nimatuj
Joseph Baltazar
Marisol Camelo
Priscilla Sanchez
Dillia Ortega
Kevin Cervantes
Leticia Cervantes
Evelyn Olvera
Jose Luis Silva
Alicia Silva
Maria Briano
Ana Salcedo
Esther Perez
Norma Diaz

Un agradecimiento especial a los residentes de Walnut Park, quienes se tomaron el tiempo de paticipar en eventos de divulgación, esfuerzos de recolección de datos en la comunidad y por compartir ideas de cómo mejorar la experiencia de caminar en la comunidad. Este plan está dedicado a su visión.

Demografía

El entender la demografía de una población ayuda a que las personas que toman las decisiones planifiquen y aborden proyectos y programas adecuados. El promedio de ingresos en los hogares de Walnut Park es de $41,202 al año, lo que es 25% menos que el promedio del condado de $55,870. Muchos menos residentes tienen al menos un tipo de educación universitaria en Walnut Park que en todo el condado. La comunidad es relativamente joven, y un buen porcentaje de los hogares incluyen a niños menores de 18. Casi el 19% de los hogares son de padres solteros. Walnut Park es principalmente una comunidad hispana/latina, y tiene una gran población de personas nacidas en el extranjero y de inmigrantes. Casi la mitad de los hogares son considerados como lingüísticamente aislados, lo que significa que los miembros tienen al menos algo de dificultad con el inglés (ver la Tabla 8-1).[1]

1 Encuesta de Comunidades Americanas, 5 años, del 2010-2014

Tabla 8-1: Demografía de Walnut Park

	Porcentaje en Walnut Park	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Educación		
Menor a un diploma de secundaria	35.3	21.4
Graduado de la escuela secundaria, diploma de educación general u otro	22.4	20.5
Con un título universitario o técnico	13.1	26.5
Título universitario o mayor	5.1	26.5
Personas en estado de pobreza	15.8	18.7
Edad		
Menores a los 18 años	29.7	23.2
18-64 años	62.2	64.9
65 años o más	8.1	11.9
Raza/Etnia		
Hispanos o Latinos	97.3	48.4
Blancos (No-hispanos)	1.4	26.6
Indios americanos o nativos de Alaska	0.3	0.7
Asiáticos	0.5	15.0
Personas de raza negra o afroamericanos (No-hispanos)	0.0	8.7
Otro	0.5	1.3
Inmigración y aislamiento lingüístico		
Nacidos en el extranjero	49.1	35.7
Hogares que están lingüísticamente aislados	47.3	14.4

Fuente: Encuesta de Comunidades Americanas, 5 años, del 2010-2014

Uso del terreno

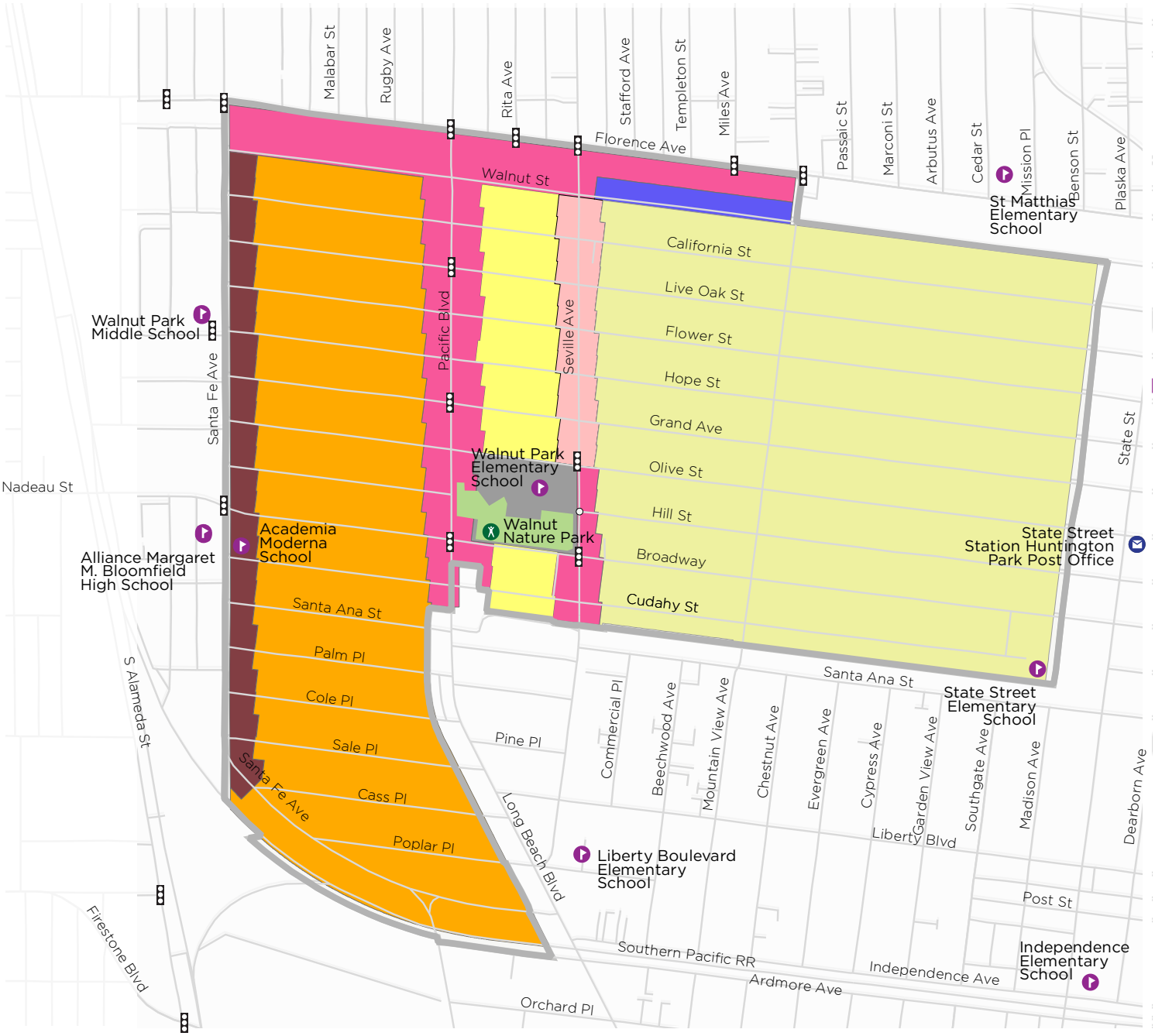
El uso del terreno y las políticas de diseño impactan la salud y los niveles de actividad de los residentes. La mayoría del terreno (el 80%) en Walnut Park es residencial, y Walnut Park es una de las comunidades más densas en el Condado de Los Angeles. La Figura 8-1 muestra los usos de los terrenos en Walnut Park. La densidad residencial sí varía a lo largo de la comunidad, con más densidad a lo largo de Santa Fe Avenue, Pacific Boulevard y Seville Avenue.

Walnut Park también tiene una de las mayores tasas de sobrepolación en la nación; su tasa es más del doble que la del Condado de Los Angeles (31.7% comparado con 12%), lo que hace que los inquilinos experimenten más la sobrepoblación que aquellos que tienen su propia casa. La sobrepoblación puede tener impactos negativos en la salud, como asma en los niños, y puede contribuir con la ansiedad, la depresión y el estrés.

Walnut Park tiene una variedad de usos del terreno, como tiendas, tiendas al por menor, restaurantes, escuelas, iglesias y espacio para parques que están localizados a una distancia corta (un cuarto de milla) de las áreas residenciales.

1 Shelter. Full House? How overcrowded housing affects families. 2005. http://england.shelter.org.uk/__data/assets/pdf_file/0004/39532/Full_house_overcrowding_effects.pdf

Figura 8-1: Mapa del uso de terreno de Walnut Park



FUENTE DE INFORMACIÓN: PLAN DEL VECINDARIO DE WALNUT PARK, DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL DEL CONDADO DE LOS ANGELES, 2014

USO DE LA TIERRA

MILLAS 0 0.1 0.2

DESTINOS
- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- BALIZA

USOS DE LA TIERRA
- COMERCIAL GENERAL
- COMERCIAL MIXTO
- PRESERVACIÓN DEL VECINDARIO I (1 A 6 DU/AC)
- PRESERVACIÓN DEL VECINDARIO II (6 A 12 DU/AC)
- REVITALIZACIÓN DE VECINDARIOS I (12 A 30 DU/AC)
- COMERCIAL DE OFICINA
- USO PÚBLICO/INSTITUCIONAL
- RESIDENCIAL/ESTACIONAMIENTO

Acceso a los Parques

El acceso a los parques evalúa la distribución del terreno de los parques en Walnut Park, y si los residentes pueden acceder a él fácilmente. Entre más cerca vive una persona de un parque, más fácil es que la persona lo visite regularmente. La mayoría de los peatones está dispuesto a caminar media milla (aproximadamente 10 minutos de caminar) para acceder a su destino.[1]

Walnut Park carece de parques y de espacios abiertos. El Plan General del Condado incluye un objetivo de proporcionar de cuatro acres de terreno local para parques por cada 1,000 residentes. Actualmente, Walnut Park solo tiene 0.07 acres de espacio para parques por cada 1,000 personas, y el 60% de sus residentes no viven a una distancia de media milla a pie del parque.[2] Sin embargo, los residentes de las esquinas noreste y noroeste de la comunidad están a una distancia de media milla de otros parques en las áreas vecinas de Florence-Firestone y Huntington Park (Figura 8-2).

Walnut Park tiene solo un parque activo, Walnut Nature Park, que está localizado en la propiedad escolar y tiene programación limitada, lo que es una condición única de este parque. Las horas del parque están reguladas por el acuerdo de uso compartido entre el Departamento de Parques y Recreación y el Districto Escolar Unificado de Los Angeles, y se presentan a continuación para referencia comunitaria, como se encuentra escrito al momento de redactar este plan, pero sujeto a cambios:

- De abril a septiembre
  - De lunes a viernes: 5:00 AM - 7:30 PM
  - Sábado: 8:00 AM - 4:30 PM
  - Domingo: 10:00 AM - 4:00 PM
  - Días festivos: 12:00 PM - 4:00 PM
- De octubre a marzo
  - Fines de semana: 10:00 AM - 4:00 PM
  - Días festivos: 12:00 PM - 4:00 PM

1 Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de Necesidades de los Parques de Walnut Park 2016.

2 La distancia de cada hogar en Walnut Park hacia los puntos de acceso de todos los parques adyacentes se calculó a lo largo de la carretera transitable/red peatonal, en lugar de "en línea recta". Ya que los peatones no pueden caminar de forma segura o legal en las carreteras o autopistas, este método toma en cuenta estos obstáculos, lo que resulta en una evaluación más exacta de la distancia que un peatón debería caminar para llegar a un parque. Fuente: Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de Necesidades de los Parques de Walnut Park 2016.

Figura 8-2: Acceso al Parque de Walnut Park

FUENTE DE INFORMACIÓN: EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES DEL PARQUE, DEPARTAMENTO DE PARQUES Y RECREACIÓN, 2016

0 0.1 0.2 MILLAS

ACCESO A PARQUE

DESTINOS
- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- BALIZA

ACCESO A PARQUE
- ÁREA TRANSITABLE, A MEDIA MILLA DEL PARQUE

Salud

El entender qué problemas de salud y conductas prevalecen en Lake Walnut Park puede ayudar a las personas que toman decisiones a enfocarse en las intervenciones peatonales adecuadas.[1] Tanto para Walnut Park y para el Condado de Los Angeles, las enfermedades cardíacas y el cáncer son las dos causas mayores de muerte. Estas enfermedades están altamente relacionadas con la dieta, la actividad física y la exposición a toxinas (como el tabaco y la contaminación) y el estrés. Walnut Park también tiene una tasa de mortalidad significativamente más alta que se atribuye a la diabetes, en comparación con la de todo el Condado.[2] Las tres principales causas de muerte prematura para la región este son la cardiopatía coronaria, la colisión de vehículos con motor y la diabetes.[3]

La obesidad en niños y adolescentes es levemente más predominante en Walnut Park que en el Condado,[4] y los jóvenes en Walnut Park tienen niveles más bajos de actividad física que todos los del condado.[5] La obesidad en los adultos es casi 40% más alta que en el condado[6], a pesar que los adultos de Walnut Park son más propensos a caminar al menos 150 minutos a la semana en comparación con los de todo el estado.[7]

A pesar de varios indicadores de poca salud, la esperanza de vida de 83.6 años en Walnut Park está entre una de las más altas en el Condado de Los Angeles.[8] Una posible razón para esto es la Paradoja Epidemiológica de los Latinos, el fenómeno en el que los latinoamericanos, generalmente, tienen mayor esperanza de vida que sus contrapartes blancos, a pesar de tener un promedio menor de ingresos y educación. Las razones para este fenómeno no son claras, pero se han sugerido la dieta, el fuerte apoyo social y los hábitos de fumar como posibles razones.[9]

En general, Walnut Park califica como una comunidad no favorecida en todos los indicadores en común a nivel de condado, que consideran el ingreso promedio de los hogares, la participación en el Programa Nacional de Almuerzo Escolar, carga de contaminación y otros determinantes de la salud.[10] Basándose en estos indicadores, Walnut Park podría tener derecho a recibir prioritización de financiamiento del Programa de Transporte Activo de Caltrans, y potencialmente de otras fuentes de financiamiento mencionadas en el capítulo de Implementación.

1 Este plan utiliza datos de salud a nivel de código postal cuando es necesario. Walnut Park se encuentra en el código postal 90255, que también incluye a Huntington Park, una comunidad adyacente con socio-demografía y ambiente similar.

2 Mortality in Los Angeles County 2012: (Mortalidad en el Condado de Los Angeles 2012:) Leading Causes of Death and Premature Death with Trends for 2003-2012. (Causas principales de Muerte y Muerte Prematura con sus Tendencias, para los años 2003-2012.) (2012). Departamento de Salud Pública del Condado de Los Angeles. http://publichealth.lacounty.gov/dca/data/documents/mortalityrpt12.pdf

3 Encuesta de Salud de California, 2014

4 Los niños de 2 a 11 años cuya combinación de peso, sexo y edad es mayor al percentil 95 del CDC´s del 2001 son considerados obesos, al igual que niños de 12 a 17 cuya combinación sea mayor al percentil 85 de masa corporal del CDC´s del 2010. Fuente: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014.

5 La actividad física regular para los niños entre 5 y 17 años se define como “al menos 60 minutos de actividad física diaria dentro de la semana, excluyendo la clase de educación física.” Fuente: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014.

6 Los adultos con masa corporal mayor o igual al 30.0 se consideran obsesos, de acuerdo con la Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014.

7 California Health Interview Survey, Neighborhood Edition, 2014. Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) recomiendan que los adultos hagan al menos 150 minutos a la semana de actividad de intensidad moderada "para obtener beneficios sustanciales para la salud". Fuente: CDC, 2008 Physical Activity Guidelines for Americans.

8 Encuesta de Salud de California, 2014

9 Population Reference Bureau. Explorando la paradoja de EE.UU. Esperanza de vida más larga para los hispanos, 2013. http://www.prb.org/us-hispanics-life-expectancy/

10 Estos indicadores incluyen CalEnviroScreen 2.0, la Tarifa del Programa Nacional de Almuerzo Escolar y la participación en el Programa de Almuerzo reducido, el ingreso promedio de los hogares y el Índice de Lugares Saludables, producido por la Alianza de Salud Pública de California del Sur.

Tabla 8-2: Causas de muerte en Walnut Park

Causas de muerte (Seleccionadas) Tasa de mortalidad (por cada población de 100,000)	Walnut Park	Condado de Los Angeles
Enfermedad cardíaca	25.0	26.9
Cáncer	21.9	24.2
Diabetes	6.5	3.8

Tabla 8-3: Indicadores de salud en Walnut Park

	Porcentaje en Walnut Park	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Obesidad		
Niños con sobrepeso para las edades (2-11)	15.4	12.4
Adolescentes con sobrepeso u obsesos (12-17)	40.4	37.9
Obsesidad en adultos	36.2	25.9
Actividad física		
Actividad física regular (edades 5-17)	15.9	18.9
Personas que caminan al menos 150 minutos (mayores de 18)	36.6	34.1
Enfermedades respiratorias		
Niños entre las edades de 0-17 años que han sido diagnosticados con asma	9.4	13.1
Adultos (mayores a los 18 años) diagnosticados con asma alguna vez	12.6	12.6
Discapacidad		
Con discapacidad, menores de 65	6.7	6.0

Fuentes: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014; Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

PLANES Y PROYECTOS ANTERIORES

Este plan se basa en varios esfuerzos de planificación de Walnut Park.

Puede encontrar una descripción general de los planes existentes a nivel de condado en el Capítulo 1, y más detalles enumerados en el Apéndice A.

Plan del Vecindario y Programa de Implementación de Walnut Park (1987)

El Plan del Vecindario de Walnut Park es un componente del Plan General del Condado de Los Angeles, y perfecciona los objetivos y políticas a nivel del condado al abordar problemas específicos que son relevantes para la comunidad de Walnut Park. Este programa de Implementación del Plan sugiere la mejora de la experiencia de caminar con mobiliario de experiores, árboles y otras comodidades a lo largo de Pacific Boulevard y Santa Fe Avenue. A pesar de que este plan no ha sido actualizado recientemente, el Plan General del Condado se actualizó en el 2015.

Distrito de Estándares Comunitarios de Walnut Park (2010)

El Distrito de Estándares Comunitarios de Walnut Park es un conjunto de requisitos que buscan implementar las políticas de mejoramiento residencial, comercial y público en el Plan del Vecindario de Walnut Park y el Programa de Implementación. El Distrito incluye estándares de señalización, edificios y diseño de sitios.

Plan de Parques y Recreación de la Comunidad de Walnut Park (2016)

El Plan de Parques y Recreación de la Comunidad de Walnut Park provee una visión y un plan de acción para hacer que Walnut Park sea más verde, lo que incluye una red extensa de espacios verdes accesibles para todo público e instalaciones recreativas. Debido a que hay muy poco terreno disponible para el desarrollo de los parques en Walnut Park, el plan describe las oportunidades para mejorar las calles del área y desarrollar nuevos caminos que puedan utilizarse para la recreación. El plan sugiere el añadir árboles en las calles, caminos comunitarios y tratamientos de disminución del tránsito en la comunidad. También propone proyectos de paisajismo urbano a lo largo de Pacific Boulevard, lo que incluye alumbrado, árboles en las calles, cruces peatonales y medidas de disminución del tránsito.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

En colaboración con el Departamento de Salud Pública, YWCA Greater Los Angeles (YWCA GLA, por sus siglas en inglés) organiza los esfuerzos de divulgación para recolectar los aportes de la comunidad a lo largo del desarrollo el Plan Peatonal Comunitario de Walnut Park. Esta estrategia de divulgación comunitaria se desarrolló con base en los objetivos del Plan, así como en un entendimiento de los problemas existentes identificados por la comunidad.

La divulgación se llevó a cabo en dos fases. La primera fase ayudó al equipo del proyecto a entender los obstáculos y las oportunidades para caminar en Walnut Park. La segunda fase de divulgación le dio una oportunidad a los participantes de la comunidad para responder al Plan, y a proveer aportes adicionales sobre los proyectos peatonales que se necesitan. Estos esfuerzos se llevaron a cabo de agosto del 2016, e incluyó el presentarse a las reuniones existentes realizadas por las organizaciones comunitarias, grupos de escolares y comunitarios; presentación de propuiestas en eventos comunitarios; grupos focales; entrevistas con los participantes; encuestas; dos talleres comunitarios; y actividades de recoleción de datos comunitarios y auditorías de caminatas comunitarias. Un resumen de estas actividades de divulgación y los hallazgos claves en los obstáculos para caminar en la comunidad, incluyendo las instalaciones peatonales deseadas, comodidades y programas se proporcionan más adelante.

Comité Asesor de la Comunidad

Se formó un Comité Asesor de la Comunidad (CAC, por su siglas en inglés) al iniciar el proyecto para proporcionar una guía a YWCA y a DPH sobre los esfuerzos de participación comunitaria, y para informar sobre el proceso de planificación. El CAC también proporcionó consejos sobre las prioridades y preferencias comunitarias. Jóvenes, adultos mayores, negocios, religiosos, padres, dueños de hogares y otros representantes de la comunidad participaron en el CAC. Además, las reuniones del CAC proporcionaron oportunidades a los miembros para aprender sobre los métodos de recolección de datos comunitarios, procesos del Condado, y la conexión entre transitabilidad, salud pública, seguridad pública y fomento. El CAC se reunió un total de ocho veces a lo largo del proceso del Plan peatonal de la Comunidad de Walnut Park.

Colaboración comunitaria

Para maximizar la participación comunitaria, YWCA GLA y el DPH se comunicaron con organizaciones y grupos comunitarios existentes para identificar las reuniones y los eventos a los que los miembros de la comunidad ya asistían de forma regular. Esto permitió que el equipo del proyecto pudiera comunicarse con los participantes en donde ya se reunían. Esto también ayudó al equipo a identificar poblaciones específicas en la comunidad en las que se deben organizar grupos focales y entrevistas con los participantes para entender de mejor manera los impedimentos y las oportunidades para caminar en Walnut Park.

En cada reunión existente, se le pidió a los participantes que identificaran los obstáculos para caminar en Los Angeles en un mapa a gran escala. Los problemas más comunes que fueron identificados en estos eventos incluían ubicaciones en las que el cruzar la calle era muy difícil, en donde hay necesidad de aceras más amplias, disminución del tránsito, alumbrado a escala peatonal y cruces peatonales continentales cerca de las escuelas. Los participantes también solicitaron ayuda para las actividades de Rutas seguras a la escuela.

Los grupos comunitarios que participaron durante el desarrollo del Plan Peatonal incluyen:

- La Cámara de Comercio de Florence-Firestone/Walnut Park
- Padres de Walnut Park Elementary
- Communities for a Better Environment (Comunidades para un Mejor Ambiente)
- Colaboración comunitaria de Florence-Firestone/Walnut Park
- Asociación de residentes de Walnut Park
- Best Start de las ciudades del sureste (Best Start Southeast Cities)

Se realizó una entrevista de participantes con el director de Walnut Park Elementary.

Eventos comunitarios

El personal de proyectos identificó varios eventos comunitarios existentes que proporcionaron una oportunidad para comunicarse con los participantes que no asistían regularmente a los talleres comunitarios. En cada evento, los participantes proporcionaron sus aportes en un mapa de Walnut Park, identificando los obstáculos y las dificultades

para caminar. También se le proporcionó educación a los miembros de la comunidad sobre los tipos de proyectos de infraestructura para peatones que podían abordar los problemas identificados.

Los eventos de la comunidad a los que el equipo del proyecto asistieron incluyen:

- CicLAvia de Ciudades del Sureste
- Día de Caminar a la Escuela 2016
- Día de Caminar a la Escuela 2017
- Festival de Verano de Walnut Park
- Parques al Anochecer en Roosevelt Park
- Reuniones comunitarias de la Supervisora Hilda Solis

Se animó a los participantes a llenar una encuesta sobre sus hábitos de caminata actuales, sus preocupaciones y proyectos deseados. El DPH y YWCA GLA recolectaron un total de 178 encuestas, que estuvieron disponibles en inglés y en español. Las personas que respondieron la encuesta identificaron el miedo de hurto o robo, el miedo de violencia física y el deseo de más alumbrado público y cruces peatonales marcados como los primeros obstáculos para caminar en Walnut Park. Las personas que respondieron la encuesta indicaron que se sentirían más a salvo al caminar con más vigilancia comunitaria, y que caminarían más seguido en aceras con mejor mantenimiento, más árboles y sombra a lo largo de las aceras, y con proyectos en las intersecciones.

Recolección de datos de la comunidad

Para integrar aún más a la comunidad en el proceso de planificación, el equipo del proyecto enseñó métodos de recolección de datos a los residentes, como los conteos de peatones y las auditorías de caminatas. Con las actividades, los miembros de la comunidad de Walnut Park moldearon los proyectos propuestos en este Plan peatonal.

CONTEO DE PEATONES

Los conteos de peatones proveen al Condado un panorama de los volúmenes peatonales actuales en corredores específicos de Walnut Park. Los conteos de peatones manuales se llevaron a cabo en el 2016 en un miércoles (miércoles 30 de agosto) y un día de fin de semana (sábado 27 de agosto), con la ayuda de voluntarios de

la comunidad. Los conteos se llevaron a cabo durante las horas pico de tránsito durante la semana (7:00 AM-9:00 AM y 3:00 PM-5:00 PM) y durante el fin de semana (11:00 AM- 1:00 PM). Los datos del conteo ayudaron a que el equipo del proyecto pudiera validar los datos del conteo automático recolectados durante el mismo periodo de tiempo en diferentes ubicaciones de Walnut Park.

El equipo del proyecto reclutó a 16 miembros de la comunidad y realizó un entrenamiento para voluntarios antes del conteo. Se le proporcionaron los materiales necesarios a los miembros de la comunidad para llevar a cabo los conteos, incluyendo tablillas con sujetapapeles, formularios para el conteo, chalecos de seguridad, lápiceros y las ubicaciones asignadas para el conteo. Los participantes utilizaron formularios de conteo para indicar cuántas personas estaban caminando en distintas direcciones, en qué dirección caminaban y otras características; como si iban en una silla de ruedas o si eran niños.

Los miembros de la comunidad identifican los problemas y oportunidades principales durante una auditoría de caminata en Walnut Park

A medida que se implementan proyectos y programas de infraestructura peatonal, el Condado utilizará estos datos para evaluar cambios en las tasas de las personas que caminan en Walnut Park. Los datos recolectados a través de los esfuerzos de conteo de peatones se resumen en la sección de Ambiente Peatonal de este capítulo.

AUDITORÍAS DE CAMINATAS

Una auditoría de caminata es una evaluación imparcial del ambiente para caminar, y su propósito general es identificar las oportunidades de mejora relacionadas con la seguridad, el acceso, la comodidad y la conveniencia del ambiente peatonal. Una

auditoría también puede utilizarse para identificar alternativas o soluciones poteciales, como los tratamientos de ingeniería, cambios de política o educación y medidas de cumplimiento.

El equipo del proyecto realizó una auditoría de caminata el 19 de noviembre de 2017, junto con 17 miembros de la comunidad. Los residentes fueron entrenados antes de la auditoría, y los participantes se dividieron en grupos de 2 a 3 para llevar a cabo las auditorías en sus corredores designados. Luego, los participantes se reagruparon para hablar sobre los problemas que habían notado en las auditorías. Los corredores incluidos en la auditoría fueron identificados a través de la retroalimentación obtenida en las encuestas, eventos comunitarios y reuniones CAC. La información recolectada en esta actividad está incluida en la sección de Condiciones Peatonales Actuales de esa sección.

Taller comunitario 1

El Departamento de Salud Pública llevó a cabo un taller en una Reunión Comunitaria de la Supervisora Hilda Solis, el 15 de septiembre del 2016. El taller proporcionó información y solicitó los aportes de los participantes de Walnut Park. Setenta y ocho residentes de Walnut Park sistieron al taller, que se llevó a cabo YWCA Gloria Molina Empowerment Center. Durante el taller, los asistentes fueron divididos en grupos para facilitar discusiones en tres áreas: los obstáculos existentes para caminar, los proyectos peatonales y las intersecciones prioritarias.

ACTIVIDAD #1 DISCUSIÓN GRUPAL SOBRE LOS OBSTÁCULOS PARA CAMINAR

Utilizando un mapa a gran escala de Walnut Park, los facilitadores le pidieron a los participantes que proporcionaran información sobre los obstáculos para caminar, y que especificaran su ubicación, cuando fuera posible. La información se registró en los mapas y en papel milimetrado. También se les dieron post-its a los participantes para que escribieran su propia información y la adhirieran al mapa en el papel milimetrado.

Las preocupaciones y las oportunidades incluían:

- Vehículos transitando a altas velocidades en Mountain View Avenue
- Ninguna barrera física o de protección entre las aceras y las calles

- Caminos seguros para los estudiantes
- Aceras muy angostas
- Alumbrado a escala peatonal en las calles principales
- Intersecciones que podrían mejorarse:
  - Santa Fe Avenue/Broadway
  - Pacific Boulevard/Olive Street
  - Santa Fe Avenue/Cass Place
  - Santa Fe Avenue/Florence Avenue

ACTIVIDAD #2 SELECCIÓN DE TIPOS DE INSTALACIONES CON CALCOMANÍAS

Se les proporcionaron 5 calcomanías de puntos verdes a los participantes y se les pidió que los colocaran en una pizarra que mostraba varios proyectos de infraestructura, para así demostrar cuáles eran las preferencias de su comunidad. Las instalaciones más apoyadas por la comunidad fueron:

- Medidas de disminución del tránsito
- Alumbrado a escala peatonal
- Cruces peatonales continentales
- Árboles urbanos
- Medianas
- Sistemas de alerta activados por los peatones
- Semáforos peatonales con conteo

ACTIVIDAD #3 UBICACIONES PRIORITARIAS PARA LOS PROYECTOS

Se proporcionaron 3 calcomanías de puntos azules a los participantes y se les pidió que las colocaran en mapas de Walnut Park para identifiar sus ubicaciones prioritarias para los proyectos peatonales. Las ubicaciones identificadas de mayor prioridad fueron:

- Santa Fe Avenue/Southern Pacific Railroad
- Santa Fe Avenue, entre Sale Place y the Southern Pacific Railroad
- Santa Fe Avenue/Broadway
- Pacific Boulevard/Olive Street
- Olive Street entre Pacific Boulevard y Santa Fe Avenue
- Seville Avenue/Hope Street
- Pacific Boulevard/Live Oak Street

- Pacific Boulevard/Hill Street
- Broadway entre Seville Avenue y Mountain View Avenue
- Live Oak Street entre State Street y Mountain View Avenue
- Seville Avenue/Live Oak Street

Taller comunitario 2

El 18 de septiembre del 2017, el Departamento de Salud Pública organizó un segundo taller comunitario en YWCA Gloria Molina Empowerment Center en Pacific Boulevard para obtener retroalimentación del Plan Peatonal de la Comunidad de Walnut Park. Asistieron 21 miembros de la comunidad. El personal del proyecto proporcionó una descripción general sobre el proyecto, y le pidió a los participantes que visitaran las cuatro estaciones para aprender y dar retroalimentación sobre el programa, las políticas y los proyectos de infraestructura presentados en el Plan.

Se le dio un 'pasaporte' a cada uno de los asistentes junto con una hoja de retroalimentación. En cada estación, los participantes recibieron un sello en su pasaporte, y una vez que el pasaporte y la hoja de retroalimentación estuvieran completos, se les entregaba un billete de rifa para poder ganar una bicicleta reequipada.

Los comentarios recibidos en las estaciones y en las hojas de retroalimentación identificaron el deseo de la comunidad de:

- Medidas de disminución del tránsito en las calles principales
- Más alumbrado a escala peatonal
- Aceras más amplias en Pacific Boulevard y Broadway

Los miembros de la comunidad identifican los problemas y oportunidades principales durante un taller en Walnut Park

- Un semáforo en Olive Street/Pacific Boulevard
- Un semáforo en Cass Place/Santa Fe Avenue
- Un cruce peatonal en Cudahy Street en Santa Fe Avenue
- Más Clubs de Caminata y programación de eventos en Walnut Nature Park

Evento de demostración

El 16 de junio del 2018, el Condado organizó *Camina en Walnut Park*, un evento de demostración de cuatro horas sobre las mejoras de la seguridad peatonal y de las calles en Pacific Boulevard. Financiado por una donación de asistencia técnica de la Asociación de Gobiernos del Sur de California, *Camina en Walnut Park* permitió que el Condado

Los miembros de la comunidad señalan las ubicaciones en las que se necesitan más proyectos peatonales durante el Taller 2 en Walnut Park

pudiera involucrar más a los residentes y a los participantes sobre cómo Pacific Boulevard podía satisfacer mejor sus necesidades.
El evento reunió a 800 miembros de la comunidad para experimentar Pacific Boulevard temporalmente reimaginado para los peatones y las personas que andan en bicicleta. El evento presentó estaciones de entretenimiento y retroalimentación en Walnut Nature Park y en Gloria Molina Community Empowerment Center.

Un evento de demostración es una reconfiguración temporal de la calle que permite a los residentes experimentar, informarse y proporcionar sus aportes para cambios en potenciales en las calles. El Condado mostró los proyectos propuestos del Plan peatonal de la comunidad de Walnut Park realizado en el 2016, que incluían un cruce peatonal, un carril multiusos, una parada de autobús y cruces peatonales de alta visibilidad.

El equipo del proyecto encuestó a 151 personas sobre su apoyo a los proyectos que se presentaron ese día:

- El 93% apoyó las extensiones de bordillo a lo largo del corredor y un cruce peatonal en Pacific Boulevard y Florence Avenue
- El 97% pensó que el carril multiusos los hacía sentir más seguros al momento de caminar o montar bicicleta
- 1 de cada 2 personas sintieron que el comportamiento del conductor les impide caminar o montar bicicleta en su comunidad

Las tres mejoras peatonales deseadas e identificadas por los miembros de la comunidad fueron:

- Árboles/sombra
- Aceras más amplias
- Alumbrado en las aceras

Las tres mejoras para el uso de bicicleta deseadas e identificadas por los miembros de la comunidad fueron:

- Más ciclovías
- Carriles protegidos y separados para bicicletas
- Reducir la velocidad de los vehículos

Los miembros de la comunidad disfrutan de un evento de demostración a lo largo de Pacific Boulevard en Walnut Park

ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

AMBIENTE PEATONAL

Niveles de transeúntes y conductores

Uno de los principales objetivos de cualquier inversión peatonal es el aumentar el atractivo y la conveniencia de conducir. Para entender los niveles de personas que caminan en Walnut Park, el Condado revisó las estadísticas sobre los viajes en transporte público y las personas que tienen vehículos.

En Walnut Park, el 2.6% de los residentes con trabajo van y vuelven al trabajo a pie, casi el mismo porcentaje el Condado (2.9%). Un mayor porcentaje de los residentes de Walnut Park van y vuelven al trabajo por medio del transporte público (9.6% vs. el 7.0%).[1] Se asume que la mayoría de estas personas que utilizan el transporte público caminan a las estaciones de autobús o de tren en la comunidad no incorporada adyacente de Florence-Firestone.[2] Se puede encontrar un mapa del acceso al tránsito en Walnut Park en el Apéndice B.

Se llevaron a cabo conteos peatonales automatizados en ocho ubicaciones en Walnut Park entre el 18 de agosto y el 31 de agosto del 2016, con el propósito de ayudar a medir las tendencias en el uso de instalaciones, poner los datos de colisiones en un contexto y observar el comportamiento de los peatones. Los resultados en la Tabla 8-4 demuestran cómo se ve la actividad peatonal en esta comunidad, en esas ubicaciones. Aunque los datos de los conteos también se utilizan para evaluar si una ubicación cumple con un límite para ciertas mejoras peatonales como los semáforos, los conteos no son generalmente comparables entre comunidades o en contraste con ningún estándar de actividad peatonal. Por ejemplo, lo que pueda considerarse como un nivel alto de actividad en Walnut Park puede parecer bajo en otra comunidad.

Los volúmenes de peatones se midieron utilizando una máquina automatizada. Los datos muestran que la actividad peatonal ocurre por la tarde durante los días entre semana, particularmente los viernes, y en promedio, el mayor número de peatones se moviliza los sábados. Los lugares a lo largo de Florence Avenue tendieron a demostrar niveles peatonales más altos.

1 Encuesta de Comunidades Americanas (ACS), Estimados de 5 años, 2010-2014

2 Basado en el Reporte de Calidad de Vida de Metro del 2016, el 86% de los usuarios del bus y el 68% de los usuarios del tren del Condado de Los Angeles acceden al tránsito caminando.

El acceso que las familias tengan a los vehículos también influencia en la dependencia de los residentes a usar ese método de transporte, o al caminar para ir y venir del trabajo. Comparado con el promedio del Condado, Walnut Park tiene más hogares sin un vehículo disponible, pero también más hogares con tres o más vehículos. Una teoría es que los ingresos bajos contribuyen a que los hogares no cuenten con vehículos, y los hogares superpoblados contribuyen a reportar 3 o más vehículos.[1]

VOLÚMENES DE VEHÍCULOS CON MOTOR

Santa Fe Avenue y Pacific Boulevard son las calles con tránsito más pesado en Walnut Park. Santa Fe Avenue, un corredor norte-sur, transporta 22,000 vehículos diariamente; Pacific Boulevard, otro corredor norte-sur, transporta 15,000 vehículos diariamente.[2]

VELOCIDAD DE VEHÍCULOS CON MOTOR

La velocidad permitida es de 35mph en Santa Fe Avenue, Pacific Boulevard y Florence Avenue, y de 25mph en Seville Avenue, Mountain View Avenue y Broadway. Durante las observaciones de campo, el grupo del proyecto notó que prevalecían velocidades más altas en muchas ubicaciones a lo largo de las calles principales

Tabla 8-4: Resumen de los conteos peatonales de Walnut Park

Ubicación	Promedio diario de tránsito peatonal	Día de la semana con mayor tránsito
Florence Avenue, al este de Santa Fe Avenue	640	Lunes
Florence Avenue, al oeste de Stafford Avenue	1,068	Viernes
Florence Avenue, al oeste de Miles Avenue	1,367	Sábado
Santa Fe Avenue, al norte de Walter Street	460	Lunes
Santa Fe Avenue, al sur de Hill Street	345	Miércoles
Pacific Boulevard, al sur de Walnut Street	863	Viernes
Seville Avenue, al sur de Broadway	462	Viernes
Seville Avenue, al norte de Cudahy Street	802	Viernes

Fuente: Condado de Los Angeles, 10/2016 – 11/2016

1 Datos de Walnut Park: Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014; datos del Condado: Encuesta de Comunidades Americanas, 2015 estimación de 1 año.

2 Esta información fue recolectada a través de conteos a máquina en febrero del 2016.

Obstáculos para caminar

Esta sección analiza las colisiones anteriores que involucraron a peatones para comprender mejor los factores que las causan, además de inconvenientes y crímenes reportados que son obstáculos extras para caminar en Walnut Park.

COLISIONES

Entre el 2009 y el 2016, hubo un total de 58 colisiones que involucraron peatones en el área de Walnut Park, con un promedio de 7 colisiones que involucraban a peatones al año.[1] La concentración más alta de estas colisiones ocurrió a lo largo de Pacific Boulevard y Santa Fe Avenue, incluyendo muertes en Pacific Boulevard/Florence Avenue, Pacific Boulevard/ California Street y Santa Fe Avenue/Poplar Place (Figura 8-3). La mayoría de las colisiones ocurrieron durante las horas pico (6:00 AM - 9:00 AM y 5:00 PM - 8:00 PM) y durante el día (9:00 AM - 5:00 PM) (43% en cada una). El porcentaje más alto de las personas que se vieron involucradas en la colisión eran menores de 18 años (el 19%), seguido de las edades de 45 a 54 y de más de 65 (17% cada una). La mayoría de estas colisiones (casi el 60%) involucraron ya sea una herida severa o visible, y cuatro resultaron en muerte.

El Departamento de Policía reportó que el 47% de las colisiones que involucraron peatones fueron causadas porque los conductores no cedieron el paso a peatones que tenian el derecho de paso legal. El otro 31% de las colisiones se atribuyeron a que los peatones no siguieron las reglas de tránsito (por ejemplo: cruzaban a media cuadra, fuera del cruce peatonal). Se puede encontrar un mapa del acceso al tránsito en Walnut Park en el Apéndice B.

1 Fuente: Patrulla de Carreteras de California, Sistema de Registros Integrados de Tránsito a Nivel Estatal (SWITRS, por sus siglas en inglés), 2009-2016. Es importante mencionar que los datos de colisiones reportadas pueden no reflejar todas las colisiones que ocurren en una comunidad.

Figura 8-3: Mapa de colisiones en las que estuvieron involucrados peatones en Walnut Park (2009-2016)

FUENTE DE INFORMACIÓN: INFORMACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE REGISTROS DE TRÁFICO (SWITRS, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) DE TODO EL ESTADO 2009-2016

COLISIONES CON PEATONES

MILLAS 0 0.1 0.2

DESTINOS
- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- BALIZA

COLISIONES
- UBICACIÓN CON ACCIDENTES FATALES
- 1
- 2
- 3-4
- 5-7

ACTIVIDADES MOLESTAS

Las actividades molestas son consideradas como actividades no deseadas o ilegales, estas pueden impactar la seguridad real y la percibida, la comodidad y el atractivo del ambiente peatonal. Utilizando datos propuestos por la aplicación móvil del Condado, The Works[1], y la información de los miembros de la comunidad en reuniones de planificación, se identificaron un buen número de actividades molestas en Walnut Park (Figura 8-4), incluyendo:

- **Ventas de alcohol al por menor.** El vivir cerca de una tienda de licor está relacionado con consecuencias negativas para la salud, el aumento del crimen y las actividades molestas.
- **Actividades ilícitas.** Las actividades ilícitas pueden impactar la seguridad percibida de un área. Se han reportado actividades ilícitas como el tráfico humano, la prostitución y el uso de drogas ilegales en Walnut Park.[2] Las actividades ilícitas también se realizaron desde vehículos estacionados justo afuera de Pacific Boulevard.
- **Desechos ilegales.** Estos delitos molestos crean un impacto negativo visual que afecta la percepción de la seguridad y hacen que la gente no desee caminar. Se ha reportado desecho ilegal de desperdicios en Walnut Park.

1 Nota: El graffiti y el desecho ilegal de desperdicios se documentan a través de las solicitudes hechas por medio del servicio en línea del Condado o por el número 211. El mapear estas solicitudes proporciona una guía general en las ubicaciones y el predominio de estos problemas. Sin embargo, debido a las tasas más bajas de dominio del idioma inglés, la participación cívica puede resultar en menos solicitudes de servicio por parte de la Comunidad de Walnut Park. Los despercidios desechados ilegalmente pueden reportarsde en el sitio web del condado Clean LA: http://dpw.lacounty.gov/epd/illdump/. El graffiti puede reportarse en: http://dpw.lacounty.gov/itd/dispatch/publicgraffiti/index.cfm?action=report.

2 En Walnut Park, los legados de la prostitución y los delitos menores son difíciles de borrar (2012, julio) KPCC. Extraído el 25 de agosto del 2016, de http://www.scpr.org/news/2012/07/11/33191/many-years-difficult-eradicate-street-prostitution/

Figura 8-4: Mapa mostrando las molestias reportadas en Walnut Park 2016.

FUENTE DE INFORMACIÓN: SOLICITUDES DE SERVICIOS DE THE WORKS, DEPARTAMENTO DEL ALGUACIL DEL CONDADO DE LOS ANGELES, 2016

PERJUICIOS

MILLAS 0 0.1 0.2

DESTINOS

- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- BALIZA

PERJUICIOS

- VERTEDERO ILEGAL
- TIENDA DE LICORES

DELITO

El delito y la seguridad están conectados con la salud de muchas formas. El miedo al crimen limita el acceso a los espacios públicos, y reduce la participación en actividades sanas como el caminar y el utilizar parques públicos. El aprender a abordar y reducir el crimen puede proporcionar mayores beneficios a la salud.

El delito, y el crimen violento, particularmente, es un problema en Walnut Park. Entre enero y julio del 2016, la comunidad sufrió 104 delitos por cada 10,000 personas. Los crímenes hacia la propiedad, los que incluyen robo con allanamiento, hurto[1] y robo de autos constituyen la mayoría de los delitos en Walnut Park.

Sin embargo, las tasas de crímenes violentos en Walnut Park son más altas que las del condado, y posiblemente sean un factor que impide que las personas caminen en la comunidad.[2] Los crímenes violentos, que incluyen homicidio, violación, agresión grave y asaltos constituyen aproximadamente un 20% de los delitos cometidos en Walnut Park.[3,4] De estos crímenes violentos, uno se reportó como homicidio. Los crímenes más violentos reportados en la comunidad entre enero y julio del 2016 se concentraron a lo largo de corredores largos, incluyendo Santa Fe Avenue, Seville Avenue y Pacific Boulevard, al igual que parques y escuelas. Los crímenes violentos se muestran en la Figura 8-5, con las ubicaciones de los homicidios especialmente identificadas.

1 El hurto es la apropiación de bienes que no implica el contacto de persona a persona. El robo con allanamiento es la entrada a un edificio o residencia con la intensión de robar, pero no necesariamente se roba la propiedad. Nancy King Law, 2018.

2 El Departamento del Alguacil del condado citado por el LA Times Mapping, agosto del 2016.

3 El robo, en contraste con el hurto, es la apropiación de bienes que implica el contacto de persona a persona con fuerza, intimidación y/o coacción. Nancy King Law, 2018.

4 El Departamento del Alguacil del Condado citado por el LA Times Mapping, 2016. Los datos sobre crimen fueron recolectados de enero a julio del 2016 porque esos fueron los datos disponibles más recientes al momento de desarrollar este Plan.

Figura 8-5: Mapa mostrando el delito violento en Lake Los Angeles (de enero a julio de 2016)

PANDILLAS

Los delitos relacionados con pandillas han ocurrido en gran medida a lo largo de Florence Avenue, Pacific Boulevard y Seville Avenue (Figura 8-6). El miedo a las pandillas y a la violencia ha demostrado que causa que la gente no desee caminar, o si quiera salir de sus hogares. De acuerdo con el Departamento del Alguacil del Condado de Los Angeles, las pandillas son más comunes en el área norte de Walnut Park.

Figura 8-6: Mapa mostrando los delitos relacionados con las pandillas en Walnut Park (de enero a junio del 2016)

FUENTE DE INFORMACIÓN: DEPARTAMENTO DEL ALGUACIL, CITADO POR LA TIMES MAPPING LA, AGOSTO DE 2016

MILLAS 0 0.1 0.2

VIOLENCIA DE PANDILLAS

DESTINOS
- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO

ACTIVIDAD DE PANDILLAS
- DELITOS DE PANDILLAS

INFRAESTRUCTURAS PEATONALES EXISTENTES

Esta sección examina las infraestructuras peatonales existentes, identificando los obstáculos y las oportunidades para mejorar en Walnut Park. Estas oportunidades se registraron en los siguientes mapas (Figura 8-7 y Figura 8-8), incluyendo aceras, cruces peatonales, radio de los bordillos, señalización, semáforos y condiciones del alumbrado público.

Aceras

La mayoría de las calles comerciales y residenciales dentro de Walnut Park tienen de cuatro a cinco pies de acera, y permiten que se estacione en las calles. Florence Avenue, uno de los principales corredores comerciales, tiene aceras de 15 pies de ancho, lo que les da a los peatones más espacio para trasladarse. Walnut Park también tiene varias áreas con aceras que pueden mejorarse. Las oportunidades relacionadas el mejoramiento de las aceras incluyen instalar las aceras, mejorar el alumbrado público, ampliar las aceras y remover la acumulación de basura en ella. (Figura 8-7)

Un cruce peatonal con escalonado amarillo cerca de una escuela en Walnut Park

Las aceras en Pacific Boulevard entre Grand Avenue y Hill Street, por ejemplo, son generalmente de menos de 5 pies de ancho, con postes de luz bloqueando el camino. Además, los conductores que entran o salen de las entradas comerciales no ceden el paso a los peatones.

Cruces peatonales

Los cruces peatonales marcados existen en ubicaciones seleccionadas en Walnut Park, generalmente en las intersecciones de las calles principales y secundarias. La mayoría de los cruces peatonales marcados son estándar (también llamados transversos), que consisten de dos líneas paralelas marcadas en el pavimento. También existen muchos lugares en Walnut Park con dificultades para cruzar

(Figura 8-8), lo que significa que una o más de las siguientes condiciones existe: dificultad para visualizar las líneas del cruce peatonal, dificultad para visualizar a los peatones en los cruces peatonales, cruces peatonales sin marcar, falta de señalización relacionada con los peatones o rampas de bordillos que están dañadas o que no cumplen con los estándares de ADA.

Las oportunidades para mejorar los cruces peatonales se concentran en los corredores principales, como lo son Seville Avenue, Pacific Boulevard y Florence Avenue. Por ejemplo, a lo largo de Seville Avenue, existen varios cruces peatonales no controlados en Live Oak Street y Grand Avenue, lo que significa que los conductores no tienen que detenerse por una señal de alto o por un semáforo. Las líneas en estos dos cruces peatonales no controlados se han ido desvaneciendo, y los conductores rara vez ceden el paso a los peatones que están caminando en el cruce peatonal. También se observaron peatones cruzando en Seville Avenue y Florence Avenue a media cuadra.

Un radio de bordillo amplio en Santa Fe Avenue y Broadway

Los cruces peatonales a media cuadra, por lo general, no se implementan en áreas residenciales, debido a que hay pocos vehículos con motor circulando a velocidad. Debido los autos estacionados en la calle y las paradas de autobús, algunas personas tienen problemas de visibilidad en algunos cruces peatonales.

Se observó que los conductores en algunas calles residenciales en Walnut Park conducían a una velocidad más alta que la permitida. Tal es el caso de Santa Ana Street, que tenía un límite de velocidad permitido de 30mph. Las personas que conducen a una alta velocidad pueden hacer que caminar o cruzar la calle se incómodo para los peatones.

Rampas en los bordillos

La mayoría de las rampas en los bordillos in Walnut Park son individuales y compartidas. Las rampas para aceras compartidas se alinean diagonalmente con la intersección y proporcionan acceso en donde los factores como el derecho de paso disponible, el radio de giro, el drenaje y la distancia visual impiden el uso de rampas emparejadas.

Caminar en Walnut Park puede ser incómodo debido a la falta de árboles y otras estructuras que proporcionen sombra.

Radio de los bordillos

Como en la mayoría de los ambientes urbanos, un radio de 15 pies en los bordillos es lo general en Walnut Park. La fotografía a continuación muestra la intersección de Broadway y Santa Fe Avenue, que es la ubicación de dos escuelas. El radio del bordillo de las esquinas noroeste y sureste son mucho más amplios debido a la alineación curva de Broadway. Los radios de bordillo amplios pueden ayudar a los autos a hacer giros a la derecha, al permitir que estos puedan girar con más velocidad. Estas altas velocidades aumentan la gravedad de un impacto en caso de una colisión. Un radio de bordillo más amplio también entorpece las rampas, además de necesitar más derecho de paso y disminuir la distancia que los peatones deben cruzar.

Semáforos

Las principales intersecciones en Walnut Park están controladas por semáforos en ubicaciones seleccionadas. Los semáforos que están completamente en control del Condado tienen semáforos para peatones con conteo, mientras que otros se comparten con las ciudades

vecinas. El proporcionar semáforos peatonales en todas las intersecciones señalizadas de Walnut Park, en colaboración con las ciudades vecinas, podría mejorar la seguridad para las personas que caminan en toda la comunidad.

Alumbrado

El alumbrado en los cruces y en las intersecciones en Walnut Park cumple con los requisitos estatales, pero muchos miembros de la comunidad han expresado su disconformidad con el alumbrado en las aceras. Una gran parte del alumbrado está diseñado para iluminar la calle y no la acerca, lo que crea disconformidad con el nivel de seguridad personal y desalienta la actividad peatonal.

Dosel arbóreo

El dosel arbóreo puede hacer que el caminar se sienta más seguro y agradable, y puede abordar las áreas en donde se concentra el calor, embellecer la comundad y mejorar la calidad general de vida. Walnut Park está clasificada con el quinto percentile más bajo (el peor) de cobertura de dosel arbóreo.[1] La parte oeste de Walnut Park tiene al menos tres doseles arbóreos en relación con la población; lo que hace que el 69.6% de la porción suroeste y el 65.2% de la población en el noroeste y las partes centrales carezcan de cobertura de dosel arbóreo.

1 Alianza de Salud Pública, Índice de Lugares Saludables, 2016. Se puede encontrar más información en el Inventario de Forestación Urbana del Plan de Parques y Recreación de la Comunidad de Walnut Park (2016).

Un botón peatonal en Walnut Park

Figura 8-7: Mapa de las observaciones de auditoría de caminatas, relacionadas con las aceras y caminos en Walnut Park

OBSERVACIONES DE LA AUDITORÍA DE CAMINATAS EN WALNUT PARK
ACERAS Y SENDEROS

MILLAS 0 0.1 0.2

DESTINOS
- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- BALIZA

OBSERVACIONES DE ACERAS
- ACERA ESTRECHA
- ALUMBRADO LIMITADO
- ACERA DISCONTINUA
- DESORDEN DE ACERAS

Figura 8-8: Mapa de las observaciones de auditoría de caminatas relacionadas con las intersecciones en Walnut Park

OBSERVACIONES DE LA AUDITORÍA DE CAMINATAS EN WALNUT PARK

MILLAS 0 0.1 0.2

INTERSECCIONES

DESTINOS
- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE
- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- BALIZA

OBSERVACIONES DE INTERSECCIONES
- FRANJAS DESCOLORIDAS EN EL PASO DE PEATONES
- PROBLEMAS DE VISIBILIDAD
- CRUCE PEATONAL SIN MARCAR
- SIN SEÑALIZACIÓN PEATONAL
- NO CONFORME A LAS NORMAS VIGENTES DE LA ADA/RAMPAS PARA ACERAS DAÑADAS

INFRAESTRUCTURAS PEATONALES PROPUESTAS

Esta sección habla sobre los proyectos propuestos para la red peatonal de Walnut Park. En general, las instalaciones peatonales propuestas se enfocan en mejorar la seguridad, la comodidad y la accesibilidad para las personas que caminan o que montan bicicleta en Walnut Park. Los proyectos propuestos en Walnut Park (Figura 8-9) incluyen:

- **Estudios de corredores:** Las reconfiguraciones potenciales de las carreteras que puedan mejorar las condiciones de transitabilidad y, potencialmente, añadir más espacios verdes en la comunidad, pero que requieren de estudios más extensos para poder implementarse.
- **Proyectos para cruzar la calle:** Instalaciones que hagan que cruzar la calle en las intersecciones y la mitad de una cuadra sea mucho más sencillo, lo que incluye cruces peatonales continentales, marcas para ceder el paso, sistemas de alarma activados por los peatones y rampas en los bordillos que cumplan con ADA. Cualquier recomendación para pintar las franjas de un cruce peatonal (en ubicaciones controladas o no) debe ser consistente con las Guías para Cruces Peatonales del Condado.
- **Proyectos para la acera/caminos:** Instalaciones que mejoran el caminar por la calle, lo que incluye añadir aceras nuevas o más amplias, y evaluar el retiro o reubicación de entradas.
- **Alumbrado a escala peatonal:** Es el alumbrado a escala de los peatonaes que proporciona luz para la gente que camina en Walnut Park, a diferencia de aquel que es más alto y que tiene como propósito iluminar la carretera para los conductores. Ver el Capítulo 4 para encontrar más información sobre cómo solicitar alumbrado a escala peatonal en Walnut Park.

La mayoría de las instalaciones se concentran a lo largo de las calles principales del norte-oeste de Walnut Park. Santa Fe Avenue, Pacific Boulevard y Seville Avenue. Estos corredores tienen un historial de colisiones en las que se involucraron peatones y un alto volumen de vehículos con motor y que conducen a alta velocidad, y fueron identificados como prioridad por los miembros de la comunidad.

Se evaluará Pacific Boulevard, entre Florence Avenue y Cudahy Street, para la reconfiguración de carreteras. El Departamento de Obras

Públicas llevará a cabo un estudio cuando los fondos y los recursos estén disponibles para determinar lo que sea más adecuado, pero el reconfigurar la carretera proporcionaría más espacio para los elementos identificados en el Plan de Parques y Recreación de la Comunidad de Walnut Park (2016), que incluye aceras más amplias, más árboles en la calle, una vía/camino compartido verde y una ciclovía. Las personas que caminan en Pacific Boulevard también se beneficiarían de las oportunidades de cruce mejoradas. En California Street, por ejemplo, se instalaron recientemente un cruce peatonal continental y marcas para ceder el paso, pero el instalar un sistema de alerta activado por los peatones mejoraría aún más la seguridad al cruzar. Se propusieron extensiones de bordillo en varias intersecciones a lo largo de Pacific Boulevard para acortar las distancias de cruce y ayudar a disminuir el tránsito. El reubicar las obstrucciones en la acerca, como los estantes de períodicos o postes podría ayudar a crear un ambiente peatonal más accesible y cómodo en Pacific Boulevard. Además, la comunidad ha expresado su deseo de alumbrado orientado a los peatones y árboles que proporcionen sombra para hacer que caminar por Pacific Boulevard sea más seguro y cómodo. Para los proyectos propuestos en Pacific Boulevard, el Condado tendría que coordinarse con las ciudades de Huntington Park y South Gate par asegurar la consistencia de los esfuerzos de planificación.

Al igual que Pacific Boulevard, Santa Fe Avenue es una ubicación potencial para la reconfiguración de carreteras entre Florence Avenue y Broadway. El Departamento de Obras Públicas llevará a cabo un estudio, pero reconfigurar la carretera ayudaría a reducir la velocidad del tránsito, a crear espacio para aceras más amplias y para otras comodidades, manteniendo el espacio para estacionar. Las mejoras en los cruces, incluyendo los cruces peatonales continentales y las marcas para ceder el paso, se han identificado para varias intersecciones en Santa Fe Avenue, en donde el cruzar puede ser difícil. En ciertas ubicaciones, tales como Leota/Olive Street y Broadway, no existen rampas en los bordillos; por lo que se podrían instalar nuevas rampas que cumplan con los estándares de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades para aumentar la accesibilidad de todos los usuarios.

La extensiones de bordillo y nuevos semáforos peatonales podrían crear una mayor visibilidad para las personas que cruzan la calle, y además proporcionarían condiciones más seguras para los peatones en varias ubicaciones a lo largo de Santa Fe Avenue. Se podría proporcionar más seguridad y comodidad al pavimentar una nueva acerca en el lado oeste de Santa Fe Avenue en el corredor de Southern Pacific Rail. Los residentes de Walnut Park también han indicado una necesidad de alumbrado a escala peatonal y árboles que proporcionen sombra en Santa Fe Avenue.

Los cruces peatonales continentales y las marcas para ceder el paso podrían mejorar las condiciones para cruzar a lo largo de Seville Avenue. Con respecto a Santa Fe y Pacific Boulevard, las extensiones de bordillo podrían acortar las distancias para cruzar y reducir la velocidad del tránsito en esta calle principalmente residencial. El añadir una mediana en Seville Avenue y Hill Street podría mejorar las condiciones para cruzar cerca de la escuela primaria de Walnut Park. Además, Seville Avenue podría ser un lugar más cómodo para caminar si se plantaran árboles para proporcionar sombra y belleza.

Asimismo, los miembros de la comunidad han expresado su deseo de alumbrado a escala peatonal a lo largo de Broadway y cruces a media cuadra en Broadway, entre Santa Fe y Pacific Boulevard. Un nuevo cruce peatonal y un sistema de alerta activado por peatones podría proporcionar otra opción de cruce seguro para los estudiantes de las escuelas cercanas.

Entre Pacific Boulevard y Seville Avenue, las aceras a lo largo del lado sur de Florence Avenue podrían ampliarse y limpiarse de obstrucciones para que se asimilen a las aceras del oeste de Pacific Boulevard. Una extensión de bordillo en el cruce peatonal actual en Rita Avenue podría acortar la distancia de cruce a lo largo de Florence Avenue. Para los proyectos propuestos en Florence Avenue, el Condado tendría que coordinarse con las ciudades de Huntington Park y South Gate par asegurar la consistencia de los esfuerzos de planificación.

Estos proyectos propuestos están enumerados en la Tabla 8-5, y mapeados en la Figura 8-9. La lista de proyectos incluye los costos estimados y los puntajes de prioritización para cada proyecto. El Departamento de Obras Públicas aplica a

menudo para obtener donaciones para los corredores, en lugar de para cada intersección individual, por lo que el puntaje promedio de prioritización para cada corredor también está incluido en la lista. El Capítulo 6 proporciona una descripción de cómo el Condado implementará estos proyectos, y el Apéndice D contiene información detallada sobre recursos de financiamiento potenciales y las puntuaciones de prioritización; mientras que el Apéndice E proporciona más información sobre los costos estimados.

La implementación de proyectos propuestos en Walnut Park depende del análisis ambiental y las revisiones de ingeniería futuras, para así asegurar que sean consistentes a las normas y prácticas del Condado. Esto incluye, pero no se limita al Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito de California (CA MUTCD, por sus siglas en inglés), el Manual de Diseño de Carreteras de Caltrans, El Código del Condado de Los Angeles y el Plan General del Condado de Los Angeles. Además, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de programas descritos en este Plan se basan en los recursos disponibles; en el derecho de paso; los fondos suficientes para financiar la instalación, la operación y el mantenimiento continuo; y en la obtención del apoyo político y comunitario.

Tabla 8-5: Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Walnut Park

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Broadway					**Puntaje promedio del corredor: 75.0**
Condado	Broadway, entre Santa Fe Avenue y Pacific Boulevard	Media cuadra	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	65.0
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	Broadway (de Santa Fe Avenue a Seville Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar árboles en las calles	$53,000	85.0
Condado	Broadway (de Santa Fe Avenue a Seville Avenue)	Ambos lados de la calle	Alumbrado a escala peatonal	Variable	75.0
Florence Avenue					**Puntaje promedio del corredor: 71.7**
Condado	Florence Avenue / Pacific Boulevard	Esquinas noroeste, sudoeste y sudeste	Evaluar la recubicación o retiro de entradas [2]	$10,000	80.0
		Todos los tramos	Instalar un botón peatonal accesible	$12,000	
Condado	Florence Avenue / Rita Avenue	Lado sur de la calle (media cuadra)	Instalar extensiones de bordillo	$40,000	65.0
Condado	Florence Avenue / (de Pacific Boulevard a Seville Avenue)	Lado norte de la calle	Ampliar las aceras y reubicar las obstrucciones	$56,250	70.0
Flower Street					**Puntaje promedio del corredor: 60.0**
Condado	Flower Street (de Seville Avenue a Mountain View Avenue)	-	Instalar reductores de velocidad	$5,000	60.0
Mountain View Avenue					**Puntaje promedio del corredor: 60.8**
Condado	Mountain View Avenue / Florence Avenue	Tamos oeste, sur y este	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	60.0
Condado	Mountain View Avenue / Walnut Street	Esquina noroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$8,000	60.0
Condado	Mountain View Avenue / California Street	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	55.0
Condado	Mountain View Avenue / Olive Street	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$120,000	55.0
		Tramos norte y oeste	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$5,000	
		-	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	
Condado	Mountain View Avenue / Hill Street	Tramo oeste	Reubicar la línea de alto detrás del camino peatonal	$500	65.0
Condado	Mountain View Avenue / Broadway	Tramos norte y oeste	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$5,000	70.0

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Pacific Boulevard					**Puntaje promedio del corredor: 80.6**
Condado	Pacific Boulevard / California Street	Dirección norte-sur	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	85.0
		Esquinas noroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Pacific Boulevard / Live Oak Street	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	70.0
		Esquina noroeste	Evaluar la recubicación o retiro de entradas[2]	$10,000	
Condado	Pacific Boulevard / Grand Avenue	Esquina sureste	Instalar una parada de bus: un área extendida para autobuses parecida a una extensión de bordillo para crear espacio extra para el tránsito peatonal, y trabajar junto con Metro para instalar refugios para esperar el autobús	$150,000	70.0
			Hacer entradas que cumplan con ADA [2]	$10,000	
		Esquinas noroeste, sudoeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$120,000	
Condado	Pacific Boulevard / Olive Street	Tramo sur	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	70.0
			Instalar señales de tránsito con semáforos para peatones	$300,000	
		Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Pacific Boulevard / Broadway	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental amarillo	$10,000	85.0
			Instalar un botón peatonal accesible	$12,000	
			Modificar el tiempo de los semáforos para aumentar el intervalo para cruzar	Variable	
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Pacific Boulevard / Cudahy Street	Tramo norte	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	75.0
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
		Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	
Condado	Pacific Boulevard (de Florence Avenue a Cudahy Street)	Ambos lados de la calle	Plantar árboles en las calles	$26,500	100.0
Condado	Pacific Boulevard (de Florence Avenue a Cudahy Street)	-	Estudiar para reconfiguración de carreteras	El costo variará para el estudio, el diseño y la implementación	90.0

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Walnut Park, continuación

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Santa Fe Avenue					70.4
Condado	Santa Fe Avenue / Florence Avenue	Esquinas noroeste, sudoeste y sudeste	Evaluar la reubicación o retiro de entradas en la gasolinera[2]	$10,000	75.0
		Todos los tramos	Modificar el tiempo de los semáforos para aumentar el intervalo para cruzar	Variable	
			Instalar un botón peatonal accesible	$12,000	
Condado	Santa Fe Avenue / California Street	Tramos sur y este	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	70.0
		Tramo sur	Instalar señales de tránsito con semáforos para peatones	$300,000	
		Esquinas noroeste y sudeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Santa Fe Avenue / Hope Street	Tramos este, oeste y norte	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$7,500	60.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
		Esquina noreste	Reducir el ancho de la entrada en Diaz Market[2]	$10,000	
		Todos los tramos	Instalar un botón peatonal accesible	$12,000	
Condado	Santa Fe Avenue / Leota / Olive Street	Esquinas sudoeste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	85.0
		Tramo sur	Instalar señales de tránsito con semáforos para peatones	$300,000	
		Tramo sur	Instalar medianas en cruces peatonales existentes	$30,000	
		Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	
Condado	Santa Fe Avenue / Broadway	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	65.0
			Modificar el tiempo de los semáforos para aumentar el intervalo para cruzar	Variable	
			Instalar un botón peatonal accesible	$12,000	
		Esquina sureste	Instalar pavimentos táctiles que cumplan con ADA en las medianas para cruzar	$500	
		Esquinas noreste y suroeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
		Esquinas sudoeste y sudeste	Reconfigurar la intersección para que los canales para girar a la derecha estén cerrados en las esquinas noroeste y sureste, y así reducir la distancia del cruce peatonal y el radio de los bordillos	$200,000	

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Santa Fe Avenue / Cudahy Street	Tramos sur y este	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$5,000	60.0
		Tramo sur	Instalar señales de tránsito con semáforos para peatones	$300,000	
Condado	Santa Fe Avenue / Palm Place	Tramos sur y este	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	60.0
		Esquina sureste y suroeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
		Tramo sur	Instalar señales de tránsito con semáforos para peatones	$300,000	
Condado	Santa Fe Avenue / Safe Place	Esquina sureste	Evaluar la reubicación o retiro de entradas[2]	$10,000	60.0
Condado	Santa Fe Avenue / Cass Place	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	65.0
		Tramo este	Reubicar la línea de alto detrás del camino peatonal	$500	
		Tramo norte (ambos lados de la calle)	Instalar un sistema de alerta activado por peatones en un cruce peatonal existente	$80,000	
		Esquina noreste	Instalar extensiones de bordillo	$40,000	
Condado	Santa Fe Avenue / Poplar Place	Tramos sur y este	Volver a colocar un cruce peatonal continental	$5,000	70.0
		Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	
		Tramo sur	Instalar señales de tránsito con semáforos para peatones	$300,000	
Condado	Santa Fe Avenue / Independence Avenue	Tramo este	Volver a colocar el cruce peatonal continental a lo largo de Independence Avenue y a través del lado norte del carril con cruce a la derecha ubicado en Santa Fe	$2,500	65.0
Condado	Santa Fe Avenue / Southern Pacific Railroad	Lado oeste de la calle	Instalar acera	$10,000	65.0
Condado	Santa Fe Avenue (de Florence Avenue a Southern Pacific Railroad)	Ambos lados de la calle	Plantar árboles en las calles	$53,000	100.0
Condado	Santa Fe Avenue (de Florence Avenue a Southern Pacific Railroad)	-	Estudiar para reconfiguración de carreteras	El costo variará para el estudio, el diseño y la implementación	85.0

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Walnut Park, continuación

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Seville Avenue					**Puntaje promedio del corredor: 70.7**
Condado	Santa Fe Avenue / Florence Avenue	Todos los tramos	Instalar un botón peatonal accesible	$12,000	55.0
Condado	Seville Avenue / Live Oak Street	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	60.0
		Esquinas noroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Seville Avenue / Grand Avenue	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	65.0
		Esquinas noroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Seville Avenue / Olive Street	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	80.0
Condado	Seville Avenue / Hill Street	Mediana	Instalar una mediana	$30,000	75.0
		Esquina sureste	Instalar extensiones de bordillo	$40,000	
		Tramo este	Reubicar la línea de alto detrás del camino peatonal	$500	
Condado	Seville Avenue / Broadway	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	70.0
		Esquina sureste	Instalar extensiones de bordillo	$40,000	
		Todos los tramos	Instalar un botón peatonal accesible	$12,000	
Condado	Seville Avenue (de Florence Avenue a Cudahy Street)	Lado este de la calle	Plantar árboles en las calles	$27,100	90.0
Costo de capital estimado[3]					$5,309,850
Contingencia (20% del costo total del capital)					$1,061,970
P.E Total (30% del costo total del capital)					$1,592,955
Total de la ingeniería de la construcción (50% del costo total del capital)					$2,654,925
Total del Proyecto:					**$10,619,700**

[1] Todos los costos están basados en estimaciones del 2018. Al momento de la implementación, pueden existir aumentos adecuados con la inflación.

[2] Los proyectos relacionados con las entradas son contingentes con los procesos desarrollados por el Condado para consolidar, reducir el grosor y cerrar las entradas excesivo, en donde sea factible y adecuado, en conformidad con el Título 16 del Código del Condado de Los Angeles, y considerando la aprobación previa de la planificación. Vea la sección de Entradas en el Capítulo 4 para encontrar más detalles.

[3] El costo no incluye los tratamientos cuyos precios por unidad están enumerados como "Variables", lo que incluye el alumbrado a escala peatonal y los estudios de reconfiguración de carreteras. Los costos de estos tratamientos pueden variar mucho, dependiendo del diseño. La instalación de alumbrado a escala peatonal es contingente con los fondos disponibles para financiar la instalación, operación y costos de mantenimiento.

Figura 8-9: Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Walnut Park

PROYECTOS PEATONALES PROPUESTOS

MILLAS 0 0.1 0.2

DESTINOS

- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- BALIZA

PROYECTOS PROPUESTOS

- CRUCE NUEVO O MEJORADO
- CRUCE NUEVO O MEJORADO CON BALIZA/SEÑAL
- ACTUALIZACIÓN DE SEÑALIZACIÓN
- SEMÁFORO NUEVO
- PARADA DE TRÁNSITO MEJORADA
- CONTROL DE TRÁFICO
- ACERAS NUEVAS O MEJORADAS
- ILUMINACIÓN PEATONAL
- ÁRBOLES EN LA CALLE
- CONTROL DE TRÁFICO
- ESTUDIO PARA LA RECONFIGURACIÓN POTENCIAL DE CARRETERAS

La instalación de alumbrado a escala peatonal es contingente con los fondos disponibles para financiar la instalación, operación y costos de mantenimiento.

ACCIONES Y PROGRAMAS PROPUESTOS

Aunque los proyectos propuestos de infraestructura ayudan a mejorar la experiencia para los peatones, estos no son suficientes para hacer cambios extensos a largo plazo. Las acciones fortalecen los proyectos de infraestructura propuestos, y ayudan a estandarizar los procedimentos en todas las agencias. Las acciones propuestas a nivel de condado se encuentran en el Capítulo 2, mientras que la Tabla 8-6 enumera las acciones que serán particularmente importantes para las mejoras a largo plazo en el ambiente peatonal de Walnut Park.

Además, los programas ayudan a apoyar los proyectos de infraestructura peatonal a través de la educación, la fomentación, el cumplimiento y la evaluación. Todos los programas propuestos a nivel de condado se encuentran en el Capítulo 5, mientras que los programas que son más importantes para Walnut Park están enumerados en la Tabla 8-7.

Tabla 8-6: Acciones para Walnut Park

Acción	Departamentos Principales	Plazo
C-2.3: Trabajar con compañías de servicios públicos para ocultar o reubicar los mismos en las ubicaciones que fueron identificadas como aquellas con aceras que no cumplen ni mantienen los anchos solicitados por ADA, debido a la colocación de postes o cajas.	Departamento de Obras Públicas	Continuo
C-2.4: Dar prioridad a las solicitudes relacionadas con los desechos ilegales, cuando un informe indique que el materiar está impidiendo la movilidad peatonal segura.	Departamento de Obras Públicas Alguacil, Comisionado de Agricultura/ Pesos y Medidas	Continuo
SC-1.1: Continuar explorando maneras de adquirir, operar y mantener el alumbrado a escala peatonal.	Departamento de Obras Públicas	Continuo
SC-1.2: Apoyar la instalación de luces LED en los postes de luz nuevos y actuales y para reducir el desorden en las aceras, considerar iluminación a escala de calle y peatonal combinada en los postes de luz individuales en donde sea factible y adecuado.	Departamento de Obras Públicas	Continuo
SC-1.3: Trabajar con negocios locales para mantener las fachadas de los edificios activas (incluyendo asientos al aire libre en los restaurantes) para promover la vitalidad de la acera y “ojos en la calle”. Actualizar el código de zonificación relacionado, los Estándares Comunitarios del Distrito y/o los Planes Comunitarios, según sea necesario.	Departamentos miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable	Continuo
SC-1.4: Identificar las áreas en las que ocurren actividades ilícitas, tales como el manejar sin rumbo y la prostitución, y trabajar con departamento de Obras Públicas para emplear medidas estratégicas para reducir el tránsito, con el objetivo de reducir tales actividades en donde sea factible y adecuado.	Alguacil	Continuo

Tabla 8-7: Programas para Walnut Park

Programa	Descripción
Rutas seguras a la escuela	Los Programas de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) tienen muchos objetivos, incluyendo: (1) enseñar a los jóvenes las reglas de las calles, de manera que estén más preparados para desplazarse por su comunidad a pie y, eventualmente, convertirse en conductores cuidadosos; (2) fomentar maneras activas de ir a la escuela, lo que ayudará a los estudiantes a llegar más activos y listos para aprender; (3) reducir el predominio de la obesidad infantil a través del aumento de la actividad física; y (4) reducir la congestión del tránsito alrededor de las escuelas y disminuir el tránsito en las calles residenciales debido a los padres que llegan a dejar/recoger a sus hijos a la escuela. El programa actual de SRTS del Condado de Los Angeles es multifacético, e involucra varias agencias de la Comunidad para implementar proyectos de infraestructura alrededor de las escuelas, en conjunto con programas de educación y fomento en las escuelas.
Caminos Seguros	Caminos Seguros es un programa que se enfoca en proporcionar seguridad a los estudiantes mientras caminan a la escuela, en comunidades con un alto índice de criminalidad o de violencia. Los programas de Caminos Seguros están específicamente diseñados para asegurarse que los estudiantes puedan ir a la escuela sin el miedo a ser intimidados o lastimados debido a las pandillas, drogas o crimen. Los programas de Caminos Seguros también se iniciaron con el fin de mejorar la seguridad para miembros de la comunidad que caminan a los parques en comunidades con un alto índice de violencia o de criminalidad, y así asegurarse que tengan acceso a recursos, que estén físicamente activos y a que se relacionen con sus vecinos. Se puede encontrar más información en el Capítulo 5, Programa 2: Caminos Seguros.
Proyectos de eventos en la calle y de demostración	Los eventos en la calle cierran el paso temporalmente al tránsito vehicular, permitiendo a las personas el utiliizar las calles para actividades impulsadas por las personas como: caminar, trotar, montar bicicleta, patinar y otras actividades sociales y físicas. Estos eventos son grandiosos para unir a la comunidad y para promover opciones de transporte, creación/mantenimiento de lugares y salud pública. Los eventos en la calle son excelentes para construir una comunidad; unen a los vecindarios, negocios y visitantes por igual.

Cap. 9

WESTMONT WEST ATHENS

PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

PERFIL DE LA COMUNIDAD

Juntas, las comunidades de Westmont y West Athens tienen un área de un poco más de 3 millas cuadradas.

Westmont/West Athens tiene una población combinada de aproximadamente 41,000. El área de Westmont/West Athens está rodeada por City of Los Angeles al norte y al este, las ciudades de Inglewood y Hawthorne al oeste y City of Gardena al sur. Las comunidades son atendidas por Metro C Line Vermont/Athens Stations, localizadas en la intersección de Vermont Avenue e I-105, que se extiende de este/oeste a lo largo de West Athens. El campus de Los Angeles Southwest College está localizado entre Westmont y West Athens en Imperial Highway.

Modificado por Moción 06-2023

Agradecimientos

Miembros del Comité Asesor del Plan Peatonal de la Comunidad:

Jacqueline Badejo
Lavonda Brown
Oscar Cardoza
Daisy Corral
Stephanie de la Torre
Ernesto Harris
Evelyn Harris
Ramona Hernandez
Elisa McGhee
Irene Mitchem
Delight Mungoma
Rena Shillings
Patty Vazquez
Kenneth Walker

Un agradecimiento especial a los residentes de Westmont/West Athens que se tomaron el tiempo de participar en los programas de divulgación, los esfuerzos de recolección de datos y que compartieron sus ideas de cómo mejorar el caminar en la comunidad. Este plan está dedicado a su visión.

Demografía

El entender la demografía de una población ayuda a que las personas que toman las decisiones planifiquen y aborden proyectos y programas adecuados. Los factores como los ingresos, el nivel de pobreza y la educación pueden ayudar a hacerse una idea de las dificultades actuales o las oportunidades dentro de una comunidad. El ingreso promedio por hogar en Westmont/West Athens de $29,429, es mucho más bajo que el promedio del condado. La comunidad también tiene una tasa de pobreza significativamente más alta que el promedio del Condado, con más de la mitad de sus niños viviendo en pobreza. Comparado con el condado completo, más residentes de Westmont/West Athens no han nisiquiera obtenido un diploma de secundaria.

La comunidad es relativamente jóven, con el 29% de los hogares en Westmont/West Athens con un niño menor de 18 años, comparado con el 23% que tiene todo el condado. Un quinto de los hogares son mantenidos por padres solteros. Alrededor de la mitad de los residentes de Westmont/West Athens se identifican como hispanos o latinos, y un poco menos de la mitad como raza negra o afroamericana. Un porcentaje significativamente más pequeño de la población nacieron en el extranjero, lo que implica que más hogares experimentan alguna dificultad con el idioma inglés, en comparación con el promedio del condado (Tabla9-1).[1]

1 Encuesta de Comunidades Americanas, 5 años, del 2010-2014

Tabla 9-1: Demografía de Westmont/West Athens

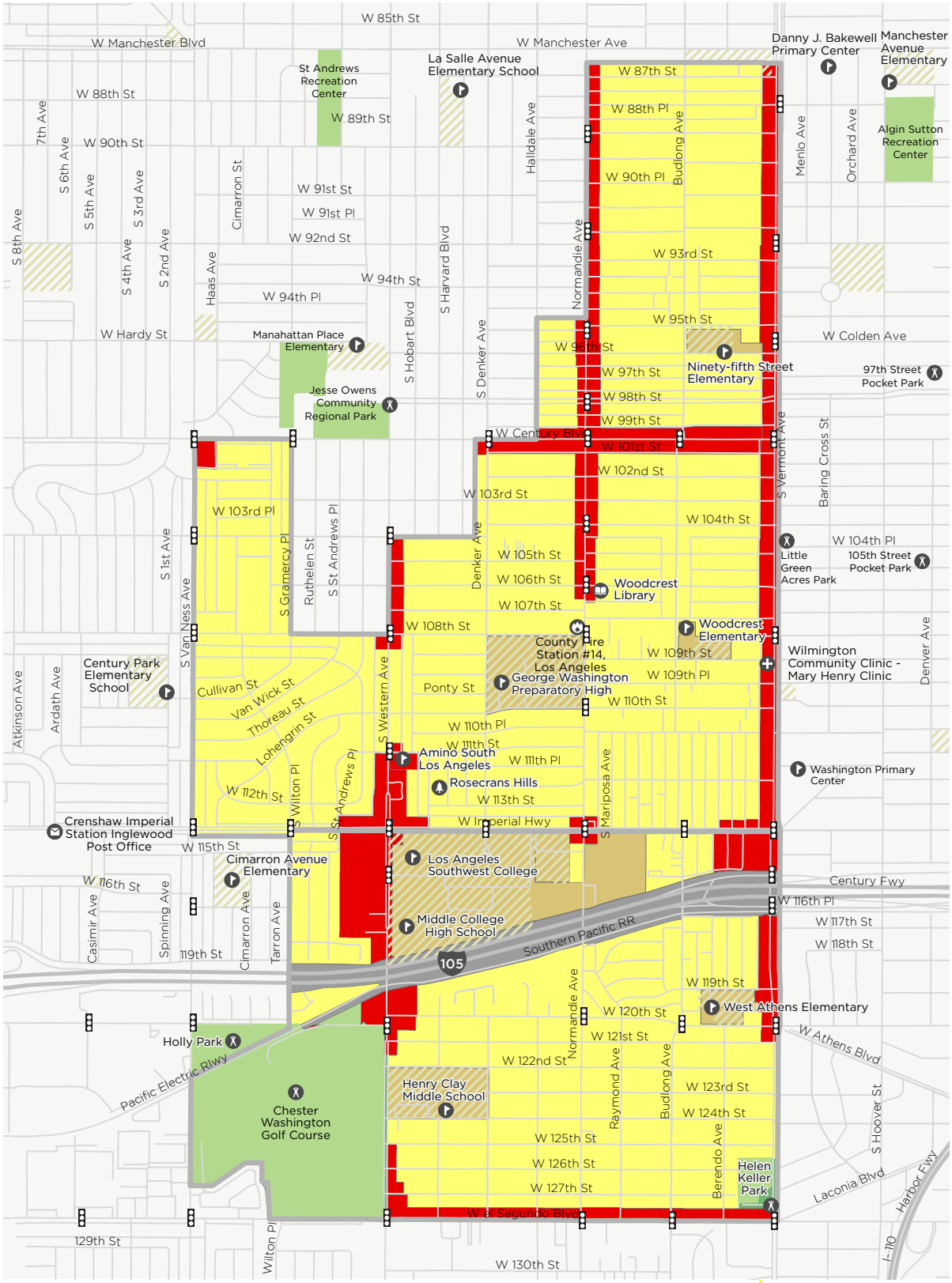
	Porcentaje en Westmont/ West Athens	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Educación		
Menor a un diploma de secundaria	30.5	21.4
Graduado de la escuela secundaria, diploma de educación general u otro	28.3	20.5
Con un título universitario o técnico	31.1	26.5
Título universitario o mayor	10.2	26.5
Pobreza		
Personas en estado de pobreza	33.0	18.7
Niños en estado de pobreza	53.5	29.5
Edad		
Menores a los 18 años	29.1	23.2
18-64 años	62.0	64.9
65 años o más	8.9	11.9
Raza/Etnia		
Hispanos o Latinos	50.6	48.4
Blancos (No-hispanos)	1.2	26.6
Indios americanos o nativos de Alaska	0.4	0.7
Asiáticos	0.5	15.0
Personas de raza negra o afroamericanos (No-hispanos)	46.0	8.7
Otro	1.7	1.3

Fuente: Encuesta de Comunidades Americanas, 5 años, del 2010-2014

Uso del terreno

El uso del terreno y las políticas de diseño urbano impactan la salud y los niveles de actividad de los residentes. Como una de las comunidades más densas el Condado de Los Angeles, la mayoría del terreno (el 64%) en Westmont/West Athens está designado como residencial, y mientras tan solo el 30% está designado como comercial. La Figura 9-1 muestra los usos de los terrenos en Westmont/West Athens. Walnut Park tiene una variedad de usos del terreno, como tiendas de abarrotes, tiendas al por menor, restaurantes, escuelas, iglesias y espacio para parques que están localizados a una distancia corta (un cuarto de milla) de las áreas residenciales.

Figura 9-1: Mapa de zonificación de Westmont/West Athens



DATA SOURCE: WEST ATHENS/WESTMONT COMMUNITY PLAN, DEPARTMENT OF REGIONAL PLANNING, 2011

MILES 0 0.2 0.4

LAND USE

DESTINATIONS
- SCHOOL
- LIBRARY
- POST OFFICE
- HOSPITAL
- FIRE STATION
- PARK/RECREATION

EXISTING INFRASTRUCTURE
- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNAL

LAND USES
- PARKS/OPEN SPACE
- RESIDENTIAL
- PUBLIC/QUASI PUBLIC USE
- COMMERCIAL
- EDUCATION FACILITIES

Acceso a los parques

El acceso a los parques evalúa la distribución del terreno de los parques en Westmont/West Athens, y si los residentes pueden acceder a él fácilmente. Entre más cerca vive una persona de un parque, más fácil es que la persona lo visite regularmente. La mayoría de los peatones está dispuesto a caminar media milla (aproximadamente 10 minutos de caminar) para acceder a su destino.[1]

El Plan General del Condado incluye un objetivo de proporcionar cuatro acres de terreno local para parques por cada 1,000 residentes. Actualmente, Westmont/West Athens solo tiene 0.2 acres por espacio para parques por cada 1,000 personas, y el 74% de sus residentes no viven a una distancia de media milla a pie del parque (Figura 9-2).[2]

El único parque de Westmont/West Athens, Hellen Keller Park, tiene un área de al menos siete acres, y provee comodidades recreacionales y en espacios abiertos en la parte sureste de la comunidad.

Además, se está planificando el desarrollo de dos nuevos parques. Se está planificando un mini-parque para un terreno vacío en Normandine Avenue y 95th Street. Los miembros de la comunidad visualizan que este parque será un espacio activo que estará protegido de las calles adyacentes. En Biblioteca de Woodcrest, se está desarrollando una plaza activa.

Algin Sutton Park, Holly Park y Jessie Owens Park (todos localizados en comunidades adyacentes) están técnicamente localizadas a una distancia transitable de Westmont/ West Athens. Sin embargo, estos parques están separados de Westmont/West Athens por carreteras principales, y no son fácilmente accesibles para los residentes de Westmont/ West Athens. Además, el crimen percibido y actual y la presencia de pandillas puede evitar que los residentes caminen en estos parques.

---

1 Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de Necesidades de los Parques de Westmont/West Athens 2016.

2 La distancia de cada hogar en Westmont/West Athens hacia los puntos de acceso de todos los parques adyacentes se calculó a lo largo de la carretera transitable/red peatonal, en lugar de "en línea recta". Ya que los peatones no pueden caminar de forma segura o legal en las carreteras o autopistas, este método toma en cuenta estos obstáculos, lo que resulta en una evaluación más exacta de la distancia que un peatón debería caminar para llegar a un parque. Fuente: Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de Necesidades de los Parques de Westmont/West Athens 2016.

Figura 9-2: Acceso a los parques de Westmont/West Athens

DATA SOURCE: PARK NEEDS ASSESSMENT, DEPARTMENT OF PARKS AND RECREATION, 2016

0 0.2 0.4 MILES

PARK ACCESS

DESTINATIONS

- SCHOOL
- COLLEGE
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- PARK
- HEALTHCARE
- FIRE STATION
- POST OFFICE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNAL

PARK ACCESS

- WALKABLE AREA, ONE-HALF MILE FROM PARK

Salud

El entender qué problemas de salud y conductas prevalecen en Westmont/West Athens puede ayudar a las personas que toman decisiones a enfocarse en las intervenciones peatonales adecuadas.[1] Tanto para Westmont/West Athens y para el Condado de Los Angeles, las enfermedades cardíacas y el cáncer son las dos causas mayores de muerte. Estas enfermedades están altamente relacionadas con la dieta, la actividad física y la exposición a toxinas (como el tabaco y la contaminación) y el estrés. La esperanza de vida al nacer para los residentes de Westmont/West Athens es de 72.4, casi ocho años menos que el promedio del condado de 80.3 años. El homicidio es un particularmente un problema de salud pública para los hombres jóvenes (de 17-25 años de edad).[2] El homicidio es la segunda causa principal de muerte prematura en la región de South Bay del condado.[3]

El 10% de los adultos reportaron estrés psicológico en Westmont/West Athens, lo que es levemente más alto que el promedio del condado del 8%. Wertmont/West Athens está clasificado en la mitad inferior de las comunidades no incorporadas según su tasa de obesidad adulta e infantil. La obesidad en los adultos es casi 42% más alta que la de todo el condado. Los niños con sobrepeso también son más prevalecientes en Westmont/West Athens que en el condado. De hecho, Westmont/West Athens tiene una de las tasas más altas de sobrepeso y obesidad adolescente del estado.[4] Las tasas de asma infantil en Westmont/West Athens son del 13.9%, lo que casi se iguala con los niveles del condado.

Tan solo el 19.8% de los adultos de Westmont/West Athens caminan durante el tiempo recomendado de 150 minutos por semana, comparado con el 34.1% de los adultos a nivel del condado. Los jóvenes en Westmont/West Athens en realidad tienen un nivel un poco más alto de actividad física regular (21%) comparados con el de todo el condado (18.9%).[5] Aproximadamente el 6.6% de los adultos de Westmont/West Athens tienen una discapacidad.

Al combinar todos los factores, Westmont/West Athens califica como una comunidad no favorecida en todos los indicadores en común a nivel de condado, que consideran el ingreso promedio de los hogares, la participación en el Programa Nacional de Almuerzo Escolar, carga de contaminación y otros determinantes de la salud.[6] Basándose en estos indicadores, Westmont/West Athens podría tener derecho a recibir prioritización de financiamiento del Programa de Transporte Activo de Caltrans, y potencialmente de otras fuentes de financiamiento. Los datos demográficos para Westmont/West Athens se muestran en la Tabla 9-2 y 9-3.

1 Este plan utiliza datos de salud a nivel de código postal cuando es necesario. Westmont/West Athens está en el código postal 90044 y 90047.

2 Mortality in Los Angeles County 2012 Leading Causes of Death and Premature Death with Trends for 2003-2012. (Mortalidad en el Condado de Los Angeles 2012, Causas Principales de Muerte y Muerte Prematura con sus Tendencias para los años 2003-2012). Condado de Los Angeles, Departamento de Salud Pública.

3 Mortality in Los Angeles County 2012: (Mortalidad en el Condado de Los Angeles 2012:) Leading Causes of Death and Premature Death with Trends for 2003-2012. (Causas principales de Muerte y Muerte Prematura con sus Tendencias, para los años 2003-2012.) (2012). Departamento de Salud Pública del Condado de Los Angeles. http://publichealth.lacounty.gov/dca/data/documents/mortalityrpt12.pdf.

4 Los adultos con masa corporal mayor o igual al 30.0 se consideran obsesos. Los niños de 2-11 años cuya combinación de peso, sexo y edad es mayor al percentil 95 del CDC´s del 2001 son considerados obesos, al igual que niños de 12-17 cuya combinación sea mayor al percentil 85 de masa corporal del CDC´s del 2010. Fuente: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014.

5 La actividad física regular para los niños entre 5 y 17 años se define como “al menos 60 minutos de actividad física diaria dentro de la semana, excluyendo la clase de educación física.” Fuente: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014. Los Centros de Control y Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) recomiendan que los adultos hagan al menos 150 minutos por semana de actividad de intensidad moderada para obtener “beneficios significativos en su salud”. Fuente: CDC, 2008 Physical Activity Guidelines for Americans. (CDC, 2008 Guías de Actividad Física para Americanos).

6 Estos indicadores incluyen CalEnviroScreen 2.0, la Tarifa del Programa Nacional de Almuerzo Escolar y la participación en el Programa de Almuerzo reducido, el ingreso promedio de los hogares y el Índice de Lugares Saludables, producido por la Alianza de Salud Pública de California del Sur.

Tabla 9-2: Causas de muerte de Westmont/West Athens

Causas de muerte (Seleccionadas) Tasa de mortalidad (por cada población de 100,000)	Porcentaje en Westmont/ West Athens	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Enfermedad cardíaca	26.7	26.9
Cáncer	23.4	24.2

Tabla 9-3: Indicadores de salud de Westmont/West Athens

	Porcentaje en Westmont/ West Athens	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Estrés psicológico grave (Adultos de 18 años en adelante)	10.2	8.0
Obesidad		
Niños con sobrepeso para las edades (2-11)	15	12.4
Adolescentes con sobrepeso u obsesos (12-17)	48.3	37.9
Obsesidad en adultos	36.7	25.9
Actividad física		
Actividad física regular (edades 5-17)	21.0	18.9
Personas que caminan al menos 150 minutos (mayores de 18)	19.8	34.1
Enfermedades respiratorias		
Niños entre las edades de 0 a 17 años que han sido diagnosticados con asma	13.9	13.1
Adultos (mayores a los 18 años) diagnosticados con asma alguna vez	10.9	12.6
Discapacidad		
Con discapacidad, menores a 65	6.6	6.0

Fuentes: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014; Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

PLANES Y PROYECTOS ANTERIORES

Este plan se basa en varios esfuerzos de planificación de Westmont/West Athens

Puede encontrar una descripción general de los planes existentes a nivel de condado en el Capítulo 1, y más detalles enumerados en el Apéndice A.

Plan de la Comunidad de West Athens/Westmont (1990)

El Plan de la Comunidad de West Athens/ Westmont es un componente del Plan General del Condado de Los Angeles, y establece un marco de objetivos, políticas y programas para guiar el patrón, la densidad y el carácter de desarrollo en la comunidad.

Informe del Panel de Asitencia Técnica TOD de Vermont Green Line Station (2010)

Este informe analiza las condiciones existentes y proporciona recomendaciones para convertir el puente de la autopista I-05 de Vermont Avenue y Vermont/Athens Station en una plaza, reduciendo la mediana central excesivamente amplia y expandiendo las aceras para unir la comunidad con el lado norte y sur de la autopista. Este estudio propone proyectos de intersecciones para peatones y acceso de bicicletas en varias ubicaciones a lo largo del condado.

Estudio de Acceso TOD del Condado de Los Angeles (2015)

Este estudio evalúa la capacidad de acceso y las necesidades de las estaciones dentro de los nueve Distritos Orientados al Tránsito (TOD, por sus siglas en inglés) propuestos a través del Condado. Incluye recomendaciones para mejorar varias intersecciones en Westmont/ West Athens. Se recomiendan los proyectos a lo largo de Vermont Avenue en 110th Street, 112th Stret, Imperial Highway, I-105 y 120th Street. Los proyectos incluyen cruces peatonales continentales, marcas para ceder el paso y extensiones de bordillo. Al momento de redactar este plan, existen 11 distritos de planificación identificados en el programa TOD.

Plan de Parques y Recreación de la Comunidad de West Athens/ Westmont (2016)

El plan provee una visión y un plan de acción para hacer que Westmont/West Athens sea más verde, lo que incluye una red extensa de espacios verdes accesibles para todo público e instalaciones recreativas, así como proyectos de mejora ambiental. Las recomendaciones incluyen mini-parques en Normandine Avenue y un nuevo parque en Woodcrest Library.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

En colaboración con el Departamento de Salud Pública (DPH, por sus siglas en inglés), La Inciativa del Vecindario de Los Angles (LANI, por sus siglas en inglés) organiza los esfuerzos para recolectar los aportes de la comunidad a lo largo del desarrollo el Plan Peatonal de la Comunidad de Westmont/West Athens. Esta estrategia de divulgación comunitaria se desarrolló con base en los objetivos del Plan, así como en un entendimiento de los problemas existentes identificados por la comunidad.

La divulgación se llevó a cabo en dos fases. La primera fase ayudó al equipo del proyecto a entender los obstáculos y las oportunidades para caminar en Westmont/West Athens. La segunda fase de divulgación fue hacer que los participantes de la comunidad respondieran al Plan, y que proporcionaran aportes adicionales sobre los proyectos peatonales que se necesitan. Estos esfuerzos se llevaron a cabo entre agosto del 2016 y diciembre del 2017, e incluyó el presentarse a las reuniones existentes realizadas por las organizaciones comunitarias, grupos de escolares y comunitarios; presentación de propuestas en eventos comunitarios; grupos focales; entrevistas con los participantes; encuestas; dos talleres comunitarios; y actividades de recolección de datos comunitarios y caminatas comunitarias. Un resumen de estas actividades de divulgación y los hallazgos claves en los obstáculos para caminar en la comunidad, incluyendo las instalaciones peatonales deseadas, comodidades y programas se proporcionan más adelante.

Comité asesor de la comunidad

Se formó un Comité Asesor de la Comunidad (CAC, por sus siglas en inglés) al iniciar el proyecto para proporcionar una guía a LANI y a DPH sobre los esfuerzos de participación comunitaria, y para informar sobre el proceso de planificación. El CAC también proporcionó consejos sobre las prioridades y preferencias comunitarias. Jóvenes, adultos mayores, negocios, religiosos, padres, dueños de hogares y otros representantes de la comunidad participaron en el CAC. Además, las reuniones del CAC proporcionaron oportunidades a los miembros para aprender sobre los métodos de recolección de datos comunitarios, procesos del Condado, y la conexión entre transitabilidad, salud pública, seguridad pública y fomento. El CAC se reunió un total de ocho veces a lo largo del proceso del Plan Peatonal de la Comunidad de Westmont/West Athens.

Colaboración comunitaria

Para maximizar la participación comunitaria, el equipo del proyecto se comunicó con organizaciones y grupos comunitarios existentes para identificar las reuniones y los eventos a los que los miembros de la comunidad ya asistían de forma regular. Esto permitió que el equipo del proyecto pudiera comunicarse con los participantes en donde ya se reunían. Esto también ayudó al equipo a identificar poblaciones específicas en la comunidad en las que se deben organizar grupos focales y entrevistas con los participantes para entender de mejor manera los impedimentos y las oportunidades para caminar.

Los líderes de la comunidad identifican los problemas y las oportunidades para caminar en la reunión CAC en Westmont/West Athens

En cada reunión existente, se le pidió a los participantes que identificaran los obstáculos para caminar en Westmont/West Athens en un mapa a gran escala. Los participantes identificaron ubicaciones en donde cruzar la calle es un problema, las calles y las intersecciones en donde las preocupaciones de crimen y violencia son un obstáculo para caminar y la necesidad de alumbrado público a escala peatonal. Por último, varios representantes de la comunidad expresaron la necesidad de reducir la velocidad de los conductores y proporcionar alumbrado en los cruces.

Los grupos comunitarios que participaron durante el desarrollo del Plan Peatonal incluyen:

- Westmont West Athens Task-force (Grupo de Trabajo de Westmont/West Athens)
- Asociación Comunitaria del Suroeste
- Los Angeles Southwest Community College
- Best Start West Athens (Un Mejor Inicio, West Athens)
- West Athens Victory Gardeners (Victory Gardeners de West Athens)

- Westmont West Athens Community Action for Peace (Acción por la Paz de la Comunidad de Westmont/West Athens)
- Grupo Superior de Encanto Court
- Grupo de jóvenes de Washington Preparatory High School
- Grupo de jóvenes de Duke Ellington High School
- Grupo de Padres de West Athens Elementary School

Se llevaron a cabo las entrevistas con el padre coordinador de Woodcrest Elementary, y con la Asociación Comunitaria del Suroeste.

Eventos Comunitarios

El personal de proyectos identificó varios eventos comunitarios existentes que proporcionaron una oportunidad para comunicarse con los participantes que no asistían regularmente a los talleres comunitarios. En cada evento, los participantes proporcionaron sus aportes en un mapa de WestmontWest Athens, identificando los obstáculos y las dificultades para caminar. También se le proporcionó educación a los miembros de la comunidad sobre los tipos de proyectos de infraestructura para peatones que podían abordar los problemas identificados. Los eventos de la comunidad a los que el equipo del proyecto asistieron incluyen:

- Evento de Plantación de Árboles Mark Ridley-Thomas
- Evento Festivo de Victory Garden en West Athens
- Parques al Anochecer en Hellen Keller Park
- Conferencia de Unidad de Westmont/West Athens

Los miembros de la comunidad en una auditoría de caminata en Westmont/West Athens

- Rifa "I'm a Movement not a Monument Toy" (Soy un Movimiento, No un Juguete Conmemorativo)
- Inauguración de una instalación de arte en Woodcrest Library
- Proyecto de mejora de fachadas de Casa Honduras

Se animó a los participantes a llenar una encuesta sobre sus hábitos de caminata actuales, sus preocupaciones y proyectos deseados. El DPH y LANI recolectaron un total de 234 encuestas. Las encuestas estuvieron disponibles en inglés y español. Las personas que respondieron la encuesta identificaron el miedo de hurto o robo, el miedo de violencia física y la falta de alumbrado público como los primeros obstáculos para caminar en Westmont/West Athens. Ellos también indicaron que se sentirían más seguros caminando con más alumbrado público, más seguridad comunitaria y más cruces marcados, y que caminarían más a menudo con conductores que conduzcan más lento, más árboles y sombra a lo largo de las aceras, buen alumbrado y mejor acceso.

Recolección de datos de la comunidad

Para integrar aún más a la comunidad en el proceso de planificación, el equipo del proyecto entrenó a los miembros de la communidad sobre los métodos de recolección de datos a los residentes, como lo son las auditorías de caminatas. Las auditorías de caminatas permitieron a la comunidad de Westmont/West Athens a moldear los proyectos propuestos en el plan. Una auditoría de caminata es una evaluación imparcial del ambiente para caminar, y su propósito general es analizar la seguridad, accesibilidad, comodidad y conveniencia del ambiente para caminar. Además de identificar las áreas problemáticas, una auditoría también puede utilizarse para identificar alternativas o soluciones potenciales, como los tratamientos de ingeniería, cambios de política o medidas de cumplimiento y educación.

El equipo de proyecto llevó a cabo dos auditorías de caminata en febrero y marzo del 2017, con un total de 11 participantes de la comunidad. Antes de cada auditoría de caminata, se le proporcionó entrenamiento a los residentes. Luego del entrenamiento, los participantes se dividieron en parejas y se les asignó un corredor específico para llevar a cabo la auditoría de caminatas.

Después de que cada equipo terminara con su auditoría, los participantes se reagruparon para informar sobre los problemas que notaron y los datos que recolectaron a lo largo del corredor. Los corredores incluidos en la auditoría fueron identificados a través de la retroalimentación obtenida en las encuestas, eventos comunitarios y reuniones CAC. La información recolectada en esta actividad está incluida en la sección de Instalaciones Peatonales Actuales de esa sección.

Taller comunitario 1

El Departamento de Salud Pública y el Departamento de Planificación Regional (DRP, por sus siglas en inglés) co-organizaron un taller el 6 de octubre del 2016. Asistieron 21 miembros de la comunidad al taller en Hellen Keller Park. El taller conjunto proporcionó información y solicitó aportes de los participantes del Plan Peatonal de la Comunidad de Westmont/West Athens y el Plan Específico del Desarrollo Orientado al Tránsito para Conectar el Souroeste de Los Angeles. Durante el taller, los asistentes fueron divididos en grupos para facilitar discusiones en tres áreas: los obstáculos existentes para caminar, los proyectos peatonales y las intersecciones prioritarias.

ACTIVIDAD #1 DISCUSIÓN GRUPAL SOBRE LOS OBSTÁCULOS PARA CAMINAR

Utilizando un mapa a gran escala de la comunidad como material visual, los facilitadores le pidieron a los participantes que proporcionaran información sobre los obstáculos

Los miembros de la comunidad identifican los problemas y oportunidades principales durante el Taller 1 en Westmont/West Athens

para caminar, y que especificaran su ubicación, cuando fuera posible. La información se registró en los mapas y en papel milimetrado. También se les dieron post-its a los participantes para que escribieran su propia información y la adhirieran al mapa en el papel milimetrado.

Las preocupaciones y las oportunidades incluían:

- Las altas velocidades de los vehiculos con motor en Vermont Avenue, 120th Street, El Segundo Boulevard, Imperial Highway y Western Avenue.
- La necesidad de alumbrado a escala peatonal en Denker Avenue, Raymond Avenue, Budlong Avenue, Vermont Avenue y Western Avenue.
- Mejoras para cruzar en varias intersecciones, incluyendo:
  - Cruces peatonales en Normandie Avenue/112th Street
  - Más tiempo para que crucen los peatones en Imperial Highway/Vermont Avenue
  - Un guardia de cruce en 120th Street/ Vermont Avenue

ACTIVIDAD #2
TIPOS DE INSTALACIONES PRIORITARIAS
Se les proporcionaron 5 calcomanías de puntos verdes a los participantes y se les pidió que los colocaran en una pizarra que mostraba varios proyectos de infraestructura, para así demostrar cuáles eran sus instalaciones peatonales preferidas. Las instalaciones más apoyadas por la comunidad fueron:

- Alumbrado a escala peatonal
- Caminos de uso compartido
- Árboles urbanos
- Semáforos peatonales con conteo
- Medidas de disminución del tránsito
- Cruces peatonales continentales

ACTIVIDAD #3 UBICACIONES PRIORITARIAS PARA LOS PROYECTOS
Se proporcionaron 3 calcomanías de puntos azules a los participantes y se les pidió que identificaran las ubicaciones prioritarias para proyectos peatonales en un mapa a gran escala de Westmont/West Athens.

Las ubicaciones de mayor prioridad fueron:

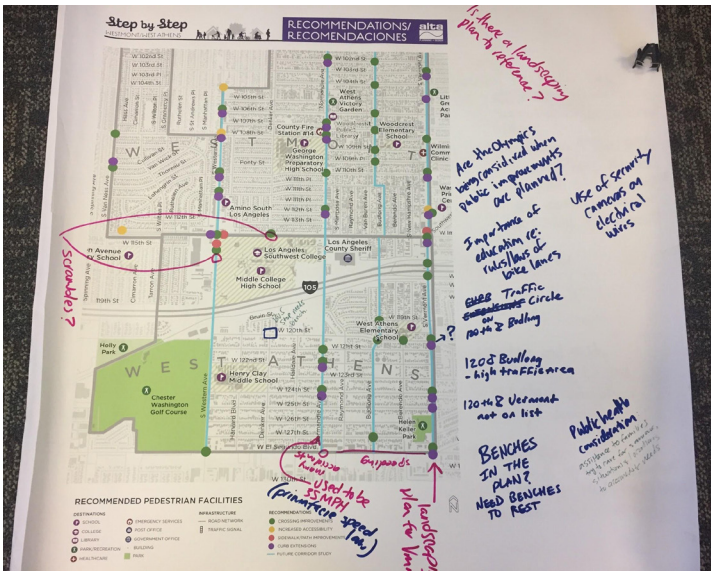
- Vermont Avenue/Imperial Highway
- Vermont Avenue/Southern Pacific Rail Corridor
- Vermont Avenue/116th Street
- Western Avenue/108th Street
- Western Avenue/Imperial Highway
- Vermont Avenue/120th Street

Otras ubicaciones identificadas fueron:

- Vermont Avenue en 108th Street y El Segundo Boulevard
- Normandie Avenue en 120th Streeet, 112th Street y 124th Street
- Denker Avenue en Imperial Highway y en 111th Street
- Normandie Avenue en 120th Streeet
- Budlong Avenue en 87th Street y 110th Street
- 110th Street en Western Avenue y Hobart Avenue
- 122nd Street en Western Avenue y Halldale Avenue

Taller comunitario 2

El 27 de septiembre del 2017, el Departamento de Salud Pública y el Departamento de Obras Públicas co-organizaron un taller comunitario para proporcionar información y recolectar retroalimentación sobre el Plan peatonal de la comunidad Westmont/West Athens. El taller también inlcuyó una presentación de información sobre planes peatonales y de ciclovías que están siendo implementados por el Departamento de Obras Públicas. Diecinueve miembros de la comunidad asisiteron al taller, que se llevó a



Aportes de la compunidad en los proyectos de infraestructura en el Taller 2 en Westmont/West Athens

cabo en la Estación del Alguacil de South Los Angeles

Después de las presentaciones del personal, se le pidió a los participantes que visitaran las cuatro estaciones para aprender y dar retroalimentación sobre el programa, las políticas y los proyectos de infraestrutura presentados en el Plan. Se le dio un "pasaporte" a cada uno de los asistentes junto con una hoja de retroalimentación al inicio de la reunión. En cada estación, los participantes recibieron un sello en su pasaporte, y una vez que el pasaporte y la hoja de retroalimentación estuvieran completos, se les entregaba un billete de rifa para poder ganar una bicicletra reequipada.

Los comentarios recibidos en las estaciones y en las hojas de retroalimentación identificaron el deseo de la comunidad de:

- Más programas de educación peatonal
- La reducción de las velocidades en Imperial Highway
- Aumentar el alumbrado a escala peatonal en el área
- Un intervalo peatonal en 120th Street/ Vermont Avenue y en Imperial Highway/ Western Avenue
- Más bancas y basureros
- Señales con direcciones a los sitios culturalmente importantes

Evento de demostración

El 24 de abril del 2018, el Departamento de Obras Públicas, en colaboración con el Departamento de Salud Pública organizó un evento de demostración en la intersección de 110th Street y Denker Avenue para recolectar retroalimentación sobre la revisión del Plan Peatonal de la Comunidad de Westmont/West Athens y algunos de sus proyectos propuestos.

Un evento de demostración es una reconfiguración temporal de la calle que permite a los residentes experimentar, informarse y proporcionar sus aportes para cambios en potenciales en las calles que pueden ocurrir en su comunidad. El Condado demostró extensiones de bordillos en los cuatro lados de la interseccción y un cruce peatonal de alta visibilidad en el tramo este de la intersección. Aproximadamente 50-75 personas fueron interceptadas, incluyendo estudiantes de Duke Elligton High School y Washington Prep

Hight School, clientes de la clínica adyacente (Washington Prep Wellness Center Clinic) miembros del Grupo de trabajo de la Comunidad de Westmont y los conductores que se detuvieron en la intersección o se aorillaron para hacer preguntas.

Se le pidió a los participantes que expresaran si apoyaban o no los proyectos propuestos utilizando calcomanías con caras felices o tristes. De toda la retroalimentación recolectada, hubieron 29 caras felices y ninguna cara triste.

El personal del Condado también utilizó este evento como una oportunidad para informar a los residentes del Plan Peatonal de Westmont/ West Athens, y de la gama de nuevos proyectos activos de transporte que se implementarán en la comunidad de Westmont/West Athens. Los participantes proporcionaron aportes sobre proyectos adicionales y obtuvieron apoyo para los proyectos identificados en este plan; y tal y como en el taller anterior, los participantes recibieron un boleto de rifa para tener la oportunidad de ganar una bicicleta.

El Condado demostró una reconfiguración de carreteras, extensiones de bordillo y cruces peatonales de alta visibilidad en Westmont/West Athens.

AMBIENTE PEATONAL

Niveles de transeúntes y conductores

Uno de los principales objetivos de cualquier inversión peatonal es el aumentar el atractivo y la conveniencia de conducir. Para entender los niveles de personas que caminan en Westmont/West Athens, el Condado revisó las estadísticas sobre los viajes en transporte público y las personas que tienen vehículos, y realizó una auditoría de caminatas.

El número de vehículos en un hogar puede impactar la dependencia del uso de transporte o la decisión propia de caminar para ir y venir. En comparación con los porcentajes del condado, tanto West Athens (30.4%) y Westmont (38.9%) tienen proporciones más altas de viajeros que no tiene acceso a un auto, o que solo tienen acceso a uno. Los viajeros de Westmont, en particular, pueden ser significativamente más dependientes de otros métodos de transporte.

En dónde viajan los residentes y los visitantes es algo crítico para comprender los patrones locales de movilidad. Los residentes de Westmont/West Athens se transladan caminando mucho menos que el promedio del Condado de Los Angeles (1.0% en Westmont y 0.2% en West Athens vs. el 2.9% a nivel de condado). Sin embargo, el número de viajeros de Westmont/West Athens que usan el transporte público para ir a trabajar es más alto que el promedio del condado (15% en Westmont y 11% en West Athens, y solo el 7% en el Condado de Los Angeles). Es probable que la mayoría de estas personas que utilizan el transporte público caminen a varias estaciones de autobús o de tren en su comunidad (Vea el mapa del Apéndice B).[1] En general, más personas se transladan en Westmont caminando y utilizando el transporte público, mientras que más personas comparten el auto en West Athens que en Westmont (16% vs. el 9%).

Se llevaron a cabo conteos peatonales automatizados en 16 ubicaciones en Westmont/West Athens por dos periodos de dos semanas en abril y mayo del 2016, con el propósito de ayudar a medir las tendencias en el uso de instalaciones, poner los datos de colisiones en un contexto y observar el comportamiento de los peatones. Los conteos en la Tabla 9-4 demuestran cómo se ve la actividad peatonal en esta comunidad, en esas ubicaciones. Aunque los datos de los conteos también se utilizan para evaluar si una ubicación cumple con un límite para ciertas mejoras peatonales como los semáforos, los conteos no son generalmente comparables entre comunidades o en contraste con ningún estándar de actividad peatonal. Por ejemplo, lo que pueda considerarse como un nivel alto de actividad en Westmont/West Athens puede parecer bajo en otra comunidad.

1 Basado en el Reporte de Calidad de Vida de Metro del 2016, el 86% de los usuarios del bus y el 68% de los usuarios del tren del Condado de Los Angeles acceden al tránsito caminando.

Según el análisis, la actividad peatonal más alta tiende a ocurrir en las horas de la tarde durante los días entre semana. Existen menos volúmenes en los corredores del este al oeste, y menos radios de peatón-vehículo en comparación de los corredores del norte al sur. Esto es particularmente cierto para los volúmenes de El Segundo Boulevard y Century Boulevard. Se puede encontrar un resumen de los datos en la Tabla 9-4. Se pueden ver más detalles sobre los conteos peatonales en el Apéndice C.

VOLÚMENES DE VEHÍCULOS CON MOTOR

Westmont/West Athens experimenta con manejo de tránsito pesado a nivel de condado debido a su proximidad con las autopistas I-105 e I-110. Normandie Avenue, Vermont Avenue, Western Avenue, Century Boulevard, El Segundo Boulevard e Imperial Highway transportan la mayoría de tránsito que recorre las comunidades. Todos los corredores tienen carriles con giro a la izquierda de dos vías en el centro de la carretera, exceptuando Vermont Avenue, que tiene una media en el centro, lo que limita los giros a la izquierda.

Tabla 9-4: Resumen de los conteos peatonales de Westmont/West Athens

Ubicación	Promedio diario de tránsito peatonal	Día de la semana con mayor tránsito
Western Avenue, al sur de 106th Street	807	Viernes
120th Streeet, al este de Western Avenue	459	Miércoles
Century Boulevard, al este de Denker Avenue	67	Lunes
Century Boulevard, al norte de Normandie Avenue	126	Jueves
Normandie Avenue, al norte de 97th Street (viajando hacia el oeste)	996	Sábado
Normandie Avenue, al norte de 97th Street (viajando hacia el este)	262	Domingo
Normandie Avenue, al norte de 107th Street	336	Jueves
Normandie Avenue, al norte de 108th Street	198	Martes
El Segundo Boulevard, al oeste de Budlong Avenue	67	Jueves
El Segundo Boulevard, al este de Budlong Avenue	212	Lunes
Imperial Highway, al oeste de New Hampshire	183	Domingo
Imperial Highway, al oeste de Vermont Avenue	779	Martes
Vermont Avenue, al sur de Manchester Street	1196	Sábado
Vermont Avenue, al sur de 88th Street	978	Miércoles
Vermont Avenue, al norte de 104th Street	351	Lunes
Vermont Avenue, al sur de 104th Street	499	Lunes

Fuente: Condado de Los Angeles, 10/2016 – 11/2016

VELOCIDAD DE VEHÍCULOS CON MOTOR

A través de Westmont/West Athens, la velocidad permitida de los vehículos es de 25/35mph, y los límites de velocidad en las calles principales oscilan entre los 45mph (Century Boulevard), 40mph (El Segundo Boulevard, Imperial Highway, y Western Ave), y 35mph (Vermont Avenue). Durante las observaciones de campo, el grupo de proyecto notó que prevalecían velocidades más altas en muchas ubicaciones a lo largo de las calles principales.

Obstáculos para caminar

Esta sección analiza las colisiones anteriores que involucraron a peatones para entender mejor los factores que las causan, además de inconvenientes y crímenes reportados que son obstáculos adicionales para caminar en Westmont/West Athens.

COLISIONES

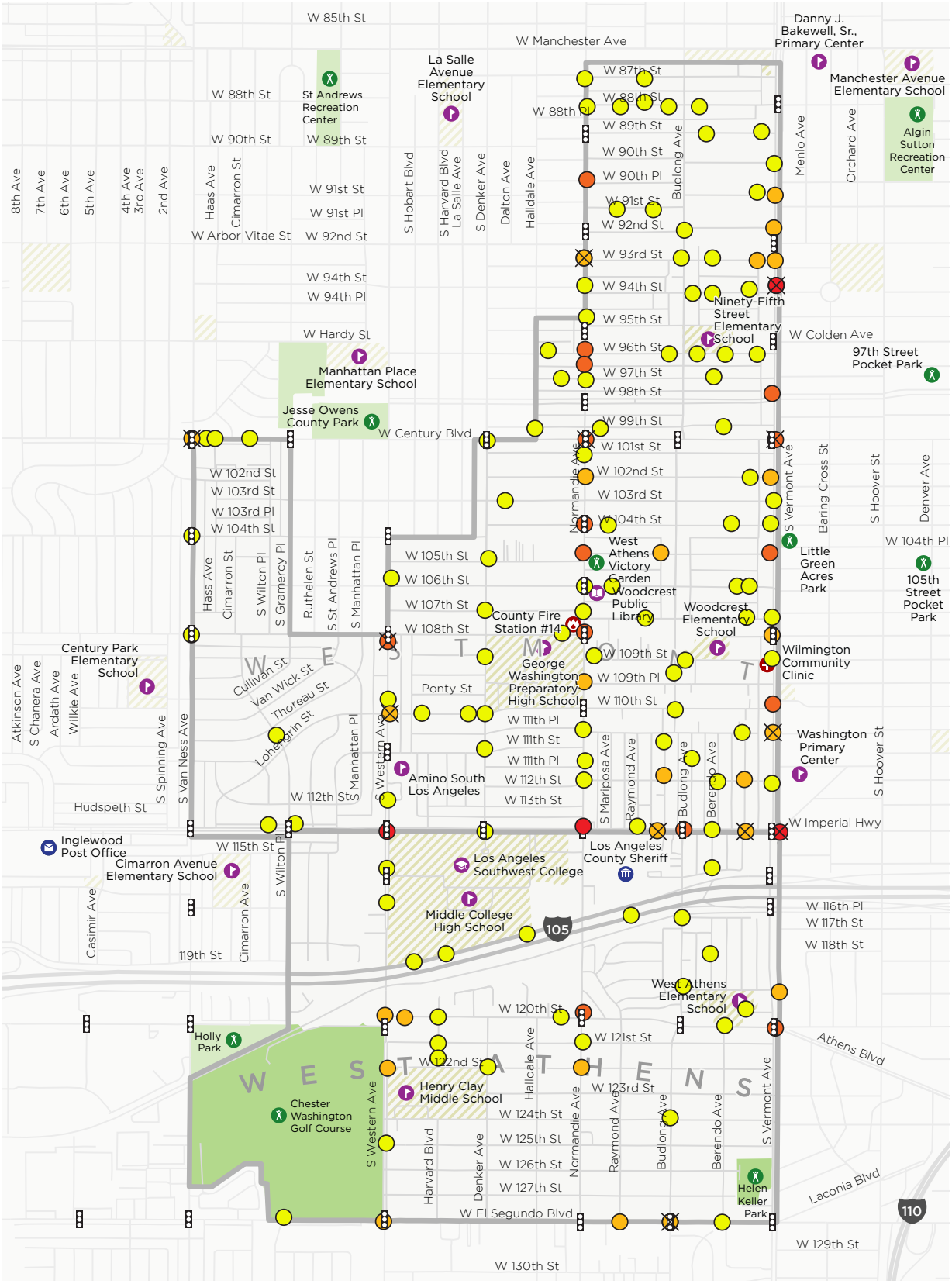
Entre el 2009 y el 2016, hubo un total de 240 colisiones que involucraron peatones en el área de Westmont/West Athens.[1] La concentración más alta de estas colisiones ocurrió en Vermont Avenue (54), Normandine Avenue (52) Imperial Highway (32), Western Avenue (28) y 120th Street (15) (Figura 9-3).

El porcentaje más alto de colisiones que involucraron a peatones ocurrió durante las horas de la noche (8PM-6AM) (42%). El porcentaje más alto de las personas que se vieron involucradas en la colisión eran menores de 18 años (el 39%). Los grupos de 45 a 54 años (15%) y de 18-24 (12%) también tuvieron tasas relativamente altas de colisiones que involucraron a peatones. La mayoría de estas colisiones (el 53%) involucraron ya sea una herida severa o visible, y 11 resultaron en muerte.

El número más alto de estas colisiones (45%) involucró a peatones que no siguieron las reglas de tránsito y a quienes se les declaró culpables de la colisión (por ejemplo, cruzar a media cuadra fuera de un cruce peatonal). El segundo porcentaje involucró a conductores que no cedieron el paso a un peatón que tenía el derecho de paso legal (28%). Alrededor de 25% de las colisiones que involucraron a peatones fueron clasificadas como "atropello y fuga". Se puede encontrar un análisis completo de las colisiones de Westmont/West Athens en el Apéndice B.

1 SWITRS, 2016

Figura 9-3: Mapa de colisiones en las que estuvieron involucrados peatones en West Athens (2009-2016)



DATA SOURCE: STATEWIDE INTEGRATED TRAFFIC RECORDS SYSTEM (SWITRS) 2009-2016 DATA

0 0.2 0.4 MILES

PEDESTRIAN-INVOLVED COLLISIONS

DESTINATIONS

- SCHOOL
- COLLEGE
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- GOVERNMENT OFFICE
- HEALTHCARE
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNAL

COLLISIONS

- LOCATION WITH FATALITY
- 1
- 2
- 3-4
- 5-9

ACTIVIDADES MOLESTAS

Las actividades molestas, no solicitadas, no deseadas o los usos ilegales pueden impactar la seguridad real y la percibida, la comodidad y el atractivo del ambiente peatonal. (Figura 9-4). En Westmont/West Athens,[1] estas actividades incluyen:

- **Ventas de alcohol al por menor.** El vivir cerca de una tienda de licor está relacionado con consecuencias negativas para la salud, el aumento del crimen y las actividades molestas.[2] Aproximadamente el 73.8% de los residentes de Westmont/West Athens viven a una distancia transitable de un cuarto de milla de una tienda de licor.
- **Desechos ilegales.** El desechar desperdicios ilegalmente crea un impacto negativo visual que afecta la percepción de la seguridad y hacen que la gente no desee caminar. Los incidentes del desecho ilegal de desperdicio se reportan a través de Westmont/West Athens, pero hay concentraciones altas a lo largo de Budlong Avenue y 116th Street.

Los miembros de la comunidad también informaron que los callejones son un área problemática en Westmont/West Athens debido a las ocurrencias de actividad y desecho de desperdicios ilegal. Los residentes pueden reportar el desecho ilegal de desperdicios por medio de la web o de la aplicación móvil del Condado, "The Works" (Las Obras), mientras las actividades ilícitas se reportan al Departamento del Alguacil.

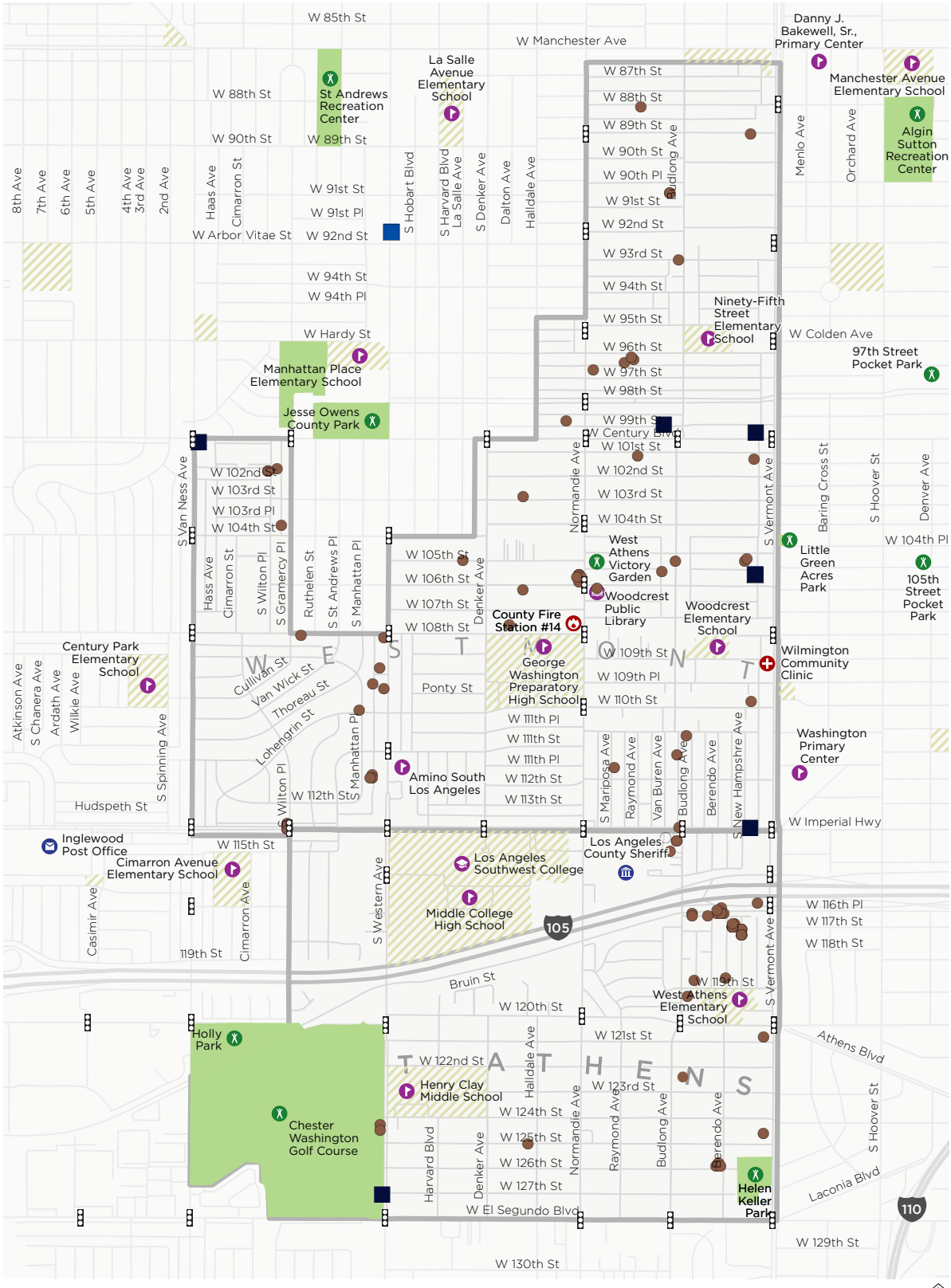
Por otro lado, un callejón puede cerrarse al poner una cerca en un callejón público, lo que hace que sea dificil el acceso para el Departamento de Bomberos y para los servicios públicos, o al privatizarlo moviendo las líneas de la propiedad adyacentes. El Departamento de Obras Públicas no le da mantenimiento a los callejones privados. Los miembros de la comunidad que están interesados en desocupar los callejones necesitan seguir el proceso del Departamento de Obras Públicas, que involucra el redactar una carta de solicitud que incluya un bosquejo del área que se desocupará, la razón para ello y las firmas de los dueños de las propiedades adyacentes.[3]

1 El graffiti, el vandalismo y el desecho ilegal de desperdicios se documentan a través de las solicitudes hechas por medio del servicio en línea del Condado o por el número 211. El mapear estas solicitudes proporciona una guía general en las ubicaciones y el predominio de estos problemas. Sin embargo, debido a las tasas más bajas de dominio del idioma inglés, la participación cívica puede resultar en menos solicitudes de servicio por parte de la comunidad de Westmont/West Athens. Los despercidios desechados ilegalmente pueden reportarsde en el sitio web del condado Clean LA: http://dpw.lacounty.gov/epd/illdump/. El graffiti puede reportarse en: http://dpw.lacounty.gov/itd/dispatch/publicgraffiti/index.cfm?action=report.

2 Un estudio llevado a cabo en Los Angeles descubrió que cada nueva tienda de licor en un vecindario resultaba en tres o más asaltos extras por año. Fuente: The risk of assaultive violence and alcohol availability in Los Angeles County. (El riesgo de la violencia agresiva y la disponibilidad del alcool en el Condado de Los Angeles) 1995. American Journal of Public Health. www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1614881/. Otros estudios han demostrado una asociación entre las ventas al por menor del alcohol en el Condado de Los Angeles y las colisiones de vehículos relacionadas con el alcohol. Fuente: Alcohol outlet density and motor vehicle crashes in Los Angeles County cities. (La densidad de las ventas de alcohol al por menor y las colisiones de vehículos con motor en las ciudades del Condado de Los Angeles). 1994. Journal Study of Alcohol. http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/7934052.

3 Se puede encontrar una explicación completa del proceso para desocupar en: https://dpw.lacounty.gov/ldd/lib/fp/Road/How%20to%20Start%20a%20Public%20Easement%20Vacation.pdf

Figura 9-4: Mapa mostrando actividades molestas en Westmont/West Athens, 2016



DATA SOURCE: THE WORKS SERVICE REQUESTS, LOS ANGELES COUNTY SHERIFF'S DEPARTMENT, 2016

0 0.2 0.4 MILES

NUISANCES

DESTINATIONS

- SCHOOL
- HEALTHCARE
- COLLEGE
- EMERGENCY SERVICES
- LIBRARY
- POST OFFICE
- PARK/RECREATION
- GOVERNMENT OFFICE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNAL

NUISANCES

- DUMPING
- LIQUOR STORE

DELITO

El delito y la seguridad están conectados con la salud de muchas formas. Debido a que el temor al crimen puede impactar la participación de las personas en las actividades saludables y aumentar la depresión, el abordar y reducir el crimen puede promover beneficios a la salud.

Entre enero y julio del 2016, Westmont/West Athens sufrió 197 delitos por cada 10,000 personas. Los delitos hacia la propiedad, los que incluyen robo con allanamiento, hurto[1] y robo de autos constituyeron un poco más de la mitad de los delitos reportados.

De las 209 comunidades del Condado de Los Angeles, Westmont/West Athens se considera la número 13 de delitos por persona. La tasa crímenes violentos de la comunidad es más alta que la del condado, y posiblemente sea un factor que impide que las personas caminen en la comunidad.[2] Los crímenes violentos, que incluyen homicidio, violación, agresión grave y asaltos contituyen aproximadamente la mitad de los delitos cometidos en Westmont/West Athens.[3][4] De esos crímenes violentos, 14 fueron reportados como homicidios. Los crímenes más violentos reportados en Westmont/West Athens entre enero y julio del 2016 se concentraron en la parte norte y este de la comunidad (Figura 9-5).

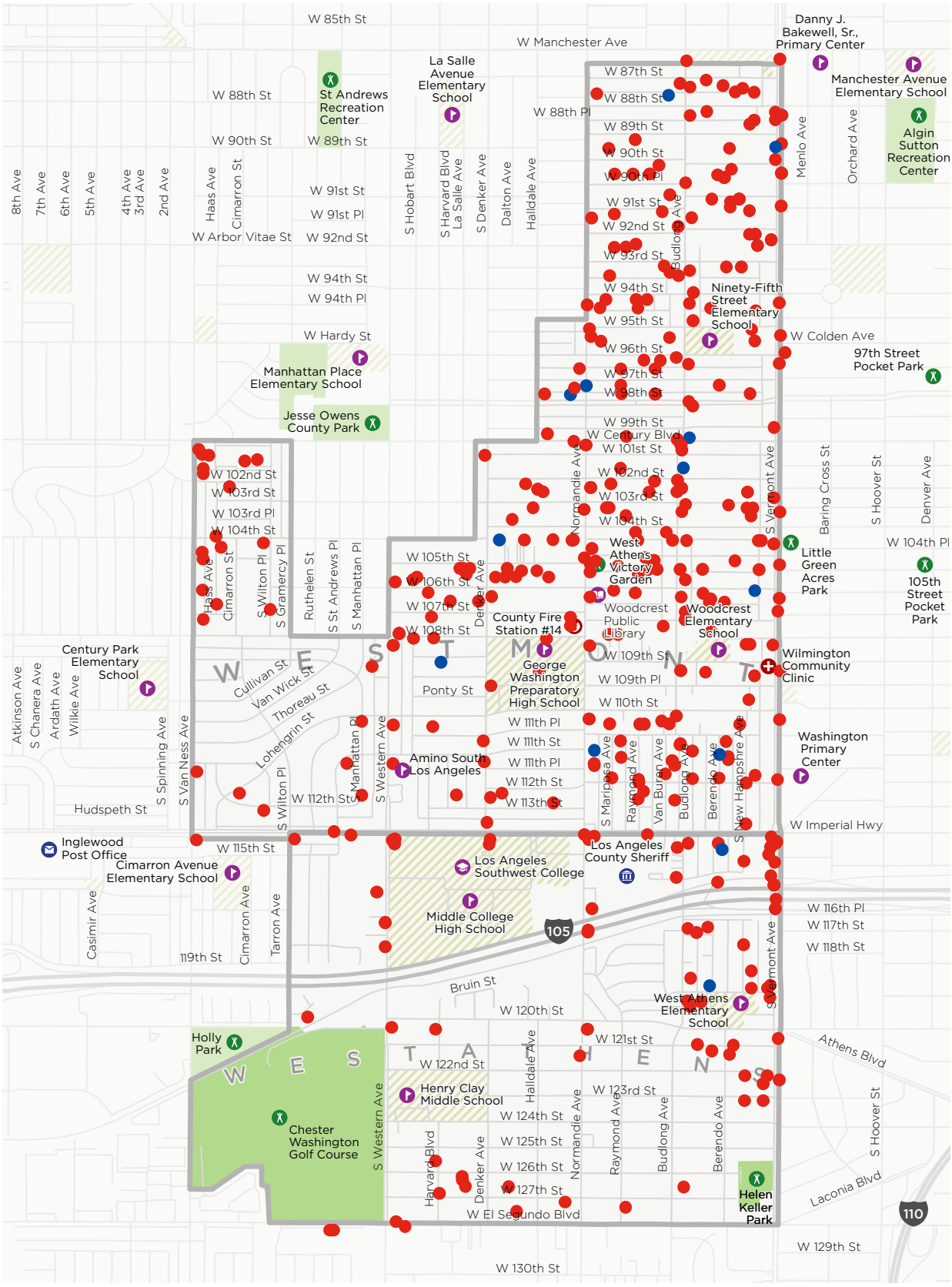
1 El hurto es la apropiación de bienes que no implica el contacto de persona a persona. El robo con allanamiento es la entrada a un edificio o residencia con la intensión de robar, pero no necesariamente se roba la propiedad. Nancy King Law, 2018.

2 El Departamento del Alguacil del condado citado por el LA Times Mapping, agosto del 2016.

3 El robo, en contraste con el hurto, es la apropiación de bienes que implica el contacto de persona a persona con fuerza, intimidación y/o coacción. Nancy King Law, 2018.

4 El Departamento del Alguacil del Condado citado por el LA Times Mapping, 2016. Los datos sobre crimen fueron recolectados de enero a julio del 2016 porque esos fueron los datos disponibles más recientes al momento de desarrollar este Plan.

Figura 9-5: Mapa mostrando el crimen violento en Westmont/West Athens (de enero-junio de 2016)



DATA SOURCE: SHERIFF'S DEPARTMENT, CITED ON LA TIMES MAPPING LA, AUGUST 2016

CRIME

DESTINATIONS

- SCHOOL
- COLLEGE
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- HEALTHCARE
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE
- GOVERNMENT OFFICE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK

CRIME

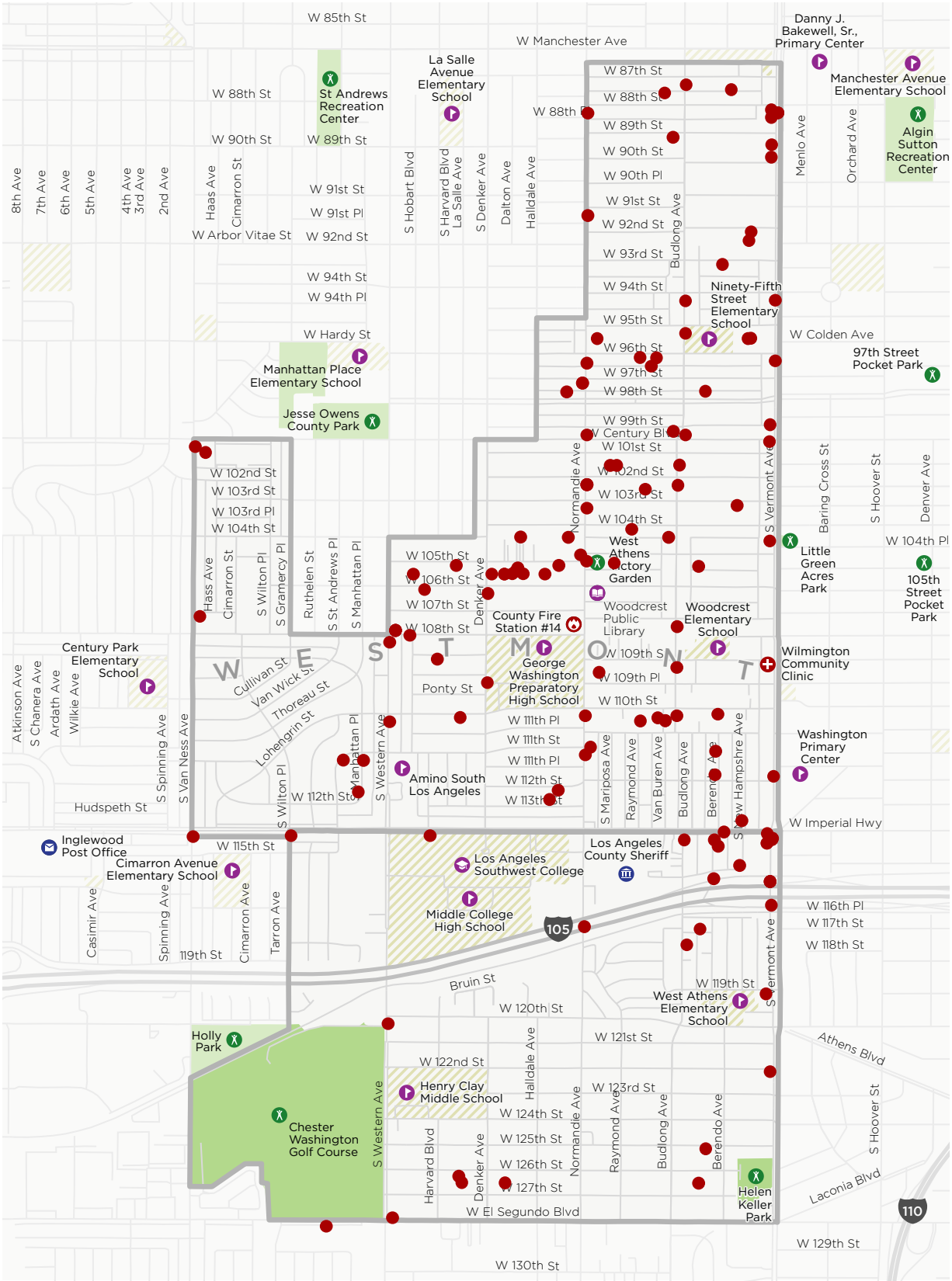
- HOMICIDE
- ALL OTHER VIOLENT CRIMES

PANDILLAS

En el 2016, se documentaron 112 casos de delitos relacionados con pandillas en la comunidad (Figura 9-6). El Condado de Los Angeles encabeza la nación en delitos relacionados con pandillas, con más de 1,000 pandillas y 80,000 miembros a nivel de condado, lo que significa que un gran número de estudiantes en el Condado de Los Angeles están expuestos a violencia crónica por parte de las pandillas y a altos niveles de estrés.[1]

1 Best and Promising Practices to Address Violence and Personal Safety in Safe Routes to School Programs. (Las Mejores y Prometedoras Prácticas de los Programas Escolares de Rutas Seguras). Urban Peace Institute. 2015.

Figura 9-6: Mapa mostrando el delito relacionado con las pandillas en Westmont/West Athens (de enero a junio del 2016)



DATA SOURCE: LA COUNTY SHERIFF'S DEPARTMENT, CITED ON LA TIMES MAPPING LA, AUGUST 2016

0 0.2 0.4 MILES

GANG ACTIVITY

DESTINATIONS

- SCHOOL
- COLLEGE
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- HEALTHCARE
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE
- GOVERNMENT OFFICE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK

GANG ACTIVITY

- GANG-RELATED CRIME

INFRAESTRUCTURAS PEATONALES EXISTENTES

Esta sección examina las infraestructuras peatonales existentes, identificando los obstáculos y las oportunidades para mejorar en Westmont/West Athens. Estas oportunidades se registraron en la Figura 9-7 y Figura 9-8, incluyendo aceras, cruces peatonales, radio de los bordillos, semáforos y condiciones del alumbrado público.

Aceras y callejones

Las calles residenciales en Westmont/West Athens generalmente tienen aceras de cuatro y cinco pies que están disponibles para uso peatonal, mientras que las calles secundarias generalmente sienten aceras de seis pies. En muchos casos, las aceras en las autopistas tienen zonas despejadas para peatones que miden menos de seis pies de ancho, debido a las obstrucciones como hidrantes, paradas de autobús, servicios públicos y bancos.

Hay oportunidades para mejorar el mantenimiento tanto en las calles residenciales como en los corredores principales, calles como Vermont Avenue tienen raíces de árbol que han dañado la acerca, creando un camino que es difícil de navegar en silla de ruedas o en otros dispositivos de movilidad. Algunos segmentos de Western Avenue y Vermont Avenue no tienen aceras a un lado de la carretera.

En general, las aceras en el área de Westmont/West Athens tienen árboles grandes, y usualmente son muy angostas (de menos de cuatro pies de ancho). Por ejemplo, la infraestructura peatonal a lo largo de Normandie Avenue y Century Boulevard comparten todas estas características. Además, los conductores que entran o salen de las entradas comerciales no ceden el paso a los peatones. La consolidación de las entradas de las vías de acceso comerciales a lo largo de los caminos podrían crear menos puntos de conflicto entre los peatones y los conductores.

Los miembros de la comunidad también informaron que los callejones son un área problemática en Westmont/West Athens debido al pavimento derruido y disparejo. Los residentes pueden reportar problemas de mantenimiento a través de la aplicación móvil del Condado, The Works. El Departamento de Obras Públicas tiene un horario establecido para la repavimentación de carreteras, en donde se prioritizan las carreteras en peores condiciones.[1]

1 Se puede encontrar una explicación completa sobre el proceso de gestión de pavimentos del Departamento de Obras Públicas en: http://dpw.lacounty.gov/gmed/lacroads/Pm.aspx

Cruces peatonales

Los cruces peatonales marcados existen ubicaciones seleccionadas en Westmont/West Athens, generalmente en las intersecciones de las calles principales y secundarias. También existen muchos lugares en Westmont/West Athenas con dificultades para cruzar, lo que significa que una o más de las siguientes condiciones existe: desvanecimiento de las marcas de cruces peatonales, obstáculos de visibilidad para los peatones en los cruces o cruces no marcados. En las áreas residenciales, los estacionamientos en la calle reduce la habilidad de los autos para visualizar a los peatones en varios cruces no marcados.

Varias intersecciones en Westmont/West Athens tienen cruces peatonales no marcadados en alguno o en todos sus tramos. Esto puede crear inconvenientes para los peatones, lo que los lleva a caminar distancias más largas para poder cruzar la calle. El equipo del proyecto también observó que varios conductores no cedieron el paso a los peatones en varios cruces peatonales no señalizados a lo largo de cinco de los mayores corredores: Century Boulevard, Imperial Highway, El Segundo Boulevard, Western Avenue and Vermont Avenue (Figura 9-8).

Rampas en los bordillos y su radio

Las rampas en los bordillos están ubicadas en el centro del radio del bordillo a través de la comunidad de Westmont/West Athens. Como en la mayoría de los ambientes urbanos, un radio de 15 pies en los bordillos es lo general en Westmont/West Athens. Sin embargo, existen varias ubicaciones en donde existen radios más amplios. Por ejemplo, el radio de los bordillos en las esquinas oeste de 112th Street y Normandie Boulevard es mucho más largo debido a la alineación curvada de 112th Street. Los radios de bordillo amplios pueden ayudar a

Un cruce peatonal no señalizado de Vermont Avenue y 94th Street, en donde el equipo de proyecto observó que los conductores no cedían el derecho de paso a los peatones.

los autos a hacer giros a la derecha, al permitir que estos puedan girar con más velocidad. Estas altas velocidades aumentan la gravedad de un impacto en caso de una colisión. Un radio de bordillo más amplio también entorpece las rampas, además de requerir más derecho de paso y aumentar la distancia que los peatones deben cruzar.

Semáforos

Las principales intersecciones en Westmont/West Athens están controladas por semáforos. El movimento peatonal en esta intersección es controlado por semáforos peatonales.[1] Por lo general, los peatones solicitan la fase para caminar de la señal al presionar un botón.

Alumbrado

El alumbrado en los cruces y en las intersecciones cumple con los requisitos estatales a través de toda Westmont/West Athens; sin embargo, muchos miembros de la comunidad han expresado su disconformidad con el alumbrado en las aceras. Los niveles limitados de luz pueden incrementar el miedo por la seguridad personal y reducir la actividad peatonal. Los miembros de la comunidad han identificado una necesidad particular de alumbrado a escala peatonal en Western Avenue y Budlong Avenue.

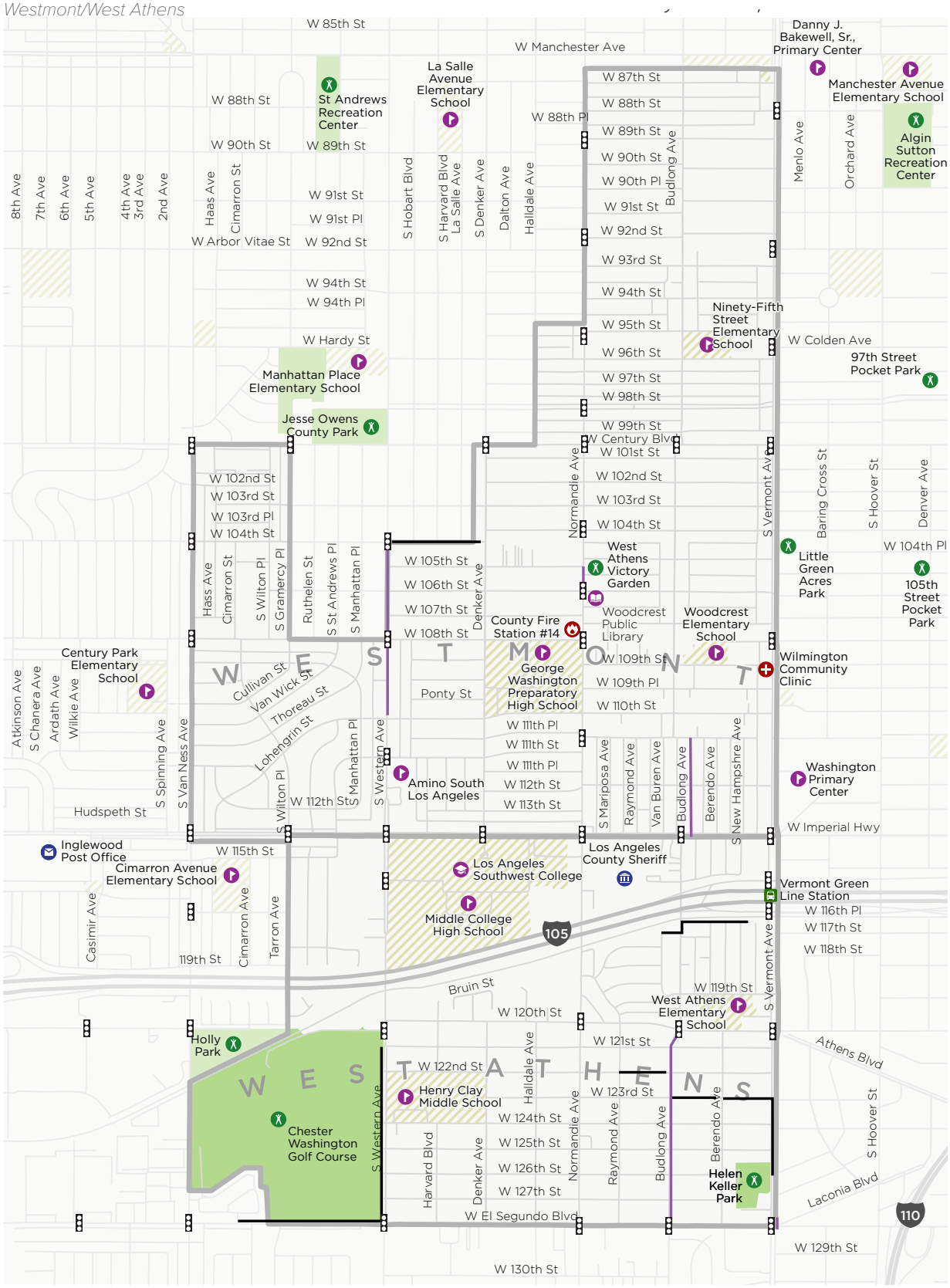
Dosel arbóreo

El dosel arbóreo puede hacer que el caminar se sienta más seguro y agradable, y puede abordar las áreas en donde se concentra el calor, mejorar la calidad general de vida. Westmont/West Athens está clasificada con el quinceavo percentil más bajo de cobertura de dosel arbóreo.[2] La parte norte y este de Westmont/West Athens al menos tres doseles arbóreos en relación con la población, lo que significa que el 80% de la población censada carece de cobertura del dosel arbóreo. El dosel arbóreo en la porción del sur y del este es de aproximadamente el 50%.

1 Un semáforo es un conjunto de una o varias caras de señal junto con las carcasas de semáforo asociadas. Un semáforo peatonal es un semáforo que contiene los símbolos PERSONA CAMINANDO (que simboliza el acto de CAMINAR) y MANO ALZADA (que simboliza NO CAMINAR), que está instalado para dirigir el tránsito peatonal en un semáforo de control de tránsito.

2 Alianza de Salud Pública, Índice de Lugares Saludables, 2016.

Figura 9-7: Mapa de las observaciones de auditoría de caminatas, relacionadas con las aceras y caminos en Westmont/West Athens



WALK AUDIT OBSERVATIONS IN WESTMONT/WEST ATHENS SIDEWALKS

DESTINATIONS

- SCHOOL
- COLLEGE
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- METRO GREEN LINE STATION
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE
- GOVERNMENT OFFICE
- HEALTHCARE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNAL

SIDEWALK OBSERVATIONS

- DISCONTINUOUS SIDEWALK
- LIMITED LIGHTING

Figura 9-8: Mapa de las observaciones de auditoría de caminatas relacionadas con las intersecciones en Westmont/West Athens

WALK AUDIT OBSERVATIONS IN WESTMONT/WEST ATHENS INTERSECTIONS

DESTINATIONS

- SCHOOL
- COLLEGE
- LIBRARY
- HEALTHCARE
- METRO GREEN LINE STATION
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE
- GOVERNMENT OFFICE
- PARK/RECREATION

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNAL

INTERSECTION OBSERVATIONS

- FADED CROSSWALK STRIPING
- VISIBILITY CHALLENGES
- UNMARKED CROSSWALK
- NOT TO CURRENT ADA STANDARDS/ DAMAGED CURB RAMPS

INFRAESTRUCTURAS PEATONALES PROPUESTAS

Esta sección discute los proyectos propuestos para la red peatonal de Westmont/West Athens. En general, las instalaciones peatonales propuestas se enfocan en mejorar la seguridad, la comodidad y la accesibilidad para las personas que caminan o que montan bicicleta en Westmont/West Athens. Los proyectos propuestos en Westmont/West Athens (Figura 9-9) incluyen:

- **Estudios de corredores:** Las reconfiguraciones potenciales de las carreteras que puedan mejorar las condiciones de transitabilidad y, potencialmente, añadir más espacios verdes en la comunidad, pero que necesitan de estudios más extensos para poder implementarse.
- **Proyectos para cruzar la calle:** Instalaciones que mejoran el cruzar la calle en las intersecciones y la mitad de una cuadra, lo que incluye cruces peatonales de alta visibilidad, marcas para ceder el paso, sistemas de alarma activados por los peatones, nuevos semáforos con semáforos peatonales y rampas en los bordillos que cumplan con ADA. Cualquier recomendación para pintar las franjas de un cruce peatonal (en ubicaciones controladas o no) debe ser consistente con las Guías para Cruces Peatonales del Condado.
- **Proyectos para la acera/caminos:** Instalaciones que podrían mejorar el caminar por la calle, lo que incluye añadir aceras nuevas o más amplias, y evaluar el retiro o reubicación de entradas.
- **Alumbrado a escala peatonal:** Es el alumbrado a escala de los peatones que proporciona luz para la gente que camina en Westmont/West Athens, a diferencia de aquel que es más alto y que tiene como propósito iluminar la carretera para los conductores. Vea el Capítulo 4 para encontrar más información sobre cómo solicitar alumbrado a escala peatonal en Westmont/West Athens.

La mayoría de los proyectos propuestos se concentran el los caminos principales de la comunidad: Western Avenue, Vermont Avenue, Normandie Avenue y Budlong Avenue. Estos corredores tienen un historial de colisiones en las que se involucraron peatones y un alto volumen de vehículos con motor y que conducen a alta velocidad, y fueron identificados como prioridad durante la divulgación a la comunidad.

En Western Avenue, el carril exterior podría estudiarse para determinar si es adecuado el volver a pintar las líneas que lo separan para acomodar un carril marcado para estacionar, y una ciclovía en donde sea factible y adecuado. Esto podría ayudar a reducir la velocidad del tránsito vehicular sin remover ninguno de los carriles de este corredor tan transitado. Las mejoras en los cruces, tales como las medianas, sistemas de alerta activadas por los peatones, semáforos peatonales y cruces peatonales continentales se identifican en varias intersecciones de Western Avenue para mejorar la seguridad en donde el cruzar pueda ser complicado. Las extensiones de bordillo también pueden mejorar la visibiidad y acortar las distancias a cruzar para las personas que caminan a lo largo de Western Avenue. Las mejoras en la acera, tales como evaluar si la entradas anchas o excesivas pueden removerse o reubicarse, pueden mejorar la seguridad y la comodidad para aquellos que caminan. Es importante mencionar que el Condado no puede remover ni ubicar las entradas sin obtener la aprobación del dueño de la propiedad y la confirmación de que no habrá impactos negativos en la aprobación de la planificación anterior.

Modificado por Moción 06-2023

Vermont Avenue debería ser considerada para una reconfiguración de carreteras. Las reconfiguraciones se presentan como parte de los planes futuros del Autboús de Tránsito Rápido para Vermont Avenue; y existe una gran posibilidad de mantener la ciclovía y el estacionamiento en la calle. Los planes a largo plazo para una posible extensión de Metro B Line también pueden remodelar Vermont Avenue,y deben considerar la visión de la comunidad sobre el acceso multimodal y la seguridad, según lo descrito en este plan. Los cruces peatonales de alta visibilildad, las marcas para ceder el paso, tiempos más largos para cruzar y las extensiones de bordillo podrían ayudar a mejorar las condiciones de cruces a lo largo de Vermont Avenue. Se han propuesto semáforos en varios cruces existentes en Vermont Avenue para mejorar el poder cruzar la calle.

Además, el informe del Panel de Asistencia Técnica para Distritos Orientados al Tránsito de Vermont Green Line Station (2010) propone ensanchar las aceras en los lados este y oeste del paso elevado de la I-105 a 22 pies, reduciendo la mediana excesivamente ancha para conectar a la comunidad al norte y sur de

la autopista.[1] Aceras más amplias adyacentes a las entradas de Vermont/Athens Station darían espacio para embellecer la calle y proporcionar comodidades para los pasajeros. Es importante mencionar que se necesitará un estudio más profundo por parte del Departamento de Obras Públicas para justificar los cruces no controlados en Vermont Avenue/89th Street, Vermont Avenue/Athens Station/I-105 Overpass, y media cuadra de Vermont Avenue/110th Street.

Normandie Avenue debería ser considerada para una reconfiguración de carreteras, lo que ayudaría a reducir la velocidad del tránsito y hacer que caminar sea una opción más atrayente. Los proyectos adicionales para Normandie Avenue incluyen cruces peatonales de alta visibilidad, marcas para ceder el paso, extensiones de bordillo y semáforos para mejorar la seguridad y la comodidad.

Se han propuesto cruces peatonales de alta visibilidad en los cruces a lo largo de Budlong Avenue, que va de norte a sur, cerca de tres escuelas primarias. También se han propuesto extensiones de bordillo en varias intersecciones de Budlong Avenue, para así mejorar la visibilidad de los peatones. Las extensiones de bordillo en 89th Street, 92nd Street, 102nd Street, 122nd Street, y Century Boulevard ya se han financiado; y se está planificando su construcción a la fecha de este escrito. El Departamento de Obras Públicas también está planificando el instalar rotondas, que podrían ayudar a disminuir el tránsito y las altas velocidades en las curvas en Budlong Avenue en 88th Street, 110th Street, 124th Street y 127 street.

Según los aportes de la comunidad, se ha propuesto un camino de uso compartido a lo largo del corredor Southern Pacific Rail, de Van Ness Avenue hasta Vermont Avenue. Repitiendo la visión presentada en el Plan de Parques y Recreación de la Comunidad de Westmont/ West Athens, se propuso un camino de ejercicios alrededor Chester Washington Gold Course y un mini-parque en Normandie Avenue/90th Place.

Estos proyectos propuestos están enumerados en la Tabla 9-5, y mapeados en la Figura 9-9. La lista de proyectos incluye los costos estimados y los puntajes de prioritización para cada proyecto.

1 Instituto de Terreno Urbano, 2010. Puede encontar más información aquí: https://la.uli.org/wp-content/uploads/sites/26/2011/06/County-of-LA-Planning-Dept-Vermont-Green-Line-Station-2010.pdf.

El Departamento de Obras Públicas aplica a menudo para obtener donaciones para los corredores, en vez de para cada interesección individual, por lo que el puntaje promedio de prioritización para cada corredor también está incluido en la lista. El Capítulo 6 proporciona una descripción de cómo el Condado implementará estos proyectos, y el Apéndice D contiene información detallada sobre recursos de financiamiento potenciales y las puntuaciones de prioritización; mientras que el Apéndice E proporciona más información sobre los costos estimados.

La implementación de proyectos propuestos en Westmont/West Athens depende del análisis ambiental y las revisiones de ingeniería futuras, para así asegurar que sean consistentes a las normas y prácticas del Condado. Esto incluye, pero no se limita al Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito de California (CA MUTCD por sus siglas en inglés), el Manual de Diseño de Carreteras de Caltrans, El Código del Condado de Los Angeles y el Plan General del Condado de Los Angeles. Ademas, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de programas descritos en este Plan se basan en los recursos disponibles; en el derecho de paso; los fondos suficientes para financiar la instalación, la operación y el mantenimiento continuo; y en la obtención del apoyo político y comunitario.

ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Tabla 9-5: Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Westmont/West Athens

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
98th Street				**Puntaje promedio del corredor:**	**60.0**
Condado	98th Street (de Halldale Avenue a Vermont Avenue)	Mediana	Instalar un camino de uso compartido a lo largo de la mediana	$540,000	60.0
110th Street				**Puntaje promedio del corredor:**	**65.0**
Condado	Media cuadra de 110th Street (entre Denker Avenue y Normandie Avenue)	Media cuadra	Instalar un cruce peatonal mejorado	$10,000	65.0
Berendo Avenue				**Puntaje promedio del corredor:**	**60.0**
Condado	Berendo Avenue / 120th Street	Tramo oeste	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	60.0
		Esquinas noreste y suroeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Budlong Avenue				**Puntaje promedio del corredor:**	**65.0**
Condado	Budlong Avenue / 88th Street	Todo	Instalar una rotonda	$500,000*	60.0
Condado	Budlong Avenue / 89th Street	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000*	60.0
Condado	Budlong Avenue / 92nd Street	Esquina noroestey noroeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000*	70.0
Condado	Budlong Avenue/94th Street	Tramos norte, este y oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$7,500	65.0
		Tramo sur	Marcar las líneas de un cruce peatonal continental	$2,500	
Condado	Budlong Avenue / 95th Street	Tramos norte, este y sur	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$7,500*	60.0
		Tramo oeste	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	
Condado	Budlong Avenue / 96th Street	Tramos norte, este y sur	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$7,500*	70.0
		Tramo oeste	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	
Condado	Budlong Avenue / 98th Street	Tramo este	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	55.0
		Tramos norte, sur y oeste	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$7,500	
Condado	Budlong Avenue / Century Boulevard	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000*	56.0
		Esquina noreste	Remover el carril para girar a la derecha	$60,000*	
Condado	Budlong Avenue / 102nd Street	Tramo oeste	Reubicar la línea de alto antes de iniciar el cambio de bordillo	$500*	55.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000*	

**El proyecto está financiado y será implementado por el Departamento de Obras Públicas*

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Budlong Avenue/104th Street	Tramos sur y este	Reubicar la línea de alto antes de iniciar el cambio de bordillo	$1,000	60.0
Condado	Budlong Avenue/ 106th Street	Tramos este y oeste	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000*	65.0
Condado	Budlong Avenue / 107th Street	Tramos norte, sur y este	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$7,500*	70.0
		Tramo oeste	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	
Condado	Budlong Avenue / 109th Place	Tramos este y oeste	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000*	75.0
Condado	Budlong Avenue / 109th Place	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000*	70.0
Condado	Budlong Avenue / 110th Street	Todo	Instalar una rotonda	$500,000*	55.0
Condado	Budlong Avenue / 112th Street	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	60.0
Condado	Budlong Avenue / 119th Street	Tramo sur	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500*	70.0
Condado	Budlong Avenue / 120th Street	Tramos norte, este y sur	Volver a colocar un cruce peatonal continental amarillo	$7,500*	75.0
Condado	Budlong Avenue / 122nd Street	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000*	55.0
Condado	Budlong Avenue / 124th Street	Todo	Instalar una rotonda	$500,000*	55.0
Condado	Budlong Avenue / 127th Street	Todo	Instalar una rotonda	$500,000*	70.0
		Tramos este y oeste	Reubicar la línea de alto antes de iniciar el cambio de bordillo	$1,000*	
Condado	Budlong Avenue / El Segundo Boulevard	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	85.0
			Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Budlong Avenue (de 87th Street a El Segundo Boulevard)	Ambos lados de la calle	Alumbrado a escala peatonal	Variable	85.0
Century Boulevard				**Puntaje promedio del corredor: 76.0.**	
County / City of Inglewood	Century Boulevard / Van Ness Avenue	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	85.0
			Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
Condado	Century Boulevard / Haas Avenue	Intersección del carril auxiliar (al este de la entrada)	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	85.0

**El proyecto está financiado y será implementado por el Departamento de Obras Públicas*

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Westmont/West Athens, continuación

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Century Boulevard / Wilton Place	Tramo sur, tramo oeste del carril auxiliar	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	70.0
		Mediana del carril auxiliar del suroeste	Extender la mediana para reducir el radio de la esquina	$30,000	
Condado	Century Boulevard / Gramecy Place	Tramo este	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	70.0
		Esquina sureste, media cuadra del noreste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Century Boulevard / Denker Avenue	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	70.0
		Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	
Camino saludable de Chester Washington				**Puntaje promedio del corredor:**	**75.0**
Condado	Chester Washington Golf Course (Van Ness Avenue, El Segundo Boulevard, Western Avenue, Southern Pacific Rail Corridor)	Alrededor del campo de golf	Instalar un camino saludable alrededor del campo de golf, utilizando materiales amigables para los peatones en la superficie, como caucho o granito descompuesto	Variable	75.0
Denker Avenue				**Puntaje promedio del corredor:**	**60.0**
Condado	Denker Avenue / 103rd Street	Tramos norte y sur	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	55.0
Condado	Denker Avenue / 105th Street	Tramos norte y sur	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	50.0
Condado	Denker Avenue / 108th Street	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	65.0
Condado	Denker Avenue / 109th Place	Tramos norte y sur	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	50.0
Condado	Denker Avenue / 110th Street	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	70.0
		Todos los tramos	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$10,000	
Condado	Denker Avenue / 111th Street	Tramos norte y sur	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	55.0
Condado	Denker Avenue (de Century Boulevard a Imperial Boulevard)	Ambos lados de la calle	Alumbrado a escala peatonal	Variable	75.0

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Imperial Highway				**Puntaje promedio del corredor:**	**73.8**
Condado/ City of Hawthorne	Imperial Highway / Van Ness Avenue	Tramos norte, sur y este	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$7,500	70.0
		Esquinas noroeste y sudeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Imperial Highway / Haas Avenue	Intersección del carril auxiliar (al este de la entrada)	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$8,000	60.0
Condado	Imperial Highway / Denker Avenue	Todos los tramos	Volver a colocar un cruce peatonal continental amarillo	$10,000	75.0
Condado	Imperial Highway / Raymond Avenue	Tramos norte y este	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	65.0
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
		Tramo este	Instalar una mediana	$30,000	
Condado	Imperial Highway / Budlong Avenue	Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	70.0
			Recolocar un cruce peatonal continental	$12,500	
			Instalar un botón peatonal accesible	$12,000	
		Dirección este-oeste	Instalar marcas de alto	$1,000	
		East jog - todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Imperial Highway / Berendo Avenue	Tramo oeste de east jog	Colocar nuevos un nuevo cruce continental	$2,500	75.0
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
Condado	Imperial Highway (de Western Avenue a Vermont Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar árboles en las calles	$53,000	95.0
Condado	Imperial Highway (de Western Avenue a Vermont Avenue)	-	Estudiar para reconfiguración de carreteras	El costo variará para el estudio, el diseño y la implementación	80.0
Normandie Avenue					**75.3**
Condado/ City of Los Angeles	Normandie Avenue / 87th Street	Esquinas noreste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA	$16,000	65.0
Condado	Normandie Avenue / 90th Place	Esquina sureste	Instalar un mini-parque, segúnel Plan de Parques	$300,000	55.0
Condado/ City of Los Angeles	Normandie Avenue / 94th Street	Esquinas noroeste, sudoeste y sudeste	Realinear la rampa del bordillo para que esté alineada con el cruce peatonal existente	$8,000	65.0
		Esquinas suroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Westmont/West Athens, continuación

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Normandie Avenue / 95th Street	Media cuadra del noroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$8,000	70.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Normandie Avenue / 97th Street	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000*	75.0
		Tramo norte	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500*	
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
		Esquinas noroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Normandie Avenue / Century Boulevard	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	85.0
			Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
Condado	Normandine Avenue / 102nd Street	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000*	65.0
		Tramo sur	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500*	
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
		Esquinas sudoeste y sudeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Normandine Avenue / 105th Street	Tramo sur de north jog	Colocar un nuevo cruce peatonal continental	$2,500	85.0
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	Normandie Avenue / 107th Street	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000*	70.0
		Tramo norte de south jog	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500*	
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
		Tramo este	Reubicar la línea de alto antes de iniciar el cambio de bordillo	$500	
		Esquina noreste y media cuadra del suroeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Normandie Avenue / 108th Street	Tramos sur y oeste	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000	85.0
Condado	Normandie Avenue / 110th Street	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	75.0
Condado	Normandie Avenue / 112th Street	Tramos norte y oeste	Colocar nuevos un nuevo cruce continental	$5,000	70.0
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
		Esquinas noreste y suroeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	

***El proyecto está financiado y será implementado por el Departamento de Obras Públicas*

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Normandie Avenue / Imperial Highway	Todos los tramos	Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	80.0
Condado	Normandie Avenue / 121st Street	Tramo este	Reubicar la línea de alto antes de iniciar el cambio de bordillo	$500	70.0
Condado	Normandie Avenue / 122nd Street	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000*	65.0
		Tramo sur	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$2,500*	
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
		Esquinas sudoeste y sudeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Normandie Avenue / 124th Street	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000*	50.0
		Tramo norte	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$2,500*	
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
		Esquinas noroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado/ City of Gardena	Normandie Avenue / El Segundo Boulevard	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	60.0
			Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
Condado	Normandie Avenue (de 87th Street a El Segundo Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar árboles en las calles	$159,000	95.0
Condado	Normandie Avenue (de 87th Street a El Segundo Avenue)	-	Estudiar para reconfiguración de carreteras	El costo variará para el estudio, el diseño y la implementación	85.0
Southern Pacific Rail				**Puntaje promedio del corredor:**	**60.0**
Condado	Southern Pacific Rail, de Van Ness Avenue hasta Vermont Avenue.	Lado norte de la vía	Instalar un camino de uso compartido	$1,350,000	60.0
Van Ness Avenue				**Puntaje promedio del corredor:**	**52.5**
County / City of Inglewood	Van Ness Avenue /108th Street	Tramo este	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	55.0
County / City of Inglewood	Van Ness Avenue / Cullivan Street	Esquina noreste y noroeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	50.0
		Tramos este y oeste	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$5,000	

**El proyecto está financiado y será implementado por el Departamento de Obras Públicas*

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Westmont/West Athens, continuación

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Vermont Avenue				**Puntaje promedio del corredor:**	**73.6**
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 89th Street	Esquinas suoeste y noroeste	Instalar extensiones de bordillo	$120,000	70.0
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 90th Street	Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	70.0
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 92nd Street	Esquinas noreste, norte y el sur a media cuadra	Instalar extensiones de bordillo	$120,000	75.0
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 94th Street	Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	85.0
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / Colden Avenue	Esquinas noreste y sureste, norte y sur a media cuadra	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	70.0
Condado / City of Los Angeles	Vermons Avenue / 98th Street	Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	70.0
		Tramos sur y este	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$5,000	
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue/ Century Boulevard	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	80.0
			Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 103rd Street	Esquinas noroeste y noreste a media cuadra	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	75.0
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
		Tramo oeste	Reubicar la línea de alto antes de iniciar el cambio de bordillo	$500	
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 105th Street	Esquina sudoeste y sudeste a media cuadra	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	85.0
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 108th Street	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	85.0
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 110th Street	Esquina sudoeste y sudeste a media cuadra	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	75.0
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	

***El proyecto está financiado y será implementado por el Departamento de Obras Públicas*

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 112th Street	Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	70.0
		Media cuadra noreste, en ambos lados de la mediana	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada.	$24,000	
		Esquinas noroeste y noreste a media cuadra	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
		Mediana	Instalar un camino pavimentado a lo largo de la mediana en un cruce peatonal existente	$22,500	
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / Imperial Highway	Esquinas noroeste, sudoeste y sudeste	Evaluar la recubicación o retiro de entradas[2]	$10,000	80.0
		Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$15,000	
		Esquina noreste	Reconfigurar la esquina (ubicada en Southwest Boulevard) para minimizar la distancia de cruce de los peatones	$200,000	
		Todos los tramos	Instalar un botón peatonal accesible	$15,000	
			Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
Condado / City of Los Angeles	Vermont/Athens Metro C Line Station / paso a desnivel I-105	Media cuadra (Vermont Avenue)	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	65.0
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / Rampas en dirección al este y al oeste de la I-105	Tramos oeste, norte y este	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$7,500	65.0
		Todos los tramos	Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 116th Place	Tramos oeste y este	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$5,000*	65.0
Condado/ City of Los Angeles	Vermons Avenue / 120th Street	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	75.0
		Todos los tramos	Volver a colocar un cruce peatonal continental amarillo	$10,000	
			Instalar un botón peatonal accesible	$15,000	
			Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 124th Street	Dirección sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000*	70.0
		Esquinas noroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	

Modificado por Moción 06-2023

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Westmont/West Athens, continuación

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado / City of Los Angeles	Vermont Avenue / 125th Street	Esquinas sudoeste y sudeste a media cuadra	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	70.0
Condado/ City of Los Angeles / City of Gardena	Vermont Avenue / El Segundo Boulevard	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	60.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
			Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
Condado / City of Los Angeles	Western Avenue (de 87th Street a El Segundo Boulevard)	-	Estudio para la reconfiguración de carreteras de acuerdo con los planes futuros del Autobús de tránsito rápido	El costo variará para el estudio, el diseño y la implementación	85.0
Western Avenue				**Puntaje promedio del corredor: 77.9**	
Condado / City of Los Angeles	Westen Avenue / 104th Street	Esquinas noroeste, noreste y sudoeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada.	$24,000	75.0
		Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	
Condado / City of Los Angeles	Westerm Avenue / 106th Street	Tramo oeste	Volver a colocar el cruce peatonal continental amarillo	$2,500	65.0
		Tramo este	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Western Avenue / 107th Street	Tramo este	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	70.0
Condado / City of Los Angeles	Western Avenue / 108th Street	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	85.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Western Avenue / 110th Street	Tramos este y oeste	Recolocar un cruce peatonal continental	$5,000	85.0
		Tramo sur	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Esquinas sudoeste y sudeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Western Avenue / 111th Street	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	65.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	

**El proyecto está financiado y será implementado por el Departamento de Obras Públicas*

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado / City of Los Angeles	Western Avenue / Imperial Highway	Todos los tramos	Instalar cruces peatonales de alta visibilidad y modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo de prioridad a los peatones, o movimientos peatonales semi-exclusivos/ exclusivos, según sea adecuado	Variable	80.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
		Esquina noreste	Evaluar la recubicación o retiro de entradas[2]	$10,000	
Condado	Western Avenue / LA Southwest College (al sur de Imperial Highway)	Tramos norte, oeste y este	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$7,500	75.0
Condado	Western Avenue / 120th Streeet	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	80.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado/ City of Los Angeles / City of Gardena	Western Avenue / El Segundo Boulevard	Tramo norte	Modificar la mediana para que esta termine antes de o en la línea de cruce peatonal	$10,000	75.0
		Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	
			Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	Variable	
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Western Avenue (de 104th Street a El Segundo Boulevard)	Ambos lados de la calle	Alumbrado a escala peatonal	Variable	90.0

**El proyecto está financiado y será implementado por el Departamento de Obras Públicas*

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Westmont/West Athens, continuación

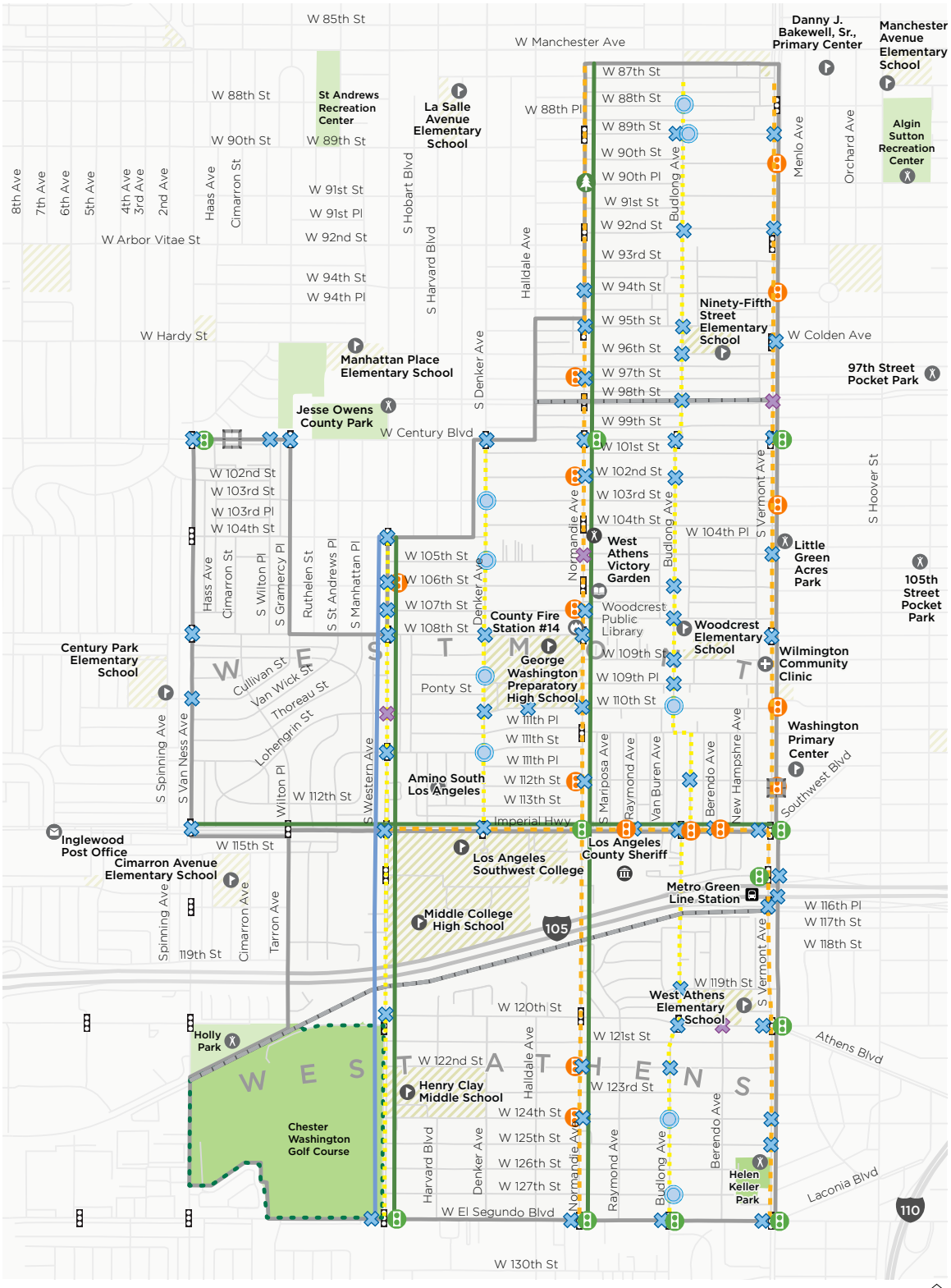
Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Western Avenue (de 104th Street a El Segundo Boulevard)	Ambos lados de la calle	Plantar árboles en las calles	$106,000	90.0
			Volcer a colocar los carriles exteriores para incluir un carril de estacionamiento de 8 pies, una ciclovía de 5 pies y carriles de tránsito de 10 pies para reducir la velocidad del tránsito vehicular	$200,000	
Costo de capital estimado[3]					$17,320,000
Contingencia (20% del costo total del capital)					$3,464,000
P.E. total (30% del costo total del capital)					$5,196,000
Total de la ingeniería de la construcción (50% del costo total del capital)					$8,660,000
Total del proyecto:					**$34,640,000**

[1]Todos los costos están basados en estimaciones del 2018. Al momento de la implementación, pueden existir aumentos adecuados con la inflación.

[2]Los proyectos relacionados con las entradas son contingentes con los procesos desarrollados por el Condado para consolidar, reducir el grosor de y cerrar las entradas excesivo, en donde sea factible y adecuado, en conformidad con el Título 16 del Código del Condado de Los Angeles, y considerando la aprobación previa de la planificación. Vea la sección de Entradas en el Capítulo 4 para encontrar más detalles.

[3]El costo no incluye los tratamientos cuyos precios por unidad están enlistados como "Variables", lo que incluye el alumbrado a escala peatonal y los estudios de reconfiguración de carreteras. Los costos de estos tratamientos pueden variar mucho, dependiendo del diseño. La instalación de alumbrado a escala peatonal es contingente con los fondos disponibles para financiar la instalación, operación y costos de mantenimiento.

Figura 9-9: Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Westmont/West Athens



PROPOSED PEDESTRIAN PROJECTS

0 0.2 0.4 MILES

DESTINATIONS

- PARK/RECREATION
- SCHOOL
- HEALTHCARE
- COLLEGE
- GOVERNMENT OFFICE
- LIBRARY
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE
- PARK
- METRO GREEN LINE STATION

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNAL

PROPOSED PROJECTS

- NEW OR IMPROVED CROSSING
- NEW OR IMPROVED CROSSING WITH BEACON/SIGNAL
- SIGNAL UPDATE
- NEW TRAFFIC SIGNAL
- TRAFFIC CALMING
- POCKET PARK
- NEW OR IMPROVED SIDEWALKS
- PEDESTRIAN-SCALE LIGHTING
- STREET TREES
- STUDY FOR POTENTIAL ROAD RECONFIGURATION
- TRAFFIC CALMING
- FITNESS PATH

La instalación de alumbrado a escala peatonal es contingente con los fondos disponibles para financiar la instalación, operación y costos de mantenimiento.

ACCIONES Y PROGRAMAS PROPUESTOS

Aunque los proyectos propuestos de infraestructura ayudan a mejorar la experiencia para los peatones, estos no son suficientes para hacer cambios extensos a largo plazo. Las acciones fortalecen los proyectos de infraestructura propuestos, y ayudan a estandarizar los procedimentos en todas las agencias. Las acciones propuestas a nivel de condado se encuentran en el Capítulo 2, mientras que la Tabla 9-6 enumera las acciones que serán particularmente importantes para las mejoras a largo plazo en el ambiente peatonal de Westmont/West Athens.

Además, los programas ayudan a apoyar los proyectos de infraestructura peatonal a través de la educación, la fomentación, el cumplimiento y la evaluación. Todos los programas propuestos a nivel de condado se encuentran en el Capítulo 5, mientras que los programas que son más importantes para Westmont/West Athens están enumerados en la Tabla 9-7.

Tabla 9-6: Acciones para Westmont/West Athens

Acción	Departamentos Principales	Plazo
EH-2.1: Desarrollar guías para establecer la distancia máxima entre intersecciones controladas y pasos peatonales marcados en las calles principales y secundarias, en donde sea factible y adecuado.	Departamento de Obras Públicas	Continuo
Acción EH-2.9: Convertir los callejones en caminos multi-usos y en espacios verdes comunitarios, en donde sea factible y adecuado.	Departamento de Obras Públicas	Continuo
C-2.4: Dar prioridad a las solicitudes relacionadas con el desecho ilegal, cuando un informe indique que el materiar está impidiendo la movilidad peatonal segura.	Departamento de Obras Públicas, Alguacil, Comisionado de Agricultura/ Pesos y Medidas	Continuo
SC-1.1: Continuar explorando maneras de adquirir, operar y mantener el alumbrado a escala peatonal.	Departamento de Obras Públicas	Continuo
SC-1.2: Apoyar la instalación de luces LED en los postes de luz nuevos y actuales y, para reducir el desorden en las aceras, considerar iluminación a escala de calle y peatonal combinada en los postes de luz individuales en donde sea factible y adecuado.	Departamento de Obras Públicas	Continuo
SC-1.4: Identificar las áreas en las que ocurren actividades ilícitas, tales como el manejar sin rumbo y la prostitución, y trabajar con Departamento de Obras Públicas para emplear medidas estratégicas para reducir el tránsito, con el objetivo de reducir tales actividades en donde sea factible y adecuado.	Alguacil	Continuo

Tabla 9-7: Acciones para Westmont/West Athens

Programa	Descripción
Caminos Seguros	Caminos Seguros es un programa que se enfoca en proporcionar seguridad a los estudiantes mientras caminan a la escuela, en comunidades con un alto índice de criminalidad o de violencia. Los programas de Caminos Seguros están específicamente diseñados para asegurarse que los estudiantes puedan ir a la escuela sin el miedo a ser intimidados o lastimados debido a las pandillas, drogas o crimen. Los programas de Caminos Seguros también se iniciaron con el fin de mejorar la seguridad para miembros de la comunidad que caminan a los parques en comunidades con un alto índice de violencia o de criminalidad, y así asegurarse que tengan acceso a recursos, que estén físicamente activos y a que se relacionen con sus vecinos. Se puede encontrar más información en el Capítulo 5, Programa 2: Caminos Seguros.
Direcciones para peatones	Los sistemas de direcciones ayudan a los peatones a desplazarse a los destinos de servicio más importantes de las comunidades, tales como estaciones de tránsito, parques, librerías, escuelas y distritos comerciales. También pueden funcionar como un programa de fomento al proporcionar el tiempo que es necesario para caminar hasta uno de los destinos, ayudando a las personas a orientarse con menos confunsión y estrés, promoviendo el descubrimiento de nuevos lugares o servicios. Las direcciones también pueden utilizarse para destacar la identidad local de una comunidad. Un sistema de direcciones puede tener varias formas, pero, generalmente, incluye una combinación de señales físicas, marcas y/o quioscos de información. El Programa de Direcciones del Departamento de Obras Públicas se centra en mejorar el acceso a las estaciones de tren de Metro, localizadas en Westmont/West Athens. Hasta el 2017, el Departamento de Obras Públicas había conseguido dos donaciones por parte de Metro para implementar señales de direcciones para peatones alrededor de la estación Vermont C Line Station en Westmont/West Athens.

Modificado por Moción 06-2023

Cap. 10

WEST WHITTIER–LOS NIETOS

PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

PERFIL DE LA COMUNIDAD

El área de West Whittier-Los Nietos, de 2.5 millas cuadradas, está conformada por las comunidades no incorporadas de West Whittier y Los Nietos en el Condado de Los Angeles.

El área está rodeada por City of Pico Rivera en el oeste, City of Whittier al norte y al este y la City of Santa Fe Springs al este y al sur. West Whittier-Los Nietos tiene una población de 25,540 y es principalmente un área residencial. Casi el 80% de los hogares en el área fueron construidos durante los años 1940-60, como parte de la explosión demográfica posterior a la Segunda Guerra Mundial. Durante ese tiempo, la construcción de aceras en las comunidades no incorporadas no era necesaria, por lo que la mayoría de las calles se construyeron sin acera.

Agradecimientos

Miembros del Comité Asesor del Plan Peatonal de la Comunidad:

Socorro Acosta
Christine Amira
Esther Barajas
Rachel Barajas
Martha Bautista
Bobbie Dear
Stasie Dear
Guillermo Garcia
Caro Jauregui
Rebecca Kingsely
Margarita Macedonio
Edith Marcel
Teresa Reyna
Alfonso Smith
Maritza Sosa-Nieves

Un agradecimiento especial a los residentes de West Whittier-Los Nietos, quienes se tomaron el tiempo para participar en los eventos de divulgación y en los esfuerzos de recolección de datos, y por compatir ideas de cómo mejorar la experiencia de caminar en la comunidad. Este plan está dedicado a su visión.

Demografía

El entender la demografía de una población ayuda a que las personas que toman las decisiones planifiquen y aborden proyectos y programas adecuados. El promedio de ingresos en los hogares de West Whittier-Los Nietos es de $62,486 al año, lo que es más alto que el promedio del Condado de $55,870. West Whittier-Los Nietos también tiene una tasa de pobreza más baja que la del Condado. Sin embargo, casi uno de cada tres residentes de West Whittier-Los Nietos no tienen un diploma de secundaria, en comparación con uno de cada cinco en el condado.

West Whittier-Los Nietos es levemente más jóven que el condado completo, y más de un tercio de los hogares tienen al menos un niño menor de edad. El 11% de los hogares es mantenido por padres solteros, y la mayoría de los residentes se identifican como hispanos o latinos. El número de residentes nacidos en el extranjero es más bajo que el del condado completo, y menos de un tercio de los hogares son considerados lingüísticamente aislados (Tabla 10-1).[1]

Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

Tabla 10-1: Demografía de West Whittier-Los Nietos

	Porcentaje en West Whittier-Los Nietos	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Educación		
Menor a un diploma de secundaria	31.8	21.4
Graduado de la escuela secundaria, diploma de educación general u otro	29.2	20.5
Con un título universitario o técnico	28.8	26.5
Título universitario o mayor	10.2	26.5
Pobreza		
Personas en estado de pobreza	10.9	18.7
Edad		
Menores a los 18 años	26.4	23.2
18-64 años	62.0	64.9
65 años o más	12.1	11.9
Raza/Etnia		
Hispanos o Latinos	88.1	48.4
Blancos (No-hispanos)	9.2	26.6
Indios americanos o nativos de Alaska	0.7	0.7
Asiáticos	1.0	15.0
Personas de raza negra o afroamericanos (No-hispanos)	0.7	8.7
Otro	0.3	1.3
Inmigración y aislamiento lingüístico		
Nacidos en el extranjero	26.8	35.7
Hogares que están lingüísticamente aislados	31.0	14.4

Fuente: Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

Uso del terreno

El uso del terreno y las políticas de diseño impactan la salud y los niveles de actividad de los residentes. La mayoría del uso del terreno (el 84.5%) en West Whittier-Los Nietos está designado como residencial, con tan solo el 10% designado para uso comercial. La Figura 10-1 muestra los usos de los terrenos en Westmont/ West Athens.

Los usos comerciales en la comunidad están concentrados a lo largo de Washington Boulevard, Whittier Boulevard y Norwalk Boulevard. La mayoría del lado sur de Whittier Boulevard, entre la I-605 y Sorensen Avenue es parte de Whittier-Los Nietos, y también es el mayor corredor comercial para la Ciudad adyacente de Whittier. El Plan Específico Lincoln de la Ciudad de Whittier (2015) incluye una propueta para un nuevo centro comercial en la intersección de Whittier Boulevard y Sorenson Avenue.

Figura 10-1: Mapa del uso del terreno de West Whittier-Los Nietos

DATA SOURCE: LOS ANGELES COUNTY GENERAL PLAN, DEPARTMENT OF REGIONAL PLANNING, 2016

0 0.2 0.4 MILES

LAND USE

DESTINATIONS

- SCHOOL
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- EXISTING OFF-STREET BIKE PATH
- TRAFFIC SIGNAL

LAND USES

RESIDENTIAL
- R-1
- R-2
- R-3
- R-3-10U
- R-4
- R-A

MIXED
- M-1-BE-IP
- MPD-IP

COMMERCIAL
- C-1
- C-2-BE
- C-3
- C-3-BE
- C-3-BE-DP
- C-M
- CPD

AGRICULTURE
- A-1-1

Acceso a los parques

El acceso a los parques evalúa la distribución del terreno de los parques en West Whittier-Los Nietos, y si los residentes pueden acceder a ellos fácilmente. Entre más cerca vive una persona de un parque, más fácil es que la persona lo visite regularmente. La mayoría de los peatones está dispuesto a caminar media milla (aproximadamente 10 minutos de caminar) para acceder a su destino.[1]

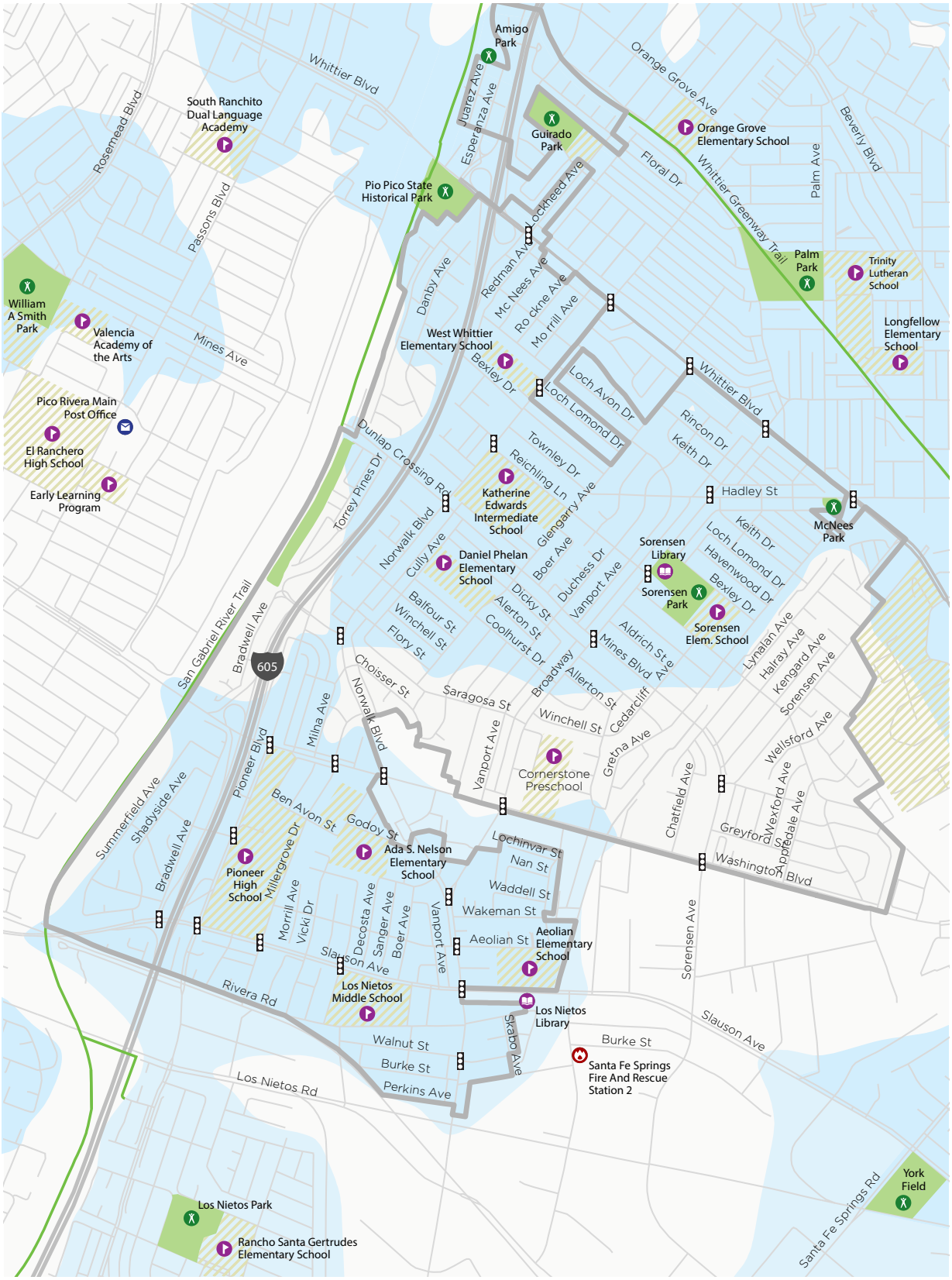
West Whittier-Los Nietos tiene ocho parques dentro de sus fronteras, incluyendo cinco escuelas que permiten el uso público a través de acuerdos de uso compartido. Los parques públicos son Sorensen Park, McNees Park y Amigo Park. Las escuelas con acuerdos de uso compartido incluyen Katherine Edwards Middle School, West Whittier Elementary School y Pioneer High School.

Sin embargo, el 37% de los residentes de West Whittier-Los Nietos no viven a una distancia de media milla del parque (Figura 10-2).[2] Algunos miembros de la comunidad también han reportado que no siempre pueden acceder a los espacios de uso compartido de la escuela. En general, la comunidad tiene aproximadamente 3.3 acres de terreno para parques por cada 1,000 personas, lo mismo que el promedio del condado. El Plan General del Condado incluye un objetivo de proporcionar de cuatro acres de terreno local para parques por cada 1,000 residentes.

1 Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de Necesidades de los Parques de West Whittier-Los Nietos 2016.

2 La distancia de cada hogar en West Whittier-Los Nietos hacia los puntos de acceso de todos los parques adyacentes se calculó a lo largo de la carretera transitable/red peatonal, en lugar de "en línea recta". Ya que los peatones no pueden caminar de forma segura o legal en las carreteras o autopistas, este método toma en cuenta estos obstáculos, lo que resulta en una evaluación más exacta de la distancia que un peatón debería caminar para llegar a un parque. Fuente: Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de Necesidades de los Parques de West Whittier-Los Nietos 2016.

Figura 10-2: Acceso a los parques de West Whittier-Los Nietos



FUENTE DE INFORMACIÓN: EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES DEL PARQUE, DEPARTAMENTO DE PARQUES Y RECREACIÓN, 2016

0 0.2 0.4 MILLAS

ACCESO A PARQUE

DESTINOS

- ESCUELA
- BIBLIOTECA
- PARQUE/RECREACIÓN
- SERVICIOS DE EMERGENCIA
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- CICLOVÍA EXISTENTE FUERA DE LA VÍA PÚBLICA
- SEMÁFORO

ACCESO A PARQUE

- ÁREA TRANSITABLE, A MEDIA MILLA DEL PARQUE

Salud

El entender qué problemas de salud y conductas prevalecen en West Whittier-Los Nietos puede ayudar a las personas que toman decisiones a enfocarse en las intervenciones peatonales apropiadas.[1] Tanto para West Whittier-Los Nietos como para el Condado de Los Angeles, las enfermedades cardíacas y el cáncer son las dos causas mayores de muerte. Estas enfermedades están altamente relacionadas con la dieta, la actividad física y la exposición a toxinas (como el tabaco y la contaminación) y el estrés.[2] Las tres principales causas de muerte prematura para la región este son la cardiopatía coronaria, la colisión de vehículos con motor y homicidio.[3] La esperanza de vida en el área es ampliamente consistente con los promedios del Condado.[4]

Más adultos reportaron estrés psicológico en West Whittier-Los Nietos que en el Condado. La tasa de obesidad en adultos y en niños es más alta que la de todo el Condado.[5] West Whittier-Los Nietos está dividida por la autopista I-605, y su proximidad con esta ha demostrado ser una causa directa de asma en los niños.[6] Las tasas de asma en los niños y adultos son más altas que el promedio del Condado. Los jóvenes en West Whittier-Los Nietos tienen un nivel un poco más alto de actividad física regular (21%) comparados con los del Condado de Los Angeles (19.8%).[7] Más del 8% de los adultos en West Whittier-Los Nietos tiene una discapacidad, en comparación con el promedio del condado del 6%.[8]

En general, West Whittier-Los Nietos califica como una comunidad no favorecida en tres indicadores en común a nivel de condado, que consideran la carga de contaminación, la participación en el Programa Nacional de Almuerzo Escolar y determinantes sanitarios, como la cantidad de residentes discapacitados y el acceso a los parques.[9] Basándose en estos indicadores, West Whittier-Los Nietos podría tener derecho a recibir prioritización de financiamiento del Programa de Transporte Activo de Caltrans, y potencialmente de otras fuentes de financiamiento identificadas más adelante en este Plan. Los datos sanitarios para West Whittier-Los Nietos se muestran en la Tabla 10-2 y 10-3.

1 Este plan utiliza datos de salud a nivel de código postal cuando es necesario. West Whittier-Los Nietos se encuentra en el código postal 90606, que también incluye comunidades colindantes que tienen una socio-demografía y un ambiente similar.

2 HealthyCity.org

3 Mortality in Los Angeles County 2012: (Mortalidad en el Condado de Los Angeles 2012:) Leading Causes of Death and Premature Death with Trends for 2003-2012. (Causas principales de Muerte y Muerte Prematura con sus Tendencias, para los años 2003-2012.) (2012). Departamento de Salud Pública del Condado de Los Angeles. http://publichealth.lacounty.gov/dca/data/documents/mortalityrpt12.pdf

4 Departamento de Salud Pública del Condado de Los Angeles.

5 Los adultos con masa corporal mayor o igual al 30.0 se consideran obsesos. Los niños de 2-11 años cuya combinación de peso, sexo y edad es mayor al percentil 95 del CDC´s del 2001 son considerados obesos, al igual que niños de 12-17, cuya combinación sea mayor al percentil 85 de masa corporal del CDC´s del 2010. Fuente: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014.

6 Un estudio de USC en el 2006 determinó que los niños que viven dentro de un área ubicada a aproximadamente 82 yardas de una carretera principal, tienen un 50% más de riesgo de presentar síntomas de asma en el último año que en aquellos que viven aproximadamente a 328 yardas de distancia.

7 La actividad física regular se define como “al menos 60 minutos de actividad física diaria dentro de la semana, excluyendo la clase de educación física.” Fuente: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2012. Los Centros de Control y Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) recomiendan que los adultos hagan al menos 150 minutos por semana de actividad de intensidad moderada para obtener “beneficios significativos en su salud”. Fuente: CDC, 2008 Physical Activity Guidelines for Americans. (CDC, 2008 Guías de Actividad Física para Americanos).

8 Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

9 Estos indicadores incluyen CalEnviroScreen 2.0, la Tarifa del Programa Nacional de Almuerzo Escolar y la participación en el Programa de Almuerzo reducido, el ingreso promedio de los hogares y el Índice de Lugares Saludables, producido por la Alianza de Salud Pública de California del Sur.

Tabla 10-2: Causas de muerte de West Whittier-Los Nietos

Causas de muerte (seleccionadas) Tasa de mortalidad (por cada población de 100,000)	Porcentaje en West Whittier-Los Nietos	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Enfermedad cardíaca	30.0	26.9
Cáncer	23.8	24.2

Tabla 10-3: Indicadores de salud de West Whittier-Los Nietos

	Porcentaje en West Whittier-Los Nietos	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Estrés psicológico grave (Adultos de 18 años en adelante)	10.6	8.0
Obesidad		
Niños con sobrepeso para las edades (2-11)	18.0	12.4
Adolescentes con sobrepeso u obsesos (12-17)	43.6	37.9
Obsesidad en adultos	37.6	25.9
Enfermedades respiratorias		
Niños entre las edades de 0 a 17 años que han sido diagnosticados con asma	13.5	13.1
Adultos (mayores a los 18 años) diagnosticados con asma alguna vez	13.8	12.6
Actividad física		
Actividad física regular (edades 5-17)	14.6	18.9
Caminan al menos 150 minutos (mayores de 18)	34.0	34.1
Discapacidad		
Con discapacidad, menores a 65	8.2	6.0

Fuentes: Encuesta de Salud de California, Edición de Vecindarios, 2014; Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014

PLANES Y PROYECTOS ANTERIORES

Este plan se basa en varios esfuerzos de planificación de West Whittier-Los Nietos.

Puede encontrar una descripción general de los planes existentes a nivel de condado en el Capítulo 1, y más detalles enumerados en el Apéndice A.

Plan general de San Gabriel River (2006)

Este plan presenta una visión compartida para el río y un plan para alcanzarla. Uno de los principales objetivos incluidos en el plan es mejorar los caminos peatonales y las ciclovías, lo que incluye los puentes peatonales, a lo largo del corredor San Gabriel River. Los proyectos "De Rieles a Caminos" proporcionarán mejores accesos al río a West Whittier-Los Nietos.

Plan general peatonal del área de Whittier: Áreas no incorporadas del Oeste, Sur y del Este (2009)

Este plan, desarrollado por el Departamento de Obras Públicas, identifica y planifica instalaciones de aceras futuras en las comunidades no incorporadas del oeste, sur y este de Whittier. Se enfoca en identificar y prioritizar los proyectos cercanos a las escuelas primarias públicas, y propone una serie de proyectos de construcción de aceras. Las cinco escuelas primarias que fueron consideradas para el informe son Aeolian Elementary, Ada S. Nelson Elementary, Phelan Elementary, Sorenson Elemetary y West Whittier Elementary.

Información y mapas de rutas seguras a la escuela (2009)

Los mapas de rutas sugeridas a la escuela fueron creadas para Ada S. Nelson Elementary, Phelan Elementary, Aeolian Elementary, Sorenson Elemetary y West Whittier Elementary.

Plan específico Lincoln (2014)

Este plan presenta un plan de desarrollo para un sitio de 76 acres en la Ciudad de Whittier, adyacente a West Whittier-Los Nietos, en Whittier Boulevard y Sorensen Avenue. Propone una mezcla de espacio destinado para fines residenciales, comerciales y espacios abiertos. Los objetivos del plan relacionados con el acto de caminar incluyen: crear comodidades en el espacio público dentro del área comercial, crear una conexión entre los usos del terreno, proporcionar comodidades recreacionales cerca de los vecindarios residenciales.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

En colaboración con el Departamento de Salud Pública (DPH, por sus siglas en inglés), La Inciativa del Vecindario de Los Angles (LANI, por sus siglas en inglés) organiza los esfuerzos para recolectar los aportes de la comunidad a lo largo del desarrollo el Plan Peatonal de West Whittier-Los Nietos. Esta estrategia de divulgación comunitaria se desarrolló en base a los objetivos del Plan, así como en un entendimiento de los problemas existentes en la comunidad.

La divulgación se llevó a cabo en dos fases. La primera fase ayudó al equipo del proyecto a entender los obstáculos y las oportunidades para caminar West Whittier-Los Nietos. La segunda fase de divulgación le dio una oportunidad a los participantes de la comunidad para responder al Plan peatonal, y a proveer aportes adicionales sobre los proyectos peatonales que se necesitan. Estos esfuerzos se llevaron a cabo de agosto a diciembre de 2016, e incluyó el presentarse a las reuniones existentes realizadas por las organizaciones comunitarias, grupos de escolares y comunitarios; presentación de propuestas en eventos comunitarios; grupos focales; entrevistas con los participantes; encuestas; dos talleres comunitarios; y actividades de recolección de datos comunitarios y auditorías de caminatas comunitarias. Un resumen de estas actividades de divulgación y los hallazgo claves en los obstáculos para caminar en la comunidad, incluyendo las instalaciones peatonales deseadas, comodidades y programas se proporciona más adelante.

Comité Asesor de la comunidad

Se formó un Comité Asesor de la Comunidad (CAC) al iniciar el proyecto para proporcionar una guía al equipo del proyecto sobre los esfuerzos de participación comunitaria, y para informar sobre el proceso de planificación. El CAC también proporcionó consejos sobre las prioridades y preferencias comunitarias. El CAC estaba conformado por jóvenes, adultos mayores, negocios, religiosos, padres, dueños

Los líderes de la Comunidad proporcionan retroalimentación en la reunión del Comité Asesor de la Comunidad de West Whittier-Los Nietos

de hogares y otros representantes de la comunidad. Además, las reuniones del CAC proporcionaron oportunidades a los miembros para aprender sobre los métodos de recolección de datos comunitarios, procesos del Condado, y la conexión entre transitabilidad, salud pública, seguridad pública y fomento. El CAC se reunió un total de ocho veces a lo largo del proceso del Plan Peatonal de la Comunidad.

Colaboración comunitaria

Para maximizar la participación comunitaria, LANI y el DPH se comunicaron con organizaciones y grupos comunitarios existentes para identificar las reuniones y los eventos a los que los miembros de la comunidad ya asistían de forma regular. Esto permitió que el equipo del proyecto pudiera comunicarse con los participantes en donde ya se reunían. Esto también ayudó al equipo a identificar poblaciones específicas en la comunidad en las que se deben organizar grupos focales y entrevistas con los participantes para entender de mejor manera los impedimentos y las oportunidades para caminar en la comunidad.

En cada reunión existente, se le pidió a los participantes que identificaran los obstáculos para caminar en West Whittier-Los Nietos en un mapa a gran escala. Los participantes identificaron los lugares en los que cruzar la calle era difícil o en donde no había alumbrado a escala peatonal. Muchos grupos comunitarios también expresaron la necesidad de aceras en la comunidad, y de proyectos de disminución del tránsito en las calles adyacentes a las escuelas.

Los grupos comunitarios que participaron durante el desarrollo del Plan Peatonal incluyen:

- Promotoras en Acción
- Healthy Los Nietos Collaborative (Colaboración Saludable de Los Nietos)
- Consejo Asesor de West Whittier
- Los Nietos MASH meeting (Reunión MASH de Los Nietos)
- Administración de Pioneer High School
- Grupo de padres en la Escuela Primaria Ada S. Nelson
- Sorensen School Parent Coffee Club (Club de Café para Padres de la Sorensen School)

- Grupos estudiantiles de Los Nietos Middle School
- Grupo de personas mayores de Los Nietos
- Better Transit Now (Un Mejor Tránsito Ya)
- Whittier City School District

Además, se llevaron a cabo entrevistas con los participantes y los directores de Los Nietos Middle School y Pioneer High School.

Eventos comunitarios

El personal de proyectos identificó varios eventos comunitarios para comunicarse con los participantes que no asistían regularmente a los talleres del Condado. En cada evento, los participantes proporcionaron sus aportes en un mapa de West Whittier-Los Nietos, identificando los obstáculos para caminar. También se le proporcionó educación a los miembros de la comunidad sobre los tipos de proyectos de infraestructura para peatones que podían abordar los problemas que identificaron.

Los estudiantes de Ada S. Nelson Elementary School proporcionan retroalimentación sobre el Plan Peatonal de la Comunidad de West Whittier-Los Nietos durante el Día de Caminar a la Escuela

Los eventos de la comunidad al que el equipo del proyecto asistió incluyen:

- La noche de regreso a clases de Los nietos
- Noche de Diversión Familiar de Colaboración Saludable de Los Nietos
- Apertura de la Biblioteca de Los Nietos
- Parques al anochecer en Sorensen Park
- Club de jóvenes de la Biblioteca de Sorensen
- Día de caminar a la escuela en Aeolian Elementary
- La noche de regreso a clases de Aeolian Elementary
- Día de Caminar a la Escuela en Ada Nelson Elementary

- Día de Caminar a la Escuela de West Whittier Elementary
- Academia de padres de Whittier City School District

Se animó a los participantes a llenar una encuesta sobre sus hábitos de caminata actuales, sus preocupaciones y proyectos deseados. El personal de DPH y LANI recolectó un total de 64 encuestas. La encuesta también estaba disponible en línea, tanto en español como en inglés.

Recolección de datos de la comunidad

Para integrar aún más a la comunidad en el proceso de planificación, LANI y el DPH enseñó métodos de recolección de datos a los residentes, incluyendo los conteos de peatones, photovoice y las auditorías de caminatas. Por medio de estas actividades, los residentes de West Whittier-Los Nietos ayudaron a recolectar datos sobre las condiciones existentes, para identificar e informar sobre los proyectos propuestos en el plan.

CONTEO DE PEATONES

Los conteos de peatones proveen al Condado un panorama de los volúmenes peatonales actuales en corredores específicos en West Whittier-Los Nietos. Los conteos de peatones manuales se llevaron a cabo en el 2016 en un miércoles (jueves 6 y 20 de octubre) y dos días durante el fin de semana (sábado 8 y 22 de octubre), con la ayuda de voluntarios de la comunidad. Los conteos se llevaron a cabo durante las horas pico de tránsito durante la semana (7AM-9AM y 3PM-5PM) y durante el fin de semana (11AM-1PM). Los datos del conteo ayudaron a que el equipo del proyecto pudiera validar los datos del conteo automático recolectados durante el mismo periodo de tiempo en diferentes ubicaciones de West Whittier-Los Nietos.

El equipo del proyecto reclutó a 15 miembros de la comunidad y realizó un entrenamiento para voluntarios antes del conteo. Se le proporcionaron los materiales necesarios a los miembros de la comunidad para llevar a cabo los conteos, incluyendo tablillas con sujetapapeles, formularios para el conteo, chalecos de seguridad, lápiceros y las ubicaciones asignadas para el conteo. Los participantes utilizaron

formularios de conteo para indicar cuántas personas estaban caminando en distintas direcciones, en qué dirección caminaban y otras características; como si iban en una silla de ruedas o si eran niños.

A medida que se implementan proyectos y programas peatonales en West Whittier-Los Nietos, el Condado utilizará estos datos para evaluar cambios en las tasas de las personas que caminan en la comunidad.

AUDITORÍAS DE CAMINATAS

Una auditoría de caminata es una evaluación imparcial del ambiente para caminar, y su propósito general es identificar las oportunidades de mejora relacionadas con la seguridad, el acceso, la comodidad y la conveniencia del ambiente peatonal. Una auditoría puede utilizarse para identificar alternativas o soluciones potenciales, como tratamientos de ingeniería, cambios de políticas o medidas de educación y cumplimiento.

El equipo de proyecto llevó a cabo dos auditorías de caminata en enero de 2017, con un total de 24 participantes de la comunidad. Se le proporcionó un entrenamiento sobre auditoría de caminatas a los participantes, y se dividieron en grupos de dos o tres personas para evaluar un corredor específico. Después de que cada grupo terminara, los participantes se reagruparon para hablar sobre los problemas que habían notado en las auditorías. Los corredores incluidos en la auditoría fueron identificados a través de la retroalimentación obtenida en las encuestas, de los eventos comunitarios y de las reuniones CAC. La información recolectada en esta actividad está incluida en la sección de Instalaciones peatonales actuales de esa sección.

Taller comunitario 1

El Departamento de Salud Pública (DPH) organizó un taller el 7 de noviembre de 2016. El taller solicitó retroalimentación de los participantes sobre el Plan peatonal de la comunidad West Whittier-Los Nietos. Ocho residentes de West Whittier-Los Nietos asistieron al taller que se llevó a cabo en Pioneer High School. Durante el taller, los asistentes fueron divididos en grupos para facilitar las activiades y discusiones sobre tres áreas: los obstáculos existentes para caminar, los proyectos peatonales y las intersecciones prioritarias.

ACTIVIDAD #1 DISCUSIÓN GRUPAL SOBRE LOS OBSTÁCULOS PARA CAMINAR

Utilizando un mapa a gran escala de West Whittier-Los Nietos, los facilitadores le pidieron a los participantes que proporcionaran información sobre los obstáculos para caminar, y que especificaran su ubicación, cuando fuera posible. La información se registró en los mapas y en papel milimetrado. También se les dieron post-its a los participantes para que escribieran su propia información y la adhirieran al mapa en el papel milimetrado.

Los miembros de la comunidad señalan las ubicaciones en las que se necesitan más proyectos peatonales durante el Taller 1 en West Whittier-Los Nietos

Las preocupaciones y las oportunidades incluían:

- Altas velocidades en Slauson Avenue
- Alumbrado insuficiente en el área de West Whittier
- Las calles tienen áreas levantadas debido a las raíces de los árboles o del pavimento quebrado
- Cruce imprudente de peatones en Waddell Street y Norwalk Boulevard
- Grandes volúmenes de tránsito de semi-remolques
- Intersecciones difíciles de cruzar, tales como:
  - Norwalk Boulevard/Washington Boulevard
  - Pioneer Boulevard/Slauson Avenue
  - Pioneer Boulevard/Rivera Road
  - Waddell Street/Pioneer Boulevard
  - Slauson Avenue/Norwalk Boulevard
- Guardia de cruce en Slauson Avenue
- Alumbrado a escala peatonal en Broadway, entre Norwalk Boulevard y Washington Boulevard

- Necesidad de aceras, cruces peatonales y extensión de bordillos
- Educación peatonal para la comunidad y para los jóvenes
- Rutas de camiones en calle específicas

ACTIVIDAD #2 TIPOS DE INSTALACIONES PRIORITARIAS

Se les proporcionaron 5 calcomanías de puntos verdes a los participantes y se les pidió que los colocaran en una pizarra que mostraba varios proyectos peatonales, para así demostrar cuáles eran las preferencias de su comunidad.

Las instalaciones más apoyadas por la comunidad fueron:

- Aceras
- Alumbrado a escala peatonal
- Cruces peatonales de alta visibilidad
- Medidas de disminución del tránsito
- Sistemas de alerta activados por los peatones

Los miembros de la comunidad señalan las ubicaciones en las que se necesitan más proyectos peatonales durante el Taller 2 en West Whittier-Los Nietos

ACTIVIDAD #3 UBICACIONES PRIORITARIAS PARA LOS PROYECTOS

Se proporcionaron 3 calcomanías de puntos azules a los participantes y se les pidió que las colocaran en mapas de West Whittier-Los Nietos para identifiar sus ubicaciones prioritarias para los proyectos peatonales. Las ubicaciones identificadas de mayor prioridad fueron:

- Norwalk Boulevard/Broadway
- Slauson Avenue/Norwalk Boulevard
- Norwalk Boulevard/Washington Boulevard

Taller comunitario 2

El 18 de septiembre del 2017, el Departamento de Salud Pública organizó un segundo taller comunitario en la Biblioteca de Sorencen para recolectar retroalimentación sobre el Plan peatonal de la Comunidad de West Whittier-Los Nietos. Asistieron 33 miembros de la comunidad. El personal del proyecto proporcionó una descripción general sobre el proyecto, y le pidió a los participantes que visitaran las cuatro estaciones para aprender y dar retroalimentación sobre el programa, las políticas y los proyectos de infraestrutura presentados en el plan.

Se le dio un 'pasaporte' a cada uno de los asistentes junto con una hoja de retroalimentación. En cada estación, los participantes recibieron un sello en su pasaporte, y una vez que el pasaporte y la hoja de retroalimentación estuvieran completos, se les entregaba un billete de rifa para poder ganar una bicicleta reequipada.

Los comentarios recibidos en las estaciones y en las hojas de retroalimentación identificaron el deseo de la comunidad de:

- Apoyo para los Clubs de Caminata para los adultos mayores
- Más aceras en la comunidad, especialmente cerca de las escuelas
- Disminución del tránsito
- Cruces peatonales de alta visibilidad
- Alumbrado a escala peatonal
- Más tiempo para cruzar en las calles principales
- Comodidades como bancas y basureros

AMBIENTE PEATONAL

Niveles de transeúntes y conductores

Uno de los principales objetivos de cualquier inversión peatonal es el aumentar el atractivo y la conveniencia de caminar. Para entender los niveles de personas que caminan en Whittier-Los Nietos, el Condado revisó las estadísticas sobre los viajes en transporte público, personas que tienen vehículos y los resultados de los conteos peatonales.

Aproximadamente el 1.5% de los trabajadores que residen en West Whittier-Los Nietos van y vienen del trabajo a pie, lo que representa tan solo la mitad de la tasa a nivel de condado. Actualmente, el número de residentes que toman el transporte público en West Whittier-Los Nietos (el 2%) es mucho más bajo que el promedio del condado del 7%, a pesar de que la comunidad cuenta con el servicio de tres agencias de tránsito. Se puede encontrar un mapa del acceso al tránsito en West Whittier-Los Nietos en el Apéndice B.

El acceso que las familias tengan a los vehículos también influencia en la dependencia de los residentes a usar ese método de transporte, o al caminar para ir y venir del trabajo. En general, West Whittier-Los Nietos tiene un porcentaje más alto de viajeros con acceso a un auto que el porcentaje de todo el condado. Casi la mitad de los hogares en la comunidad posee tres o más vehículos, comparado con los del condado (38%).[1]

Se llevaron a cabo conteos peatonales en 16 ubicaciones en West Whittier-Los Nietos por dos periodos de dos semanas entre el 29 de septiembre y el 12 de octurbe del 2016, con el propósito de ayudar a medir las tendencias en el uso de instalaciones, poner los datos de colisiones en un contexto. Los volúmenes de peatones se midieron utilizando una máquina automatizada. Los conteos en la Tabla 10-4 demuestran cómo se ve la actividad peatonal en esta comunidad, en esas ubicaciones. Aunque los datos de los conteos también se utilizan para evaluar si una ubicación cumple con un límite para ciertas mejoras peatonales como los semáforos, los conteos no son generalmente comparables entre comunidades o en contraste con ningún estándar de actividad peatonal. Por ejemplo, lo que pueda considerarse como un nivel alto de actividad en West Whittier-Los Nietos puede parecer bajo en otra comunidad.

1 Datos de la Comunidad: Encuesta de Comunidades Americanas, estimación de 5 años, del 2010-2014; datos del Condado: Encuesta de Comunidades Americanas, 2015 estimación de 1 año.

Los datos demuestran que la actividad peatonal más alta tiende a ocurrir en las horas de la tarde durante los días entre semana. Las ubicaciones en la parte norte de la comunidad tienen volúmenes peatonales más altos. El volumen peatonal más alto se midió en Whittier Boulevard, al oeste de Norwalk Boulevard. A pesar que Slauson Avenue cerca de Millergrove Drive está al lado de los terrenos de uso escolar y residencial, los volúmenes peatonales son bastante bajos en comparación con otras ubicaciones. Un resumen de los datos del conteo peatonal aparece en la Tabla 10-4, y se proporciona más información en el Apéndice C.

VOLÚMENES DE VEHÍCULOS CON MOTOR

Washington Boulevard y Slauson Avenue tienen los volúmenes más altos de vehículos con motor de todas las carreteras en West Whittier-Los Nietos.[1] Existe una congestión en la comunidad durante las horas pico de la mañana y de la tarde debido al tránsito de los pasajeros que viajan de y a la autopista I-605. El tránsito vehicular pesado presenta un ambiente poco amigable para los peatones en los cruces peatonales, especialmente en aquellos que se encuentran cerca de las rampas de las autopistas.

Existen volúmenes altos de vehículos con motor y de peatones alrededor de las nueve escuelas en la comunidad, que van de prescolares a escuelas secundarias.

VELOCIDAD DE VEHÍCULOS CON MOTOR

En West Whittier-Los Nietos, la velocidad permitida es de 25mph, con límites de velocidad más altos en las calles principales como Norwalk Boulevard y Slauson Avenue (45mph), Washington Boulevard (40mph) y Pioneer Boulevard (35mph). Durante las observaciones de campo, el grupo de proyecto notó que prevalecían velocidades más altas en muchas ubicaciones a lo largo de las calles principales.

Exceptuando Whittier Boulevard, las calles principales en West Whittier-Los Nietos tienen curvas horizontales en ubicaciones seleccionadas. Las carreteras curvas pueden reducir la visibilidad, y pueden aumentar la posibilida de colisiones vehiculares-peatonales debido a esto.

1 Los conteos automarizados en febrero del 2016 registraron el número de autos que transitaban en Pioner Boulevard (20,000 al día), Norwalk Boulevard (18,000 al día), Mines Avenue (10,000 al día), Washington Boulevard (40,000 al día) y Slauson Avenue (37,000 al día).

Tabla 10-4: Resumen de conteos peatonales de West Whittier-Los Nietos

Ubicación	Promedio diario de tránsito peatonal	Día de la semana con mayor tránsito
Lado oeste de Pioneer Boulevard	46	Jueves
Lado este de Pioneer Boulevard	133	Sábado
Whittier Boulevard, al norte de Norwalk Boulevard	378	Martes
Norwalk Boulevard, al norte de Bexley Drive	271	Martes
Norwalk Boulevard, al sur de Bexley Drive	120	Jueves
Broadway, al norte de Aldrich Street	129	Miércoles
Washigton Boulevard, al oeste de Vicki Drive	168	Sábado
Washigton Boulevard, al oeste de Sorenson Avenue	230	Jueves
Lado norte de Slauson Avenue	52	Viernes
Lado sur de Slauson Avenue	80	Martes
Norwalk Boulevard, al sur de Rivera Road	114	Martes
Norwalk Boulevard, al oeste de Walnut Street	74	Martes

Fuente: Condado de Los Angeles, 10/2016 – 11/2016

Obstáculos para caminar

Esta sección analiza las colisiones anteriores que involucraron a peatones para entender mejor los factores que las causan, además de inconvenientes y crímenes reportados que son obstáculos adicionales para caminar en West Whittier-Los Nietos.

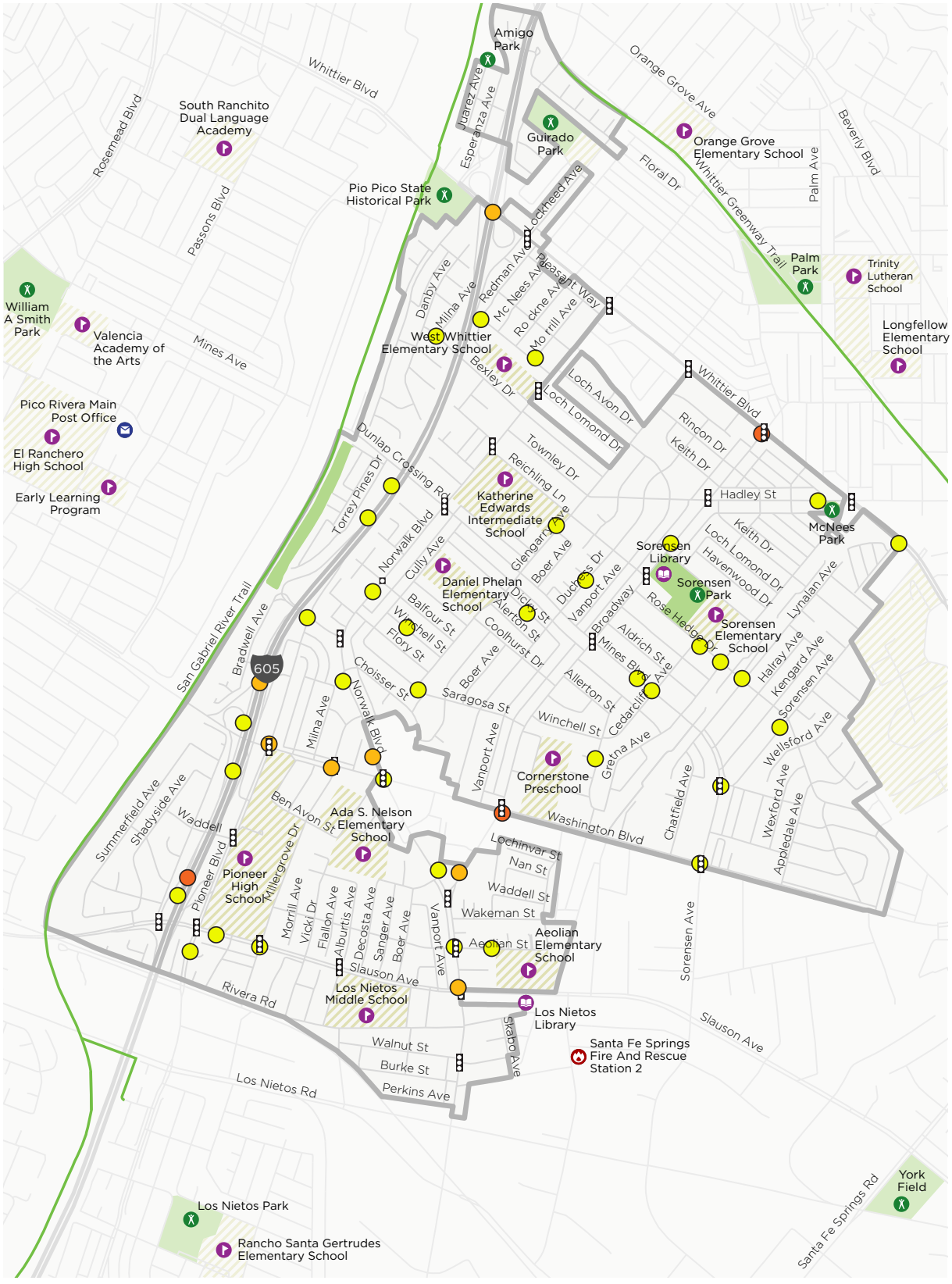
COLISIONES

Entre el 2009 y el 2016, hubo un total de 59 colisiones que involucraron peatones en el área de West Whittier-Los Nietos.[1] Esto representa el 7% del total de colisiones de tránsito en la comunidad. La concentración más alta de estas colisiones que involucraron peatones (ocho en total) ocurrieron en Washington Boulevard, que es un corredor principal (Figura 10-3).

El 41% de las colisiones que involucraron peatones ocurrieron durante las horas de la noche (8PM-6AM), seguido del 34% durante las horas del día (9AM-5PM) durante el anochecer y el alba (6AM-9AM y 5PM-8PM). Más del 30% de estas colisiones involucraron a personas menores de 18 años. La mayoría de las colisiones que involucraron peatones (el 58%) involucraron una herida severa o visible, y no hubieron muertes. Finalmente, nueve de las colisiones fueron clasificadas como "atropello y fuga". Se puede encontrar un análisis finalizado de las colisiones de West Whittier-Los Nietos en el Apéndice B.

1 SWITRS, 2016

Figura 10-3: Mapa de colisiones en las que estuvieron involucrados peatones en West Whittier-Los Nietos (2009-2016)



DATA SOURCE: STATEWIDE INTEGRATED TRAFFIC RECORDS SYSTEM (SWITRS) 2009-2016 DATA

0 0.2 0.4 MILES

PEDESTRIAN-INVOLVED COLLISIONS

DESTINATIONS

- SCHOOL
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- EXISTING SHARED-USE PATH
- TRAFFIC SIGNAL

COLLISIONS

- LOCATION WITH FATALITY
- 1
- 2
- 3-4

ACTIVIDADES MOLESTAS

Las actividades molestas son consideradas como actividades no desedas o ilegales que pueden impactar la seguridad real y la percibida, la comodidad y el atractivo del ambiente peatonal. Utilizando datos propuestos por la aplicación móvil del Condado, The Works[1], y la información de los miembros de la comunidad en reuniones de planificación, se identificaron un buen número de actividades molestas en West Whittier-Los Nietos (Figura 10-4), incluyendo:

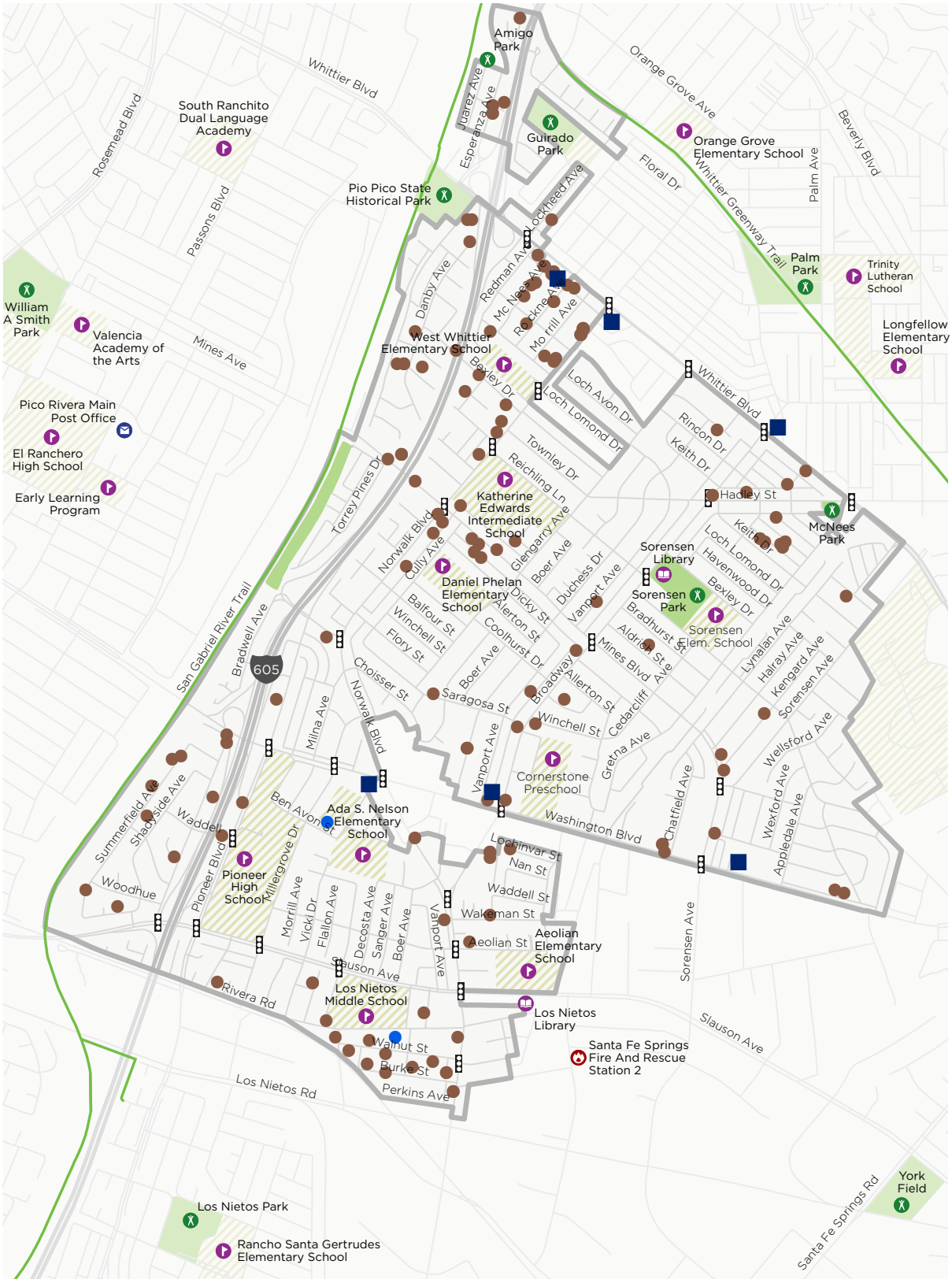
- **Ventas de alcohol al por menor.** Existen seis tiendas de venta de alcohol al por menor en West Whittier-Los Nietos, y una más se ubica justo afuera de la frontera de la comunidad. La mayoría de los residentes de la comunidad viven a un cuarto de milla de una tienda de venta de alcohol al por menor. El vivir cerca de una tienda de licor está relacionado con consecuencias negativas para la salud, el aumento de delitos y las actividades molestas.[2]
- **Graffiti y desecho ilegal.** Estos delitos molestos crean un impacto negativo visual que afecta la percepción de la seguridad y hacen que la gente no desee caminar.[3] Se ha reportaro graffiti en la parte sur de West Whittier-Los Nietos, mientras que parece que el desecho ilegal de desperdicios se concentra a lo largo de Rivera Road, Mines Boulevard, Norwalk Boulevard y Whittier Boulevard.
- **Actividades ilícitas.** Los miembros de la comunidad reportaron el haber sido testigos de comportamiento ilegal, incluyendo la venta de drogas y la prostitución. Estas actividades tienen de reducir la sensación de seguridad para las personas que caminan, tanto por el miedo de convertirse en víctimas de un delito, y por la relación que tienen con la posibilidad de encontrar a conductores ebrios en el área.

1 Nota: El graffiti y el desecho ilegal de desperdicios se documentan a través de las solicitudes hechas por medio del servicio en línea del Condado o por el número 211. El mapear estas solicitudes proporciona una guía general en las ubicaciones y el predominio de estos problemas. Sin embargo, debido a las tasas más bajas de dominio del idioma inglés, la participación cívica puede resultar en menos solicitudes de servicio por parte de la Comunidad de West Whittier-Los Nietos. Los despercidios desechados ilegalmente pueden reportarse en el sitio web del condado Clean LA: http://dpw.lacounty.gov/epd/illdump/. El graffiti puede reportarse en: http://dpw.lacounty.gov/itd/dispatch/publicgraffiti/index.cfm?action=report.

2 The risk of assaultive violence and alcohol availability in Los Angeles County. (El riesgo de violencia agresiva y la disponibilidad de alcohol en el Condado de Los Angeles). 1995. American Journal of Public Health. http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1614881/

3 En un estudio de "ingresos relativamente bajos, un vecindario con varias etnias" los bajos niveles de seguridad percibida estaban relacionados bajos niveles de actividad física, y con la prevalencia y altos niveles de obesidad. Centro nacional de información sobre biotecnología Physical activity mediates the relationship between perceived crime safety and obesity. (La actividad física intercede en la relación entre el crímen percibido, la seguridad y la obesidad.) 2014. http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4134936/

Figura 10-4: Mapa mostrando actividades molestas en West Whittier-Los Nietos, 2016



DATA SOURCE: THE WORKS SERVICE REQUESTS, LOS ANGELES COUNTY SHERIFF'S DEPARTMENT

0 0.2 0.4 MILES

NUISANCES

DESTINATIONS

- SCHOOL
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- EXISTING OFF-STREET BIKE PATH
- TRAFFIC SIGNAL

NUISANCES

- DUMPING
- LIQUOR STORE
- GRAFFITI

DELITOS

El delito y la seguridad están conectados con la salud de muchas formas. El miedo al delito limita el acceso a los espacios públicos, y reduce la participación en actividades sanas como el caminar y el utilizar parques públicos. Debido a que el temor puede impactar la participación de las personas en las actividades saludables y aumentar la depresión, el abordar y reducir los delitos puede promover beneficios a la salud.

El delito y el crimen violento, particularmente, es un problema en West Whittier-Los Nietos. Entre enero y julio del 2016, la comunidad sufrió 94 delitos por cada 10,000 personas. Los delitos hacia la propiedad, los que incluyen robo con allanamiento, hurto[1] y robo de autos constituyeron el 60% de los delitos reportados.

Los crímenes violentos, que incluyen homicidio, violación, agresión grave y asaltos constituyen aproximadamente la mitad de los crímenes cometidos en Whittier-Los Nietos.[2,3] La tasa crímenes violentos de la comunidad es probablemente un factor que hace que las personas de la comunidad no quieran caminar.[4] De esos crímenes violentos, 44 fueron reportados como homicidios. Los crímenes más violentos reportados en West Whittier-Los Nietos entre enero y julio del 2016 se concentraron a lo largo de corredores principales, especialmente en Norwalk Boulevard y Whittier Boulevard, al igual que parques y escuelas (Figura 10-5).

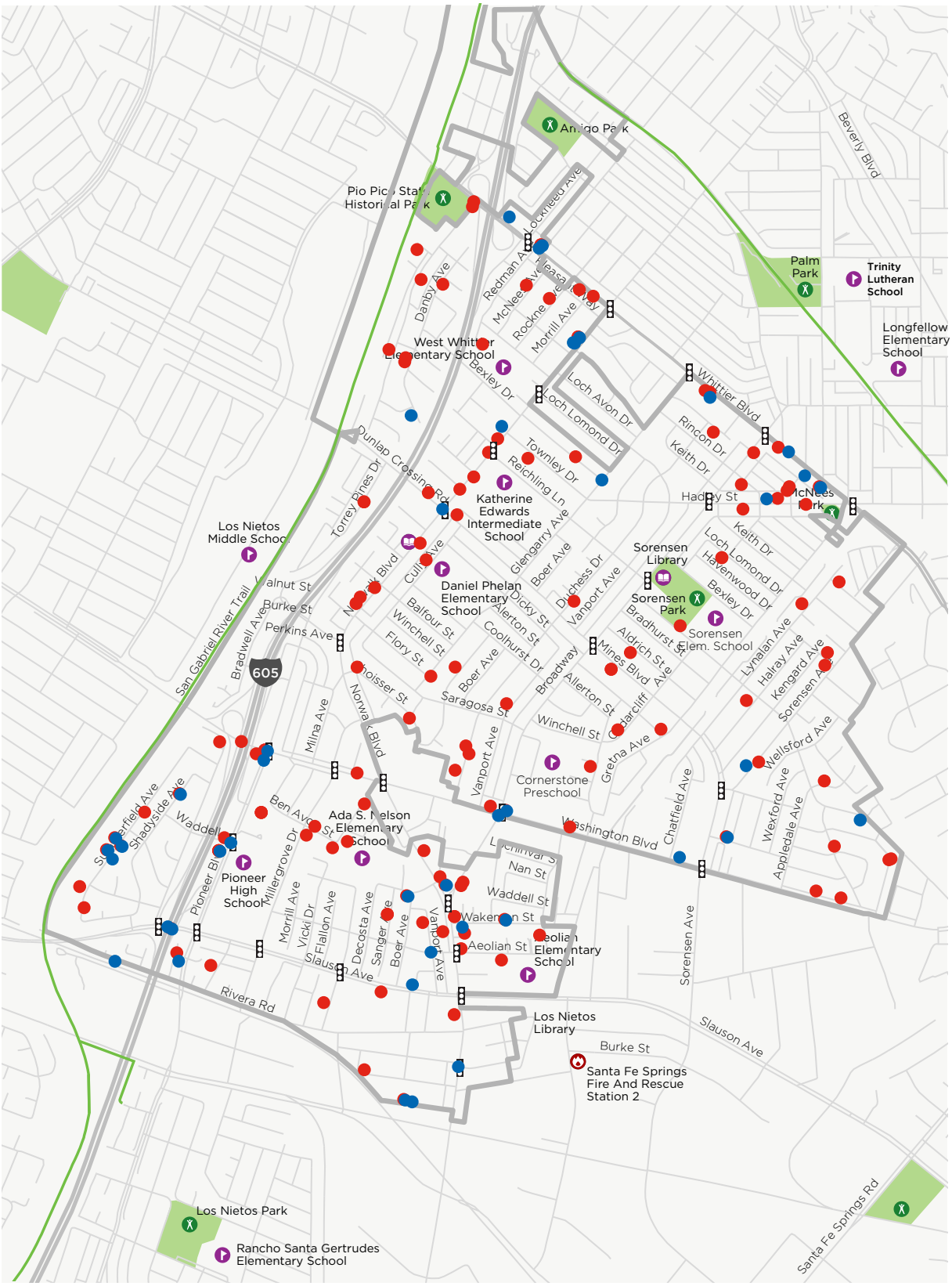
1 El hurto es la apropiación de bienes que no implica el contacto de persona a persona. El robo con allanamiento es la entrada a un edificio o residencia con la intensión de robar, pero no necesariamente se roba la propiedad. Nancy King Law, 2018.

2 El robo, en contraste con el hurto, es la apropiación de bienes que implica el contacto de persona a persona con fuerza, intimidación y/o coacción. Nancy King Law, 2018.

3 El Departamento del Alguacil del Condado citado por el LA Times Mapping, 2016. Los datos sobre crimen fueron recolectados de enero a julio del 2016 porque esos fueron los datos disponibles más recientes al momento de desarrollar este plan.

4 El Departamento del Alguacil citado por el LA Times Mapping, agosto del 2016.

Figura 10-5: Mapa mostrando el crimen violento en West Whittier-Los Nietos (de enero-junio de 2016)



DATA SOURCE: SHERIFF'S DEPARTMENT, CITED ON LA TIMES MAPPING LA, AUGUST 2016

CRIME

DESTINATIONS
- SCHOOL
- LIBRARY
- POST OFFICE
- PARK/RECREATION
- EMERGENCY SERVICES

EXISTING INFRASTRUCTURE
- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNALS
- EXISTING OFF-STREET BIKE PATH

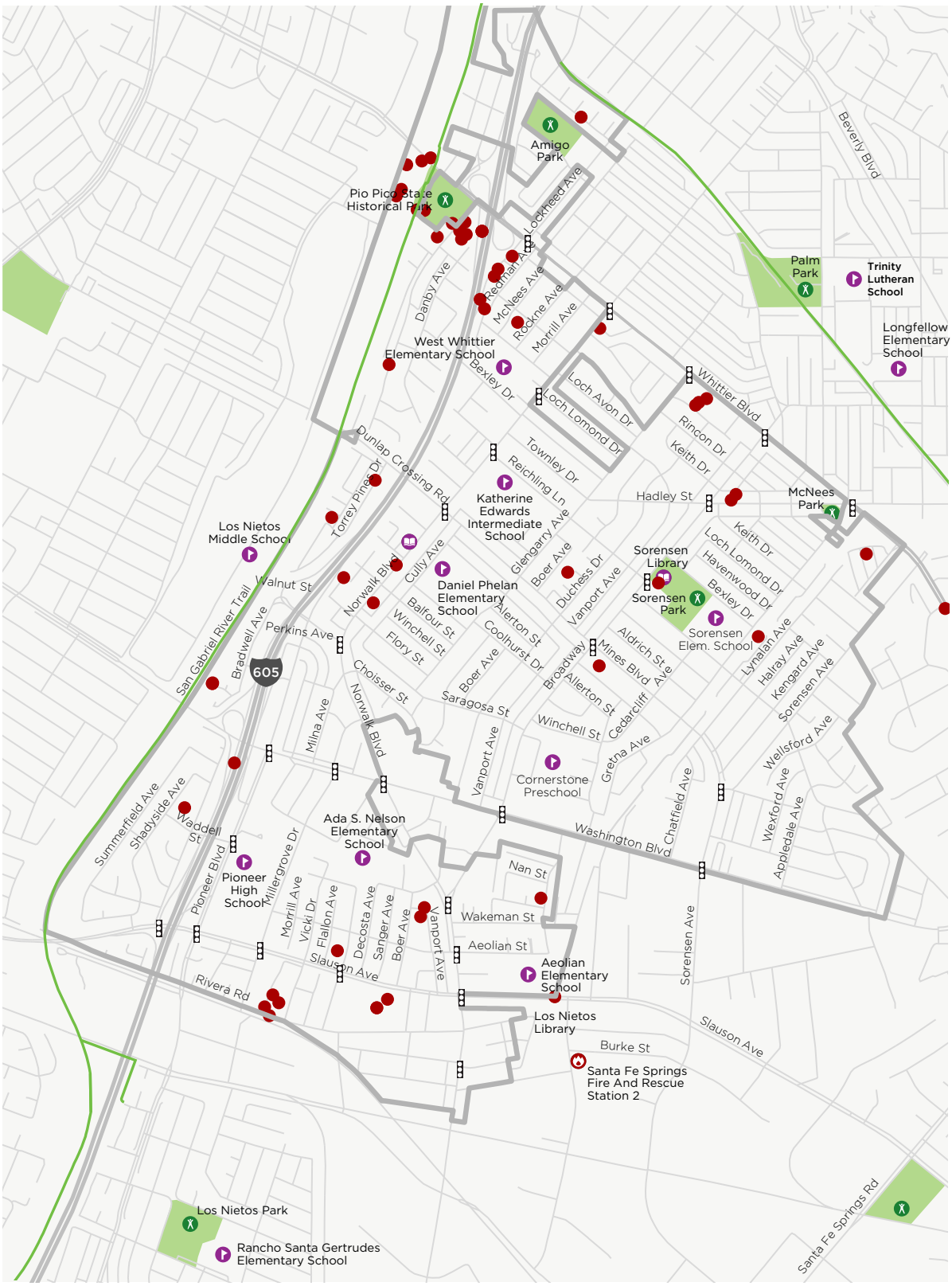
CRIME
- HOMICIDE
- ALL OTHER VIOLENT CRIME

MILES
0 0.2 0.4

PANDILLAS

Las pandillas y los delitos cometidos por éstas es un problema en West Whittier-Los Nietos (Figura 10-6). La actividad de las pandillas está dispersa por la comunidad, pero está concentrada a lo largo de Whittier Boulevard y Norwalk Boulevard, y cerca de Pico Pico Historic Park, Ada S. Nelson Elementary School y Pioneer High School.

Figura 10-6: Mapa mostrando el delito relacionado con las pandillas en West Whittier-Los Nietos (de enero a junio del 2016)



DATA SOURCE: SHERIFF'S DEPARTMENT, CITED BY LA TIMES MAPPING LA, AUGUST 2016

MILES
0 0.2 0.4

GANG-RELATED CRIMES

DESTINATIONS
- SCHOOL
- LIBRARY
- POST OFFICE
- PARK/RECREATION
- FIRE STATION

INFRASTRUCTURE
- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNAL
- EXISTING OFF-STREET BIKE PATH

GANG ACTIVITY
- GANG-RELATED CRIMES

INFRAESTRUCTURAS PEATONALES EXISTENTES

Esta sección examina las infraestructuras peatonales existentes, identificando los obstáculos y las oportunidades para mejorar en West Whittier-Los Nietos. Estas oportunidades para mejorar se registraron en la Figura 10-7 y Figura 10-8, incluyendo aceras muy angostas o descontinuadas, cruces peatonales, semáforos y condiciones del alumbrado.

Aceras

Las calles residenciales en West Whittier-Los Nietos generalmente tienen aceras de cuatro y cinco pies que están disponibles para uso peatonal. La comunidad tiene varias áreas sin aceras, o con aceras que representan un obstáculo para la gente que camina. Hay aceras descontinuadas o muy angostas a lo largo de Pioneer Boulevard, Sorensen Avenue, Mines Avenue y una pequeña parte de Whittier Boulevard. Además, la mayoría de las calles residenciales no tienen aceras. Esta falta de caminos peatonales formales pueden crear conflictos peatonales con los vehículos con motor. Además, es muy común para los conductores que entran o salen de las entradas comerciales del área no cerder el paso a los peatones que caminan a lo largo de las aceras.

La acera existente en Vicki Drive termina en Rivera Road, cerca de Los Nietos Middle School.

Las observaciones de las auditorías de caminatas están mapeadas en la Figura 10-7, e incluyen aceras descontinuadas o muy angostas, alumbrado limitado, condiciones precarias del pavimento o caminos con altas velocidades de los vehículos de motor.

Senderos

El sendero de San Gabriel River sigue a lo largo de la frontera oeste de West Whittier-Los Nietos. Este sender es un conector regional importante que proporciona acceso peatonal a través de San Gabriel Valley y Gateway Cities. El sendero está ubicado al lado del derecho de paso del río, y está rodeado por todo West Whittier-Los Nietos por un ferrocarril activo que sirve como una barrera física y psicológica entre la comidad y el sendero. Los puntos de acceso al sendero San Gabrel River están en Washington Boulevard

y Dunlap Crossing Road, con puntos de acceso cercanos a Whittier Boulevard (dentro de la Ciudad de Whittier) y en Pioneer Boulevard (en la Ciudad de Santa Fe Springs).

Cruces peatonales

Las oportunidades para mejorar los cruces peatonales existentes están concentradas en las calles principales a lo largo de West Whittier-Los Nietos, como en el Whittier Boulevard, Norwalk Boulevard, Washigton Boulevard y Slauson Avenue. La mayoría de estos corredores contienen grandes intersecciones, con varios carriles para transitar y cruzar que extienden la distancia y el tiempo de cruce. También hay un número de instersecciones torcidas, como la unión de Norwalk Boulevard y Washington Boulevard, que generalmente tienen un amplio radio de bordillo, lo que aumenta la distancia para cruzar de los peatones, y permite que los vehículos de motor giren a mayor velocidad. Durante las observaciones de campo, el equipo del proyecto observó que varios conductores no cedieron el paso a los peatones en varios cruces peatonales no señalizados.

En algunas ubicaciones, la presencia de medianas entre los cruces peatonales presentan obstáculos adicionales, especialmente para los individuos con discapacidades. Las medianas dentro de los cruces peatonales reducen el ancho disponible del cruce peatonal, lo que hace que los peatones caminen sobre ellas o alrededor de ellas. Los cruces peatonales difíciles se muestran enla Figura 10-8, e incluyen líneas desgastadas de cruces peatonales, cruces peatonales sin marca o rampas desgastadas en los bordillos que no cumplen con los estándares de ADA.

Rampas en los bordillos

La mayoría de las rampas en los bordillos en West Whittier-Los Nietos son individuales y compartidas. Las rampas para aceras compartidas se alinean diagonalmente con la intersección y proporcionan acceso en donde los factores como el derecho de paso disponible, el radio de giro, el drenaje y la distancia visual impiden el uso de rampas emparejadas.

Radio de los bordillos

Como en la mayoría de los ambientes urbanos, un radio de 15 pies en los bordillos es lo general en West Whittier-Los Nietos. El gran número de intrsecciones torcidas representa obstáculos adicionales relacionados con la velocidad

de los vehículos y la seguridad peatonal. Los radios de bordillo amplios pueden ayudar a los autos a hacer giros a la derecha, al permitir que estos puedan girar con más velocidad. Estas altas velocidades aumentan la gravedad de un impacto en caso de una colisión. Un radio de bordillo más amplio también entorpece las rampas, además de requerir más derecho de paso y aumentar la distancia que los peatones deben cruzar.

Semáforos

En West Whittier-Los Nietos, no todos los cruces peatonales están señalizados. Como se muestra en la figura 10-8, los semáforos están concentrados en los principales corredores como esos a lo largo de Norwalk Boulevard (15 semáforos), Pioneer Boulevard (3 semáforos), Slauson Avenue (5 semáforos), Washigton Boulevard (5 semáforos) y Whittier Boulevard (5 semáforos). Los semáforos también se concentran alrededor de las escuelas en Pioneer High School y Katherine Edwards Intermediate School. Los semáforos peatonales están instalados en las intersecciones señalizadas, que neceistan de un botón accesible de activación.

Alumbrado

El alumbrado en los cruces y en las intersecciones cumple con los requisitos estatales a través de toda West Whittier-Los Nietos; sin embargo, muchos miembros de la comunidad han expresado su disconformidad con el alumbrado en las aceras. Los niveles limitados de luz pueden incrementar el miedo por la seguridad personal y reducir la actividad peatonal.

Dosel arbóreo

El dosel arbóreo puede hacer que el caminar se sienta más seguro y agradable, y puede abordar las áreas en donde se concentra el calor, mejorar la calidad general de vida. West Whittier-Los Nietos está clasificada con el décimo percentile más bajo (de la peor) cobertura de dosel arbóreo.[1] Las oportunidades para mejorar la cobertura del dosel arbóreo, así como el paisajismo y otras estructuras que proporcionen sombra, están consideradas en el desarrollo del Plan Peatonal de West Whittier-Los Nietos. La parte sur y central de West Whittier-Los Nietos tiene la menor cobertura de árboles en relación con la población.

1 Alianza de Salud Pública, Índice de Lugares Saludables, 2016.

Figura 10-7: Mapa de las observaciones de auditoría de caminatas, relacionadas con las aceras y caminos en West Whittier-Los Nietos.

WALK AUDIT OBSERVATIONS IN WEST WHITTIER-LOS NIETOS SIDEWALKS

0 0.2 0.4 MILES

DESTINATIONS

- SCHOOL
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE

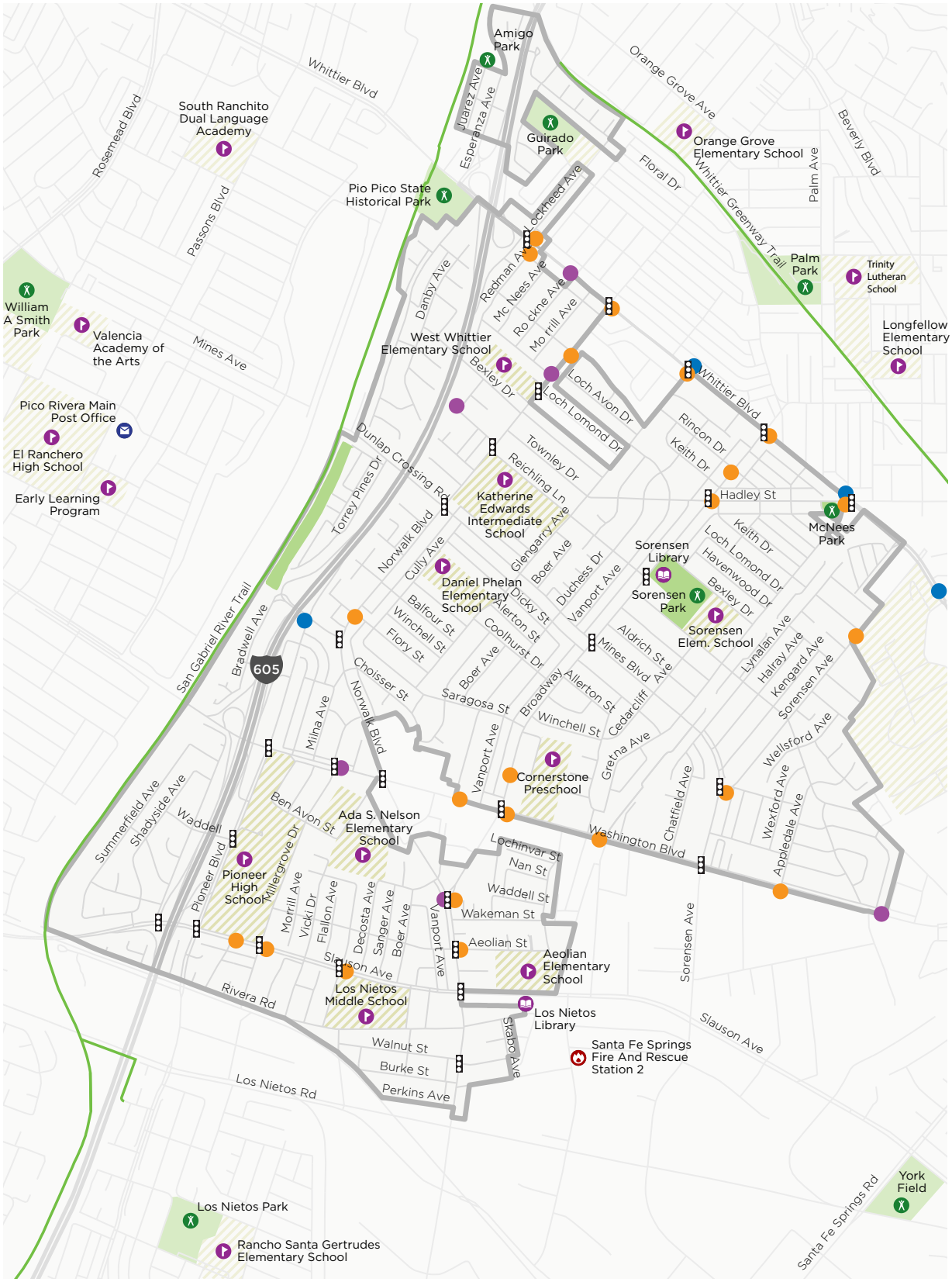
EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- EXISTING OFF-STREET BIKE PATH
- TRAFFIC SIGNAL

SIDEWALK OBSERVATIONS

- DISCONTINUOUS SIDEWALK
- LIMITED LIGHTING

Figura 10-8: Mapa de las observaciones de auditoría de caminatas relacionadas con las intersecciones en West Whittier-Los Nietos



WALK AUDIT OBSERVATIONS IN WEST WHITTIER-LOS NIETOS INTERSECTIONS

0 0.2 0.4 MILES

DESTINATIONS

- SCHOOL
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE

EXISTING INFRASTRUCTURE

- ROAD NETWORK
- EXISTING OFF-STREET BIKE PATH
- TRAFFIC SIGNAL

INTERSECTION OBSERVATIONS

- FADED CROSSWALK STRIPING
- UNMARKED CROSSWALK
- NOT TO CURRENT ADA STANDARDS/ DAMAGED CURB RAMPS

INFRAESTRUCTURAS PEATONALES PROPUESTAS

Esta sección discute los proyectos propuestos para la red peatonal de West Whittier-Los Nietos. En general, las instalaciones peatonales propuestas se enfocan en mejorar la seguridad, la comodidad y la accesibilidad para las personas que caminan o que montan bicicleta en West Whittier-Los Nietos. Los proyectos propuestos en West Whittier-Los Nietos (Figura10-9) incluyen:

- **Estudios de corredores:** Las reconfiguraciones potenciales de las carreteras que puedan mejorar las condiciones de transitabilidad y, potencialmente, añadir más espacios verdes en la comunidad, pero que requieren de estudios más extensos para poder implementarse.
- **Proyectos para cruzar la calle:** Las instalaciones que puedan mejorar la seguridad peatonal, incluyendo cruces peatonales de alta visibilidad, extensiones de bordillo, marcas para ceder el paso, sistemas de alerta activados por peatones y rampas en los bordillos actualizadas. Cualquier recomendación para pintar las franjas de un cruce peatonal (en ubicaciones controladas o no) debe ser consistente con las Guías para Cruces Peatonales del Condado.
- **Proyectos para la acera/caminos:** Instalaciones para hacer que caminar en la calle sea más seguro y cómodo, lo que incluye añadir aceras nuevas o más amplias, y evaluar el retiro o reubicación de entradas.
- **Alumbrado a escala peatonal:** Es el alumbrado a escala de los peatones que proporciona luz para la gente que camina en West Whittier-Los Nietos a diferencia de aquel que es más alto y que tiene como propósito iluminar la carretera para los conductores. Vea el Capítulo 4 para encontrar más información sobre cómo solicitar alumbrado a escala peatonal en West Whittier-Los Nietos.

La mayoría de las instalaciones propuestas están ubicadas a lo largo de Norwalk Boulevard, Pioneer Boulevard, Slauson Avenue y Washington Boulevard. Estos corredores tienen un historial de colisiones en las que se involucraron peatones y un alto volumen de vehículos con motor y que conducen a alta velocidad, y fueron identificados como prioridad por los miembros de la comunidad.

Norwalk Boulevard debería ser considerado para una reconfiguración de carreteras, lo que ayudaría a reducir la velociad del tránsito a lo largo de este transitado corredor. Los cruces peatonales de alta visibililidad, las extensiones de bordillo y las marcas para ceder el paso mejorarán los cruces a lo largo de Norwalk Boulevard, en donde cruzar es difícil. Principalmente, la intersección de Norwalk Boulevard y Broadway fue identificada como una prioridad por los miembros de la comunidad. Los nuevos cruces peatonales en esta intersección y la intersección de Norwalk Boulevard y Aeolian Street van a necesitar un estudio más profundo por parte del Departamento de Obras Públicas.

Pioneer Boulevard podría mejorarse para el uso de peatones a través de la instalación de cruces peatonales continentales, sistemas de alerta activados por peatones y radios de bordillos reducidos, especialmente en las rampas de la I-605. Cabe mencionar que las rampas de la I-605 entran el la jurisdicción de Caltrans; además, se necesitará coordinación extra para implementar proyectos en estas ubicaciones.

El Departamento de Obras Públicas puede estudiar Slauson Avenue para determinar si una reconfiguración de carretera es apropiada para disminuir el tránsito. Los cruces peatonales en la interseción de Slauson Avenue y Alburti Avenue podrían volver a colocarse como cruces peatonales de alta visibilidad, para mejorar la seguridad de los niños al cruzar, y se podrían instalar rampas de bordillo que cumplan con la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades en Slauson Avenue y Millergrove Drive. Según el Plan de Rutas seguras a la Escuela de Los Nietos, un cruce peatonal señalizado ha sido popuesto para Slauson Avenue y Duchess Drive, en donde se encuentra una nueva librería. El alumbrado a escala peatonal a lo largo de Slauson Avenue también podría mejorar la seguridad y la comodidad de los peatones.

Ademas, varios caminos peatonales que conectan Slauson con calles residenciales adyacentes (Sanger Avenue, Decosta Avenue, Alburtis Avenue y Morrill Avenue) han sido vallados. Las vallas bloquean el acceso peatonal a Slauson Avenue y podrían removerse para proporcionar un mejor acceso a las escuelas cercanas. Se necesitará una inspección más

profunda para determinar si estos caminos están en el derecho de paso público, además de coordinar con los dueños de las propiedades adyacentes.

Las extensiones de bordillo podrían acortar la distancia de cruce a través de Washigton Boulevard; que, junto con cruces peatonales de alta visibilidad y con refugios, podrían mejorar la seguridad para los peatones. También se propuso la instalación de una acera en la esquina sureste de Washigton Boulevard en Allport Avenue. Además, se propuso el alumbrado a escala peatonal de Sorensen Avenue al Sender San Gabriel River para mejorar la seguridad y la comodidad de los peatones.

En Mines Boulevard, una ciclovía podría ayudar a disminuir el tránsito, luego de un estudio más profundo por parte del Departamento de Obras Públicas. El Departamento de Obras Públicas está planificando un semáforo en Mines Boulevard y Glengarry Avenue, junto con cruces peatonales continentales. Las extensiones de bordillo en Sorensen Avenue podrían recortar las distancias de cruce para los peatones, y los cruces patonales de alta visibilidad podrían mejorar la seguridad peatonal. Además, se ha panificado una mini-rotonda en Mines Boulevard en Getna Avenue, que podría ayudar a disminuir el tránsito y mejorar la seguridad de las personas que caminan.

El instalar aceras en las calles residenciales de West Whittier-Los Nietos podría mejorar las conexiones peatonales con los corredores principales, aunque se está la espera de estudios más profundos. Además, se propusieron varios proyectos peatonales en el Plan de Rutas Seguras a la Escuela de Los Nietos. Estos proyectos incluyen actualizaciones de semáforos, señalización, colocación de líneas y rampas en los bordillos actualizadas, que deberían considerarse para su implementación.

A través de la comunidad, especialmente a lo largo de Broadway, existen varias ubicaciones en donde el exceso de entradas podría evaluarse para removerlas o reubicarlas. Es importante mencionar que el Condado no puede remover ni ubicar las entradas sin obtener la aprobación del dueño de la propiedad y la confirmación de que no habrá impactos negativos en la aprobación de la planificación anterior.

Además de los proyectos propuestos mencionados anteriormente, el Condado recibió financiamiento para el proyecto de Rutas Seguras a la Escuela de Los Nietos. Los proyectos que pueden instalarse como parte de este programa incluyen botones peatonales actualizados, colocación de líneas, señalización, rampas en los bordillos que cumplan con ADA, semáforos peatonales con conteo y extensiones de bordillo en verias intersecciones de West Whittier-Los Nietos, al sur de Washington Boulevard.

Estos proyectos propuestos están enumerados en la Tabla 10-6, y mapeados en la Figura 10-9. La lista de proyectos incluye los costos estimados y los puntajes de prioritización para cada proyecto. El Departamento de Obras Públicas aplica a menudo para obtener donaciones para los corredores, en vez de para cada interesección individual, por lo que el puntaje promedio de prioritización para cada corredor también está incluido en la lista. El Capítulo 6 proporciona una descripción de cómo el Condado implementará estos proyectos, y el Apéndice D contiene información detallada sobre recursos de financiamiento potenciales y las puntuaciones de prioritización; mientras que el Apéndice E proporciona más información sobre los costos estimados.

La implementación de proyectos propuestos en West Whittier-Los Nietos depende del análisis ambiental y las revisiones de ingeniería futuras, para así asegurar que sean consistentes a las normas y prácticas del Condado. Esto incluye, pero no se limita al Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito de California (CA MUTCD por sus siglas en inglés), el Manual de Diseño de Carreteras de Caltrans, El Código del Condado de Los Angeles y el Plan General del Condado de Los Angeles. Además, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de programas descritos en este Plan se basan en los recursos disponibles; en el derecho de paso; los fondos suficientes para financiar la instalación, la operación y el mantenimiento continuo; y en la obtención del apoyo político y comunitario.

ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Tabla 10-6: Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Wes Whittier-Los Nietos

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Aeolian Street				**Puntaje promedio del corredor:**	**63.9**
Condado	Aeolian Street /Vicki Drive	Esquinas sudoeste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Aeolian Street / Morrill Avenue	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	65.0
Condado	Aeolian Street / Flallon Avenue	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	60.0
Condado	Aeolian Street / Alburtis Avenue	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	60.0
Condado	Aeolian Street / Decosta Avenue	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	60.0
Condado	Aeolian Street / Sanger Avenue	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	60.0
Condado	Aeolian Street/Boer Avenue	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	65.0
Condado	Aeolian Street / Vanport Avenue	Esquinas noroeste, noresste y sudoeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$24,000	80.0
Condado	Aeolian Street (de Millergrove Drive a Norwalk Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$475,200	65.0
Bexley Drive				**Puntaje promedio del corredor:**	**56.9**
Condado	Bexley Drive / Danby Avenue	Esquinas noroeste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Bexley Drive / Milna Avenue	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Bexley Drive / Rockne Avenue	Esquinas sudoeste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Bexley Drive / Glengarry Avenue	Esquinas noreste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	50.0
Condado	Bexley Drive (de Danby Avenue a Glengarry Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$580,800	55.0
Condado	Bexley Drive / Thornlake Avenue	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Bexley Drive / Gretna Avenue	Esquinas noreste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Bexley Drive (de Broadway a Gretna Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$264,000	50.0
Broadway				**Puntaje promedio del corredor: 72.1**	
Condado	Broadway / Keith Drive	Tramo oeste	Reubicar la línea de alto antes de iniciar el cambio de bordillo	$500	60.0
Condado	Broadway / Reichling Lane	Tamos oeste, sur y este	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$7,500	65.0
Condado	Broadway / Mines Boulevard	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	70.0
Condado	Broadway / Saragosa Street	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	60.0
		Tramo sur	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Broadway / Washington Boulevard	Esquina noroeste	Evaluar la recubicación o retiro de entradas[2]	$10,000	80.0
Condado	Broadway, entre Washington Boulevard y Norwalk Boulevard	Lado oeste de la calle, a media cuadra	Evaluar la recubicación o retiro de entradas[2]	$10,000	90.0
		Lado este de la calle, a media cuadra	Evaluar la recubicación o retiro de entradas[2]	$10,000	
Condado	Broadway (de Washington Boulevard a Norwalk Boulevard)	Ambos lados de la calle	Alumbrado a escala peatonal	Variable	80.0
Cully Avenue				**Puntaje promedio del corredor: 51.7**	
Condado	Cully Avenue / Mines Boulevard	Esquinas sudoeste y sudeste	Reducir el radio de los bordillos	$100,000	50.0
Condado	Cully Avenue / Phelan Language Academy	Cruce a media cuadra	Realinear el cruce peatonal para que esté alineado con las rampas de bordillo existentes	$2,500	55.0
Condado	Cully Avenue / Balfour Street	Dirección este-oeste	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	50.0
		Tramo norte	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	
		Tramo este	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$2,500	
Dunlap Crossing Road				**Puntaje promedio del corredor: 50.0**	
Condado	Camino para cruar de Dunlap (del Sendero San Gabriel River a Norwalk Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$25,000	50.0
Glengarry Avenue				**Puntaje promedio del corredor: 51.3**	
Condado	Glengarry Avenue (de Rincon Drive a Loch Lomond Drive)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$158,400	45.0
Condado	Glengarry Avenue / Loch Lomond Drive	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	50.0
Condado	Glengarry Avenue / Aldrich Street	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Wes Whittier-Los Nietos

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Glengarry Avenue (de Reichling Lane a Mines Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$211,200	50.0
Gretna Avenue				**Puntaje promedio del corredor:**	**59.5**
Condado	Glengarry Avenue / Loch Lomond Drive	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Gretna Avenue / Havenwood Drive	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	55.0
Condado	Gretna Avenue / Bexley Drive	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	55.0
Condado	Gretna Avenue / Rose Hedge Drive	Esquinas noreste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	65.0
Condado	Gretna Avenue / Bradhurst Street	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Gretna Avenue / Aldrich Street	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Gretna Avenue / Dicky Street	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Gretna Avenue / Clive Avenue (norte)	Esquinas noreste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Gretna Avenue / Clive Avenue (sur)	Esquinas noreste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Gretna Avenue / Westman Avenue	Todos los tramos	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	55.0
			Recolocar un cruce peatonal continental	$7,500	
Condado	Gretna Avenue (de Keith Drive a Washington Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$893,000	55.0
Hadley Street				**Puntaje promedio del corredor:**	**53.3**
Condado	Hadley Street / Glengarry Avenue	Esquina noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$8,000	55.0
Condado	Hadley Street / Boer Avenue	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	50.0
Condado	Hadley Street / Duchess Drive	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	55.0

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Hadley Street / Loch Avon Drive	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	55.0
Condado	Hadley Street / Alley al oeste de Broadway	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	55.0
Condado	Hadley Street (de Glengarry Avenue a Broadway)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$316,800	50.0
Loch Avon Drive				**Puntaje promedio del corredor:**	**61.4**
Condado	Loch Avon Drive (Redman Avenue a Norwalk Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$211,200	65.0
Condado	Loch Avon Drive / McNees Avenue	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	65.0
Condado	Loch Avon Drive / Rockne Avenue	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	75.0
Condado	Loch Avon Drive / Morrill Avenue	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	70.0
Condado	Loch Avon Drive / Glencannon Drive	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	50.0
Condado	Loch Avon Drive (de Norwalk Boulevard a Glengarry Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$264,000	55.0
Condado	Loch Avon Drive / Glengarry Avenue	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	50.0
Millergrove Drive				**Puntaje promedio del corredor:**	**65.0**
Condado	Millergrove Drive / Benavon Street	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	60.0
		Tramos oeste y sur	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000	
Condado	Millergrove Drive (de Benavon Street a Rivera Road)	Ambos lados de la calle	Llenar los huecos en la red de aceras	$105,600	70.0
Condado	Millergrove Drive / Wheelock Street	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	65.0
Mines Boulevard				**Puntaje promedio del corredor:**	**60.0**
Condado	Mines Boulevard / Glengarry Avenue	Tramos norte y sur	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$5,000	50.0
		Todos los tramos	Instalar una rotonda	$300,000	
Condado	Mines Boulevard / Cedarcliff Avenue	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	65.0
		Todos los tramos	Recolocar un cruce peatonal continental	$10,000	

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Wes Whittier-Los Nietos

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Mines Boulevard / Gretna Avenue	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	50.0
		-	Instalar una mini-rotonda	$500,000	
Condado	Mines Boulevard / Lambert Road / Sorensen Avenue	Tramos norte y este	Volver a colocar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000	60.0
		Esquina noreste y media cuadra del noroeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Mines Boulevard (de Norwalk Boulevard a Washington Boulevard)	-	Hacer un estudio para una ciclovía	El costo variará para el estudio, el diseño y la implementación	75.0
Norwalk Boulevard				**Puntaje promedio del corredor: 69.6**	
Condado	Norwalk Boulevard / Holbrook Street	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	75.0
		Tramo norte	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	
			Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada.	$8,000	
Condado	Norwalk Boulevard / Loch Lomond	Tramos norte y este	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000	65.0
		Esquinas noroeste a media cuadra, noreste y sureste	Instalar extensiones de bordillo	$120,000	
Condado	Norwalk Boulevard / Bexley Drive	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	55.0
		Todos los tramos	Recolocar un cruce peatonal continental	$10,000	
		Tramos norte y sur	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$160,000	
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Norwalk Boulevard / Reichling Lane	Tramos oeste, sur y este	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$7,500	65.0
		West media cuadra of south jog, esquina sureste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Norwalk Boulevard / Mines Boulevard	Todos los tramos	Volver a colocar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	60.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	
Condado	Norwalk Boulevard / Balfour Avenue	Dirección norte-sur	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	65.0
		Esquinas noroeste y sudeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Condado	Norwalk Boulevard / Saragosa Street	Tramos oeste y sur	Volver a colocar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000	70.0

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Norwalk Boulevard / Broadway	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$12,500	70.0
		Tramo este	Marcar las líneas de un cruce peatonal continental	$2,500	
		Lado este de la intersección	Estudiar la intersección para su reconfiguración	$200,000	
Condado	Norwalk Boulevard / Aeolian Street	Tramos sur y este	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000	80.0
		Tramos norte y oeste, tramo norte del carril auxiliar	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$7,500	
		Esquinas suroeste, noroeste y sureste	Instalar extensiones de bordillo	$120,000	
Condado	Norwalk Boulevard / Slauson Avenue	Todos los tramos	Volver a colocar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	85.0
Condado	Norwalk Boulevard (de Whittier Boulevard a Slauson Avenue)	-	Estudiar para reconfiguración de carreteras	El costo variará para el estudio, el diseño y la implementación	80.0
Condado	Norwalk Boulevard / Rivera Road	Todos los tramos	Recolocar un cruce peatonal continental	$10,000	70.0
		Tramo sur	Realizar un estudio para un semáforo	$300,000	
		Esquinas sudoeste y sudeste	Reducir el radio de los bordillos	$100,000	
Condado	Norwalk Boulevard / Walnut Street	Todos los tramos	Volver a colocar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	65.0
		Esquinas noroete y suroeste, lado este de la calle en el tramo norte, lado oeste de la calle en el tramo sur	Instalar extensiones de bordillo en los cruces peatonales	$160,000	
Pioneer Boulevard				**Puntaje promedio del corredor: 69.3.**	
Caltrans	Pioneer Boulevard / Saragosa Street	Tramo sur	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	65.0
		Tramo norte (605 ramp)	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	
		Esquinas noroeste y noreste	Reducir el radio de los bordillos	$100,000	
		Esquinas sudoeste y sudeste	Instalar extensiones de bordillo	$80,000	
Caltrans	Pioneer Boulevard / rampa 605 (al norte de Washington Boulevard)	Tramo oeste	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	60.0
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Esquinas noroeste, sudoeste y sudeste	Reducir el radio de los bordillos	$50,000	

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Wes Whittier-Los Nietos

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Caltrans	Pioneer Boulevard / rampa 605 (al sur de Washington Boulevard)	Tramo oeste	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	65.0
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Esquina noroeste	Reducir el radio de los bordillos	$50,000	
Condado	Pioneer Boulevard / Waddell Street	Tramos oeste y norte	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000	60.0
		Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$120,000	
Caltrans	Pioneer Boulevard / rampa 605 (al norte de Slauson Avenue)	Tramo oeste	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	80.0
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
		Esquinas noroeste, sudoeste y sudeste	Reducir el radio de los bordillos	$50,000	
Condado	Pioneer Boulevard / Slauson Avenue	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	85.0
Condado	Pioneer Boulevard / Rivera Road	Todos los tramos	Recolocar un cruce peatonal continental	$10,000	70.0
		Tramos norte y sur	Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$160,000	
Reichling Lane				**Puntaje promedio del corredor:**	**60.0**
Condado	Reichling Lane / Glengarry Avenue	Esquina sureste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$8,000	60.0
Condado	Reichling Lane / Duchess Drive	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	60.0
Condado	Reichling Lane / Boer Avenue	Esquina noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$8,000	60.0
Condado	Reichling Lane (de Glengarry Avenue a Vanport Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$105,600	60.0
Rivera Road				**Puntaje promedio del corredor:**	**50.0**
Condado	Rivera Road / Decosta Avenue	Dirección este-oeste	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	50.0
Saragosa Street				**Puntaje promedio del corredor:**	**48.3**
Condado	Hadley Street / Duchess Drive	Esquinas noroeste, noresste y sudoeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$24,000	50.0
Condado	Saragosa Street / Vanport Avenue	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	50.0
Condado	Saragosa Street (de Duchess Drive a Broadway)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$105,600	45.0

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Slauson Avenue				**Puntaje promedio del corredor:**	**70.0**
Caltrans	Slauson Avenue / rampa 605 (al oeste de Pioneer Boulevard)	Tramo norte	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	85.0
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	
Condado	Slauson Avenue / Millergrove Drive	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA	$32,000	75.0
		Todos los tramos	Volver a pintarlos como cruces peatonales amarillos	$10,000	
		Tramos sur y este	Instalar una mediana para reducir la distancia del cruce	$60,000	
Condado	Slauson Avenue / Morill Avenue	Lado norte de la calle	Remover el vallado que bloquea el camino peatonal	$500	70.0
Condado	Slauson Avenue / Alburtis Avenue	Lado norte de la calle	Remover el vallado que bloquea el camino peatonal	$500	65.0
		Tamos oeste, sur y este	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$7,500	
		Tramos sur y este	Instalar una mediana para reducir la distancia del cruce	$60,000	
Condado	Slauson Avenue / Decosta Avenue	Lado norte de la calle	Remover el vallado que bloquea el camino peatonal	$500	65.0
Condado	Slauson Avenue / Duchess Drive	Tramo este	Instalar señales de tránsito con semáforos para peatones	$300,000	60.0
			Instalar una mediana	$30,000	
		Tramos norte, sur y este	Recolocar un cruce peatonal continental	$7,500	
Condado	Slauson Avenue / Sanger Avenue	Lado norte de la calle	Remover el vallado que bloquea el camino peatonal	$500	65.0
Condado	Slauson Avenue (de San Gabriel River Trail a Norwalk Boulevard)	Ambos lados de la calle	Alumbrado a escala peatonal	Variable	75.0
Condado	Slauson Avenue (Pioneer Boulevard a Norwalk Boulevard)	-	Estudiar para reconfiguración de carreteras	El costo variará para el estudio, el diseño y la implementación	70.0
Sorensen Avenue				**Puntaje promedio del corredor:**	**54.0**
Condado	Sorensen Avenue / Havenwood Drive	Esquinas noroeste, sudoeste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$8,000	55.0
Condado	Sorensen Avenue / Townley Drive	Esquinas noroeste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	55.0
Condado	Sorensen Avenue / Rose Hedge Drive	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	50.0
		Tramo norte	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	
			Instalar un sistema de alerta activado por peatones	$80,000	

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Wes Whittier-Los Nietos

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Sorensen Avenue (de Havenwood Drive a Rose Hedge Drive)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$211,200	50.0
Condado	Sorensen Avenue / Lambert Road	Lado este de la intersección	Cerrar el canal para girar a la izquierda en Sorensen Avenue	$50,000	60.0
Vicki Drive				**Puntaje promedio del corredor:**	**55.0**
Condado	Vicki Drive / Godoy Street	Esquinas noroeste a media cuadra, noreste y sureste	Instalar extensiones de bordillo	$120,000	60.0
		Tramo norte	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$2,500	
		Tramo este	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$2,500	
Condado	Vicki Drive / Abbotsford Road	Todas las esquinas	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$32,000	60.0
Condado	Vicki Drive / Aeolian Street	Dirección este-oeste	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	50.0
		Tramos oeste y sur	Colocar un cruce peatonal continental amarillo	$5,000	
Condado	Vicki Drive (de Waddell Street a Slauson Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$264,000	50.0
Waddell Street				**Puntaje promedio del corredor:**	**68.8**
Condado	Waddell Street / Sanger Avenue	Esquinas sudoeste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	70.0
Condado	Waddell Street / Rexall Avenue	Esquinas noroeste y noreste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	70.0
Condado	Waddell Street / Boer Avenue	Esquinas sudoeste y sudeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	70.0
Condado	Waddell Street (de Decosta Avenue a Norwalk Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$158,400	65.0
Walnut Street				**Puntaje promedio del corredor:**	**40.0**
Condado	Walnut Street / Orange Street	-	Instalar una rotonda o una mini-rotonda si es adecuado; alternativamente, instalar un alto	$500,000	40.0
Washington Boulevard				**Puntaje promedio del corredor:**	**74.5**
Condado	Washington Boulevard / Pioneer Boulevard	Todos los tramos	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	85.0
		Tramos sur y este	Instalar una mediana	$60,000	
Condado	Washington Boulevard / Danby Avenue	Tramo sur	Considerar el remover el carril de giro para reducir el radio del bordillo de Washington Boulevard a Pioneer High School	$50,000	80.0

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Condado	Washington Boulevard / Millergrove Drive	Tramo oeste y carril auxiliar	Volver a colorcar el cruce peatonal continental amarillo	$5,000	80.0
		Tramos sur y este, tramo este del carril auxiliar	Recolocar un cruce peatonal continental	$7,500	
Condado	Washington Boulevard / Vicki Drive	Tramo sur	Recolocar un cruce peatonal continental	$2,500	85.0
Condado	Washington Boulevard / Norwalk Boulevard	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	85.0
		Tramos sur y este	Instalar una mediana	$60,000	
Condado	Washington Boulevard / Broadway	Tramo oeste	Modificar el bordillo de la media para que termine detrás del cruce peatonal	$10,000	80.0
		Todos los tramos	Volver a colocar el cruce peatonal continental amarillo	$10,000	
		Esquinas noreste y suroeste	Evaluar la recubicación o retiro de entradas[2]	$10,000	
Condado	Washington Boulevard / Sorensen Avenue	Todas las esquinas	Instalar extensiones de bordillo	$160,000	55.0
		Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$10,000	
Condado	Washington Boulevard (de San Gabriel River Trail a Sorensen Avenue)	Ambos lados de la calle	Alumbrado a escala peatonal	Variable	80.0
Condado	Washington Boulevard / Appledale Avenue	Esquina noreste	Marcar las líneas de un cruce peatonal continental para marcar el camino del carril auxiliar a la acera	$2,500	55.0
Condado	Washington Boulevard / Crowndale Avenue	Esquina noreste	Marcar las líneas de un cruce peatonal continental para marcar el camino del carril auxiliar a la acera	$2,500	60.0
		Rampa en la Mediana	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$8,000	
Western Avenue				**Puntaje promedio del corredor: 57.0**	
Condado	Westman Avenue / Lochinvar Street	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	55.0
Condado	Westman Avenue / Nan Street	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Western Avenue / Waddell Street	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	55.0
Condado	Western Avenue / Wakeman Street	Esquinas noroeste y suroeste	Instalar una rampa en el bordillo que cumpla con ADA en donde no haya una colocada	$16,000	60.0
Condado	Western Avenue (de Washington Boulevard a Aeolian Street)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$264,000	55.0

Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en Wes Whittier-Los Nietos

Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de Capital Estimado[1]	Puntaje de priorización
Whittier Boulevard				**Puntaje promedio del corredor:**	**69.4**
Caltrans	Whittier Boulevard/ Rampa con dirección al norte de la I-605	Dirección este-oeste	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	75.0
		Tramo norte	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	
Caltrans	Whittier Boulevard/ Rampa con dirección al sur de la I-605	Dirección este-oeste	Instalar marcas para ceder el paso	$1,000	75.0
		Tramo sur	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	
Condado/ Caltrans	Whittier Boulevard / Lockheed Avenue	Tramo este	Realinear el cruce peatonal para que esté alineado con las rampas de bordillo existentes	$2,500	70.0
Condado/ Caltrans	Whittier Boulevard / Norwalk Boulevard	Tramo este	Recolocar el cruce peatonal para que esté alineado con las rampas de bordillo	$2,500	65.0
Condado/ Caltrans	Whittier Boulevard / Glengarry Avenue	Tramo sur	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$2,500	60.0
Condado/ Caltrans	Whittier Boulevard / Broadway	Tramo este	Realinear el cruce peatonal para que esté alineado con las rampas de bordillo existentes	$2,500	75.0
Condado/ Caltrans	Whittier Boulevard / Western Avenue	Tramo sur	Reubicar la línea de alto antes de iniciar el cambio de bordillo	$500	65.0
Condado/ Caltrans	Whittier Boulevard / Hadley Street	Todos los tramos	Volver a pintarlo como un cruce peatonal continental	$12,500	70.0
		Tramo sur	Acortar el bordillo de la media para que termine detrás del cruce peatonal	$10,000	
Costo de Capital Estimado[3]					$14,051,800
Contingencia (20% del costo total del capital)					$2,810,360
P.E. total (30% del costo total del capital)					$4,215,540
Total de la ingeniería de la construcción (50% del costo total del capital)					$7,025,900
Total del proyecto					**$28,103,600**

[1] Todos los costos están basados en estimaciones del 2018. Al momento de la implementación, pueden existir aumentos adecuados con la inflación.

[2] Los proyectos relacionados con las entradas son contingentes con los procesos desarrollados por el Condado para consolidar, reducir el grosor de y cerrar las entradas excesivo, en donde sea factible y adecuado, en conformidad con el Título 16 del Código del Condado de Los Angeles, y considerando la aprobación previa de la planificación. Ver la sección de Entradas en el Capítulo 4 para encontrar más detalles.

[3] El costo no incluye los tratamientos cuyos precios por unidad están enumerados como "Variables", lo que incluye el alumbrado a escala peatonal y los estudios de reconfiguración de carreteras. Los costos de estos tratamientos pueden variar mucho, dependiendo del diseño. La instalación de alumbrado a escala peatonal es contingente con los fondos disponibles para financiar la instalación, operación y costos de mantenimiento.

Figura 10-9: Proyectos peatonales propuestos y costos estimados en West Whittier-Los Nietos

PROPOSED PEDESTRIAN PROJECTS

0 0.2 0.4 MILES

DESTINATIONS
- SCHOOL
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- EMERGENCY SERVICES
- POST OFFICE
- PARK

EXISTING INFRASTRUCTURE
- ROAD NETWORK
- TRAFFIC SIGNAL

PROPOSED PROJECTS
- NEW OR IMPROVED CROSSING
- NEW OR IMPROVED CROSSING WITH BEACON/SIGNAL
- NEW TRAFFIC SIGNAL
- TRAFFIC CALMING
- NEW OR IMPROVED SIDEWALKS
- PEDESTRIAN-SCALE LIGHTING
- STREET TREES
- STUDY FOR POTENTIAL ROAD RECONFIGURATION
- TRAFFIC CALMING

La instalación de alumbrado a escala peatonal es contingente con los fondos disponibles para financiar la instalación, operación y costos de mantenimiento.

ACCIONES Y PROGRAMAS PROPUESTOS

Aunque los proyectos propuestos de infraestructura ayudan a mejorar la experiencia para los peatones, estos no son suficientes para hacer cambios extensos a largo plazo. Las acciones fortalecen los proyectos de infraestructura propuestos y ayudan a estandarizar los procedimentos en todas las agencias. Las acciones propuestas a nivel de condado se encuentran en el Capítulo 2, mientras que la Tabla 10-7 enumera las acciones que serán particularmente importantes para las mejoras a largo plazo en el ambiente peatonal de West Whittier-Los Nietos.

Además, los programas ayudan a apoyar los proyectos de infraestructura peatonal a través de la educación, la fomentación, el cumplimiento y la evaluación. Todos los programas propuestos a nivel de condado se encuentran en el Capítulo 5, mientras que los programas que son más importantes para West Whittier-Los Nietos están enumerados en la Tabla 10-8.

Tabla 10-7: Acciones para West Whittier-Los Nietos

Acción	Departamentos Principales	Plazo
C-1.1: Continuar apoyando las solicitudes constituyentes, mantener y buscar nuevas oportunidades para obtener derechos de acceso que puedan acortar las distancias a pie y motivar el caminar; en donde sea factible y adecuado.	Departamento de Obras Públicas, Deprtamento de Parques y Recreación	Continuo
SC-1.1: Continuar explorando maneras de adquirir, operar y mantener el alumbrado a escala peatonal.	Departamento de Obras Públicas	Continuo
SC-1.2: Apoyar la instalación de luces LED en los postes de luz nuevos y actuales y, para reducir el desorden en las aceras, considerar iluminación a escala de calle y peatonal combinada en los postes de luz individuales en donde sea factible y adecuado.	Departamento de Obras Públicas	Continuo
SC-1.3: Trabajar con negocios locales para mantener las fachadas de los edificios activas (incluyendo asientos al aire libre en los restaurantes) para promover la vitalidad de la acera y "ojos en la calle". Actualizar el código de zonificación relacionado, los Estándares Comunitarios del Distrito y/o los Planes Comunitarios, según sea necesario.	Departamentos miembros del Grupo de Trabajo de Diseño Saludable	Continuo
SC-1.4: Identificar las áreas en las que ocurren actividades ilícitas, tales como el manejar sin rumbo y la prostitución, y trabajar con Departamento de Obras Públicas para emplear medidas estratégicas para reducir el tránsito, con el objetivo de reducir tales actividades en donde sea factible y adecuado.	Alguacil	Continuo

Tabla 10-8: Acciones para West Whittier-Los Nietos

Programa	Descripción
Rutas seguras a la escuela	Los Programas de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) tienen muchos objetivos, incluyendo: (1) enseñar a los jóvenes las reglas de las calles, de manera que estén más preparados para desplazarse por su comunidad a pie y, eventualmente, convertirse en conductores cuidadosos; (2) fomentar maneras activas de ir a la escuela, lo que ayudará a los estudiantes a llegar más activos y listos para aprender; (3) reducir el predominio de la obesidad infantil a través del aumento de la actividad física; y (4) reducir la congestión del tránsito alrededor de las escuelas y disminuir el tránsito en las calles residenciales debido a los padres que llegan a dejar/recoger a sus hijos a la escuela. El programa actual de SRTS del Condado de Los Angeles es multifacético, e involucra varias agencias de la Comunidad para implementar proyectos de infraestructura alrededor de las escuelas, en conjunto con programas de eduación y fomento en las escuelas.
Caminos Seguros	Caminos Seguros es un programa que se enfoca en proporcionar seguridad a los estudiantes mientras caminan a la escuela, en comunidades con un alto índice de criminalidad o de violencia. Los programas de Caminos Seguros están específicamente diseñados para asegurarse que los estudiantes puedan ir a la escuela sin el miedo a ser intimidados o lastimados debido a las pandillas, drogas o crimen. Los programas de Caminos Seguros también se iniciaron con el fin de mejorar la seguridad para miembros de la comunidad que caminan a los parques en comunidades con un alto índice de violencia o de criminalidad, y así asegurarse que tengan acceso a recursos, que estén físicamente activos y a que se relacionen con sus vecinos. Se puede encontrar más información en el Capítulo 5, Programa 2: Caminos Seguros.

Cap. 11

EAST LOS ÁNGELES

PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

RECONOCIMIENTOS

Departamento de Salud Pública
Barbara Ferrer, Ph.D., M.P.H., M.Ed.
Directora
Muntu Davis, M.D., M.P.H.
Oficial de Salud Pública del condado
Megan McClaire, M.S.P.H.
Directora adjunta
Tony Kuo, M.D., M.S.H.S.
Director, Unidad de Enfermedades Crónicas y Prevención de Lesiones
Jean Armbruster
Directora del Programa PLACE
Alexis Lantz
Estratega político especialista
Justin Robertson, AICP
Planificadora especialista
Debbie Martinez
Analista de Programas de Salud II
Mariana Huerta Jones
Gerente de Planificación y Políticas
Alfredo Lezama
Coordinador de Difusión
Zully Juarez
Director de Políticas y Equidad
Yanel Saenz
Directora de proyecto

Equipo de consultoría
Alta Planning + Design
Asuntos Públicos

Departamentos del condado, agencias públicas y socios contribuyentes
California Highway Patrol
Caltrans
Departamento de Arte y Cultura del Condado de Los Ángeles
Agencia de Desarrollo del Condado de Los Ángeles
Departamento de Bomberos del Condado de Los Ángeles
Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles
Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Departamento de Planificación Regional del Condado de Los Ángeles.
Departamento del Sheriff de Los Ángeles
Los Ángeles Metro

Financiado por el Programa de Movilidad Activa de California.

INTRODUCCIÓN

El Plan Peatonal Comunitario del East Los Ángeles es parte de Paso a Paso del Condado de Los Ángeles: Planes para peatones para comunidades no constituidas, un plan maestro para la seguridad de los peatones en el condado de Los Ángeles. Paso a Paso Condado de Los Ángeles es un plan para mejorar la accesibilidad para peatones, una medida para demostrar lo amigable que puede ser un área al momento de caminar, para el millón de residentes de comunidades en la zona no constituida del Condado de Los Ángeles. Paso a Paso describe acciones, políticas, procedimientos y programas que el Condado de Los Ángeles (el Condado) considerará para mejorar la accesibilidad para peatones en las comunidades no constituidas.

También incluye Planes Peatonales Comunitarios, incluido el presente, que identifican posibles proyectos de infraestructura peatonal para comunidades no constituidas específicas.

Este enfoque personalizado para la planificación peatonal permite al Condado trabajar estrechamente con residentes, empresas y otras partes interesadas para satisfacer las necesidades específicas de cada comunidad no constituida.

TABLA DE CONTENIDOS

Introducción 324

Perfil comunitario 325

- Demografía 326
- Consideraciones de salud 328
- Uso del suelo 330
- Acceso a parques 332

Planes y proyectos anteriores 334

Participación de la Comunidad 336

Entorno peatonal 344

Instalaciones peatonales existentes 358

Instalaciones peatonales propuestas **363**

Programas y políticas propuestas **422**

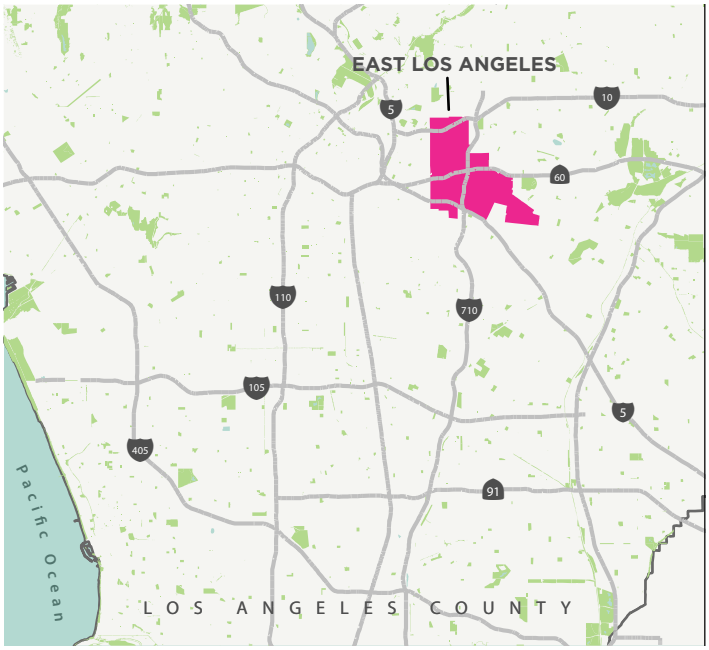
Conclusiones 425

PERFIL COMUNITARIO

El East Los Ángeles es una comunidad densamente poblada de 120,000 residentes en aproximadamente 7.4 millas cuadradas, entre las más densas del condado de Los Ángeles.

Con múltiples centros comerciales y culturales, el East Los Ángeles tiene numerosas calles llenas de vida, como Whittier Boulevard y E 3rd Street, que ofrece arte público, vendedores de comida, mercados y numerosos eventos comunitarios. El Tren ligero Metro E Line viaja a través del East Los Ángeles y sus múltiples estaciones en la comunidad son destinos populares para los peatones.

El East Los Ángeles limita con la ciudad de Los Ángeles al oeste y al norte, las ciudades de Monterey Park y Montebello al este y la ciudad de Commerce al sur.



Ubicación del East Los Ángeles dentro del condado de Los Ángeles

Gracias

Miembros del Comité Asesor Comunitario del Plan Peatonal:

Sabrina Benedict
Carlos Benavides
Lourdes Caracoza
Noemi Galindo
Paola Jaime
Reyna Macias
Amanda Mejia
Octavio Moreno
David Padilla
Miguel Ramos
Ariana Rodriguez
Christine Vazquez

Un agradecimiento especial a los residentes del East Los Ángeles que se tomaron el tiempo para participar en eventos de divulgación, y los esfuerzos de recopilación de datos comunitarios y quienes compartieron ideas sobre cómo mejorar la actividad peatonal en la comunidad. Este plan está inspirado en su visión del East Los Ángeles.

Demografía

Cada persona que vive en el condado de Los Ángeles (LA) deberá tener oportunidades y servicios que le ayuden a llevar una vida prolongada y saludable. Sin embargo, persisten las brechas en los resultados de salud según la raza, los ingresos y el código postal, lo que refleja la distribución desigual de los recursos con perspectiva de salud. El condado puede ayudar a eliminar esas brechas mediante la asignación intencional de recursos e intervenciones específicas para reparar y prevenir resultados de salud deficientes experimentados por comunidades de bajos recursos.

En el East Los Ángeles, el ingreso familiar promedio es de $65,971 (2021), en comparación con $77,456 en el condado de Los Ángeles. Alrededor del 16 por ciento de los residentes del East Los Ángeles viven por debajo del umbral de pobreza, en comparación con el 14 por ciento en todo el condado.

Aproximadamente el 45 % de los residentes en el East Los Ángeles no completaron su educación secundaria o equivalente, y una cantidad significativamente menor de residentes completaron una licenciatura o un título superior en comparación con el condado de LA en su conjunto. Los residentes de la comunidad son más jóvenes que el condado de LA en promedio, con un 24 por ciento de los residentes en el East Los Ángeles menores de 18 años.

El East Los Ángeles es una comunidad mayoritariamente autodenominada como hispana y latina. Casi el 97 por ciento de los residentes se autodenominan como hispanos o latinos, seguidos solo por el 2 por ciento que se autodenominan como blancos. Más del 86 por ciento de los adultos hablan algo de español en el hogar.[1]

1 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año.

Tabla 11-1: Demografía del East Los Ángeles

	Porcentaje en el East Los Ángeles	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Educación		
Inferior al diploma de la preparatoria	45,8	20,0
Graduado de la preparatoria, GED u otra	26,1	20,4
Algún título universitario o licenciatura	19,0	25,6
Licenciatura o superior	7,4	34,0
Pobreza		
Individuos en pobreza	16,0	13,9
Ingreso familiar medio (en dólares)	$65,971	$77,456
Edad		
Menores de 18 años	23,8	21,6
18-64 años	65,8	64,7
65 y mayores	10,3	13,7
Raza/Grupo étnico autodenominado[2]		
Hispano o latino	96,8	48,7
Blanco (no hispano)	2,0	25,5
Indio americano o nativo de Alaska	0,1	0,2
Asiático	0,8	14,6
Negro o afroamericano (no hispano)	0,3	7,6
Otros	0	0,4
Inmigración e idioma		
Nacido en el extranjero	40,6	32,5
Idioma distinto del inglés hablado en casa (adultos)	87,2	56,3

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

Consideraciones de Salud

Los resultados de salud están impulsados en parte por el entorno construido y la forma eficiente en la que el vecindario fomenta y apoya las actividades con perspectiva de salud. El East Los Ángeles se encuentra en el Área de Planificación de Servicios de Salud Pública 7 (SPA 7) del condado. En 2020, las enfermedades coronarias y la Diabetes Mellitus fueron las causas de muerte número 2 y 4 en la SPA 7.[1] En 2020, las enfermedades coronarias y la Diabetes Mellitus fueron las causas de muerte número 2 y 4 en la SPA 7. Las tasas de "sobrepeso para la edad" u obesidad en el East Los Ángeles son más altas entre los niños (18 por ciento), adolescentes (49 por ciento) y adultos (42 por ciento) que en el condado de Los Ángeles en general.

La actividad física regular, como caminar diariamente, es una estrategia fundamental para prevenir enfermedades cardíacas y diabetes. En particular, la proporción de niños del East Los Ángeles que reportan actividad física regular y de adultos que caminan al menos 150 minutos por semana superan a los del condado de Los Ángeles en general.[2]

Los resultados deficientes de salud también se ven agravados por la inseguridad alimentaria, que está relacionada tanto con la asequibilidad como con el acceso físico a alimentos saludables. En 2018, alrededor del 27 por ciento de los hogares del condado de Los Ángeles con ingresos inferiores al 300 por ciento del nivel federal de pobreza (FPL, por sus siglas en inglés) experimentaron inseguridad alimentaria, lo que incluye hogares que reportaron seguridad alimentaria baja y muy baja. En el East Los Ángeles, más del 37 por ciento de las personas viven a más de 1/2 milla de un supermercado o tienda de comestibles, más alto que en el condado de LA en general; y alrededor del 11 por ciento de los hogares no tienen acceso a un automóvil para llegar allí. Además, entre abril y julio de 2020, a raíz de la pandemia de COVID-19, el 41,6 por ciento de los hogares en el condado de Los Ángeles por debajo del 300 por ciento del FPL experimentaron inseguridad alimentaria en algún momento.[3] En el East Los Ángeles, el 4,9 por ciento de las personas de 19 a 64 años tienen una.

1 Mortalidad en el condado de Los Ángeles, 2020: Informe provisional. Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles. Oficina de Evaluación de la Salud y Epidemiología. Mayo de 2022

2 Los niveles de actividad semanal se basan en adultos que caminan al menos 150 minutos por semana. California Health Interview Survey, Neighborhood Edition de 2014. Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) recomiendan que los adultos realicen al menos 150 minutos por semana de actividad de intensidad moderada "para obtener beneficios sustanciales para la salud". Fuente: CDC, pautas de actividad física para estadounidenses de 2008.

3 Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles, Inseguridad alimentaria en el condado de Los Ángeles antes y durante la pandemia de COVID-19, noviembre de 2021. USDA Food Access Research Atlas, 2021.

Tabla 11-2: Causas de defunción en el East Los Ángeles

(Seleccionado) Causas de defunción Tasa de mortalidad (por 100.000 habitantes)	Porcentaje en el East Los Ángeles	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Diabetes (mayores de 18 años)	14,5	11,8
Enfermedad cardiaca (mayores de 18 años)	4,1	6,5

Tabla 11-3: Indicadores de salud del East Los Ángeles

	Porcentaje en el East Los Ángeles	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Obesidad		
Niños con sobrepeso (2-11)	18,4	13,5
Adolescentes con sobrepeso (12-17)	49,0	34,2
Obesidad en adultos	41,8	29,6
Actividad física		
Actividad física regular (5-17)	19,3	14,3
Caminar al menos 150 minutos (mayores de 18 años)	39,7	38,4
Enfermedades respiratorias		
Niños de 0 a 17 años alguna vez diagnosticados con asma	11,7	12,9
Adultos (mayores de 18 años) alguna vez diagnosticados con asma	11,1	15,2
Discapacidades[1]		
Con una discapacidad, menor de 65 años	7,2	6,3
Acceso a alimentos		
Vive a ½ milla o más de un supermercado/tienda de comestibles	37,1	36,8

Fuentes: AskCHIS Neighborhood Edition 2020, Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles 2021, Encuesta sobre la comunidad estadounidense de la Oficina del Censo de EE. UU. Estimaciones entre 1 - 5 años 2017-2021

1 En un intento por capturar una variedad de características que abarcan la definición de discapacidad, la ACS identifica dificultades graves en cuatro áreas básicas de funcionamiento: audición, visión, cognición y ambulatoria. Estas limitaciones funcionales se complementan con preguntas sobre dificultades con actividades seleccionadas de las escalas de Actividades de la Vida Diaria (ADL) de Katz y Actividades Instrumentales de la Vida Diaria (IADL) de Lawton, es decir, dificultad para bañarse y vestirse, y dificultad para realizar recados como ir de compras. En general, la ACS intenta captar seis aspectos de la discapacidad: (audición, visión, cognitiva, ambulatoria, autocuidado y vida independiente); que se pueden utilizar en conjunto para crear una medida general de discapacidad, o de forma independiente para identificar poblaciones con tipos de discapacidad específicos. Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., 2023.

Uso del Suelo

Las políticas de uso del suelo afectan la salud y la actividad física de los residentes. Estas políticas pueden desempeñar una función en la forma en que los residentes acceden a destinos como parques y escuelas, qué tan cerca se encuentran los residentes a la industria contaminante y hasta qué punto una comunidad está sobrepoblada, entre otros aspectos. El Plan General del Condado de Los Ángeles 2035 proporciona el marco de políticas sobre cómo y dónde crecerá el Condado de Los Ángeles no constituido hasta el año 2035,designando cada vecindario o cuadra para diferentes categorías de usos del suelo, como residencial, comercial, industrial o recursos naturales. Luego se aplica una zonificación específica en el Código del Condado de Los Ángeles para implementar la designación de uso de suelo de cada área a través de estándares de desarrollo y otras reglas consistentes con los mapas de uso de suelo del Plan General.

El uso del suelo en el East Los Ángeles está designado principalmente para uso residencial, con usos industriales principalmente concentrados en las áreas del norte de la comunidad. En general, los vecindarios residenciales de baja densidad cuentan con viviendas unifamiliares independientes, mientras que las áreas residenciales de alta densidad cuentan con casas adosadas y apartamentos.[1] Aproximadamente el 37,7 por ciento de las personas en el East Los Ángeles son propietarios de viviendas, en comparación con aproximadamente el 45 por ciento en el condado de LA.

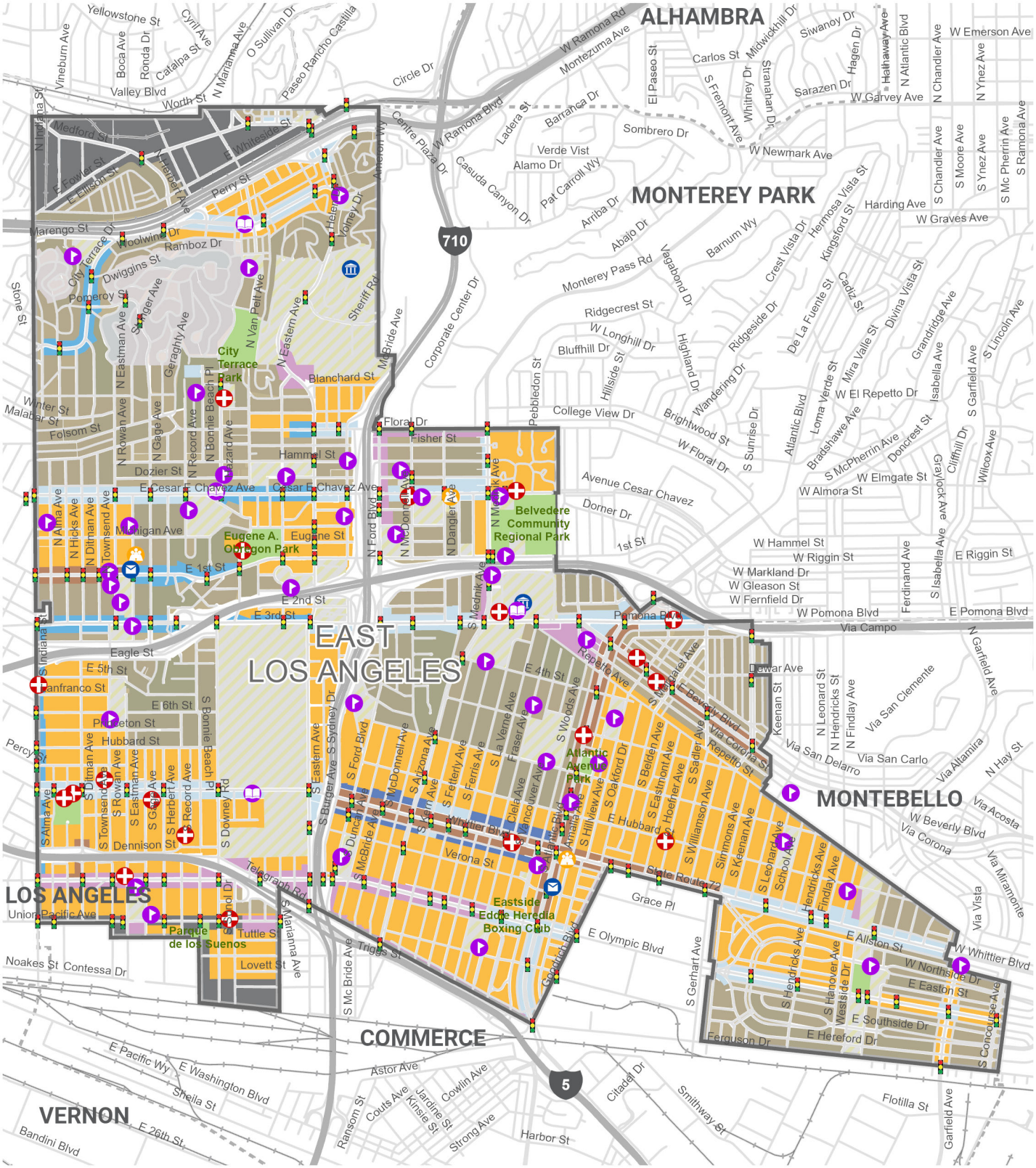
Existen varios edificios públicos en el East Los Ángeles, particularmente en el complejo Civic Center; y muchas escuelas, bibliotecas, centros médicos y centros religiosos en toda la comunidad, como se muestra en la Figura 11-1. Los principales centros comerciales se encuentran a lo largo de Whittier Boulevard, East Cesar Chavez Avenue y East 3rd Street.

El East Los Ángeles es también una de las comunidades más densamente pobladas en el condado de LA. Tiene una tasa de sobrepoblación del 19,3 por ciento en comparación con la tasa de sobrepoblación del condado del 11,3 por ciento.[2] La sobrepoblación puede tener impactos negativos en la salud, como el asma en los niños, y puede contribuir a la depresión, la ansiedad y el estrés.[3]

---

1 Junta de Supervisores del Condado de Los Ángeles, Plan Comunitario del East Los Ángeles, 1988.
2 Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 5 años de 2015-2019.
3 Shelter. Full House? How overcrowded housing affects families. 2005. http://england.shelter.org.uk/__data/assets/pdf_file/0004/39532/Full_house_overcrowding_effects.pdf

Figura 11-1: Clasificaciones de uso del suelo del East Los Ángeles



Acceso a parques

Las medidas de acceso a los parques evalúan la distribución de los terrenos de los parques dentro del East Los Ángeles y si los residentes pueden acceder a ellos fácilmente. Cuanto más cerca vive una persona de un parque, más probable es que lo use regularmente. La mayoría de los peatones están dispuestos a caminar hasta media milla (aproximadamente diez minutos de caminata) para llegar a su destino.[1]

La evaluación de necesidades de parques del condado de Los Ángeles de 2016 separa el East Los Ángeles en dos cuadrantes, sureste y noroeste. Existen 6.8 acres de parques dentro del cuadrante sureste (alrededor de 0.1 acres de parques por cada 1,000 residentes) y existen 69.8 acres de parques dentro del cuadrante noroeste (alrededor de 1 acre de parques por cada 1,000 residentes). Esto es más bajo que el promedio de todo el condado de 3.3 acres por cada 1,000 residentes, y mucho más bajo que la meta del Plan General del Condado de Los Ángeles de 4 acres por cada 1,000 residentes.

En la región sureste del East Los Ángeles, solo el 34 por ciento de los residentes vive a media milla de un parque y en la región noroeste del East Los Ángeles, el 45 por ciento de los residentes vive a media milla de un parque local.[2] Sólo el 2 por ciento de los residentes en el área de planificación metropolitana, que incluye el East Los Ángeles, están a poca distancia de un parque recreativo regional.[3]

Existen siete parques en el East Los Ángeles, cada uno de los cuales brinda servicios a la comunidad, que incluyen:

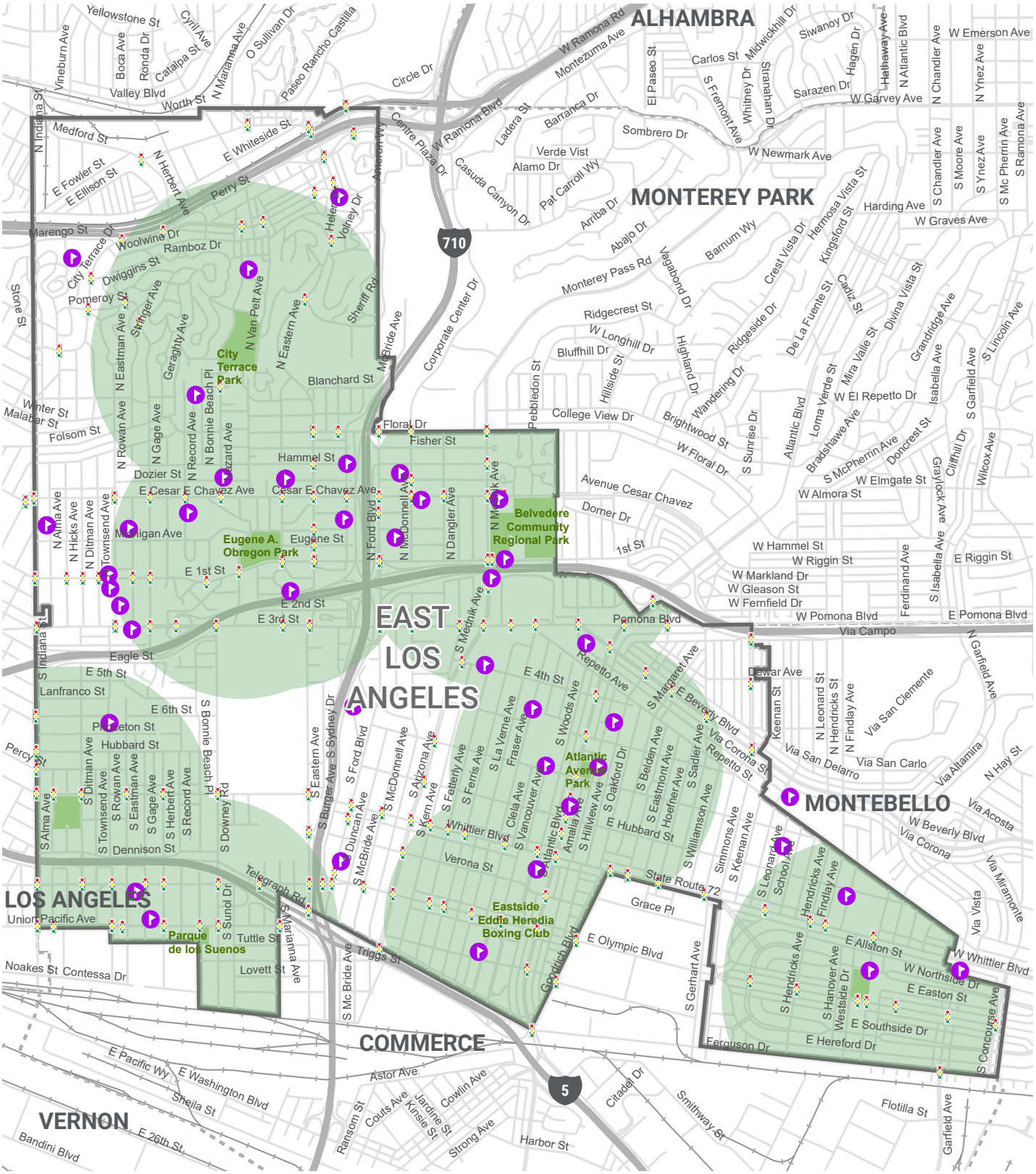
- Belvedere Community Regional Park
  - El parque más grande de la zona.
  - Uno de los mejores parques de patinaje en California.
- City Terrace Park
  - Segundo parque más grande de la zona
  - Diversión acuática para chapotear, áreas de picnic, piscina
- Eugene A. Obregon Park
  - Ambiente amigable
  - Áreas verdes para pícnics y fiestas de cumpleaños
- Parque de los Sueños
  - El primer parque de acceso universal para niños con discapacidades en el East Los Ángeles
- Ruben F. Salazar Park
  - Conocido por los programas
  - Murales de espacios interiores y exteriores
- Atlantic Avenue Park
  - Piscina de seis carriles
  - Jardín de rosas y monumento a los veteranos
- Saybrook Park
  - Canchas de baloncesto
  - Patio de juegos

1 Evaluación de las necesidades de parques del Departamento de Parques y Recreación. 2016.

2 Ibid. Nota: La distancia desde cada hogar en el East Los Ángeles hasta los puntos de acceso de todos los parques adyacentes se calculó a lo largo de la red peatonal/de caminos transitables, en lugar de "en línea recta". Dado que los peatones no pueden caminar de manera segura o legal en carreteras o autopistas, este método tiene en cuenta estas barreras y da como resultado una evaluación más precisa de la distancia que un peatón necesitaría recorrer para llegar a un parque. Fuente: Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de las necesidades de parques del East Los Ángeles. 2016.

3 Los parques recreativos regionales son parques de usos múltiples que brindan oportunidades recreativas formales. A diferencia de los parques locales, estos grandes parques abarcan un área de más de 100 acres y contienen al menos tres instalaciones recreativas formales, como canchas y campos deportivos, áreas de juegos infantiles y piscinas. Fuente: Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de necesidades de parques+ 2022.

Figura 11-2: Acceso a parques del East Los Ángeles



PLANES Y PROYECTOS ANTERIORES

Este Plan se basa en esfuerzos de planificación anteriores en el East Los Ángeles.

Se puede encontrar una descripción general de los planes existentes en todo el condado en el Capítulo 1 de *Paso a Paso Condado de Los Ángeles: Planes Peatonales para Comunidades No Constituidas (Paso a Paso)*, y se enumeran más detalles en el Anexo A de *Paso a Paso.* Según corresponda, se dieron a conocer las recomendaciones y aportes de la comunidad sobre los esfuerzos del plan.

Green Zones Program (2022)

Este programa fue iniciado por una moción de la Junta en 2015, y se adoptó una ordenanza de áreas verdes el 14 de junio de 2022 y entró en vigor el 14 de julio de 2022. A través del programa, el Condado está trabajando para mejorar la compatibilidad de la salud pública y el uso del suelo en comunidades que tienen una carga de contaminación desproporcionada, abordar las políticas de uso del suelo que permiten que las industrias contaminantes operen cerca de áreas residenciales o escuelas, crear conciencia sobre la justicia ambiental, identificar las fuentes de contaminación y trabajar con industrias contaminantes para mejorar los impactos ambientales.

East Los Ángeles Zoning Consistency Project (2020)

El objetivo principal de este proyecto es garantizar la coherencia entre la zonificación y las clasificaciones de uso del suelo en el East Los Ángeles a través de una ordenanza de cambio de zona y una enmienda al Plan Comunitario del East Los Ángeles.

East LA 3rd Street Specific Plan (2014)

East LA 3rd Street Specific Plan (2014) Este plan guía el desarrollo alrededor de las estaciones de Metro E Line, aprovechando la importante inversión pública y la oportunidad creada por la ampliación de Metro E Line al East Los Ángeles. El plan establece nuevos estándares y estrategias de desarrollo para fomentar una comunidad económicamente llena de vida, sostenible, favorable al transporte público y favorable para los peatones.

Nuestra Tierra, Nuestro Futuro: Un plan piloto de propiedad comunitaria sostenible y la administración del suelo en el East Los Ángeles no constituido (2020)

Este proyecto tiene como objetivo abordar el desplazamiento y el cambio climático (dos desafíos importantes para la comunidad no constituida del East Los Ángeles) a través de la propiedad comunitaria y la administración del suelo, estableciendo el marco para un Fideicomiso Inmobiliario Comunitario (CLT), fomentando sistemas alimentarios sostenibles y facilitando una visión comunitaria para la autodeterminación.

Plan de Recreación y Parques Comunitarios del East Los Ángeles (2016)

El propósito de este plan es reunir los aportes de la comunidad, el análisis espacial y el diseño para presentar un plan de parques y recreación para toda la comunidad. El plan brinda una guía para desarrollar nuevos espacios verdes y mejorar los servicios de recreación existentes en el East Los Ángeles. También documenta los aportes de la comunidad sobre temas de planificación de parques y recreación,perfecciona una visión para los parques y la recreación basada en los aportes de la comunidad y las necesidades identificadas, y desarrolla planes conceptuales para posibles sitios de parques futuros.

Plan de Acción de Visión Cero del condado de Los Ángeles (2020)

El Plan de Acción de Visión Cero del Condado identifica los Tramos con Concentración de Accidentes (CCC), se definen como cualquier segmento de carretera de media milla que incluía tres o más accidentes fatales o con lesiones graves entre el 1ro de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2017. . El East Los Ángeles tiene 15 CCC, incluidas partes de City Terrace Drive, Whiteside Street, Eastern Avenue, Cesar E Chavez Avenue, 1st Street, Ford Boulevard, Arizona Avenue, Whittier Boulevard, Indiana Street, Olympic Boulevard y Atlantic Boulevard. De estos, Whittier Boulevard, entre Indiana Street y Record Avenue, se ubica entre los primeros 20 CCC de las carreteras mantenidas por el condado. El Condado esta identificando oportunidades para implementar mejoras y programas de infraestructura de seguridad vial a lo largo de los CCC.

Kit de herramientas del distrito orientado al transporte (2019)

Con el fin de prepararse para las nuevas estaciones de tren en las áreas no constituidas del condado de Los Ángeles, el condado desarrolló pautas de diseño de distritos orientados al transporte público (TOD). Las pautas de diseño de TOD brindan un marco para un enfoque coherente de la infraestructura pública y las mejoras relacionadas con el transporte para respaldar las decisiones sobre el uso del suelo en áreas ubicadas dentro de un radio de ½ milla de las estaciones. Los TOD son comunidades de uso mixto a poca distancia de una parada de tránsito. El diseño, la configuración y la combinación de infraestructura pública y mejoras relacionadas con el transporte enfatizan un entorno orientado a los peatones que fomenta el uso del transporte público. Estas pautas actualmente incluyen la Metro E Line, que pasa por el East Los Ángeles.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

En colaboración con el Departamento de Salud Pública (Salud Pública) y Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (Obras Públicas), Asuntos Públicos lideró los esfuerzos de divulgación para recopilar aportes de la comunidad a lo largo del desarrollo del borrador del Plan Peatonal Comunitario del East Los Ángeles (Plan). El equipo del proyecto utilizó una estrategia de participación basada en las metas del Plan y la comprensión de los problemas existentes identificados por la comunidad. Posteriormente, el equipo del proyecto analizó los aportes y comentarios de la comunidad, que se dan a conocer en este Plan y sus recomendaciones.

La divulgación se llevó a cabo en dos fases, antes y después de que se publicara el borrador del Plan en octubre de 2022. La primera fase de la participación ayudó al equipo del proyecto a comprender las barreras y oportunidades para desplazarse a pie en el East Los Ángeles. La segunda fase brindó a los miembros de la comunidad la oportunidad de responder al borrador del Plan e identificar ideas de mejora adicionales o revisadas.

Estas tareas se llevaron a cabo entre junio de 2021 y febrero de 2023 e incluyeron asistir a reuniones existentes realizadas por organizaciones comunitarias, escuelas y grupos vecinales; presentaciones en eventos comunitarios; convocar grupos focales; entrevistas a las partes interesadas; encuestas; talleres comunitarios; y actividades de recopilación de datos de la comunidad. El personal del proyecto celebró un total de 11 talleres comunitarios presenciales y dos virtuales, cinco reuniones del Comité Asesor Comunitario y tres caminatas comunitarias, y asistió a múltiples eventos comunitarios y reuniones continuas en toda la comunidad del proyecto. En esta sección se proporciona un resumen de estas actividades de divulgación y descubrimientos importantes sobre las barreras para desplazarse a pie en la comunidad y las mejoras, servicios y programas deseados.

Los miembros de la comunidad expresaron su deseo de mejorar la accesibilidad para peatones y la conectividad a destinos, parques, bibliotecas y paradas de autobús deseables; más espacios verdes, árboles y plantas autóctonas; y la necesidad de iluminación a escala peatonal en

la comunidad. Los miembros de la comunidad también identificaron preocupaciones adicionales al caminar debido a los automóviles que circulan a alta velocidad en las calles principales y cerca de las rampas de salida de las autopistas, las toxinas de las áreas industriales y inquietudes por la seguridad personal.

Comité asesor comunitario

El equipo reunió un Comité Asesor Comunitario (CAC) para brindar orientación sobre los esfuerzos de participación comunitaria y propuso proyectos, también dio a conocer el presente proceso de planificación. El CAC, compuesto por personas de la tercera edad, propietarios de negocios, padres, propietarios de viviendas, representantes de la comunidad y representantes de organizaciones locales y grupos de defensa, también brindó asesoramiento sobre las preocupaciones, prioridades y preferencias de la comunidad.

Se llevaron a cabo cinco reuniones del CAC durante el proceso del Plan Peatonal Comunitario del East Los Ángeles, donde los miembros del CAC se enteraron sobre los métodos de recopilación de datos de la comunidad, los procesos del condado y las conexiones entre la accesibilidad para peatones, la salud pública, la seguridad y defensa pública.

Colaboración comunitaria

Para maximizar la participación de la comunidad, Asuntos Públicos y Salud Pública identificaron reuniones recurrentes para llegar a las partes interesadas en donde ya hubo organización. Esto también ayudó al equipo a identificar poblaciones objetivo específicas y celebrar presentaciones, grupos de enfoque y entrevistas con las partes interesadas para comprender mejor las preocupaciones y oportunidades para desplazarse a pie en el East Los Ángeles.

El desarrollo del borrador del Plan coincidió con la pandemia de COVID-19, lo que hizo que la participación de la comunidad fuera un desafío. Durante la primera fase del proyecto, el equipo utilizó una combinación de actividades presenciales al aire libre y participación virtual para llegar a los miembros de la comunidad, a la luz de las medidas de emergencia de salud pública que limitaron las actividades en interiores y en medio de múltiples aumentos repentinos en las tasas de casos.

El equipo pidió a los participantes en eventos presenciales que identificaran los desafíos para desplazarse a pie dibujando en un mapa comunitario a gran escala e ingresando

comentarios y opiniones utilizando una herramienta de mapeo en línea. También se pidió a los miembros de la comunidad que completaran una encuesta, en línea o en persona, que consultó sobre sus experiencias de caminar dentro de la comunidad.

Los participantes identificaron con frecuencia condiciones inseguras para caminar debido al exceso de velocidad y el mal comportamiento de los conductores, malas condiciones de las aceras, como aceras agrietadas y estrechas, inadecuada iluminación, falta de sombra y problemas de seguridad personal. Asuntos públicos también pidió a los participantes que identificaran los lugares por los que les agradaría caminar y los lugares de la comunidad que les brindan paz. Las respuestas incluyeron espacios verdes, bibliotecas, mercados de agricultores y eventos comunitarios.

Los grupos y organizaciones comunitarios que participaron en el desarrollo del borrador del Plan incluyeron:

- Alma Family Services
- Boyle Heights-East Los Ángeles Coalition
- East LA Business Roundtable
- East LA Women's Center
- East Yard Communities for Environmental Justice
- Eastmont Community Center
- Esteban E. Torres High School's Humanitas Art and Technology Academy
- Comité Asesor Comunitario Maravilla
- Esteban E. Torres High School's East Los Ángeles Renaissance Academy
- Visión City Terrace

Eventos comunitarios

Para obtener una comprensión integral de las necesidades de la comunidad, el equipo del proyecto identificó y participó en eventos comunitarios que brindaron la oportunidad de llegar a las partes interesadas que normalmente no asisten a los talleres del condado. En cada evento, las partes interesadas brindaron información sobre un mapa del East Los Ángeles, identificando las barreras y los desafíos para caminar. El equipo también alentó a las partes interesadas a completar una encuesta sobre sus hábitos actuales de desplazarse a pie, sus inquietudes y proyectos deseados. El equipo del proyecto recolectó un total de 278 encuestas completadas en inglés y español.

Las tres principales áreas de preocupación de los encuestados:

- Basura en las aceras
- Obstáculos en las aceras

- Mala iluminación por la noche.

Los eventos comunitarios a los que asistió el equipo del proyecto incluyeron:

- City Terrace Art Walk
- Evento del Día de los Muertos en East LA Civic Center
- East Los Ángeles 5K en East Los Ángeles College
- Mercado de alimentos del East Los Ángeles
- East LA Women's Center Youth Summit
- Eastmont Community Center Mobility Open House
- Goddess Mercado en el East LA Civic Center
- LA County Park and Recreation's Halloween Trick or Treat en Salazar Park y Saybrook Park
- LA County Parks and Recreation's Winter Wonderland en Salazar Park
- National Night Out
- Parks After Dark en City Terrace Park
- Parks After Dark Trick or Treat en Obregon Park
- Parks After Dark Trick or Treat en Salazar Park
- Queer Mercado en el East LA Civic Center
- Supervisor Hilda L. Solis and Alma Family Services' Peace and Wellness Fair

Alcance comunitario emergente

El equipo del proyecto también llevó a cabo varios "pop-ups" por toda la comunidad, actividades de divulgación informales o improvisadas para interceptar a los residentes en lugares de reunión de la comunidad como City Terrace Drive, Sara's Market y paradas de transporte público por toda la comunidad. El enfoque informal y menos estructurado permitió conversaciones más profundas y una mayor comprensión de los miembros de la comunidad que de otro modo no habrían participado en el proceso de planificación.

Estudiantes de East Los Ángeles Renaissance Academy de Esteban E. Torres High School realizan una auditoría de caminabilidad

Recopilación de datos comunitarios

CONTEO DE PEATONES

El equipo del proyecto capacitó a voluntarios de la comunidad en la realización de conteos de peatones, lo que involucró aún más a las partes interesadas en el desarrollo del Plan y al mismo tiempo recopiló datos de referencia valiosos sobre los peatones. Los conteos de peatones brindan al condado una instantánea de los volúmenes actuales de peatones en tramos específicos y en todo el East Los Ángeles. Los voluntarios realizaron conteos en 2022 en un día laboral (miércoles 16 de febrero) y un día de fin de semana (domingo 20 de febrero). Los conteos se realizaron durante las horas pico de viaje entre semana (7 am - 9 am y 4 pm - 6 pm) y las horas pico de viaje los fines de semana (11 am - 1 pm). Estos conteos manuales ayudaron al equipo del proyecto a validar los datos de conteo automatizados recopilados en las mismas ubicaciones y aproximadamente a la misma hora.

El condado utilizará los datos recopilados para evaluar los cambios en las tasas de actividad peatonal en el East Los Ángeles. Los datos de conteo de peatones se resumen en la sección de Caminar y Conducir de este capítulo.

AUDITORÍA DE CAMINABILIDAD

Una auditoría de caminabilidad es una evaluación imparcial del entorno para caminar para identificar oportunidades de mejoras relacionadas con la seguridad, el acceso, la comodidad y la conveniencia del entorno para caminar. Una auditoría también se puede utilizar para identificar posibles alternativas o soluciones, como tratamientos de ingeniería, cambios de políticas o medidas educativas.

El 16 de febrero de 2022, el equipo del proyecto se unió a estudiantes de Esteban E. Torres High School's East Los Ángeles Renaissance Academy, miembros de Visión City Terrace y otros miembros de la comunidad para realizar una auditoría de caminabilidad. Los participantes recibieron capacitación antes de la auditoría de caminabilidad, luego formaron equipos de 2 a 3 personas para caminar por las secciones asignadas de City Terrace Drive. Luego, los participantes se reagruparon para analizar lo que vieron. Después de la publicación del borrador del Plan, el equipo del proyecto organizó dos caminatas comunitarias más, una nuevamente con estudiantes de East Los Ángeles Renaissance Academy de Esteban E. Torres High School, el 8 de diciembre de 2022, y otra con East Yard Communities for Environmental Justice, el 4 de febrero de 2023.

La información recopilada de esta actividad se incluye en la sección Condiciones existentes de los peatones de este capítulo.

TALLER COMUNITARIO DE NARRATIVA DE CITY TERRACE

El 12 de marzo de 2022, el equipo del proyecto, en asociación con Visión City Terrace, llevó a cabo un taller de narrativa comunitaria en City Terrace Park. El taller permitió al equipo conectarse con miembros de la comunidad, escuchar las experiencias de los peatones en su comunidad y recopilar historias de la comunidad.

Las historias recopiladas durante el taller se utilizaron para crear un mapa de narrativa comunitaria ("StoryMap"), disponible en el sitio web del proyecto enwww.stepbysteplacounty.com. El StoryMap ayuda a proporcionar narrativas y conocimientos adicionales que complementan los datos de accidentes e ingeniería analizados en el borrador del Plan.

Fase 1 de los Talleres Comunitarios

El 13 de noviembre de 2021, Salud Pública organizó dos talleres comunitarios de sesión abierta al público, uno en el Salazar Park y el otro en Coyolxauhqui Plaza. Durante los talleres, los asistentes identificaron las barreras para caminar en el East Los Ángeles, incluido el exceso de velocidad y el comportamiento peligroso de los conductores, la poca visibilidad, las aceras agrietadas y angostas, la falta de sombra y la falta de iluminación a escala peatonal.

El equipo del proyecto registró esta información utilizando mapas y rotafolios. Los participantes también usaron notas autoadhesivas para registrar sus propias aportes y las adjuntaron al mapa o rotafolio. También se pidió a los

Los miembros de la comunidad identificaron problemas y oportunidades clave en el Taller 1 en el East Los Ángeles

miembros de la comunidad que identificaran los tipos de mejoras que les agradaría ver "votando" con pegatinas de puntos en un cartel que ilustraba la "caja de herramientas" del condado. Finalmente, se les pidió a los participantes que completaran una encuesta física sobre sus hábitos actuales de caminar, inquietudes y proyectos deseados en la comunidad.

El 9 de diciembre de 2021, Salud Pública organizó un Taller virtual sobre el plan peatonal, en el que el equipo del proyecto brindó a los asistentes una descripción general del proyecto y solicitó aportes de las partes interesadas de diferentes comunidades del proyecto en "salas" virtuales separadas.

Las inquietudes y oportunidades incluyen:

- Exceso de velocidad y otros malos comportamientos del conductor
- Aceras agrietadas y estrechas
- Iluminación inadecuada
- Falta de sombra
- Seguridad del estudiante
- Pacificación del tránsito
- Cruces peatonales actualizados, particularmente cerca de escuelas y parques
- Paradas de tránsito más cómodas

Fase 2 de los Talleres Comunitarios

Tras la publicación del borrador público del Plan Peatonal Comunitario del East Los Ángeles, el personal del proyecto llevó a cabo una serie de nueve talleres presenciales entre noviembre de 2022 y febrero de 2023. Esto incluyó siete talleres específicos con los siguientes grupos comunitarios:

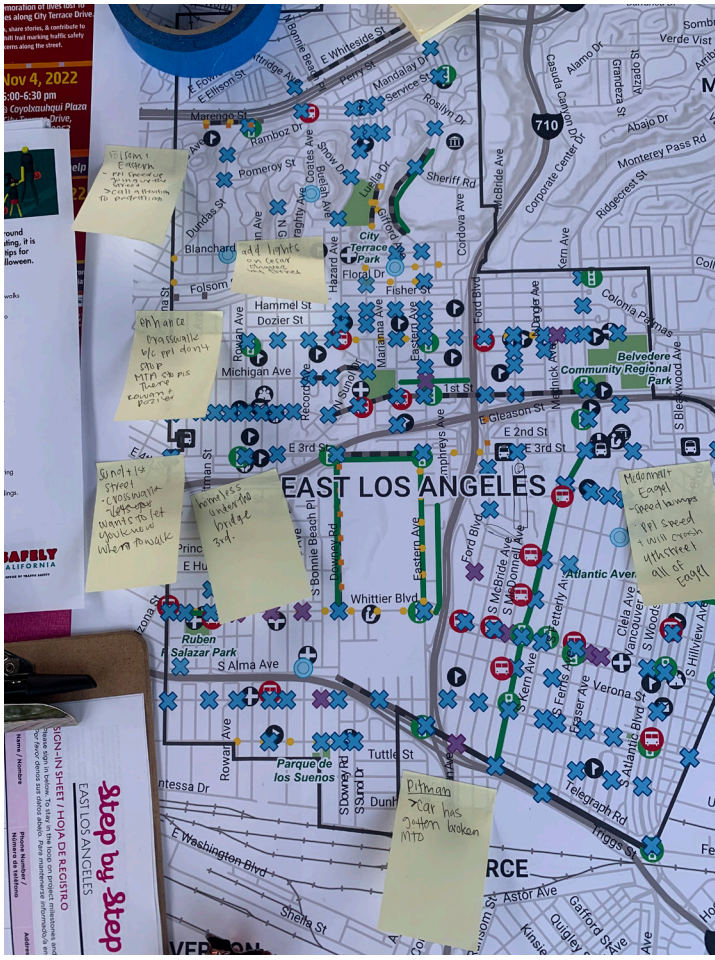
- Taller sobre accesibilidad para peatones, movilidad y calles seguras para todas las personas en City Terrace (12 de noviembre de 2022)
- Taller #1 Esteban Torres HS, Renaissance Academy (9 de diciembre de 2022)
- Taller del Centro Comunitario de Eastmont (15 de diciembre de 2022)
- Taller de Our Lady of Lourdes Catholic Church (9 de febrero de 2023)
- Taller Maravilla CAC en Plaza Community Services (13 de febrero de 2023)
- Taller #2 Esteban Torres HS, Renaissance Academy (15 de febrero de 2023)
- Taller de Belvedere Park Senior Program Center (16 de febrero de 2023)

Para recopilar comentarios adicionales sobre las mejoras propuestas en el Plan, Salud Pública también organizó dos talleres, uno en Saybrook Park el 8 de diciembre de 2022 y otro en el Parque Regional Comunitario Belvedere el 4 de febrero de 2023. En cada uno de estos talleres, el personal del proyecto volvió a utilizar carteles y mapas grandes para ilustrar los proyectos y programas propuestos por el Plan y para solicitar la opinión de los participantes.

El 2 de febrero de 2023, Salud Pública también organizó un Taller virtual sobre el Plan Peatonal para discutir la infraestructura propuesta y los proyectos programáticos. Las “salas” virtuales brindaron a los miembros de diferentes comunidades del proyecto la oportunidad de brindar comentarios sobre las recomendaciones.

Los comentarios recibidos durante estos talleres identificaron el deseo de la comunidad por proyectos adicionales que incluyen:

- Iluminación a escala peatonal
- Tiempos de cruce más prolongados en las calles principales
- Paradas de autobús mejoradas, que incluyen servicios como contenedores de basura
- Pacificación del tránsito en tramos como Eastern Avenue
- Cruces mejorados con cruces peatonales de alta visibilidad y balizas o señales intermitentes



En todos los talleres presenciales de la fase 2, los participantes pudieron dejar comentarios en mapas que indicaban proyectos adicionales que les agradaría ver propuestos en el Plan Peatonal Comunitario del East Los Ángeles.

ENTORNO PEATONAL

Niveles de caminar y conducir

Para comprender los niveles actuales de los peatones en el East Los Ángeles, el condado analizó las estadísticas sobre los viajes diarios al trabajo y la propiedad de automóviles. recopilados del Censo (2019); y realizó recuentos de peatones en lugares seleccionados en la comunidad.

En el East Los Ángeles, los residentes generalmente manejan solos cuando viajan al trabajo, lo cual es consistente con el condado de Los Ángeles en general. Casi el 90 por ciento de los residentes en el East Los Ángeles tienen acceso a por lo menos un vehículo, pero el porcentaje de residentes que no tienen acceso a ningún vehículo (10,3 por ciento) es más alto que el promedio del condado de LA (8,6 por ciento).[1]

No tener acceso a un vehículo puede influir en la dependencia de una persona de otros medios de transporte, y los residentes en el East Los Ángeles tienen casi el doble de probabilidades de compartir el viaje que en el condado de Los Ángeles en general, y un mayor porcentaje de residentes del East Los Ángeles utilizan el transporte público. El East Los Ángeles cuenta con un amplio servicio de tránsito, incluido el servicio de autobús Metro (rápido y local) y otros servicios locales, como El Sol y Beach Bus, patrocinado por el condado. La conexión de transporte más importante en el East Los Ángeles es la Metro E Line. La Metro E Line recorre la parte central del East Los Ángeles y tiene cuatro paradas dentro de la comunidad: Estaciones Atlantic, East Los Ángeles Civic Center, Wonderland e Indiana. Según los datos del censo (2019), es relativamente menos probable que los residentes del East Los Ángeles vayan en bicicleta y a pie al trabajo que el condado de LA en su conjunto.

Se realizaron conteos de peatones en siete ubicaciones en el East Los Ángeles. Los datos del conteo manual de peatones fueron recopilados por voluntarios de la comunidad en cuatro de los siete lugares y se resumen en la Tabla 11-4. También se instalaron contadores automáticos en las cuatro ubicaciones de conteo manual del 11 al 22 de febrero de 2022 y en tres ubicaciones adicionales entre el 22 de febrero y el 2 de marzo (Tabla 11-5). Los conteos no suelen ser comparables entre comunidades o contra cualquier estándar para la actividad peatonal. Por ejemplo, lo que puede considerarse un alto nivel de actividad en el East Los Ángeles puede parecer bajo en otra comunidad. Los conteos también se usan para evaluar si una ubicación cumple con un umbral para ciertas mejoras para peatones, como las señales de tránsito.

Los resultados muestran que la actividad máxima de peatones de las ubicaciones de conteo

1 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

manual fue en E Cesar Chavez Avenue entre Arizona Avenue y Kern Avenue de 7 am a 8 am (Tabla 11-4). Esto puede deberse a que los niños y los padres caminan hacia la cercana KIPP Sol Academy y la Brooklyn Avenue Elementary School, los residentes se divierten en Belvedere Park o las personas caminan hacia las paradas de autobús cercanas. Los conteos automatizados (Tabla 11-5) muestran que los días pico corresponden a los viernes para la mayoría de las ubicaciones, con los volúmenes más altos de peatones contados en Whittier Boulevard entre Gage Avenue y Herbert Avenue.

VOLÚMENES DE VEHÍCULOS DE MOTOR

Whittier Boulevard es una de las carreteras de mayor volumen en el East Los Ángeles. Dentro de los límites de la comunidad, Whittier Boulevard tiene un volumen de tráfico diario promedio que oscila entre 18,000 y más de 26,000 vehículos. Otras carreteras principales en el East Los Ángeles, incluidas Eastern Avenue y East Cesar Chavez Avenue, tienen un volumen de tráfico diario promedio que oscila entre 15,000 y 22,000 vehículos.[1] Estas carreteras de gran volumen están muy cerca de la autopista I-710 que divide el centro norte-sur del East Los Ángeles y las autopistas I-10, I-5 y SR-60 que recorren la comunidad de este a oeste.

Tabla 11-4: Resumen de conteo manual de peatones

Ubicación	Volumen de peatones durante la hora pico	Hora pico
E. Cesar Chavez Ave: Entre Arizona Ave y Kern Ave	147	7:00AM
S. Mednick Ave: Entre 3rd St and 4th St	95	7:00AM
City Terrace Dr: Entre Ramboz Dr y Pomeroy St	80	5:00PM
1st Street: Entre Herbert Ave y Dickerson Ave	62	11:00AM
S. Ford Blvd: Entre 4th St y Eagle St	25	7:00AM

Tabla 11-5: Resumen de conteo automatizado de peatones

Ubicación	Volumen de peatones durante el día pico	Día pico
E. Cesar Chavez Ave: Entre Arizona Ave y Kern Ave	1409	Viernes
Mednik Ave: Entre 3rd St y 4th St	1284	Viernes
3427 City Terrace Dr: Entre Ramboz Dr y Pomery St	804	Viernes
1st Street: Entre Herbert Ave y Dickerson Ave	718	Martes
S. Ford Blvd: Entre 4th St y Eagle St	566	Viernes
Olympic Blvd: Entre Northside Dr y Hendricks Ave	385	Viernes

1 Esta información se recolectó a través de conteos automáticos entre 2016 y 2020. Es importante tener en cuenta que los datos recopilados durante la pandemia de COVID-19 pueden estar sesgados. Cuando fue posible, se utilizaron los recuentos realizados antes de 2020 para contabilizar los volúmenes de tráfico "usuales".

LÍMITES DE VELOCIDAD PUBLICADOS

Las velocidades indicadas en las carreteras principales del East Los Ángeles varían entre 25 mph (p. ej., Hazard Avenue), 30 mph (p. ej., East Cesar Chavez Avenue) y 35 mph (p. ej., Arizona Avenue). La mayoría de las calles residenciales en el East Los Ángeles tienen un límite de velocidad de 25 mph.

Desafíos para caminar

Esta sección examina los accidentes peatonales acontecidos en el East Los Ángeles para comprender mejor los factores que llevan a los accidentes, además de otros desafíos para caminar, incluidas las incomodidades y el crimen.

ACCIDENTES

Entre 2013 y 2022, hubo 633 accidentes con peatones en el East Los Ángeles, incluidas 28 muertes. Whittier Boulevard tuvo la mayor cantidad de accidentes con peatones con 148 incidentes, seguido de Olympic Boulevard con 67 incidentes y luego Atlantic Boulevard con 63 incidentes.

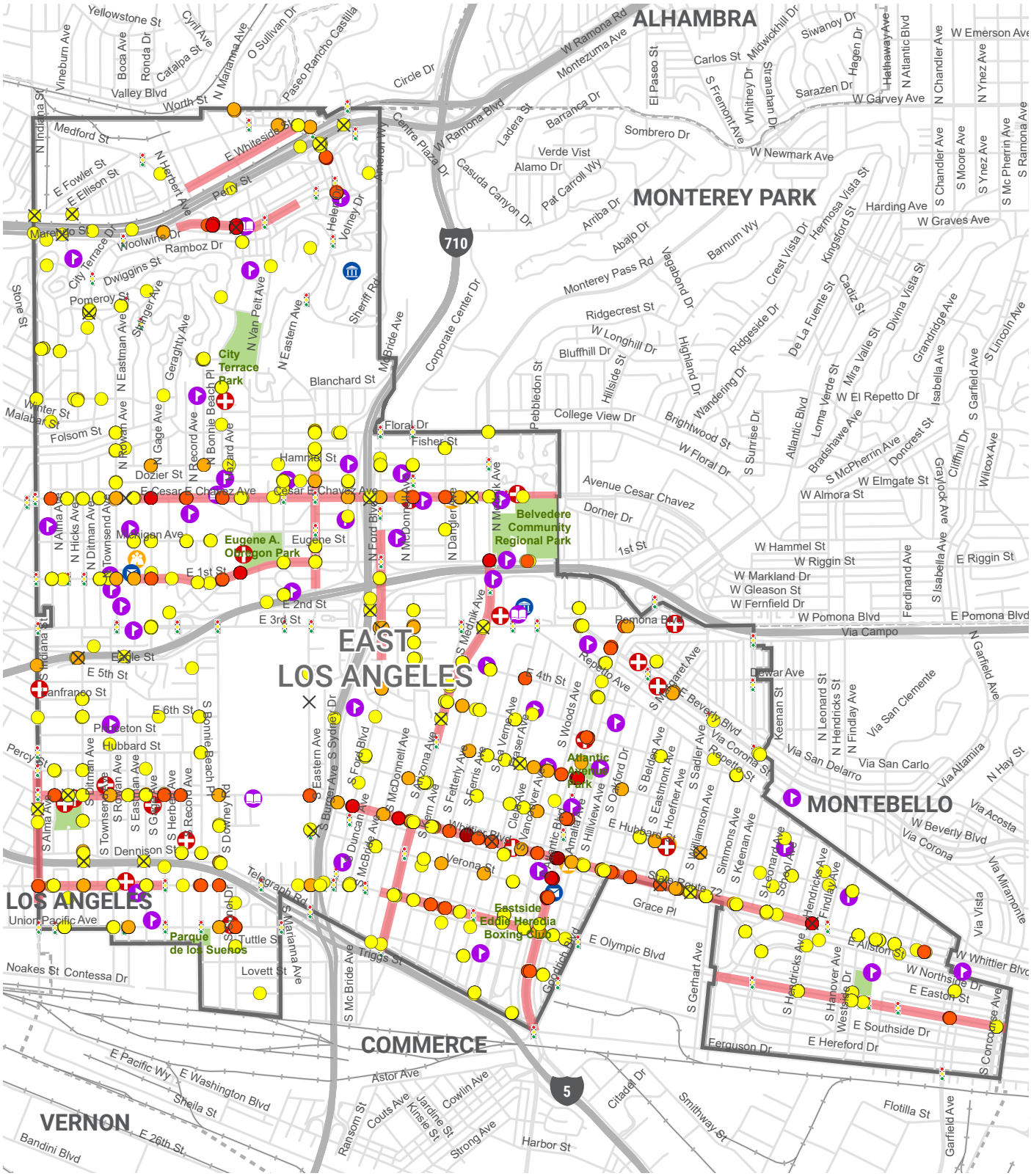
Como parte del Plan de Acción de Visión Cero del Condado, se identificaron lugares donde hay concentraciones de accidentes fatales y con lesiones graves. Los Tramos con Concentración de Accidentes (CCC) se definen como cualquier segmento de carretera de media milla que incluía tres o más accidentes fatales o con lesiones graves entre el 1ro de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2017.

La Figura 11-3 ilustra las ubicaciones de accidentes con peatones dentro del East Los Ángeles e incluye los CCC de Visión Cero. Los días de la semana con más accidentes fueron los miércoles y viernes. La hora del día con la mayor cantidad de accidentes fue en las horas pico de viaje al trabajo a.m./p.m., que incluyen el amanecer y el anochecer (6 a.m. - 9 a.m. y 5 p.m. - 8 p.m.). El anochecer y el amanecer pueden ser peligrosos para los peatones porque pueden requerir caminar en la oscuridad, y cuando el sol sale o se pone, el ángulo del sol puede afectar la visibilidad de la carretera por parte del conductor.

La Patrulla de Carreteras de California informó que casi el 46 por ciento de los accidentes el East Los Ángeles se atribuyeron a que un automovilista no cedió el paso a un peatón que tenía el derecho de paso legal, mientras que el 26 por ciento de los accidentes se atribuyeron al incumplimiento por parte del peatón. De los 633 accidentes involucrando peatones dentro del East Los Ángeles, 28 incidentes resultaron en muertes de peatones y 87 incidentes involucraron una lesión grave a un peatón.[1]

1 California Highway Patrol, Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS), 2013-2022, consultado el 24 de abril de 2023. Es importante tener en cuenta que estos datos de accidentes podrían no tomar en cuenta todas las colisiones que ocurren en una comunidad, como las que no se informan. Los accidentes entre 2021-2022 son provisionales.

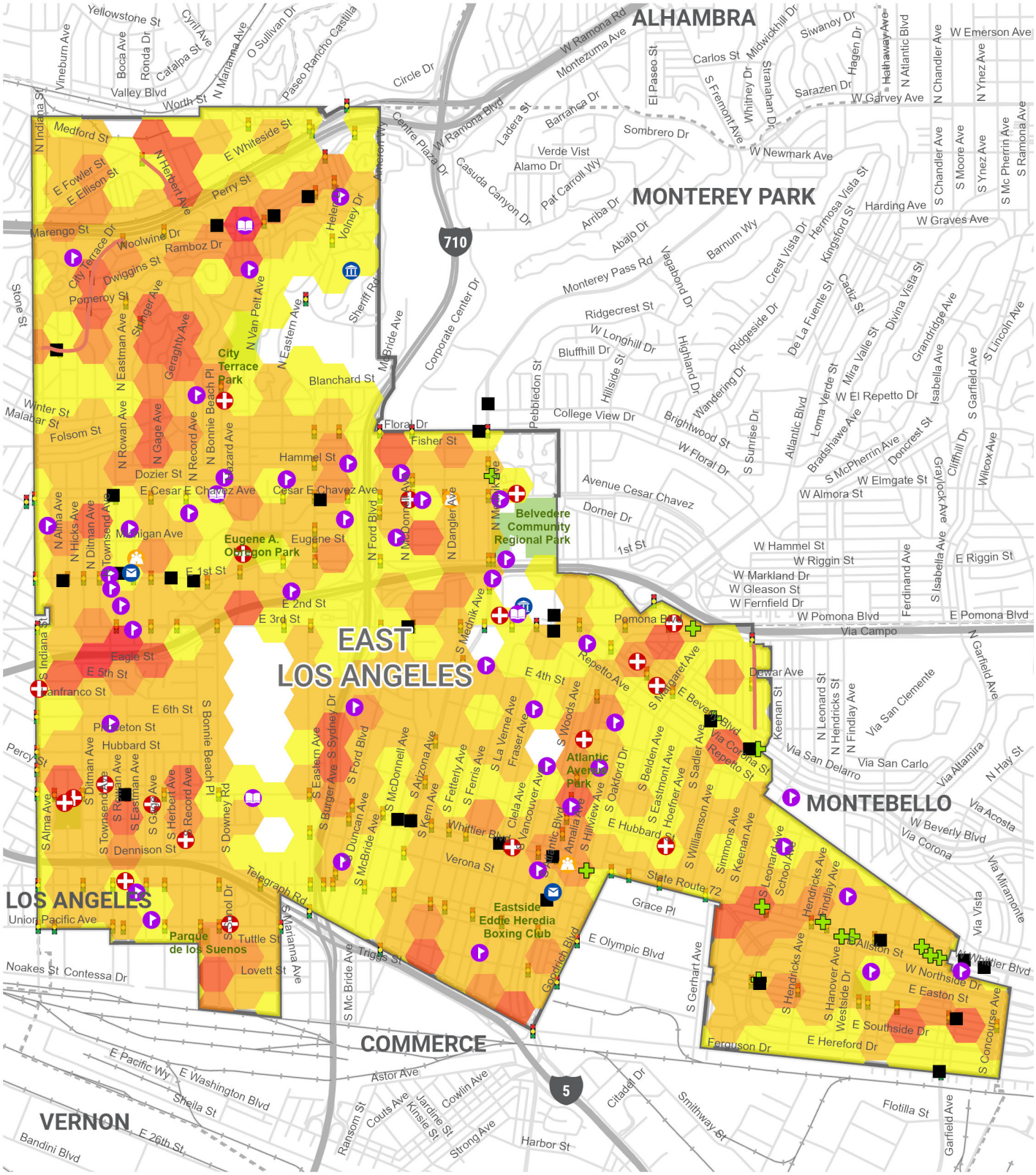
Figura 11-3: Mapa de accidentes con peatones en el East Los Ángeles (2013-2022)



ACTIVIDADES QUE PROVOCAN MOLESTIAS

Las actividades que provocan molestias son aquellas que algunos residentes consideran actividades no deseadas, indeseables o ilegales que podrían afectar la seguridad, la comodidad y el atractivo real y percibido del entorno circundante. La Figura 11-4 ilustra las ubicaciones de las actividades que provocan molestias en todo el East Los Ángeles, que incluyen:

- **Dispensarios.** Existen aproximadamente una docena de dispensarios de marihuana conocidos en el East Los Ángeles. Los dispensarios actualmente son ilegales para operar en el condado no constituido de Los Ángeles.
- **Tiendas de licores.** Las tiendas de licores en una comunidad se han asociado con un aumento de las actividades que provocan molestias y pueden tener efectos negativos para la salud de los residentes que viven cerca. Existen 26 licorerías ubicadas en dentro del East Los Ángeles.
- **Vertidos ilegales.** El vertido ilegal se dan en el East Los Ángeles, aunque es más frecuente cerca de las autopistas y a lo largo de los principales tramos. Los vertidos ilegales pueden ser perjudiciales para la salud pública y pueden crear una percepción visual negativa de seguridad, lo que puede desalentar la actividad peatonal.


ALHAMBRA
MONTEREY PARK
EAST LOS ANGELES
MONTEBELLO
COMMERCE
LOS ANGELES
VERNON
City Terrace Park
Belvedere Community Regional Park
Eugene A. Obregon Park
Atlantic Avenue Park
Eastside Eddie Heredia Boxing Club
Parque de los Suenos
710
5
Data provided by the County of Los Angeles, Metro LA, TIGER, Caltrans
0
0.35
0.7
MILES
N
DESTINATIONS
Schools
Post Office
Library
Healthcare
Community Organization
Civic and Cultural
NUISANCES
Liquor Store
Dispensary
ILLEGAL DUMPING COUNT
>120
61 - 120
41 - 60
16 - 40
<15
Traffic Signal
Rail
Park

DELITO

El miedo debido a un delito real o aparente puede limitar el acceso a los espacios públicos y puede desalentar la participación en actividades saludables, como caminar y visitar parques públicos. La Figura 11-5 ilustra las ubicaciones de actividad delictiva dentro del East Los Ángeles.

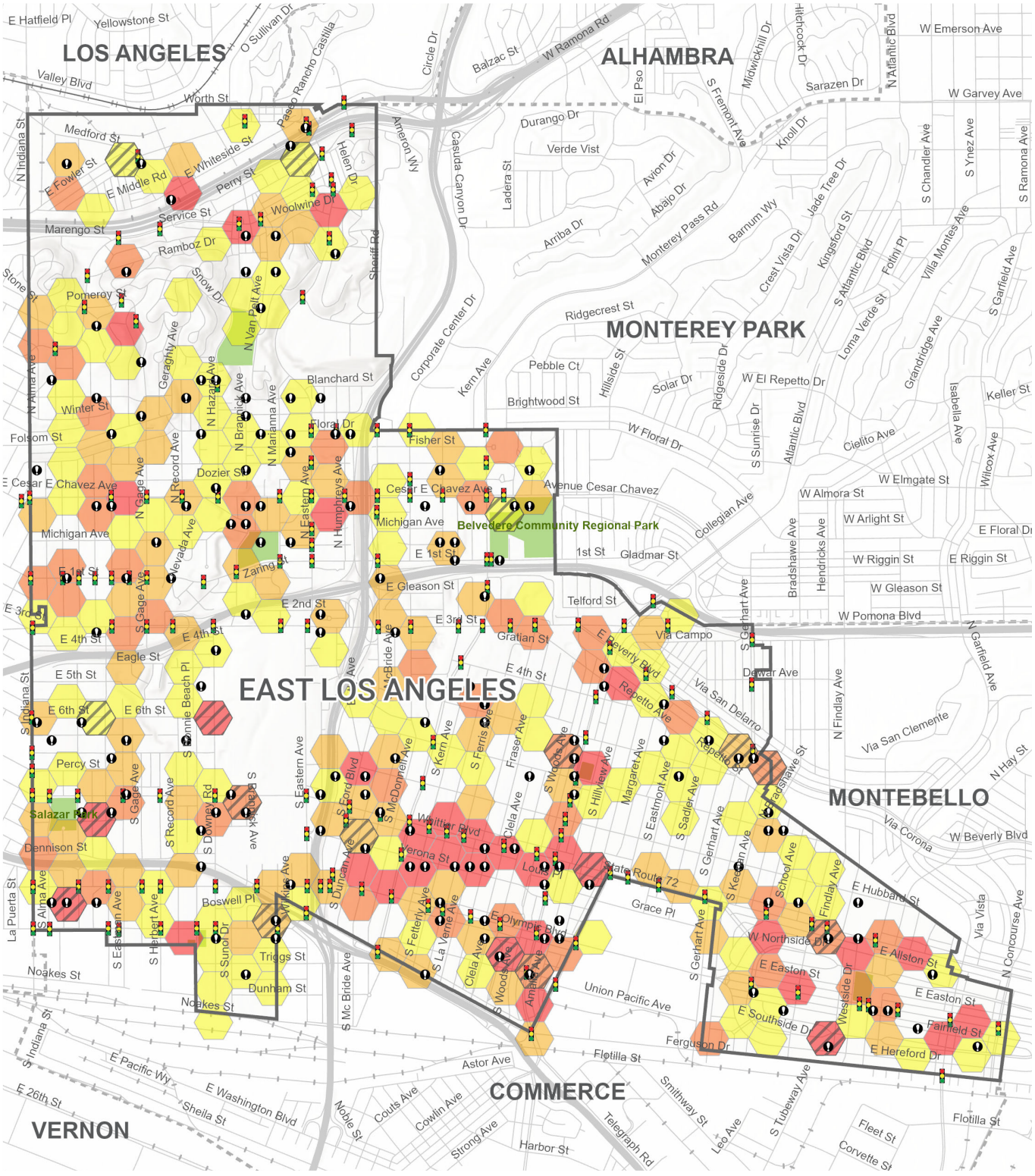
En 2020, se informaron casos de delitos en todo el East Los Ángeles. Delitos violentos, que incluyen homicidio, violación, asalto agravado y robo,[1] representaron la mayoría de los delitos denunciados. Entre diciembre de 2019 y noviembre de 2021, hubo 26 homicidios en el East Los Ángeles.[2]

ACTIVIDAD DE PANDILLAS

Los delitos relacionados con pandillas ocurren principalmente cerca de Olympic Boulevard, Whittier Boulevard y Hazard Avenue (consulte la Figura 11-5). El miedo a las pandillas y la violencia de las pandillas puede desalentar a las personas a caminar o incluso a salir de sus hogares.

1 El atraco, en contraste con el hurto, es una toma de propiedad que implica una interacción de persona a persona con fuerza, intimidación y/o coerción. Ley de Nancy King, 2018.
2 Departamento del Sheriff del condado a través de Los Ángeles Times Mapping, 2021. Los datos disponibles más recientes sobre delincuencia se recopilaron de junio de 2019 a mayo de 2021.

Figura 11-5: Mapa que muestra los delitos violentos y la actividad de pandillas en el East Los Ángeles (2020)



JUSTICIA AMBIENTAL

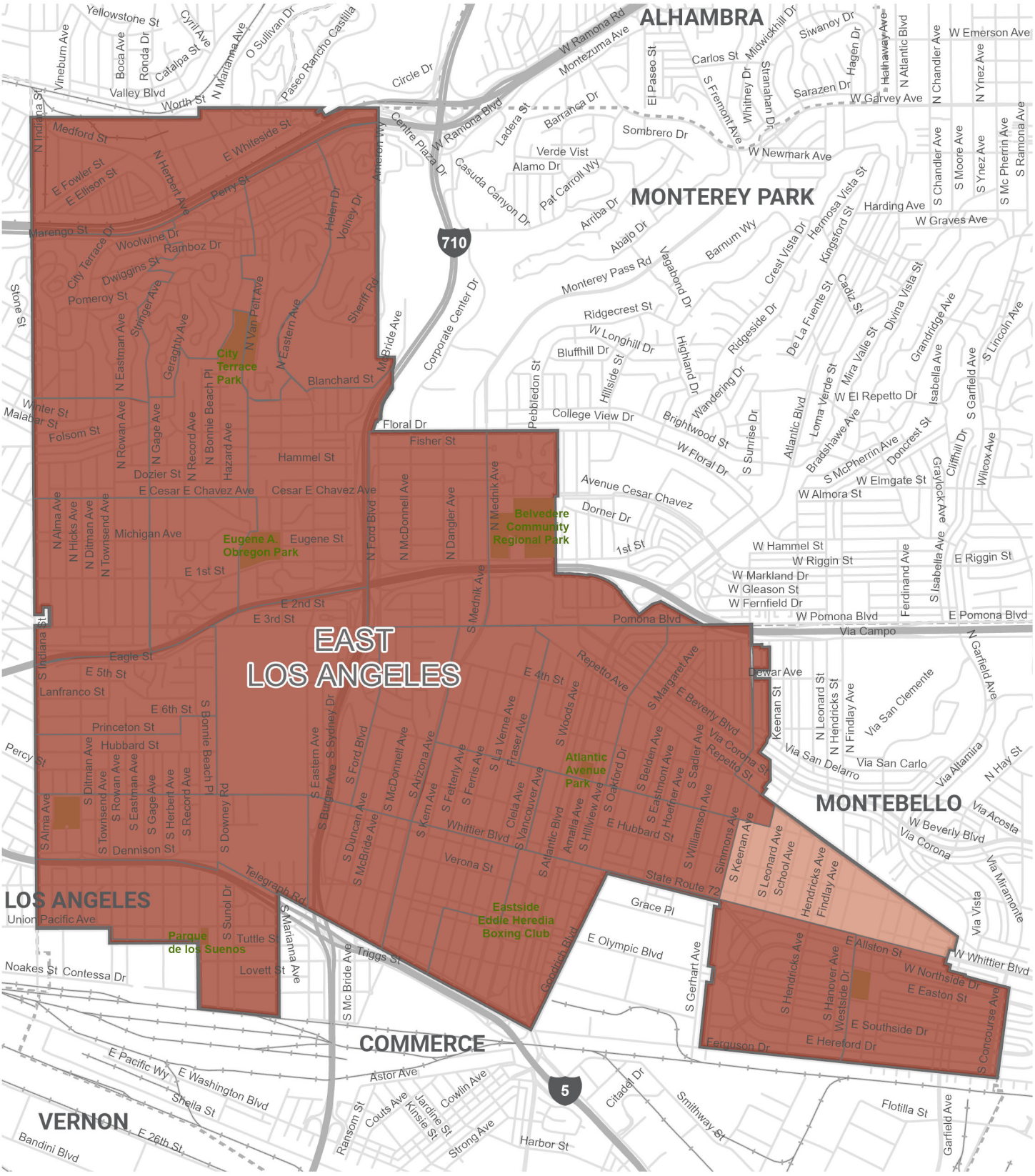
Existe la necesidad de comprender las injusticias ambientales y sus impactos tangibles en las comunidades de bajos ingresos de color para llegar a abordar y mejorar equitativamente la experiencia del peatón en estos lugares. El East Los Ángeles es una de las comunidades con mayor carga de contaminación en el condado de Los Ángeles, debido a las concentraciones de industrias contaminantes en las comunidades adyacentes y los intensos usos de transporte desde rutas de camiones pesados hasta varias autopistas importantes. Los residentes del East Los Ángeles están expuestos a múltiples fuentes de contaminación que afectan la calidad de vida, dañan la salud de la comunidad y, a menudo, desalientan la recreación al aire libre, incluidas las caminatas y otras actividades físicas.

Como una comunidad densa atravesada por los principales sistemas de transporte de la región, incluidas las autopistas I-5, I-10, SR-60 e I-710, así como las terminales de carga y ferroviarias, la calidad del aire del East Los Ángeles es una de las peores de California. Según la Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud de California, la mayoría de las secciones censales en el East Los Ángeles se ubican por encima del percentil 80 en cuanto a la carga de contaminación, lo que significa que su exposición a la contaminación es mayor que la gran mayoría, el 80 por ciento, de otros distritos censales en todo el estado (Figura 11-6).[1]

Las emisiones de diésel de los camiones que viajan a lo largo de las autopistas y calles, incluidos Olympic Boulevard y Atlantic Boulevard, contribuyen significativamente a la contaminación del aire local y regional, incluido la materia particulada 2.5 (PM 2.5) y la materia particulada de diésel (DPM). Como se muestra en la Figura 11-6, la mayoría de los distritos censales en el East Los Ángeles se ubican por encima del percentil 80 para PM 2.5; mientras que 22 de los 29 distritos censales se ubican por encima del percentil 80 para DPM.[2] La exposición al DPM y otros gases contaminantes puede provocar cáncer de pulmón, muerte prematura, enfermedades cardíacas y pulmonares crónicas, asma y disminución de la función pulmonar en los niños.[3]

1 https://experience.arcgis.com/experience/11d2f52282a54ceebcac7428e6184203/page/Draft-CalEnviroScreen-4.0/
2 https://experience.arcgis.com/experience/11d2f52282a54ceebcac7428e6184203/page/Draft-CalEnviroScreen-4.0/
3 https://ww2.arb.ca.gov/resources/overview-diesel-exhaust-and-health

Figura 11-6: Mapa de los resultados de CalEnviroScreen 4.0 en el East Los Ángeles



La contaminación de las industrias cercanas también afecta la salud y el bienestar de los residentes y visitantes del East Los Ángeles, lo que a menudo afecta su capacidad para recrearse y disfrutar del aire libre. Unas pocas millas al sur del East Los Ángeles se encuentra la ciudad industrial de Vernon, la ubicación de más de una docena de mataderos, instalaciones de procesamiento de carne y plantas de procesamiento de animales que son conocidos contaminantes y contribuyentes de olores nocivos en el este y surEast Los Ángeles. A pesar de continúas intervenciones de los reguladores estatales de calidad del aire, estos negocios continúan contaminando el aire de la región con malos olores, causando dolores de cabeza, náuseas e irritación respiratoria.[1] Durante más de 90 años, las operaciones peligrosas de otra instalación de reciclaje de baterías con sede en Vernon liberaron plomo, arsénico y otras sustancias tóxicas y causaron la contaminación del suelo en aproximadamente 10,000 hogares en las comunidades circundantes de East and Southeast Los Ángeles. La exposición a estas sustancias químicas nocivas se ha asociado con cáncer, enfermedades cardíacas, así como con deterioro cerebral y efectos en el desarrollo en bebés y niños.[2]

La historia de extracción de petróleo de Los Ángeles también ha tenido efectos a largo plazo en comunidades como el East Los Ángeles. En la actualidad, existen ocho pozos secos tapados y cinco pozos de petróleo o gas tapados ubicados en el East Los Ángeles, y el área suroeste del East Los Ángeles se encuentra dentro del campo petrolero Bandini.[3]

Según un informe de 2018 del Departamento de Salud Pública, las partículas y los compuestos orgánicos volátiles de las actividades de extracción de petróleo y gas “pueden provocar efectos nocivos para la salud humana, incluida la irritación de los ojos, la nariz y la garganta; exacerbaciones agudas del asma; y otras afecciones respiratorias”,[4]entre muchos otros impactos en la salud.

1 http://www.aqmd.gov/docs/default-source/ab-617-ab-134/camps/elabhwc-progress-reports/elabhwc-rendering-facilities---coming-soon.pdf

2 https://ww2.arb.ca.gov/resources/overview-diesel-exhaust-and-health
3 https://maps.conservation.ca.gov/doggr/wellfinder/#/
4 http://publichealth.lacounty.gov/eh/docs/PH_OilGasFacilitiesPHSafetyRisks.pdf

Página dejada en blanco intencionalmente

CLIMA

Los días más cálidos y las tormentas más húmedas debido a un clima cambiante afectan a algunas poblaciones más que a otras; dependiendo de la geografía, los factores sociales y de contar con la infraestructura para protegerlos de los climas extremos. La Evaluación de Vulnerabilidad Climática del Condado de Los Ángeles (CVA) examina la vulnerabilidad social y física del Condado a los peligros climáticos como el calor extremo, los incendios forestales y las inundaciones, que se prevé que se vuelvan más severos en las próximas décadas.

El Índice de Sensibilidad Social de CVA combina 29 indicadores como la edad, la salud, los ingresos y el acceso al transporte para identificar lugares con la mayor proporción de residentes sensibles al clima. El East Los Ángeles tiene 19 de 22 distritos censales en el nivel más alto de sensibilidad social en el condado de Los Ángeles, como se muestra en la Figura 11-7.[1]

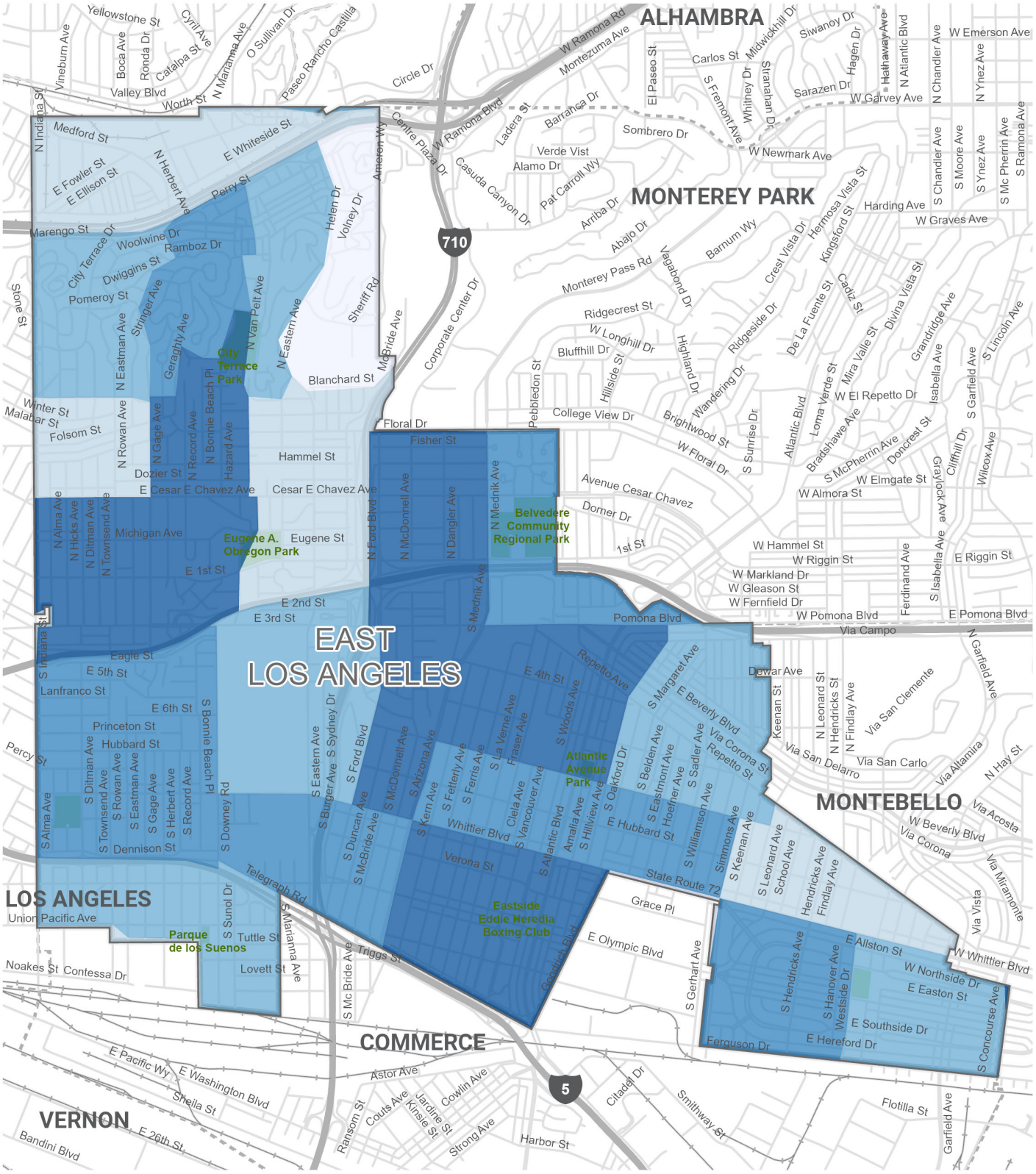
Los humanos comienzan a experimentar un mayor riesgo de enfermedades por calor a 95°F. Según la CVA, el East Los Ángeles históricamente experimenta temperaturas máximas diarias del percentil 95 de 93,8 °F, que se prevé que aumenten de 5,3 °F a 99,1 °F para mediados de siglo. Esto significa que los días más calurosos generalmente serán mucho más calurosos de lo que son hoy, y mucho más desagradables para caminar o rodar sin refugio del calor, como árboles de sombra, espacios verdes y paradas de autobuses.

Además, el East Los Ángeles registra históricamente 29,3 días de lluvia intensa cada año, que según los proyectos de la CVA aumentarán de 1,9 a 31,3 días de lluvia intensa para mediados de siglo. Las inundaciones localizadas pueden ocurrir en lugares del interior como el East Los Ángeles cuando la infraestructura de aguas pluviales se ve abrumada y las calles y aceras pueden volverse peligrosas o intransitables.

Según la CVA, el East Los Ángeles tiene una baja capacidad de adaptación a nivel comunitario debido a la cubierta arbórea limitada (12 por ciento frente a 20 por ciento en todo el condado), mucho pavimento y otras superficies impermeables (68 por ciento frente a 23 por ciento en todo el condado) y otras características del entorno construido que incrementan los impactos, incluso los aumentos modestos de temperatura. Para mediados de siglo, la vulnerabilidad climática del East Los Ángeles estará entre las más altas del condado, debido en parte a una alta proporción de residentes que trabajan al aire libre.

1 El Índice de Sensibilidad Social ilustrado en la Figura 12-7 incorpora la demografía y las características individuales de las personas que viven en cada zona censal. Sin embargo, no mide la calidad del entorno físico en el que viven; y no debería ser el único factor en la toma de decisiones sobre proyectos y programas para mejorar la experiencia de los peatones.

Figura 11-7: Mapa que muestra el Índice de Sensibilidad Social para distritos censales en el East Los Ángeles



INSTALACIONES PEATONALES EXISTENTES

Las instalaciones peatonales, incluidas las aceras, los cruces peatonales, los semáforos, las rampas en las aceras, las copas de los árboles y las condiciones de iluminación, contribuyen al acceso y a la estética que hacen que los lugares sean más accesibles y agradables para caminar. Esta sección analiza las instalaciones peatonales existentes y las oportunidades de mejora en el East Los Ángeles. Las oportunidades de mejora se registran en la Figura 11-8 y la Figura 11-9. Las condiciones que se muestran en estas figuras se basan en observaciones registradas durante auditorías de caminabilidad a lo largo de tramos específicos en toda la comunidad. Para obtener información sobre las prácticas y los procedimientos de mantenimiento del condado (p. ej., volver a pintar los cruces peatonales descoloridos), consulte el Capítulo 4 de *Paso a Paso.* Para una descripción más detallada y ejemplos de tipos de instalaciones para peatones, consulte el Capítulo 3 de *Paso a Paso*.

Aceras

Las aceras forman la columna vertebral de las redes de transporte peatonal. La mayoría de las calles en el East Los Ángeles tienen aceras o caminos en al menos un lado. Sin embargo, las aceras existentes a lo largo de Ditman Avenue, Eastman Avenue, Pomeroy Street y City Terrace Drive tienen entre 4 y 5 pies de ancho, lo que podría dificultar el acceso. Olympic Boulevard, Atlantic Boulevard y Pomona Boulevard cuentan con aceras relativamente más anchas de entre 10 y 20 pies que permiten un tránsito peatonal más fácil. Otro desafío para el acceso es el daño a las aceras; incluyendo grietas, raíces de árboles levantando la estructura u otros problemas con el pavimento existente. Estos se observan en la Figura 11-8.

Cruces peatonales

Los cruces peatonales brindan orientación a los peatones que cruzan la calle al hacer que su camino de viaje esté libre de interrupciones. No es necesario marcar los cruces en las intersecciones; sin embargo, se instalan cruces peatonales marcados para guiar a los peatones y ayudar a mejorar la conciencia del conductor sobre la posible actividad peatonal, lo que aumentará las posibilidades de que un conductor se detenga por un peatón. Existen muchos estilos diferentes de marcas para cruces peatonales. Las marcas estándar de cruces peatonales consisten en dos líneas paralelas, mientras que los cruces de peatones continentales y en escalera se consideran patrones de "alta visibilidad" Estos estilos pueden mejorar la visibilidad de los cruces desde distancias mayores que con las marcas estándar.

Existen cruces peatonales marcados en la mayoría de las intersecciones principales en todo el East Los Ángeles, así como cerca de las escuelas de la comunidad. La mayoría son cruces peatonales estándar, aunque existen cruces peatonales de alta visibilidad en múltiples intersecciones a lo largo de East 3rd Street, alrededor de las estaciones de la Metro L E Line y cerca de algunos parques y escuelas.

Un cruce peatonal estándar con dos líneas paralelas y una rampa en la acera que cumple con la ley ADA, East Los Ángeles

Un cruce peatonal continental que es amarillo, lo que indica una zona escolar, East Los Ángeles.

Un cruce peatonal en escalera con la respectiva señalización, East Los Ángeles.

Rampas de bordillo y radios de los bordillos

Las rampas en los bordillos pueden ayudar a todos los usuarios a pasar de la calle a la acera. Por ejemplo, una acera sin una rampa de bordillo puede ser una barrera para alguien en silla de ruedas, lo que lo llevará a viajar en la calle en lugar de la acera y a usar los caminos de entrada para acceder hacia y desde la acera. Consulte el Capítulo 3 de *Paso a Paso* para obtener más información sobre los diferentes tipos de rampas de bordillo. Las extensiones de bordillo pueden mejorar el entorno peatonal porque requieren que los vehículos reduzcan la velocidad antes de girar. Las extensiones de bordillo también acortan la distancia de cruce entre dos bordillos.

Señales de tráfico

Las señales de tráfico están presentes en la mayoría de las intersecciones principales en el East Los Ángeles. La mayoría de las señales de tráfico incluyen señales de caminata de cuenta regresiva activadas por botones para peatones. Ciertas intersecciones en el East Los Ángeles también cuentan con un Intervalo Adicional para Peatones, temporización de señal que les da a los peatones una "ventaja inicial" de 3 a 7 segundos para cruzar antes de que el tráfico vehicular se ponga en luz verde.

Alumbrado público

La mayoría de las carreteras principales en el East Los Ángeles tienen luces en las calles, que iluminan la calzada pero no siempre iluminan la acera, lo que podría disuadir a los miembros de la comunidad de caminar de noche. Existe iluminación a escala peatonal, definido en el Capítulo 3 de Paso a Paso, a lo largo de algunas carreteras con niveles relativamente altos de actividad comercial, como Whittier Boulevard, así como a lo largo de East 3rd Street cerca del Metro E Line.

Copas de árboles

Según el Índice de Lugares Saludables, el setenta por ciento de las ciudades de California tienen una mayor cobertura de copas de árboles que el East Los Ángeles.[1]

La cobertura densa de copas de árboles es una estrategia importante para refrescar los vecindarios y ayudar a las comunidades a adaptarse a un clima cambiante. Los árboles pueden hacer que caminar sea más seguro y placentero, embellecen la comunidad, brindan importantes beneficios para la salud mental y mejoran la calidad de vida en general.

Aun así, si bien existen muchos beneficios derivados de las copas de árboles robustos, casi todos los árboles pueden entrar en conflicto con la infraestructura circundante. Tener suficiente espacio alrededor y por encima de los árboles es una cuestión importante en cuanto a qué especies se plantan, dónde y con qué propósito.

1 Alianza de Salud Pública, Índice de Lugares Saludables, 2011.

Parklet en Mednick Avenue frente al East LA Civic Center

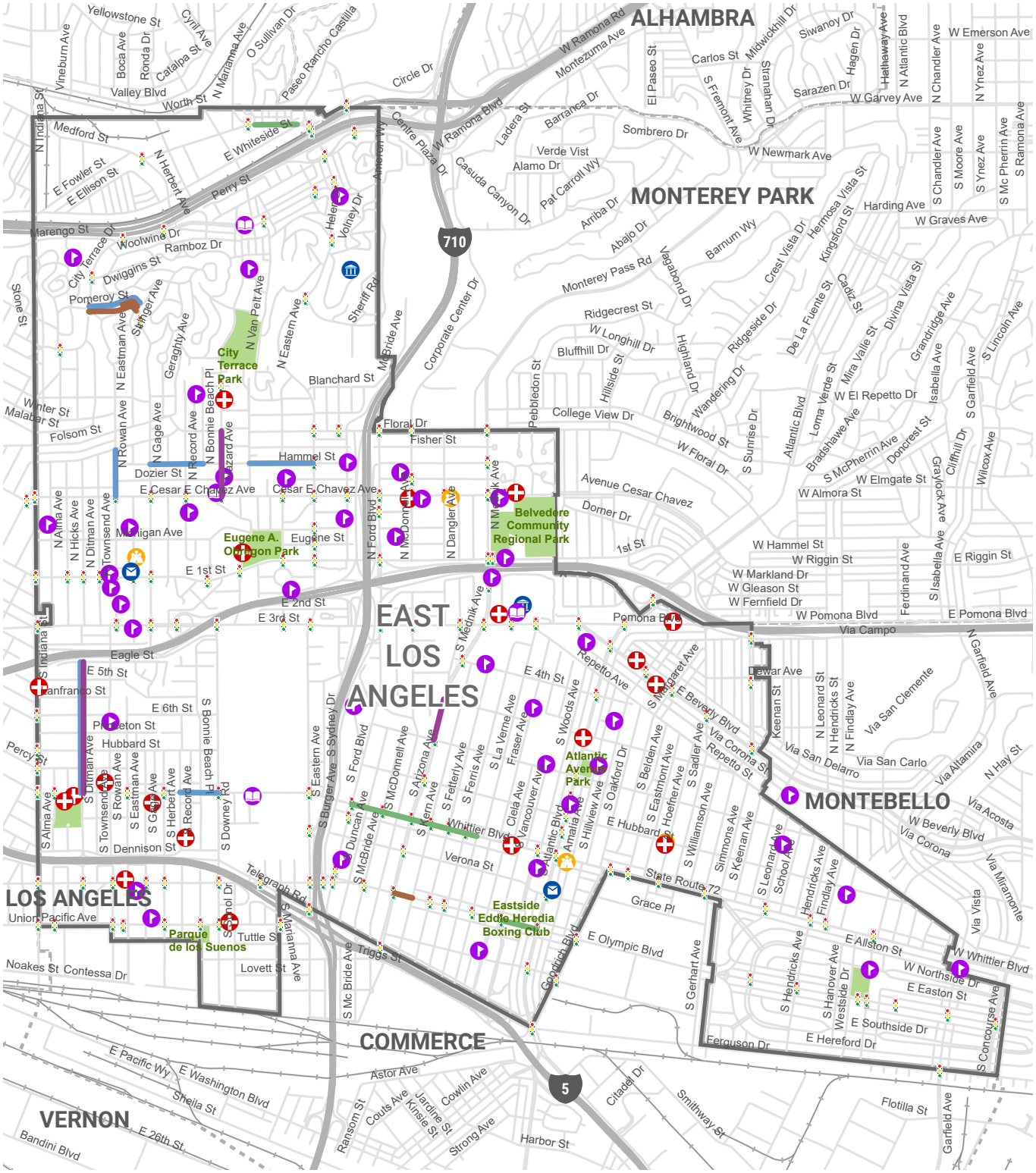
Iluminación a escala peatonal y sombra limitada, East Los Ángeles

Parklets

El Este de Los Ángeles es la única comunidad no constituida del condado de LA con parklets. En 2015 se instalaron dos parklets que todavía están en su lugar:

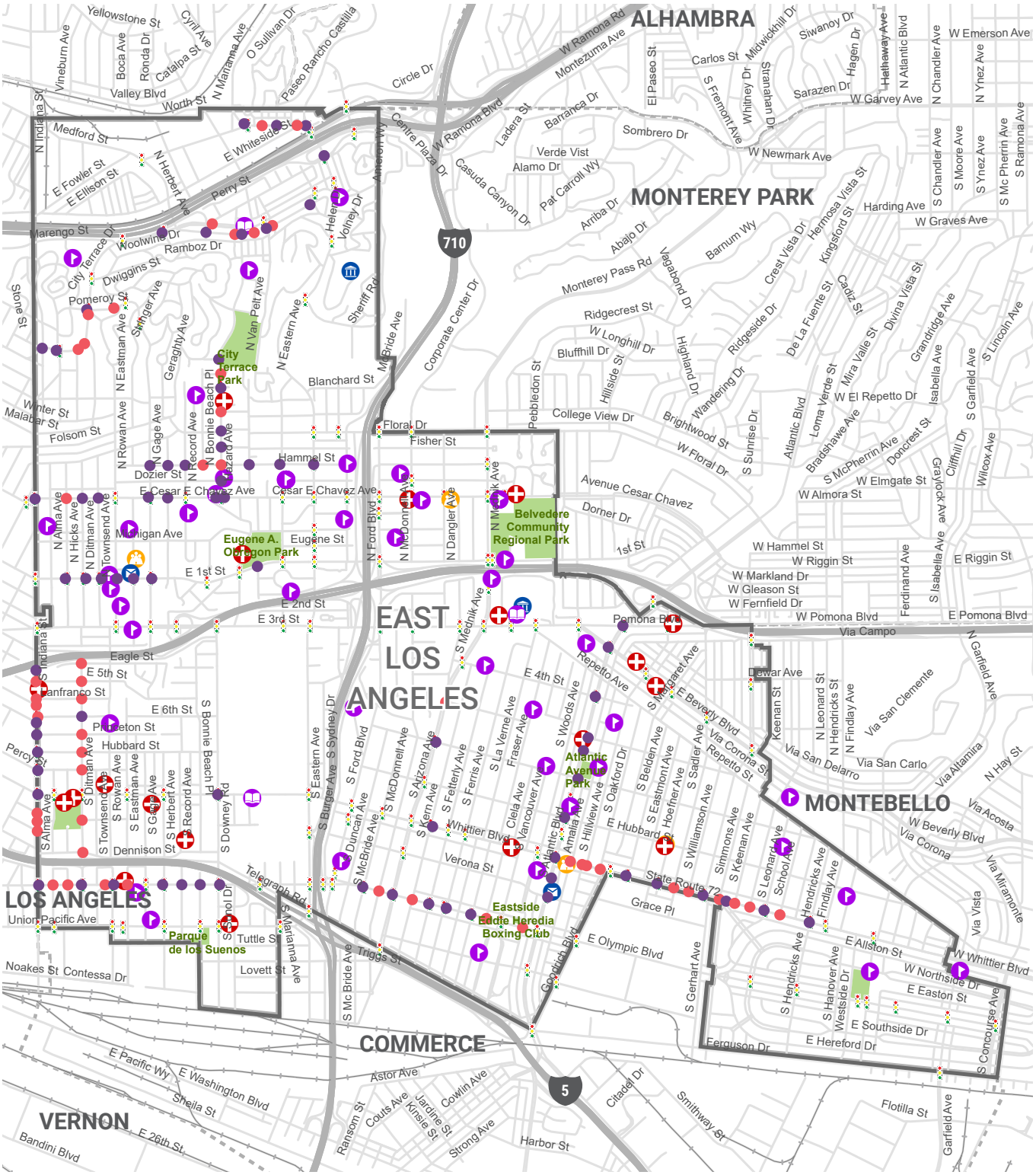
- SoCal Burger Parklet en Mednick Avenue frente al East LA Civic Center
- Parque de bolsillo El Machin en Whittier Boulevard

Figura 11-8: Mapa de observaciones de auditoría de caminabilidad relacionadas con aceras y caminos en el East Los Ángeles[1]



1 Para los fines de este plan, las aceras dañadas se definen como ubicaciones con grietas, raíces de árboles que levantan secciones u otros problemas con el pavimento existente. Las aceras estrechas se refieren a aquellas de 4 pies de ancho o menos y/o aquellas que tienen obstrucciones tales como cajas de servicios públicos o postes indicadores que hacen que el camino para caminar sea angosto. Las observaciones fueron realizadas por ingenieros de Alta Planning Design en mayo de 2021.

Figura 11-9: Mapa de observaciones de auditoría de caminabilidad relacionadas con intersecciones en el East Los Ángeles[1]


ALHAMBRA
MONTEREY PARK
EAST LOS ANGELES
LOS ANGELES
MONTEBELLO
COMMERCE
VERNON
710
5
City Terrace Park
Belvedere Community Regional Park
Eugene A. Obregon Park
Atlantic Avenue Park
Parque de los Suenos
Eastside Eddie Heredia Boxing Club
Union Pacific Ave
Whittier Blvd
Beverly Blvd
Via Corona
Via Acosta
Via Altamira
Via San Carlo
Via San Clemente
Via Vista
Via Miramonte
Via Campo
Repetto Ave
Atlantic Blvd
Garfield Ave
Eastern Ave
Ford Blvd
Indiana St
Soto St
Mednik Ave
Dangler Ave
Record Ave
Gage Ave
Rowan Ave
Eastman Ave
Townsend Ave
Ditman Ave
Alma Ave
Herbert Ave
Downey Rd
Bonnie Beach Pl
Sydney Dr
Burger Ave
Arizona Ave
Kern Ave
Fetterly Ave
Ferris Ave
La Verne Ave
Fraser Ave
Woods Ave
Oakford Dr
Belden Ave
Eastmont Ave
Hoefner Ave
Sadler Ave
Williamson Ave
Simmons Ave
Keenan Ave
Leonard Ave
School Ave
Hendricks Ave
Findlay Ave
Hanover Ave
Westside Dr
Gerhart Ave
Goodrich Blvd
Duncan Ave
McBride Ave
Mariana Ave
Triggs St
Telegraph Rd
Grace Pl
Olympic Blvd
Verona St
Whittier Blvd
Hubbard St
Dennison St
Eagle St
Floral Dr
Fisher St
Hammel St
Dozier St
Michigan Ave
Eugene St
Blanchard St
Pomona Blvd
Garvey Ave
Newmark Ave
Graves Ave
Harding Ave
Monterey Pass Rd
Ridgecrest St
Longhill Dr
Bluffhill Dr
College View Dr
Brightwood St
Floral Dr
Almora St
Elmgate St
El Repetto Dr
Riggin St
Hammel St
Markland Dr
Gleason St
Fernfield Dr
Pomona Blvd
Ferdinand Ave
Isabella Ave
Garfield Ave
Lincoln Ave
Wilcox Ave
Graylock Ave
Cliffhill Dr
Doncrest St
McPherrin Ave
Bradshawe Ave
Loma Verde St
Atlantic Blvd
Sunrise Dr
Wandering Dr
Highland Dr
Hillside St
Pebbledon St
Ridgeside Dr
De La Fuente St
Crest Vista Dr
Vagabond Dr
Barnum Wy
Abajo Dr
Arriba Dr
Pat Carroll Wy
Casuda Canyon Dr
Corporate Center Dr
McBride Ave
Sheriff Rd
Volney Dr
Helen Dr
Centre Plaza Dr
Ladera St
Barranca Dr
Sombrero Dr
Verde Vist
Alamo Dr
Circle Dr
Paseo Rancho Castilla
O Sullivan Dr
N Marianna Ave
Cyril Ave
Catalpa St
Ronda Dr
Boca Ave
Vineburn Ave
Yellowstone St
Valley Blvd
Worth St
Medford St
E Whiteside St
Perry St
N Herbert Ave
E Fowler St
E Ellison St
Marengo St
Woolwine Dr
Ramboz Dr
City Terrace Dr
Dwiggins St
Pomeroy St
Stringer Ave
Geraghty Ave
N Van Pelt Ave
N Eastern Ave
N Rowan Ave
Winter St
Malabar St
Folsom St
N Gage Ave
N Record Ave
N Bonnie Beach Pl
Lazard Ave
Cesar E Chavez Ave
Avenue Cesar Chavez
Dorner Dr
1st St
E 1st St
E 2nd St
E 3rd St
N Alma Ave
N Hicks Ave
N Ditman Ave
N Townsend Ave
Sonoma St
E 5th St
Sanfranco St
E 6th St
Princeton St
Hubbard St
Percy St
Dennison St
Noakes St
Contessa Dr
Lovett St
Tuttle St
Parque de los Suenos
Union Pacific Ave
Pacific Way
E Washington Blvd
Sheila St
E 26th St
Bandini Blvd
Astor Ave
Cowlin Ave
Jardine St
Kinsie St
Couts Ave
Ransom St
Strong Ave
Harbor St
Citadel Dr
Smithway St
Flotilla St
Garfield Ave
Ferguson Dr
E Hereford Dr
E Southside Dr
E Easton St
W Northside Dr
W Whittier Blvd
E Allston St
Grace Pl
State Route 72
Goodrich Blvd
E Olympic Blvd
Verona St
Whittier Blvd
Hubbard St
Dennison St
Eagle

INSTALACIONES PEATONALES PROPUESTAS

Esta sección analiza los proyectos propuestos para la red peatonal del East Los Ángeles. Las propuestas se desarrollaron a través de conversaciones con departamentos del condado, agencias de seguridad pública y residentes de la comunidad; así como observaciones cuidadosas de la red de transporte existente, para identificar acciones que puedan apoyar los esfuerzos para que las personas caminen, viajen en bicicleta, vivan y prosperen en el East Los Ángeles. Las propuestas tienen como objetivo dar a conocer los esfuerzos de seguridad de los peatones de los departamentos del condado; y proporcionar un registro de las necesidades y deseos de la comunidad para residentes, defensores y formuladores de políticas.

La mayoría de los proyectos propuestos se concentran en las carreteras principales de la comunidad: City Terrace Drive, Olympic Boulevard, E Cesar E Chavez Avenue, Whittier Boulevard, 1st Street y Eastern Avenue. Estos corredores se identifican como Tramos con Concentración de Accidentes (CCC) de Visión Cero del Condado de Los Ángeles debido a un historial de accidentes relacionados con peatones, tienen altos volúmenes y velocidades de vehículos motorizados, y se identificaron como prioridades durante la participación comunitaria. Los proyectos propuestos se categorizan y definen en las siguientes secciones.

Estudios de tramos: Posibles reconfiguraciones de carreteras que podrían mejorar las condiciones para caminar y potencialmente agregar más espacios verdes a la comunidad, pero necesitan un estudio más extenso para implementarse. Por ejemplo:

- Realizar un estudio a lo largo de Eastern Avenue para determinar si es adecuada la reconfiguración de la carretera, que podría ayudar a calmar el tráfico y crear espacio para otras mejoras peatonales.

Proyectos de cruces: Instalaciones que mejoren el cruce de la calle en las intersecciones y a mitad de cuadra, incluidos los cruces peatonales de alta visibilidad, las señales de ceda el paso, los sistemas de advertencia activados por peatones, las nuevas señales de tráfico para peatones y las rampas de bordillo que cumplan con ADA. Cualquier recomendación para marcar un cruce peatonal (en lugares controlados o no controlados) deberá ser consistente con las pautas locales y estatales.

Por ejemplo:

- Cruces peatonales de alta visibilidad, balizas de cruce intermitentes, extensiones de aceras y rampas de acera conforme a ADA a lo largo de Olympic Boulevard.
- Las actualizaciones de las señales de tráfico, como los intervalos recomendados para los peatones a lo largo de Whittier Boulevard, permitirán que los peatones comiencen a cruzar antes de que la señal de tráfico cambie a verde para los vehículos, lo que hará que los peatones estén a la vista de los conductores.
- Cruces peatonales de alta visibilidad y otras mejoras completas en las calles de Union Pacific Avenue para que los peatones se sientan más seguros en su calle.[1]

Proyectos de aceras/trayectos: Instalaciones que podrían mejorar el caminar por la calle, incluida la adición de aceras nuevas o ampliadas y la evaluación de la eliminación o reubicación de los accesos vehiculares, como:

- Las aceras más anchas en E 3rd Street, cerca del cementerio, pueden separar mejor a los peatones del tráfico de vehículos y reducir los problemas de accesibilidad causados por postes y farolas que actualmente obstruyen la acera.
- La ampliación de las aceras en 1st Street facilitará el acceso a Belvedere Park y hará que caminar por el paso subterráneo de la autopista sea más cómodo.

Pacificación del tránsito: Instalaciones que podrían ralentizar a los conductores, reducir el volumen de tráfico y disuadir otros comportamientos peligrosos de los conductores, como mini rotondas y paradas en todos los sentidos. Algunos ejemplos de proyectos propuestos para calmar el tráfico incluyen:

- Mini rotondas u otras prácticas en las intersecciones de Ford Boulevard y Humphreys Avenue, y Dennison Street y Record Avenue.
- Chicanas o cojines de velocidad en Blanchard Street entre Marianna Avenue e Eastern Avenue para reducir el exceso de velocidad.
- Una rotonda o extensiones de bordillo en Eagle Street y La Verne Avenue donde se reportaron carreras callejeras.

Iluminación peatonal: Luces a escala humana que brinden iluminación a las personas que caminan en Florence-Firestone, a diferencia de las que se encuentran en alturas y direcciones destinadas a iluminar la carretera para los automovilistas. Consulte el Capítulo 4 de *Paso a Paso* para obtener más información sobre cómo solicitar iluminación a escala peatonal en el East Los Ángeles. Estas propuestas incluyen, entre otras:

- La iluminación a escala peatonal cerca de los parques puede hacer que caminar se sienta más seguro por la noche.

Paradas de transporte público mejoradas: Instalaciones que pueden hacer que el tránsito sea más eficiente y al mismo tiempo brindar beneficios a los peatones, así como sombra, asientos e iluminación, que pueden

1 East Yard Communities for Environmental Justice, *Complete Streets in East LA Union-Pacific*, http://eycej.org/campaigns/complete-streets-east-la-union-pacific/. Para crear un espacio de calles completo en el vecindario de Union Pacific, un grupo de defensores de la comunidad trabajó con Obras Públicas para recomendar una serie de mejoras para los peatones. Los proyectos de calles multimodales consideran a todos los usuarios de la vía, incluidos peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y conductores, y configuran las vías para satisfacer las necesidades de todos estos usuarios.

hacer que tomar el bus sea una experiencia más cómoda. También incluye los ensanches de acera para las paradas de autobús que extienden el bordillo desde la acera hacia la calle. Las paradas de autobús se colocan en el ensanche de acera, lo que permite que los autobuses se detengan sin salirse del carril de circulación. El ensanche de acera también acorta las distancias de cruce para los peatones, al igual que una extensión del bordillo. Algunos ejemplos de mejoras propuestas en las paradas de transporte público en el East Los Ángeles incluyen:

- Paradas de transporte mejoradas principalmente a lo largo de Olympic Boulevard, Atlantic Boulevard, Whittier Boulevard y 1st Street.

Proyectos de pasos peatonales elevados, inferiores y escaleras: El East Los Ángeles tiene una serie de pasos peatonales que pueden guiar a los peatones de forma rápida y segura a través de carreteras, calles concurridas y vecindarios, pero muchos de estos puentes, túneles y escaleras todavía se pueden mejorar, como por ejemplo:

- Mejoras en la iluminación, señalización, arte público, pasamanos, paisajismo y mayores medidas de mantenimiento general, para hacer que las escaleras, como las del vecindario de City Terrace, sean más seguras y agradables de utilizar.
- Iluminación y señalización mejoradas a lo largo de los pasos peatonales elevados de la I-10, como el de Marengo Street a Whiteside Street.

Parques de bolsillo: Brindan un espacio verde paisajístico en lugares que de otro modo serían áreas dependientes del automóvil y pueden incluir servicios básicos como asientos. Los pequeños parques urbanos generalmente se instalan en lotes baldíos de menos de tres acres de tamaño. Por ejemplo, se proponen parques de bolsillo en:

- Folsom and Gage, según lo recomendado en el plan de Parques y Recreación del East Los Ángeles.[1]

Estos proyectos en borrador propuestos se detallan en la Tabla 11-6 y se mapean en la Figura 11-10 y la Figura 11-11. El capítulo 6 de *Paso a Paso* ofrece una descripción general de cómo el condado implementará estos proyectos, el Anexo D de *Paso a Paso* contiene información detallada sobre posibles fuentes de financiación.

La implementación de los proyectos propuestos en el East Los Ángeles depende del análisis ambiental, así como de la futura revisión de ingeniería para garantizar la coherencia con las pautas y prácticas aplicables del condado, que incluyen, entre otros, el Manual de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito de California (CA MUTCD), Manual de diseño de carreteras de Caltrans, Código del condado de Los Ángeles y el Plan general del condado de Los Ángeles. Además, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de los programas descritos en este Plan dependen de los recursos disponibles, el derecho de paso, la financiación suficiente para la instalación, la operación y el mantenimiento continuo, y obtener apoyo comunitario y político.

1 26 Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles, Plan de Recreación y Parques Comunitarios del East Los Ángeles, 2016.

Tabla 11-6: Proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles

Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
1st Street					**Puntuación promedio de tramo: 57,6**	
Condado	1st Street (Ditman Avenue - Eastern Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	60,0
Condado	1st Street (Mednik Avenue - Bonnie Beach Place)	Ambos lados de la calle	Ampliar las aceras	$237,600	$343,200	70,0
Condado	1st Street (Mednik Avenue - Vancouver Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	62,0
Condado	1st Street & Alma Avenue	Tramo este	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	48,3
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Dirección este-oeste	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	1st Street & Dangler Avenue	Tramo oeste	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	50,0
Condado	1st Street & Ditman Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	55,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	1st Street & Eastern Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	58,7
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noreste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	1st Street & Eastman Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	57,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	1st Street & Ford Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	55,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	1st Street & Gage Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	65,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	1st Street & Herbert Avenue	Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	52,0
Condado	1st Street & Hicks Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	52,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	1st Street & Indiana Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	55,0
Condado	1st Street & Marianna Avenue	Tramo norte	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	60,3
		Intersección noreste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
		Intersección sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	1st Street & McDonnell Avenue	Tramo norte	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	45,0
		Intersecciones noroeste y noreste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
Condado	1st Street & Mednik Avenue	Intersecciones noreste, noroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	72,5
		Todos los tramos	Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	1st Street entre Mednik Avenue y Vancouver Avenue	Cruce a mitad de cuadra existente	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	55,0
Condado	1st Street & Rowan Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	57,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	1st Street & Sunol Drive	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	68,3
		Intersecciones noroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Intersecciones noreste y suroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
Condado	1st Street & Townsend Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	57,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	1st Street & Villa Serena	Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	62,0
Ciudad de Monterey Park	1st Street & Woods Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	48,7
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
E 2nd Street					**Puntuación promedio de tramo: 40,0**	
Condado/ Caltrans	E 2nd Street & Humphreys Avenue	Lado norte de Humphreys Avenue	Plantar árboles adicionales en la zona de separación parquizada existente	$55,000	$75,000	40,0
E 3rd Street					**Puntuación promedio de tramo: 60,4**	
Condado	E 3rd Street & Arizona Avenue	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	65,0
Condado	E 3rd Street & Civic Center Way	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	65,0
Condado	E 3rd Street (Eastern Avenue - Humphreys Avenue)	Lado norte de la calle	Ampliar las aceras	$33,795	$48,815	55,0
Condado	E 3rd Street (Eastern Avenue -,Downey Road)	Lado sur de la calle	Ampliar las aceras	$33,750	$48,750	60,0
Condado	E 3rd Street & Downey Road	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	55,0
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	E 3rd Street & Eastern Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	56,7
		Todas las intersecciones	Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección sureste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
Condado	E 3rd Street (Gage Avenue - Ford Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	72,0
Condado	E 3rd Street & Ford Boulevard	Intersecciones noreste y sureste (en Ford)	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	62,0
Condado	E 3rd Street & Gage Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	62,0
Condado	E 3rd Street & Indiana Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	55,0
Condado	E 3rd Street & La Verne Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	60,0
		Intersecciones del lado sur	Instalar extensiones de bordillo	$130,000	$200,000	
		Intersección sureste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	E 3rd Street & McDonnell Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,0
Condado	E 3rd Street & Rowan Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	60,0
			Modificar temporización de señal para incluir un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
E 4th Street					**Puntuación promedio de tramo: 47,0**	
Condado	E 4th Street & Amalia Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	50,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
Condado	E 4th Street & Ferris Avenue	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	50,0
Condado	E 4th Street & Fetterly Avenue	Tramos este y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	52,0
		Intersecciones noreste, sureste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
Condado	E 4th Street & Hillview Avenue	Tramo oeste	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	45,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	E 4th Street & La Verne Avenue	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	45,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
		Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale una parada en todos los sentidos	$100,000	$650,000	
Condado	E 4th Street & Mednik Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	63,7
		Intersecciones noroeste y noreste	Paradas de tránsito mejoradas que incluyen servicios como asientos y sombra	Varía	Varía	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	E 4th Street & Rowan Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	35,0
Condado	E 4th Street (Rowan Avenue - Eastman Avenue)	Lado norte de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	35,0
E 6th Street					**Puntuación promedio de tramo: 45,3**	
Condado	E 6th Street (Amalia Avenue e Eastmont Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	57,0
Condado	E 6th Street & Amalia Avenue	Tramos norte y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	55,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$12,000	$20,000	
Condado	E 6th Street & Arizona Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,5
		Tramos norte y sur	Paradas de tránsito mejoradas que incluyen servicios como asientos y sombra	Varía	Varía	
		Todas las intersecciones	Instalar extensiones de bordillo	$260,000	$400,000	
			Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	E 6th Street & Clela Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde;	$100,000	$650,000	37,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	E 6th Street & Ditman Avenue	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	47,0
		Tramos norte y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	
		Todos los tramos	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	
Condado	E 6th Street & Fetterly Avenue	Tramo este	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	34,5
Condado	E 6th Street & Fetterly Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde;	$100,000	$650,000	34,5
Condado	E 6th Street & La Verne Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde;	$100,000	$650,000	32,0
Condado	E 6th Street & Vancouver Avenue	Intersecciones suroeste, sureste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$195,000	$300,000	42,0
Adkisson Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 45,0**	
Condado	Adkisson Avenue (Ellison Street - Whiteside Street)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$55,000	$75,000
Alma Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 52,0**	
Condado	Alma Avenue (Whittier Boulevard - Dennison Street)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	52,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Amalia Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 55,0**	
Condado	Amalia Avenue & Hastings Street	Tramo norte	Instalar cruce peatonal elevado	$20,000	$40,000	55,0
Arizona Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 65,6**	
Condado	S Arizona Avenue & Eagle Street	Todos los tramos	Instalar señal de tráfico	$375,000	$500,000	60,3
		Tramo este	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensiones de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	S Arizona Avenue & E Hubbard Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	54,5
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$10,000	$15,000	
Condado	S Arizona Avenue & E Olympic Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	72,0
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	S Arizona Avenue (Telegraph Road - 3rd Street)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	85,0
Condado/ Ciudad de Commerce	S Arizona Avenue & Telegraph Road	Tramos norte y oeste	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	62,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Arizona Avenue & Verona Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	61,7
		Todas las intersecciones	Instalar extensiones de bordillo	$260,000	$400,000	
			Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	S Arizona Avenue & Whittier Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	63,7
			Modificar temporización de señal para incluir un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección suroeste, en dirección sur	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensiones de bordillo	$260,000	$400,000	
		-	Considerar cruce peatonal en diagonal	$12,000	$20,000	
Atlantic Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 64,1**	
Condado	Atlantic Boulevard & E 6th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	65,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Intersección suroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	
		Intersección suroeste, en dirección sur	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Atlantic Boulevard & Eagle Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	65,0
		Intersecciones noreste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Atlantic Boulevard & Goodrich Avenue	Intersección noreste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	70,0
Condado	Atlantic Boulevard & Hubbard Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	63,3
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Intersección suroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	
Condado	Atlantic Boulevard & Olympic Boulevard	Todos los tramos	Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	67,0
		Intersecciones noroeste y sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
Condado	Atlantic Boulevard & Pomona Boulevard	Tramos norte y este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	67,0
		Carril de acceso en dirección oeste	Instalar cruce peatonal elevado	$25,000	$50,000	
		Intersección noreste	Aumentar el tamaño de la isla de carril de acceso para girar a la derecha	$40,000	$65,000	
		Intersección suroeste, en dirección sur	Instalar parada de autobús	$25,000	$25,000	
Condado/ Ciudad de Commerce	Atlantic Boulevard & Telegraph Road	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$24,000	$40,000	50,0
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noroeste, en dirección sur	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Atlantic Boulevard & Verona Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	65,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Atlantic Boulevard & Whittier Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	62,5
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
			Considerar cruce peatonal en diagonal	$12,000	$20,000	
		Intersección noroeste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Beverly Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 53,3**	
Condado	Beverly Boulevard & Gerhart Avenue	Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	57,0
Condado	Beverly Boulevard & Hillview Avenue	Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	57,0
Condado	Beverly Boulevard & Pomona Avenue	Intersección sureste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	57,0
Condado	Beverly Boulevard/ Woods Avenue & Pomona Avenue/3rd Street	Todo el trayecto	Considerar la pacificación del tránsito	$100,000	$650,000	42,0
Blanchard Street					**Puntuación promedio de tramo: 35,7**	
Condado	Blanchard Street & Eastern Avenue	Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensiones de bordillo	$260,000	$400,000	35,0
Condado	Blanchard Street & Marianna Avenue	Todas las intersecciones	Instalar extensiones de bordillo	$260,000	$400,000	45,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Blanchard Street & Townsend Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	27,0
Brannick Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 57,5**	
Condado	Brannick Avenue & Dozier Street	Tramos norte y oeste	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	55,0
		Intersecciones noreste, noroeste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
Condado	Brannick Avenue (entre Blanchard Street y 410 N Brannick Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	60,0
Burger Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 47,0**	
Condado	Burger Avenue (Humphreys Avenue - Whitter Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	47,0
Campus Road					**Puntuación promedio de tramo: 47,1**	
Condado/ Caltrans	Campus Road & Ramona Boulevard	Tramos norte y oeste	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	38,3
		Intersecciones noreste, noroeste y suroeste	Instale nuevas rampas de bordillo que cumplan con ADA	$30,000	$45,000	
Caltrans		Intersecciones noreste y noroeste	Reducir los radios de los bordillos	$30,000	$100,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Caltrans	Campus Road en rampa de entrada de I-10W	Tramo oeste	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	54,5
		Intersecciones noroeste y suroeste	Reducir los radios de los bordillos	$30,000	$100,000	
Condado/ Caltrans/ Ciudad de Los Ángeles	Campus Road & State University Drive	Tramos norte, este y oeste	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	48,3
Caltrans		Intersecciones noreste, noroeste y suroeste	Reducir los radios de los bordillos	$45,000	$150,000	
Ciudad de Los Ángeles		Tramos norte y oeste	Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Cesar E Chavez Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 64,1**	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & N Arizona Avenue	Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	59,5
		Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue, entre Mednik Avenue y Vancouver Avenue	Cruce a mitad de cuadra existente	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	57,0
		Lados norte y sur de cruce a mitad de cuadra existente	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Parada en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & Dangler Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	65,0
		Intersecciones noreste y suroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & N Eastern Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	65,0
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Tramos noreste, noroeste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
		Intersección sureste, en dirección este e intersección noroeste, en dirección sur	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & Ford Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	59,5
		Todas las intersecciones (en Ford)	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
		Intersección noreste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue, entre Ford Boulevard y McDonnell Avenue	Mitad de cuadra	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	55,8
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Dirección este-oeste	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Lados norte y sur de cruce de paso de peatones	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & N Gage Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	65,0
		Intersecciones noreste y noroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & N Hazard Avenue	Tramos oeste, norte y este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	67,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
		Intersección noroeste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
		Intersección noreste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & Humphreys Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	62,0
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & Kern Avenue	Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	77,0
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & Marianna Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	67,0
		Intersección noreste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$10,000	$15,000	
		Intersección sureste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & McDonnell Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	65,0
Condado	E Cesar E Chavez Avenue (Rowan Avenue - Vancouver Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	70,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & Mednik Avenue	Todos los tramos	Considerar cruce peatonal en diagonal	$12,000	$20,000	69,5
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & Record Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	60,7
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & Rowan Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	60,0
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	E Cesar E Chavez Avenue & San Carlos Street	Tramo sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	65,0
City Terrace Drive					**Puntuación promedio de tramo: 60,0**	
Condado	City Terrace Drive (Alma Avenue - Eastern Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	65,0
			Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	City Terrace Drive & Alma Avenue	Intersección noreste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	60,0
Condado	City Terrace Drive & Eastern Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	53,3
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección sureste	Reducir los radios de los bordillos	$15,000	$50,000	
Condado	City Terrace Drive & Hazard Avenue	Intersecciones noreste, suroeste y noroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	78,0
		Tramos oeste, sur y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$130,000	$200,000	
		Todos los tramos	Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección suroeste, en dirección este e intersección noreste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Condado	City Terrace Drive & Herbert Avenue	Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	56,7
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
		Intersecciones sureste y noroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
Condado	City Terrace Drive & Marengo Street	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	52,5
		Todos los tramos	Modernizar la señal de tráfico para acomodar	$4,000	$30,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	City Terrace Drive & Miller Avenue	Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	65,0
		Intersecciones noreste y noroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
Condado	City Terrace Drive & Pomeroy Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	67,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	City Terrace Drive & Rogers Street	Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	63,8
		Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	
Condado	City Terrace Drive & Ramboz Drive	Tramos sur y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	50,0
Condado	City Terrace Drive & Van Pelt Avenue	Tramos oeste, este y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$30,000	$45,000	65,0
		Intersecciones, noreste, noroeste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$4,000	$30,000	
Condado	City Terrace Drive & Van Pelt Avenue	Tramos oeste, este y sur	Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$1,500	$3,500	65,0
Condado	Paso de peatones (3515 City Terrace Drive - 1267 N Ditman Avenue)	-	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	35,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Civic Center Way					**Puntuación promedio de tramo: 75,0**	
Condado	Civic Center Way & Mednik Avenue	Tramos norte, este y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	75,0
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección sureste, en dirección este e intersección noroeste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Cordova Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 40,0**	
Condado	Cordova Avenue (Blanchard Street - Folsom Street)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	40,0
Dangler Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 48,8**	
Condado	Dangler Avenue (Cesar E Chavez Avenue y Michigan Avenue)	Ambos lados del cruce peatonal	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	50,0
Condado	Dangler Avenue & Dozier Street	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	47,5
		Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Dennison Street					**Puntuación promedio de tramo: 48,6**	
Condado	Dennison Street & Ditman Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde;	$100,000	$650,000	57,0
Condado	Dennison Street & Eastman Avenue	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	51,7
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Todo el trayecto	Considerar una parada en todos los sentidos	$15,000	$30,000	
Condado	Dennison Street & Record Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	37,0
Ditman Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 78,3**	
Condado	Ditman Avenue (Dennison Street - Whittier Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	78,3
			Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	
			Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	
Downey Road					**Puntuación promedio de tramo: 54,5**	
Condado	Downey Road (Whittier Boulevard - 3rd Street)	Lado este de la calle	Ampliar las aceras	$153,450	$221,650	57,0
		Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	
			Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	
			Estudio para reconfiguración vial	$200,000	$300,000	
Condado	Escalera (431 Downey Road & 4030 Eagle Street)	Escalera	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	52,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Dozier Street					**Puntuación promedio de tramo: 60,0**	
Condado	Dozier Street (Marianna Avenue & Eastern Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	60,0
Dwiggins Street					**Puntuación promedio de tramo: 45,0**	
Condado	Escalera (3958 Dwiggins Street & 1243 N Bonnie Beach Place)	Escalera	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	45,0
Eagle Street					**Puntuación promedio de tramo: 43,4**	
Condado	Eagle Street & Amalia Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	55,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Eagle Street & Hillview Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	50,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Eagle Street & Hillview Avenue	Intersección noroeste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	36,7
		Tramo oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	
		Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Eagle Street & La Verne Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale extensiones de bordillo	$100,000	$650,000	32,0
Eastern Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 56,3**	
Condado	Eastern Avenue (Marianna Avenue - Hauck Street)	Ambos lados de la calle	Ampliar las aceras	$130,185	$188,045	60,0
Condado	Eastern Avenue (Marianna Avenue - cerca de Sheriff Road)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	50,0
			Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	
Condado	Eastern Avenue (E Cesar E Chavez Avenue - Whittier Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	75,0
			Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	
Condado	Eastern Avenue (E 2nd Street - Whittier Boulevard)	Ambos lados de la calle	Considerar reconfiguración vial	$200,000	$300,000	65,0
Condado	Eastern Avenue & E 5th Street	Tramos norte y este	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	48,3
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Eastern Avenue (City Terrace Drive - Floral Drive)	-	Considerar la pacificación del tránsito	$100,000	$650,000	50,0
Condado	Eastern Avenue & Dozier Street	Intersecciones suroeste, sureste y noreste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	60,8
		Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	Eastern Avenue & Floral Drive	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Eastern Avenue & Hammel Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	52,0
		Intersecciones noreste, noroeste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
Condado	Eastern Avenue & Hauck Street	Cruce peatonal existente a través de Hauck Street	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	50,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Eastern Avenue & Medford Street	Tramos norte y oeste	Volver a marcar como pasos de peatones continental	$6,000	$10,000	45,0
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	Eastern Avenue & Michigan Avenue	Tramos este, sur y oeste	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	60,0
Condado	Eastern Avenue & Ramona Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	60,0
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
Condado	Eastern Avenue & Sheriff Road	Intersecciones noreste, sureste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	55,0
		Tramos este, sur y norte	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	
Condado	Eastern Avenue & Whiteside Street	Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	57,0
		Intersección sureste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
Eastman Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 50,0**	
Caltrans	Pedestrian Over crossing (1142 S Eastman Avenue - 1072 S Eastman Avenue)	Paso superior a desnivel peatonal	Mejorar paso superior a desnivel peatonal. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	50,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Eugene Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 50,0**	
Condado	Eugene Street & Eastern Avenue	Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	49,5
		Tramos noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Eugene Street (Humphreys Avenue - Marianna Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	57,0
Fairfield Street					**Puntuación promedio de tramo: 51,3**	
Condado	Fairfield Street & Garfield Avenue	Tramos oeste y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	51,3
		Tramo sur	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$2,000	$2,000	
Floral Drive					**Puntuación promedio de tramo: 48,1**	
Condado	Floral Drive (Eastern Avenue - Brannick Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	45,0
Condado	Floral Drive & Brannick Avenue	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	55,0
		Tramos norte, oeste y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Floral Drive & Dangler Avenue	Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	50,0
Condado	Floral Drive & Humphreys Avenue	Intersección suroeste, en dirección este e intersección noreste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	50,0
Condado/ Ciudad de Monterey Park	Floral Drive & Mednik Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	54,5
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$3,000	$5,000	
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Floral Drive & Record Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	35,0
Folsom Street					**Puntuación promedio de tramo: 36,1**	
Condado	Folsom Street (Lopez Avenue - Brannick Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	45,0
Condado	Escalera (3434 Folsom Street & 3501 Floral Drive)	Escalera	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	30,0
Condado	Folsom Street & Gage Avenue	Final de Folsom street al oeste de N Gage Avenue	Instalar parque de bolsillo*	Varía	Varía	35,0
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Folsom Street & Indiana Street	Tramos norte, este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$9,000	$15,000	40,0

**El proyecto requiere más estudio y/o divulgación por parte del Departamento de Parques y Recreación*

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Folsom Street & Marianna Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	40,0
Condado	Folsom Street & Rowan Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	27,0
Ford Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 53,9**	
Condado	Ford Boulevard (3rd Street & 1st Street)	Cruce a mitad de cuadra	Instalar cruce(s) a mitad de cuadra en el camellón, estacionamiento en ambos lados de la calle	$3,000	$5,000	50,0
Condado	Ford Boulevard entre 3rd Street y 710 Highway en rampa	Lado oeste	Ampliar las aceras	$7,740	$11,180	67,0
Condado	Ford Boulevard & Eagle Street	Tramo este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	47,0
Condado	Ford Boulevard & acceso de 710 Highway	Tramo oeste	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	55,0
Condado	Ford Boulevard & Humphreys Avenue	Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	47,0
		Tramo oeste	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	
		Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
Geraghty Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 45,0**	
Condado	Geraghty Avenue & Meisner Street	Todo el trayecto	Instalar en todo el trayecto	$15,000	$30,000	45,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Gerhart Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 36,3**	
Condado	Gerhart Avenue & Dewar Avenue	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	36,3
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Gleason Street					**Puntuación promedio de tramo: 59,7**	
Condado	Paso superior a desnivel peatonal en Gleason Street en Belvedere Park	Cruce de peatones en el paso superior a desnivel peatonal	Instalar cruce peatonal elevado	$25,000	$50,000	60,0
Condado	Gleason Street & Marianna Avenue	Tramo norte	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	57,0
Condado	Gleason Street (Marianna Avenue - Eastern Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	62,0
Hammel Street					**Puntuación promedio de tramo: 52,3**	
Condado	Hammel Street & Brannick Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	45,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Hammel Street & Marianna Avenue	Tramo oeste	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	47,0
		Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Hammel Street & Mednik Avenue	Tramos oeste y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	65,0
Harris Street					**Puntuación promedio de tramo: 42,5**	
Condado	Harris Avenue & Gage Avenue	Tramo sur	Instalar cruce peatonal continental	$3,000	$5,000	42,5
		Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noreste y noroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Hazard Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 62,7**	
Condado	Hazard Avenue & Almanza Lane	Tramo este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	60,0
		Intersecciones noreste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
Condado	Hazard Avenue & City Terrace Drive	Intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	85,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Hazard Avenue (City Terrace Drive - Cesar E Chavez Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	75,0
		-	Considerar la pacificación del tránsito	$100,000	$650,000	
Condado	Hazard Avenue & Dobinson Street	Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	62,5
		Intersección noroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$10,000	$15,000	
Condado	Hazard Avenue & Dozier Street	Tramos norte y oeste	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	55,0
		Intersecciones noreste, sureste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
Condado	Hazard Avenue & Floral Drive	Intersecciones noroeste, noreste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	57,0
Condado	Hazard Avenue & Hammel Street	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	52,0
		Tramos norte, oeste y sur	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$9,000	$15,000	
		Tramo este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	
Condado	Hazard Avenue & Ramboz Drive	Tramos este y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	60,0
		Tramos noreste, sureste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
Condado	Hazard Avenue & Snow Drive	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	57,5
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Herbert Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 40,0**	
Condado	Herbert Avenue (Whiteside Street - City Terrace Drive)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	40,0
Hubbard Street					**Puntuación promedio de tramo: 35,0**	
Condado	Hubbard Street & Margaret Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	35,0
Condado	Hubbard Street & Simmons Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	30,0
Condado	Hubbard Street & Sydney Drive	Intersecciones noroeste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	40,0
Humphreys Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 44,8**	
Condado	Humphreys Avenue entre Gratian Street & E 4th Street	Lado oeste de la calle	Coordinar con USPS (administrador de correos local) para mover el buzón y garantizar el acceso a la acera.	Varía	Varía	35,0
Condado	Humphreys Avenue (E 3rd Street - Ford Boulevard)	-	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	54,5
		Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	
Indiana Street					**Puntuación promedio de tramo: 52,5**	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Indiana Street & E 3rd Street	Intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	52,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Indiana Street & E 5th Street	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	49,5
		Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Indiana Street & Dennison Street	Tramo sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	61,3
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Callejón Indiana Street (Malabar Street - Wabash Avenue)	Callejón	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	37,0
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Indiana Street & Whittier Boulevard	Tramos norte, este y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	75,0
		Dirección este/ oeste	Modificar la señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$375,000	$500,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Indiana Street (Folsom Street - Floral Drive)	Lado oeste	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	40,0
Lanfranco Street					**Puntuación promedio de tramo: 52,0**	
Condado	Lanfranco Street & Ditman Avenue	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	52,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Marengo Street					**Puntuación promedio de tramo: 53,7**	
Condado	Marengo Street (City Terrace Drive - Ditman Avenue)	Ambos lados de la calle	Ampliar las aceras	$112,500	$162,500	53,7
			Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	
			Estudio para reconfiguración vial	$200,000	$300,000	
McBride Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 48,2**	
Condado	McBride Avenue (E 3rd Street - Eagle Street)	-	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	55,0
Condado	McBride Avenue (E 6th Street - Whittier Boulevard)	-	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	59,5
		Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	
Condado	McBride Avenue & Hubbard Street	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	30,0
McDonnell Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 45,0**	
Condado	McDonnell Avenue (E 3rd Street - E 6th Street)	-	Considerar la pacificación del tránsito	$100,000	$650,000	45,0
Medford Street					**Puntuación promedio de tramo: 36,0**	
Condado	Medford Street (Indiana Avenue - Eastern Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	35,0
			Estudio para reconfiguración vial	$200,000	$300,000	
Condado	Medford Street (Indiana Avenue - Whiteside Street)	-	Considerar la pacificación del tránsito	$100,000	$650,000	37,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Mednik Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 75,0**	
Condado	Mednik Avenue (E Cesar E Chavez Avenue - E 1st Street)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	65,0
Condado	Mednik Avenue (Eagle Street - E 3rd Street)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	85,0
Michigan Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 50,9**	
Condado	Michigan Avenue & Bonnie Beach Place	Tramo sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	57,0
Condado	Michigan Avenue & Marianna Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	40,0
Condado	Michigan Avenue & McDonnell	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$12,000	$20,000	45,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Michigan Avenue (Record Avenue - Sunol Drive)	Ambos lados de la calle	Ampliar las aceras	$63,675	$91,975	52,0
Condado	Michigan Avenue & Record Avenue	Tramos este y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	57,0
Condado	Michigan Avenue & San Carlos Street	Tramo norte	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	55,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Michigan Avenue & Sunol Drive	Tramos sur y oeste	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	50,0
Miller Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 45,0**	
Condado	Escalera (1200 Miller Avenue & 1201 Van Pelt Avenue)	Escalera	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	45,0
Nassau Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 40,0**	
Condado	Escalera (483 Nassau Avenue y 439 Gage Avenue)	Escalera	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	40,0
New York Street					**Puntuación promedio de tramo: 50,0**	
Condado	New York Street & McDonnell Avenue	Intersecciones noroeste, noreste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	50,0
Northside Drive					**Puntuación promedio de tramo: 47,3**	
Condado	Northside Drive (Server Avenue - Concourse Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	42,0
Condado	Northside Drive & Concourse Avenue	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	45,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Northside Drive & Server Avenue	Tramo norte	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	55,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Olympic Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 67,8**	
Condado	Olympic Boulevard (Atlantic Boulevard - Downey Road)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	80,0
Condado	Olympic Boulevard & Bonnie Beach Place	Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	67,5
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	Olympic Boulevard & Concourse Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,0
Condado	Olympic Boulevard & Ditman Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	68,7
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
		Intersecciones noreste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Olympic Boulevard & Downey Road	Intersecciones noreste, sureste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	75,0
		Intersección sureste, en dirección este e intersección noroeste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Condado	Olympic Boulevard & Eastern Avenue	Todos los tramos	Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	67,0
Condado	Olympic Boulevard & Ferris Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	70,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Olympic Boulevard & Fetterly Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	67,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Olympic Boulevard & Ford Boulevard	Tramos norte, este y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	67,0
Condado	Olympic Boulevard & Fraser Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	70,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
		Intersección noreste, en dirección oeste e intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Condado	Olympic Boulevard & Gage Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	65,3
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
Condado	Olympic Boulevard & Garfield Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	61,7
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Compton	Olympic Boulevard & Goodrich Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	58,7
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Olympic Boulevard & Hendricks Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	62,0
Condado	Olympic Boulevard & Herbert Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	82,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
		Intersección noreste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Olympic Boulevard & Indiana Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	72,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
		Intersección noreste, en dirección norte e intersección sureste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Olympic Boulevard (Indiana Avenue - Goodrich Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	70,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Olympic Boulevard & McBride Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	60,0
		Intersecciones noreste, sureste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
Condado	Olympic Boulevard & Northside Drive	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	55,0
Condado	Olympic Boulevard & Rowan Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	77,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Olympic Boulevard & Saybrook Avenue	Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	57,0
Condado	Olympic Boulevard & Telegraph Road	Tramos norte y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	65,0
Condado	Olympic Boulevard & Vancouver Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	77,0
Percy Street					**Puntuación promedio de tramo: 50,4**	
Condado	Percy Street & Ditman Avenue	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	52,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
		Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Percy Street & Eastman Avenue	Tramos norte y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	51,7
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersección noroeste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
Condado	Percy Street & Rowan Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	47,5
		Tramos este y oeste, y tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
Perry Street					**Puntuación promedio de tramo: 47,0**	
Condado	Perry Street (Knowles Avenue - Norman Place)	Lado sur de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	47,0
Princeton Street					**Puntuación promedio de tramo: 40,0**	
Condado	Escalera (4016 Princeton Street & 4022 Princeton Street)	Escalera	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	40,0
Ramboz Drive					**Puntuación promedio de tramo: 46,7**	
Condado	Escalera (3999 Ramboz Drive & 1266 N Bonnie Beach Place)	Escalera	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	40,0
Condado	Ramboz Drive (entre Van Pelt Avenue y Hazard Avenue)	Todo el trayecto	Considerar la pacificación del tránsito	$100,000	$650,000	45,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Ramboz Drive & Miller Avenue	Tramos oeste, norte y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	55,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
Ramona Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 55,0**	
Condado	Ramona Boulevard (Marengo Avenue - Eastern Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	55,0
Repetto Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 38,5**	
Condado	Repetto Avenue & Gerhart Avenue	Todo el trayecto	Considerar reconfiguración vial	$200,000	$300,000	32,0
Condado	Repetto Avenue & Hillview Avenue	Tramo oeste	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	45,0
		Tramo sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$10,000	$15,000	
Rogers Street					**Puntuación promedio de tramo: 46,3**	
Condado	Rogers Street (City Terrace Drive - McGilvrey Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	55,0
Condado	Rogers Street & McGilvrey Avenue	Tramos este y oeste (en McGilvrey), y tramos norte y sur (en Rogers)	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	45,0
		Tramos este/ oeste	Instalar extensiones de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Rogers Street & Miller Avenue	Tramos norte y sur y tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	40,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensiones de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	Rogers Street Steele Avenue - Ramona Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	45,0
Rollins Drive					**Puntuación promedio de tramo: 30,0**	
Condado	Rollins Drive (Steele Avenue - Volney Drive)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	30,0
Rosilyn Drive					**Puntuación promedio de tramo: 30,0**	
Condado	Escalera (4236 Rosilyn Drive & 4301 Milburn Drive)	Escalera	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	30,0
Rowan Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 46,0**	
Condado	Rowan Avenue (Princeton Street - 5th Street)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	42,0
Condado	Rowan Avenue (E Cesar E Chavez Avenue - 1st Street)	-	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	70,0
Condado	Rowan Avenue & Hammel Street	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	27,0
Condado	Rowan Avenue (Hammel Street - Michigan Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	45,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Sunol Drive					**Puntuación promedio de tramo: 59,0**	
Condado	Staircase (356 Sunol Drive & 4077 San Carlos Street)	Escalera	Mejorar escalera. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	57,0
Condado	Sunol Drive 1st Street - Michigan Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	60,0
Condado	Mitad de cuadra en 133 N Sunol Drive	Mitad de cuadra	Instalar cruce peatonal elevado para conectar East Los Ángeles Senior Center y Obregon Park	$25,000	$50,000	60,0
Sydney Drive					**Puntuación promedio de tramo: 44,7**	
Condado	Sydney Drive (Eagle Street - Whittier Boulevard)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	44,7
			Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	
		-	Considerar la pacificación del tránsito	$100,000	$650,000	
Telegraph Road					**Puntuación promedio de tramo: 54,3**	
Condado	Telegraph Road (Downey Road - Marianna Avenue)	Lado norte de la calle	Ampliar las aceras	$65,250	$94,250	67,0
Ciudad de Commerce	Telegraph Road & Duncan Avenue	Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	46,7
		Intersecciones noreste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
		Dirección oeste-este	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Commerce	Telegraph Road & Eastern Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	48,3
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Ciudad de Commerce	Telegraph Road & Ferris Avenue	Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	55,0
			Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$10,000	$15,000	
Union Pacific Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 57,3**	
Condado	Union Pacific Avenue & Bonnie Beach Street	Tramos norte, oeste y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$9,000	$15,000	60,0
Condado	Union Pacific Avenue (Downey Road - Rowan Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	55,0
Condado	Union Pacific Avenue & Downey Road	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Union Pacific Avenue & Fraser Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	52,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Union Pacific Avenue & Gage Avenue	Tramos este y sur	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	60,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Union Pacific Avenue & Sunol Drive	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	54,5
		Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	
Condado	Union Pacific Avenue & Vancouver Avenue	Tramos norte y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	50,0
Condado	Union Pacific Avenue & Woods Avenue	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	70,0
Van Pelt Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 51,3**	
Condado	Van Pelt Avenue (A lo largo de City Terrace Park)	Lado oeste de la calle	Ampliar las aceras	$171,000	$247,000	50,0
		Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	
Condado	Van Pelt Avenue & Ramboz Drive	Tramo oeste	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	52,5
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Verona Street					**Puntuación promedio de tramo: 46,6**	
Condado	Verona Street & Clela Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	35,0
Condado	Verona Street & Ditman Avenue	Tramos sur y este	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	49,5
		Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	
Condado	Verona Street & Fetterly Avenue	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	47,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Verona Street (Ford Boulevard - Woods Avenue)	-	Considerar la pacificación del tránsito	$100,000	$650,000	55,0
Whiteside Street					**Puntuación promedio de tramo: 50,4**	
Condado	Whiteside Street (Fowler Street - Eastern Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	65,0
Condado	Whiteside Street & Adkisson Avenue	Tramo este	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	50,0
Condado	Whiteside Street (Bonnie Beach Place - Eastern Avenue)	Lado sur de la calle	Instalar aceras	$116,100	$167,700	57,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Whiteside Street & Bonnie Beach Place	Tramos norte y este	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	45,0
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensiones de bordillo	$195,000	$300,000	
		Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
Condado	Whiteside Street & Ditman Avenue	Tramos este y norte	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	46,7
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensiones de bordillo	$195,000	$300,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instale nuevas rampas de bordillo que cumplan con ADA	$20,000	$30,000	
Condado	Whiteside Street & Dunn Avenue	Todo el trayecto	Considerar una parada en todos los sentidos	$15,000	$30,000	42,5
		Tramos este y norte	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	$130,000	$200,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instale nuevas rampas de bordillo que cumplan con ADA	$20,000	$30,000	
Condado	Whiteside Street & Herbert Avenue	Gire a la derecha en Whiteside Street	Eliminar el carril de acceso para girar a la derecha	$50,000	$100,000	45,0
		Tramos oeste, este y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	
Caltrans	Cruce peatonal (3540 Whiteside Street hasta 3520 Marengo Street)	Paso superior a desnivel peatonal	Mejorar paso superior a desnivel peatonal. Instalar señalización, pasamanos (si falta), iluminación (si falta)	Varía	Varía	52,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Whittier Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 61,5**	
Condado	Callejón norte de Whittier Boulevard (Indiana Street - S Ditman Avenue)	Todo el trayecto	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	70,0
Condado	Whittier Boulevard & Alma Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	67,0
Condado	Whittier Boulevard & Belden Avenue	Tramos norte y este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	62,5
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Whittier Boulevard & Brady Avenue	Tramo oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	60,3
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Dirección este-oeste	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	Whittier Boulevard & Burger Avenue	Tramo oeste	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	55,3
		Dirección este-oeste	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Whittier Boulevard (Ditman Avenue - Alma Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	80,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Whittier Boulevard & Ditman Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	65,3
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
Condado	Whittier Boulevard & Downey Road	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	62,0
Condado	Whittier Boulevard & Eastern Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	50,3
			Modificar temporización de señal para incluir un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Whittier Boulevard & Eastman Avenue	Intersección sureste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	60,0
Condado	Whittier Boulevard & Findlay Avenue	Tramos norte y oeste	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	60,0
Condado	Whittier Boulevard & Ferris Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	55,0
			Modificar temporización de señal para incluir un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersecciones noreste, sureste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
		Intersección noroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Whittier Boulevard & Ford Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	63,3
		Intersección suroeste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
Condado	Whittier Boulevard & Fraser Avenue	Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	61,7
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Intersecciones suroeste y sureste, lado norte de cruce de paso de peatones	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Whittier Boulevard & Gage Avenue	Tramo oeste	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$3,000	$5,000	57,0
Ciudad de Montebello	Whittier Boulevard & Garfield Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	40,0
Condado/ Ciudad de Commerce	Whittier Boulevard & Gerhart Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	68,7
			Modificar temporización de señal para incluir un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
		Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Commerce	Whittier Boulevard & Goodrich Boulevard	Tramos oeste y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	73,3
		Todos los tramos	Modificar temporización de señal para incluir un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Whittier Boulevard & Hendricks Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	71,7
			Modernizar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	Whittier Boulevard & Hoefner Avenue	Tramos norte y oeste	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	78,3
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
		Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Whittier Boulevard (Indiana Street - Sydney Drive)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	70,0

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

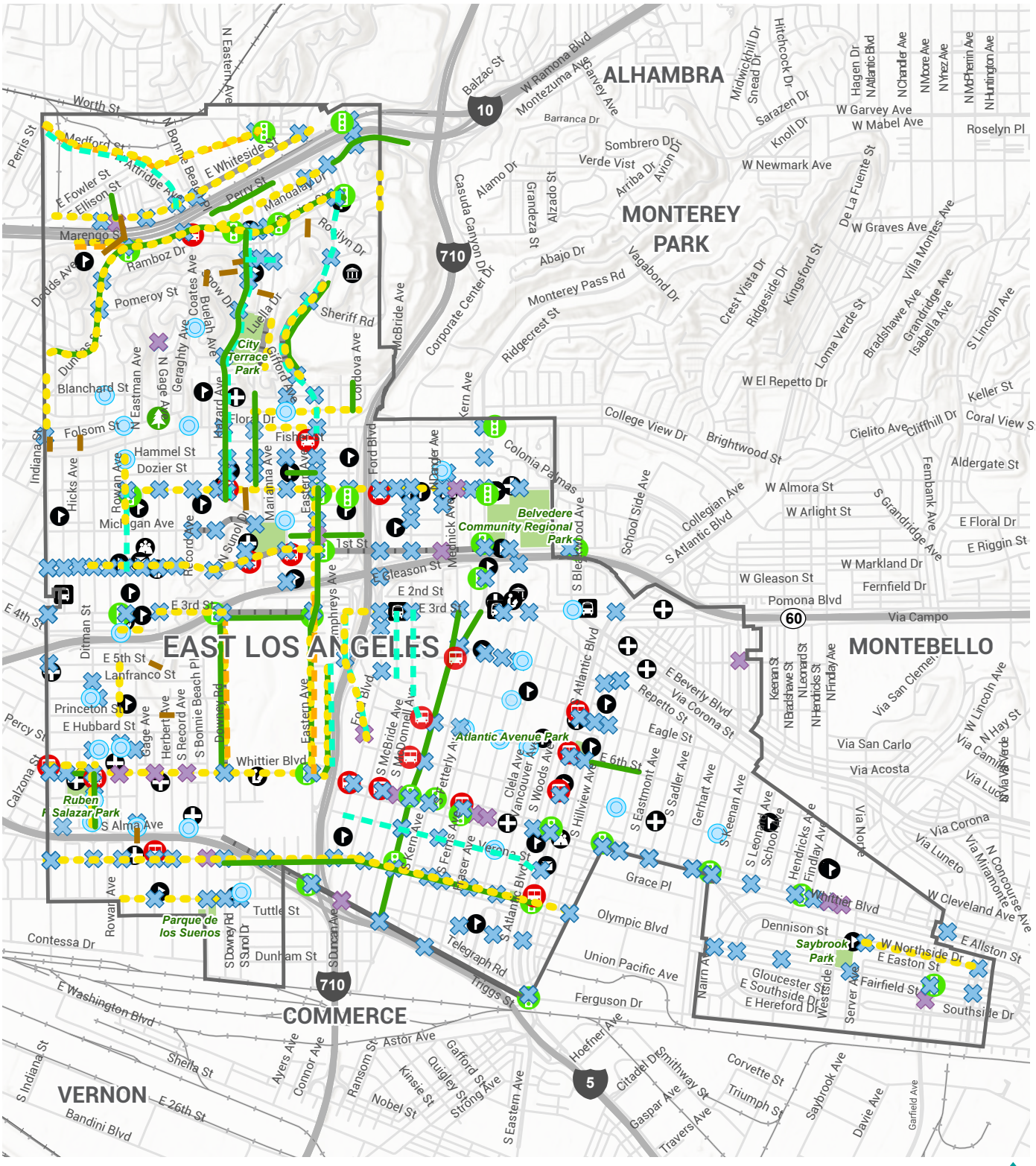
Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Whittier Boulevard & Kern Avenue	Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	50,3
		Todos los tramos	Modificar temporización de señal para incluir un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	Whittier Boulevard & La Verne Avenue	Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	60,0
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
Condado	Whittier Boulevard & Leonard Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	54,5
		Intersecciones noreste, sureste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Intersección noroeste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Whittier Boulevard & McBride Avenue	Intersección noroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	60,3
		Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
		Intersecciones noreste, sureste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	

Tabla 11-6: Continuación de los proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Whittier Boulevard & McDonnell Avenue	Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	55,0
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Intersección sureste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
Condado	Whittier Boulevard & Montebello Park Way	Tramos sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	57,0
Condado	Whittier Boulevard & Record Avenue	Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	60,0
Condado	Whittier Boulevard & Rowan Avenue	Tramo oeste	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	62,0
Condado	Whittier Boulevard & Westside Drive	Tramo este	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	60,3
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Dirección este-oeste	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	Whittier Boulevard & Woods Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	55,0
Costo total de capital[2]				$31,883,045	$72,175,065	
Contingencia (20% del costo total de capital)				$6,376,609	$14,435,013	
PE total (30% del costo total de capital)				$9,564,914	$21,652,520	
Ingeniería de construcción total (50% del costo total de capital)				$15,941,523	$36,087,533	
Total de la comunidad				**$63,766,090**	**$144,350,130**	

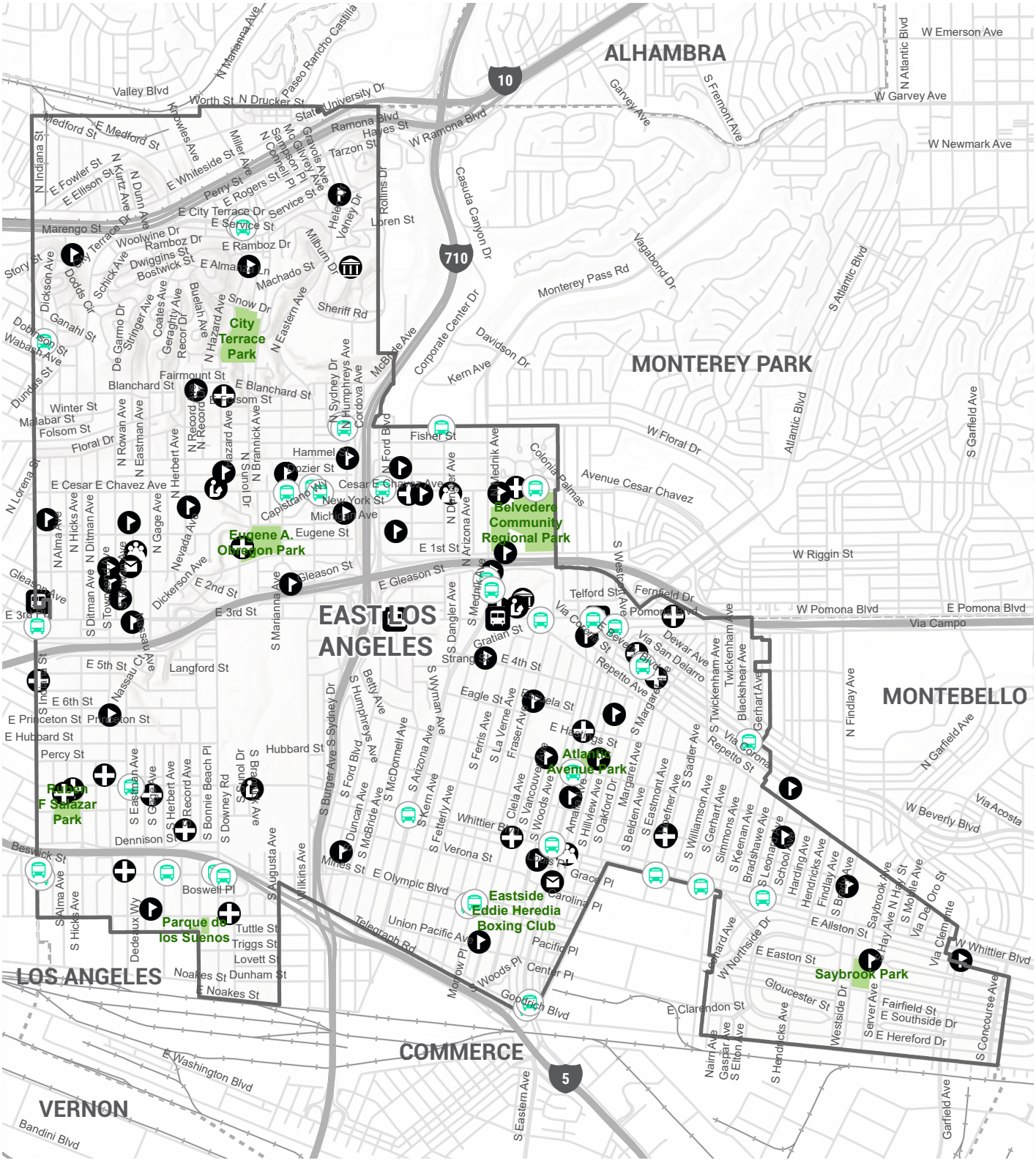
[1]Todos los costos se basan en estimaciones para 2023. Es posible que se apliquen aumentos pertinentes de inflación y escalada en el momento de la implementación.
[2] El costo no incluye procedimientos para los cuales los precios unitarios estimados figuran como "Varía", como iluminación a escala peatonal y estudios para la reconfiguración de carreteras. Los costos de estos procedimientos pueden variar ampliamente según el diseño. La instalación de iluminación a escala peatonal depende de los fondos disponibles y asegurados para financiar los costos de instalación, operación y mantenimiento.

Figura 11-10: Proyectos peatonales propuestos en el East Los Ángeles



La instalación de iluminación a escala peatonal depende de los fondos disponibles y asegurados para financiar los costos de instalación, operación y mantenimiento.

Figura 11-11: Paradas de autobuses propuestos en el East Los Ángeles


ALHAMBRA
MONTEREY PARK
EAST LOS ANGELES
MONTEBELLO
LOS ANGELES
COMMERCE
VERNON
City Terrace Park
Eugene A. Obregon Park
Belvedere Community Regional Park
Atlantic Avenue Park
Ruben F Salazar Park
Parque de los Suenos
Eastside Eddie Heredia Boxing Club
Saybrook Park
10
710
5
Valley Blvd
W Ramona Blvd
Ramona Blvd
E Whiteside St
E Rogers St
E Service St
E City Terrace Dr
Marengo St
Woolwine Dr
Ramboz Dr
E Ramboz Dr
E Almansor
Machado St
Monterey Pass Rd
Vagabond Dr
Casuda Canyon Dr
Rollins Dr
Loren St
Sheriff Rd
Snow Dr
N Eastern Ave
Corporate Center Dr
Davidson Dr
Kern Ave
McBride Ave
Fisher St
Fairmount St
Blanchard St
E Blanchard St
Winter St
Malabar St
Folsom St
Floral Dr
W Floral Dr
Hammel St
Bozier St
Cesar E Chavez Ave
New York St
Michigan Ave
E Cesar E Chavez Ave
Avenue Cesar Chavez
Colonia Palmas
E 1st St
E Gleason St
Gleason St
E 2nd St
E 3rd St
Dickerson Ave
Eugene St
Telford St
Fernfield Dr
Pomona Blvd
W Pomona Blvd
E Pomona Blvd
Via Campo
W Riggin St
Gratian St
E 4th St
Strange St
Via Cesar Chavez
Via San Delarro
Dewar Ave
Repetto Ave
Via Corona
Langford St
E 5th St
E 6th St
E Princeton St
Princeton St
E Hubbard St
Hubbard St
Percy St
Dennison St
Beswick St
Boswell Pl
Tuttle St
Triggs St
Lovett St
Dunham St
Noakes St
E Noakes St
E Olympic Blvd
Whittier Blvd
Eagle St
Verona St
Mines St
Grace Pl
Caroline Pl
Pacific Pl
Center Pl
Woods Pl
Goodrich Blvd
Union Pacific Ave
Telegraph Rd
E Washington Blvd
Bandini Blvd
E Allston St
E Easton St
E Claremont St
E Whittier Blvd
Fairfield St
E Southside Dr
E Hereford Dr
Gloucester St
W Northside Dr
Leonard Ave
Nairn Ave
Gaspar Ave
S Elton Ave
S Hendricks Ave
Westside Dr
Server Ave
Saybrook Park Ave
Hay Ave
N Hay St
S Mollie Ave
Via De Oro St
Via Clemente
S Concourse Ave
Garfield Ave
W Garvey Ave
W Emerson Ave
W Newmark Ave
N Atlantic Blvd
S Atlantic Blvd
S Fremont Ave
Garvey Ave
Atlantic Blvd
S Garfield Ave
N Garfield Ave
N Findlay Ave
W Beverly Blvd
Via Acosta
Blackshear Ave
Gerhart Ave
S Twickenham Ave
Twickenham Ave
Simmons Ave
S Keenan Ave
Bradshawe Ave
S Leonard Ave
Schools Ave
Harding Ave
Hendricks Ave
Findlay Ave
S Bonnie Beach Pl
S Downey Rd
S Augusta Ave
Wilkins Ave
S Alma Ave
S Hicks Ave
Deodar Lux Wy
S Herbert Ave
Record Ave
S Eastman Ave
S Gage Ave
S Ditman Ave
N Ditman Ave
N Alma Ave
N Hicks Ave
N Gage Ave
N Herbert Ave
N Rowan Ave
N Eastman Ave
N Brannick Ave
N Soto St
N Record Ave
N Lorena St
Nevada Ave
Capistrano Ave
S Marianna Ave
S Mednik Ave
S Dangler Ave
N Arizona Ave
N Ford Blvd
N Sydney Dr
N Humphreys Ave
Cordova Ave
S Burger Ave
S Sydney Dr
S Humphreys Ave
S Ford Blvd
S McDonnell Ave
S Arizona Ave
S Kern Ave
S Fetterly Ave
S Ferris Ave
S La Verne Ave
Fraser Ave
S Vancouver Ave
S Woods Ave
S Hillview Ave
S Oakford Dr
S Belden Ave
S Eastmont Ave
S Sadler Ave
S Williamson Ave
S Gerhart Ave
S Twickenham Ave
S Mednik Ave
S Weston Ave
Via Cesar Chavez
Via Campo
Duncan Ave
S McBride Ave
Betty Ave
S Lynwan Ave
Margaret Ave
Repetto St
Via Corona
Dehner Ave
Margaret Ave
Marlow Pl
Nassau Ct
Ganahl St
Dobinson St
Wabash Ave
Dundee St
Story St
Dickson Ave
Doods Cir
Schick Ave
Dwiggins St
Bostwick St
Bonath Ave
Hazard Ave
Recor Dr
Geraghty Ave
Coates Ave
Stringer Ave
De Garmo Dr
Milburn Dr
Helen Dr
Volney Dr
Miller Ave
Sampson Pl
N Connell Pl
Graylois Ave
Mc Gilvrey Ave
Tarzon St
Haves St
State University Dr
N Drucker St
Worth St
Knowles Ave
Medford St
E Medford St
N Indiana St
E Fowler St
E Ellison St
N Kurtz Ave
N Dunn Ave
Perry St
Service St
Helen Dr
Volney Dr
Rollins Dr
Loren St
Casuda Canyon Dr
Vagabond Dr
Monterey Pass Rd
Davidson Dr
Kern Ave
McBride Ave
Corporate Center Dr
Sheriff Rd
Snow Dr
N Eastern Ave
N Hazard Ave
Bonath Ave
Recor Dr
Geraghty Ave
Coates Ave
Stringer Ave
De Garmo Dr
Ganahl St
Dobinson St
Wabash Ave
Dundee St
Story St
Dickson Ave
Doods Cir
Schick Ave
Woolwine Dr
Ramboz Dr
Dwiggins St
Bostwick St
E Almansor
Machado St
Milburn Dr
Marengo St
E City Terrace Dr
E Service St
E Rogers St
E Whiteside St
Miller Ave
Sampson Pl
N Connell Pl
Graylois Ave
Mc Gilvrey Ave
Tarzon St
Haves St
Ramona Blvd
W Ramona Blvd

ACCIONES Y PROGRAMAS PROPUESTOS

Si bien los proyectos de infraestructura propuestos para ubicaciones específicas ayudan a mejorar la experiencia de los peatones, estos por sí solos no son suficientes para realizar cambios generalizados a largo plazo. Las acciones refuerzan los proyectos de infraestructura propuestos y ayudan a estandarizar los procedimientos en todas las agencias. Las acciones propuestas para todo el condado se enumeran en el Capítulo 2 de *Paso a Paso* mientras que la Tabla 11-7 enumera las acciones que serán particularmente importantes para las mejoras a largo plazo en el entorno peatonal en el East Los Ángeles. Las acciones relevantes del Plan de Acción de Visión Cero del Condado de Los Ángeles se enumeran en la Tabla 11-8.

Además, los programas ayudan a apoyar los proyectos de infraestructura para peatones a través de la educación, el estímulo, la aplicación y la evaluación. Todos los programas propuestos para todo el condado se pueden encontrar en el Capítulo 5 de *Paso a Paso*; los programas sugeridos para el East Los Ángeles se enumeran en la Tabla 11-9.

Tabla 11-7: Acciones sugeridas en todo el condado para el East Los Ángeles

Acción	Departamentos principales	Plazo
EH-2.1: Desarrollar pautas que establezcan una distancia máxima entre las intersecciones controladas y los cruces peatonales marcados en las calles principales y secundarias, cuando sea factible.	Trabajos públicos	En curso
Acción EH-2.8: Desarrollar y publicitar un proceso a través del cual las comunidades puedan involucrar a Obras Públicas en el desarrollo de ideas sobre la prevención de basura, y la identificación de ubicaciones para la implementación de contenedores de residuos públicos para la recolección de basura y materiales reciclables, haciendo uso de transportistas de residuos contratados cuando corresponda para el mantenimiento continuo y la participación comunitaria.	Trabajos públicos	A mediano plazo
Acción C-2.4: Priorizar las solicitudes relacionadas con el vertido ilegal cuando un informe indique que el material impide el tránsito seguro de peatones.	Obras Públicas, Alguacil, Comisionado de Agricultura/Pesos y Medidas	En curso
Acción SC-1.1: Continuar explorando formas de comprar, operar y mantener la iluminación a escala peatonal.	Trabajos públicos	En curso
Acción SP-2.1: Plantar árboles como parte de los proyectos de aceras, caminos de uso compartido y senderos, cuando sea factible y conveniente.	Parques y Recreación, Obras Públicas	En curso
Acción CI-1.3: Buscar oportunidades para financiar la planificación e implementación de los proyectos propuestos identificados en los Planes para peatones de la comunidad.	Trabajos públicos	En curso

Tabla 11-8: Acciones sugeridas en Visión Cero para el East Los Ángeles

Acción	Departamentos principales	Plazo
Acción A-9: Incorporar mejoras en la seguridad del tráfico en los proyectos de Obras Públicas a lo largo de los Tramos con Concentración de Accidentes cuando sea factible y adecuado.	Trabajos públicos	En curso
Acción A-12: Utilice la lista de Tramos con Concentración de Accidentes cuando busque financiación de oportunidades de subvenciones para planificación e infraestructura de vial local, regional, estatal y federal.	Trabajos públicos	En curso
Acción B-4: Establecer un programa de Rutas Seguras a la Escuela para brindar educación sobre seguridad vial a los estudiantes, identificar mejoras de seguridad alrededor de las escuelas y animar a caminar y andar en bicicleta.	Trabajos públicos	En curso
Acción B-5: Establecer un Programa de Rutas Seguras a los Parques para apoyar el acceso seguro y equitativo a los parques a través de la participación y la educación de la comunidad, el diseño de parques, la señalización, y otras estrategias en el Marco de Acción de Rutas Seguras a los Parques de la National Recreation and Park Association.	Parques y Recreación	En curso
Acción D-11: Continuar liderando el Grupo de Trabajo sobre Carreras Callejeras destinado a reducir las carreras en las calles a nivel regional mediante la coordinación entre las agencias policiales y la comunidad.	California Highway Patrol	En curso

Tabla 11-9: Programas sugeridos en todo el condado para el East Los Ángeles

Programa	Descripción
Caminos Seguros	Caminos Seguros es un programa que se enfoca en brindar seguridad a los estudiantes mientras viajan a la escuela en comunidades de alta violencia o alta criminalidad. Los programas de Caminos Seguros están diseñados específicamente para garantizar que los estudiantes puedan viajar a la escuela sin temor a la intimidación o daño debido a la actividad de pandillas, drogas o delincuencia. Los programas de Caminos Seguros también se han iniciado para mejorar la seguridad de los miembros de la comunidad que caminan en los parques en comunidades con alta violencia o crimen para garantizar que puedan acceder a los recursos, estar físicamente activos y relacionarse con los vecinos.
Calles Verdes	El condado se dedica a hacer que sus calles no constituidas sean más ecológicas y sostenibles. Una forma de lograr esto es a través de un Programa de Calles Verdes que expande el bosque urbano, un sistema de árboles, más vegetación y agua dentro de un área urbana. Los árboles en las calles hacen que las comunidades sean más habitables de muchas maneras, incluida la eliminación de contaminantes del aire a menudo asociados con enfermedades respiratorias, reduciendo el flujo de aguas pluviales, ayudando a enfriar las altas temperaturas de verano de la región, embelleciendo los vecindarios e incluso ayudando a calmar el tráfico.
Señalización	Los sistemas de señalización ayudan a los peatones a navegar a los principales destinos de servicio a la comunidad y también pueden proporcionar información sobre el tiempo de caminata hasta el destino, ayudar a las personas a orientarse con menos confusión o estrés y fomentar el descubrimiento de nuevos lugares o servicios. Existen varios programas de orientación implementados por los departamentos del condado, incluidos los de Obras Públicas y Parques y Recreación. Ya existen algunos de orientación en el East Los Ángeles, como cerca del Civic Center y las estaciones de tren de Metro, pero la orientación adicional ayudaría a los peatones a navegar a las numerosas bibliotecas, parques de la comunidad, escuelas y más. La orientación adicional también podría resaltar la identidad local única del East Los Ángeles.
The Works	Obras Públicas tiene una aplicación móvil y en línea llamada The Works que sirve como una solución integral para que los residentes del condado informen y realicen un seguimiento de los servicios. Si el servicio no lo maneja el condado de Los Ángeles, The Works proporcionará a los residentes la información de contacto adecuada.

CONCLUSIONES

El Plan Peatonal Comunitario del East Los Ángeles (el "Plan") es una guía para mejorar el desplazamiento de los residentes y visitantes e incluye proyectos y programas propuestos que, una vez implementados, brindarán experiencias peatonales más seguras y cómodas en la comunidad. Los proyectos y programas propuestos se basan en un análisis de datos recientes, como datos del censo y datos de accidentes, y los aportes importantes de la comunidad.

Para guiar la implementación de este Plan, el Condado desarrolló un marco de priorización para evaluar y calificar cada proyecto propuesto en función de un conjunto de objetivos y criterios basados en datos. Este proceso crea un plan para mejorar el desplazamiento en el East Los Ángeles durante los próximos años y permite que el Condado se enfoque en proyectos que tendrán el mayor impacto en mejorar la seguridad, la comodidad y la movilidad para todos, a medida que existan fondos disponibles. Además, el Plan ayudará al Condado a solicitar oportunidades competitivas de subvenciones regionales, estatales y federales para financiar la implementación de los proyectos y programas del Plan.

A través de la inversión en proyectos y programas incluidos en este Plan, el Condado tiene el potencial de alentar a los residentes y visitantes del East Los Ángeles a caminar con más frecuencia para dirigirse a la escuela, el trabajo, la recreación, las compras y otros viajes. Por último, este Plan ayudará al Condado a alcanzar sus objetivos de Visión Cero y al mismo tiempo creará una mayor calidad de vida para los residentes del East Los Ángeles en general.

Cap. 12

EAST RANCHO DOMINGUEZ

PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

RECONOCIMIENTOS

Departamento de Salud Pública

Barbara Ferrer, Ph.D., M.P.H., M.Ed.
Directora

Muntu Davis, M.D., M.P.H.
Oficial de Salud Pública del condado

Megan McClaire, M.S.P.H.
Directora adjunta

Tony Kuo, M.D., M.S.H.S.
Director, Unidad de Enfermedades Crónicas y Prevención de Lesiones

Jean Armbruster
Directora del Programa PLACE

Alexis Lantz
Estratega político especialista

Justin Robertson, AICP
Planificadora especialista

Debbie Martinez
Analista de Programas de Salud II

Mariana Huerta Jones
Gerente de Planificación y Políticas

Alfredo Lezama
Coordinador de Difusión

Zully Juarez
Director de Políticas y Equidad

Yanel Saenz
Directora de proyecto

Equipo de consultoría

Alta Planning + Design

Iniciativa Vecinal de Los Ángeles

Departamentos del condado, agencias públicas y socios contribuyentes

California Highway Patrol

Caltrans

Departamento de Arte y Cultura del Condado de Los Ángeles

Agencia de Desarrollo del Condado de Los Ángeles

Departamento de Bomberos del Condado de Los Ángeles

Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles

Obras Públicas del Condado de Los Ángeles

Departamento de Planificación Regional del Condado de Los Ángeles.

Departamento del Sheriff de Los Ángeles

Los Ángeles Metro

Financiado por el Programa de Movilidad Activa de California.

INTRODUCCIÓN

El Plan Peatonal Comunitario de East Rancho Dominguez es parte de Paso a Paso del Condado de Los Ángeles: Planes para peatones para comunidades no constituidas, un plan maestro para la seguridad de los peatones en el condado de Los Ángeles. Paso a Paso Condado de Los Ángeles es un plan para mejorar la accesibilidad para peatones, una medida para demostrar lo amigable que puede ser un área al momento de caminar, para el millón de residentes de comunidades en la zona no constituida del Condado de Los Ángeles. Paso a Paso describe acciones, políticas, procedimientos y programas que el Condado de Los Ángeles (el Condado) considerará para mejorar la accesibilidad para peatones en las comunidades no constituidas.

También incluye Planes Peatonales Comunitarios, incluido el presente, que identifican posibles proyectos de infraestructura peatonal para comunidades no constituidas específicas.

Este enfoque personalizado para la planificación peatonal permite al Condado trabajar estrechamente con residentes, empresas y otras partes interesadas para satisfacer las necesidades específicas de cada comunidad no constituida.

TABLA DE CONTENIDOS

Introducción 428

Perfil comunitario 429

- Demografía 430
- Consideraciones de salud 432
- Uso del suelo 434
- Acceso a parques 436

Planes y proyectos anteriores 438

Participación de la Comunidad 440

Entorno peatonal 447

Instalaciones peatonales existentes 460

Instalaciones peatonales propuestas **465**

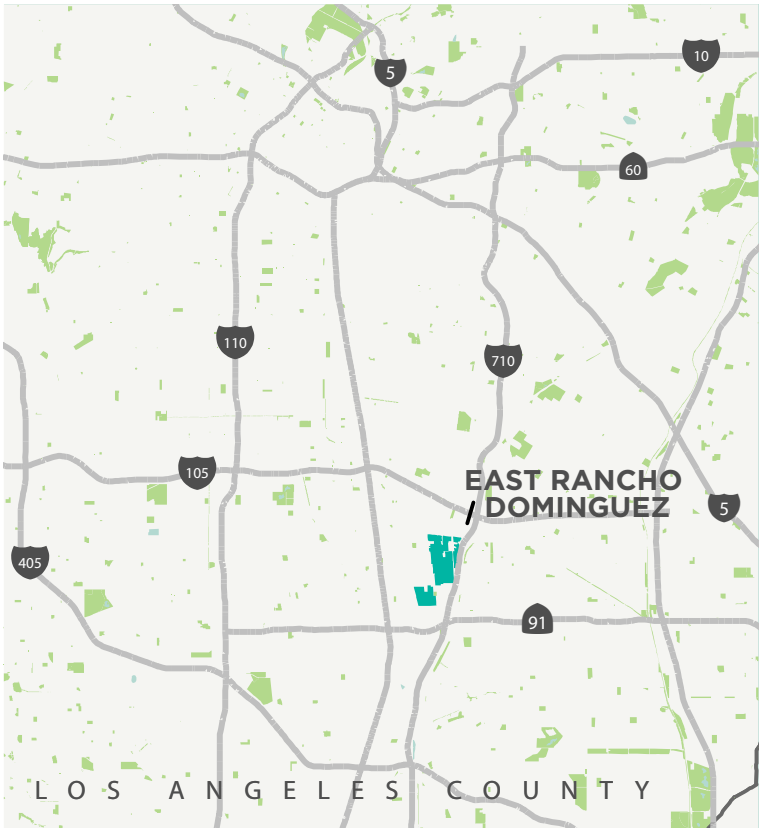
Programas y políticas propuestas 479

Conclusiones 483

PERFIL COMUNITARIO

East Rancho Dominguez es una comunidad no constituida del condado de Los Ángeles con aproximadamente 15.800 residentes en aproximadamente 0,81 millas cuadradas.

East Rancho Dominguez, también conocido como East Compton, está rodeado por la ciudad de Compton por todos lados. Esta comunidad no constituida es predominantemente residencial y ofrece un estilo de vida suburbano denso donde la mayoría de los residentes son propietarios de sus casas. La ciudad de Lynwood está al norte y la ciudad de Paramount está al este.



Ubicación de East Rancho Dominguez dentro del condado de Los Ángeles

Gracias

Miembros del Comité Asesor Comunitario del Plan Peatonal:

Zenon Banawa
Marie Brown
Donna Eaves
Sinetta Farley
Ruby Garrett
Tracey Latson
Gladys Martin
Rosa Palma Ortega
Melanie Rojas
Phillis Walker
Dorothy Wright
Pauline Young

Un agradecimiento especial a los residentes de East Rancho Dominguez que se tomaron el tiempo para participar en eventos de divulgación, y los esfuerzos de recopilación de datos comunitarios y quienes compartieron ideas sobre cómo mejorar la actividad peatonal en la comunidad. Este plan está inspirado en su visión de East Rancho Dominguez.

Demografía

Cada persona que vive en el condado de Los Ángeles (LA) deberá tener oportunidades y servicios que le ayuden a llevar una vida prolongada y saludable. Sin embargo, persisten las brechas en los resultados de salud según la raza, los ingresos y el código postal, lo que refleja la distribución desigual de los recursos con perspectiva de salud. El condado puede ayudar a eliminar esas brechas mediante la asignación intencional de recursos e intervenciones específicas para reparar y prevenir resultados de salud deficientes experimentados por comunidades de bajos recursos.

En el East Rancho Dominguez, el ingreso familiar promedio es de $62,880 (2021), en comparación con $77,456 en el condado de Los Ángeles. Alrededor del 15 por ciento de los residentes del East Rancho Dominguez viven por debajo del umbral de pobreza, en comparación con el 14 por ciento en todo el condado.

El 50 % de los residentes en el East Rancho Dominguez no completaron su educación secundaria o equivalente, y una cantidad significativamente menor de residentes completaron una licenciatura o un título superior en comparación con el condado de LA en su conjunto. East Rancho Dominguez es una comunidad relativamente joven, con un 27 por ciento de residentes menores de 18 años.

El East Rancho Dominguez es una comunidad mayoritariamente autodenominada como hispana y latina. Alrededor del 85 por ciento de los residentes se identificaron como hispanos o latinos de cualquier raza, seguidos por el 12 por ciento se identificaron como negros o afroamericanos; y el 82 por ciento de los adultos habla algo de español en casa.[1]

1 U.S. Census Bureau (2021). American Community Survey 1- and 5-year estimates

Tabla 12-1: Demografía de East Rancho Dominguez

	Porcentaje en East Rancho Dominguez	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Educación		
Inferior al diploma de la preparatoria	50,0	20,0
Graduado de la preparatoria GED u otra	25,4	20,4
Algún título universitario o licenciatura	18,7	25,6
Licenciatura o superior	27,0	34,0
Pobreza		
Individuos en pobreza	15,2	13,9
Ingreso familiar medio (2021)	$62,880	$77,456
Edad		
Menores de 18 años	27,4	21,6
18-64 años	64,1	64,7
65 y mayores	8,5	13,7
Raza/Grupo étnico autodenominado		
Hispano o latino	84,9	48,7
Blanco (no hispano)	0,8	25,5
Indio americano o nativo de Alaska	0	0,2
Asiático	1,3	14,6
Negro o afroamericano (no hispano)	11,9	7,6
Otros	0,4	0,4
Inmigración e idioma		
Nacido en el extranjero	40,8	32,5
Idioma distinto del inglés hablado en casa (adultos)	83,3	56,3

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

Consideraciones de Salud

Los resultados de salud están impulsados en parte por el entorno construido y la forma eficiente en la que el vecindario fomenta y apoya las actividades con perspectiva de salud. El East Rancho Dominguez se encuentra en el Área de Planificación de Servicios de Salud Pública 6 (SPA 6) del condado. En 2020, las enfermedades coronarias y la Diabetes Mellitus fueron las causas de muerte número 2 y 3 en la SPA 6, después del COVID-19.[1] Las tasas de obesidad son considerablemente más altas en East Rancho Dominguez para adolescentes y adultos, alrededor del 39 por ciento para cada uno, que en el condado de Los Ángeles en general.[2]

La actividad física regular, como caminar diariamente, es una estrategia fundamental para prevenir enfermedades cardíacas y diabetes. El catorce por ciento de los niños y el 37 por ciento de los adultos en East Rancho Dominguez reportan realizar actividad física con regularidad, en consonancia con el condado de Los Ángeles en general.[3]

Los resultados deficientes de salud también se ven agravados por la inseguridad alimentaria, que está relacionada tanto con la asequibilidad como con el acceso físico a alimentos saludables. En 2018, el 26,8 por ciento de los hogares del condado de Los Ángeles con ingresos inferiores al 300 por ciento del nivel federal de pobreza (FPL, por sus siglas en inglés) experimentaron inseguridad alimentaria, lo que incluye hogares que reportaron seguridad alimentaria baja y muy baja. Esta cifra fue de casi el 32 por ciento para SPA 6, que incluye East Rancho Dominguez. Más del 15 por ciento de las personas de East Rancho Dominguez viven a más de 1/2 milla de un supermercado o tienda de comestibles, y alrededor del 6 por ciento de los hogares no tienen acceso a un automóvil para llegar allí. Además, entre abril y julio de 2020, a raíz de la pandemia de COVID-19, el 41,6 por ciento de los hogares en el condado de Los Ángeles por debajo del 300 por ciento del FPL experimentaron inseguridad alimentaria en algún momento.[4]

Aproximadamente el 6 por ciento de las personas entre 19 y 64 años en East Rancho Dominguez tienen una discapacidad, aproximadamente la misma cantidad que el condado de Los Ángeles. Sin embargo, mientras que el porcentaje de personas mayores discapacitadas en el condado de Los Ángeles es casi el 5 por ciento, sólo el 2 por ciento de la población discapacitada en East Rancho Dominguez tiene más de 65 años.[5]

1 Mortalidad en el condado de Los Ángeles, 2020: Informe provisional. Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles. Oficina de Evaluación de la Salud y Epidemiología. Mayo de 2022.
2 AskCHIS Neighborhood Edition 2020
3 Los niveles de actividad semanal se basan en adultos que caminan al menos 150 minutos por semana. California Health Interview Survey, Neighborhood Edition de 2014. Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) recomiendan que los adultos realicen al menos 150 minutos por semana de actividad de intensidad moderada "para obtener beneficios sustanciales para la salud". Fuente: CDC, pautas de actividad física para estadounidenses de 2008.
4 Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles, Inseguridad alimentaria en el condado de Los Ángeles antes y durante la pandemia de COVID-19, noviembre de 2021. USDA Food Access Research Atlas, 2021.
5 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

Tabla 12-2: Causas de defunción en East Rancho Dominguez

(Seleccionado) Causas de defunción Tasa de mortalidad (por 100.000 habitantes)	Porcentaje en East Rancho Dominguez	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Diabetes (mayores de 18 años)	16,0	11,8
Enfermedad cardiaca (mayores de 18 años)	4,6	6,5

Tabla 12-3: Indicadores de salud de East Rancho Dominguez

	Porcentaje en East Rancho Dominguez	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Obesidad		
Niños con sobrepeso para la edad (2-11)	17,4	13,5
Adolescentes con sobrepeso (12-17)	38,8	34,2
Obesidad en adultos	38,9	29,6
Actividad física		
Actividad física regular (de 5 a 17 años)	13,7	14,3
Caminar al menos 150 minutos (mayores de 18 años)	37,1	38,4
Enfermedades respiratorias		
Niños de 0 a 17 años alguna vez diagnosticados con asma	12,0	14,5
Adultos (mayores de 18 años) alguna vez diagnosticados con asma	12,8	14,9
Discapacidades[1]		
Con una discapacidad, menor de 65 años	6,1	6,3
Acceso a alimentos		
Vive a ½ milla o más de un supermercado/tienda de comestibles	15,4	36,8

Fuente: AskCHIS Neighborhood Edition 2020, Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles 2021, Encuesta sobre la comunidad estadounidense de la Oficina del Censo de EE. UU. Estimaciones entre 1 - 5 años 2017-2021

1 En un intento por capturar una variedad de características que abarcan la definición de discapacidad, la ACS identifica dificultades graves en cuatro áreas básicas de funcionamiento: audición, visión, cognición y ambulatoria. Estas limitaciones funcionales se complementan con preguntas sobre dificultades con actividades seleccionadas de las escalas de Actividades de la Vida Diaria (ADL) de Katz y Actividades Instrumentales de la Vida Diaria (IADL) de Lawton, es decir, dificultad para bañarse y vestirse, y dificultad para realizar recados como ir de compras. En general, la ACS intenta captar seis aspectos de la discapacidad: (audición, visión, cognitiva, ambulatoria, autocuidado y vida independiente); que se pueden utilizar en conjunto para crear una medida general de discapacidad, o de forma independiente para identificar poblaciones con tipos de discapacidad específicos. Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., 2023.

Uso del suelo

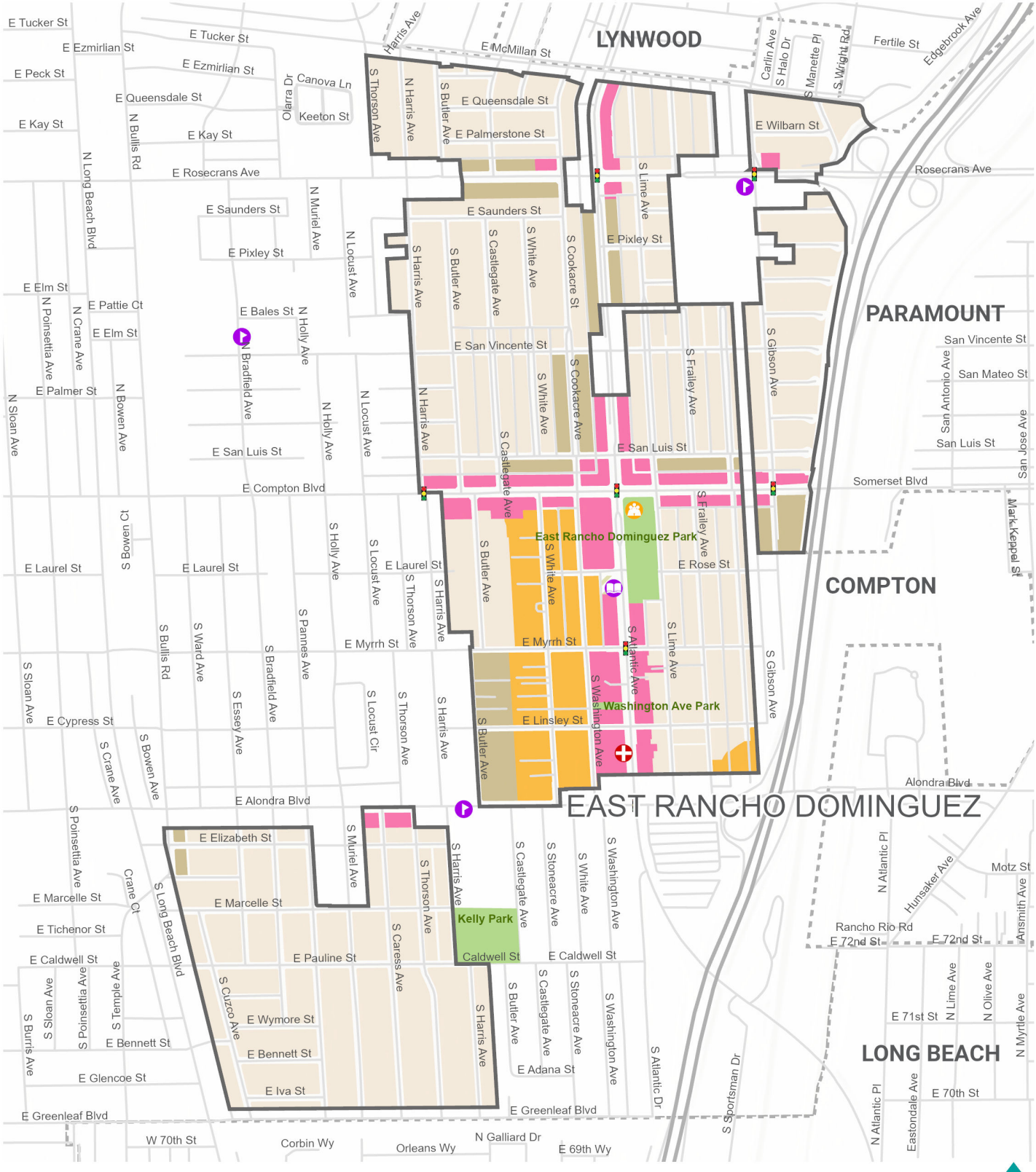
Las políticas de uso del suelo afectan la salud y la actividad física de los residentes. Estas políticas pueden desempeñar una función en la forma en que los residentes acceden a destinos como parques y escuelas, qué tan cerca se encuentran los residentes a la industria contaminante y hasta qué punto una comunidad está sobrepoblada, entre otros aspectos. El Plan General del Condado de Los Ángeles 2035 proporciona el marco de políticas sobre cómo y dónde crecerá el Condado no constituido hasta el año 2035,designando cada vecindario o cuadra para diferentes categorías de usos del suelo, como residencial, comercial, industrial o recursos naturales. Luego se aplica una zonificación específica en el Código del Condado de Los Ángeles para implementar la designación de uso de suelo de cada área a través de estándares de desarrollo y otras reglas consistentes con los mapas de uso de suelo del Plan General.

East Rancho Dominguez está designado principalmente para usos residenciales, seguidos por usos comerciales y de parques/recreación. La Figura 12-1 muestra las designaciones de uso de suelo en East Rancho Dominguez. La mayor parte de la comunidad está designada como residencial de baja densidad, con los vecindarios más densos designados al sur de Compton Boulevard entre Castlegate Avenue y Alondra Boulevard.

Aproximadamente el 54 por ciento de las personas en East Rancho Dominguez son propietarios de viviendas, en comparación con aproximadamente el 46 por ciento en el condado.

Existen múltiples destinos de servicio comunitario en East Rancho Dominguez, incluidos una biblioteca, una clínica, dos parques y lugares de culto. La mayoría se puede encontrar a lo largo de Compton y Atlantic Boulevards, que sirven como vías principales para East Rancho Dominguez. Además, la ciudad vecina de Compton alberga una escuela intermedia y dos escuelas primarias a poca distancia para la mayoría de East Rancho Dominguez.

Figura 12-1: Clasificaciones de uso del suelo del East Rancho Dominguez



Acceso a Parques

Las medidas de acceso a los parques evalúan la distribución de los terrenos de los parques dentro de East Rancho Dominguez y si los residentes pueden acceder a ellos fácilmente. Cuanto más cerca vive una persona de un parque, más probable es que lo use regularmente. La mayoría de los peatones están dispuestos a caminar hasta media milla (aproximadamente diez minutos de caminata) para llegar a su destino.[1]

Casi una cuarta parte de los residentes de East Rancho Dominguez viven a más de media milla de un parque local. El espacio para parques en East Rancho Dominguez totaliza 0,5 acres por cada 1.000 residentes. Esto es más bajo que el promedio del condado de Los Ángeles (3,3 acres) y más bajo que la meta adoptada por el condado de 4 acres por cada 1000 residentes.[2] Además, sólo el 2 por ciento de los residentes en el área de planificación metropolitana, que incluye el East Rancho Dominguez, están a poca distancia de un parque recreativo regional.[3]

Estos factores ayudan a explicar la calificación de “Muy alta” de la Evaluación de necesidades de parques del condado para East Rancho Dominguez.

Existen dos parques en East Rancho Dominguez, cada uno de los cuales brinda servicios a la comunidad, que incluyen:

- East Rancho Dominguez Park
  - Programas y eventos recreativos.
  - Ceremonia anual de encendido del árbol
- Washington Avenue Park
  - Diversión acuática para chapotear
  - Zona de fitness
  - Patio de juegos

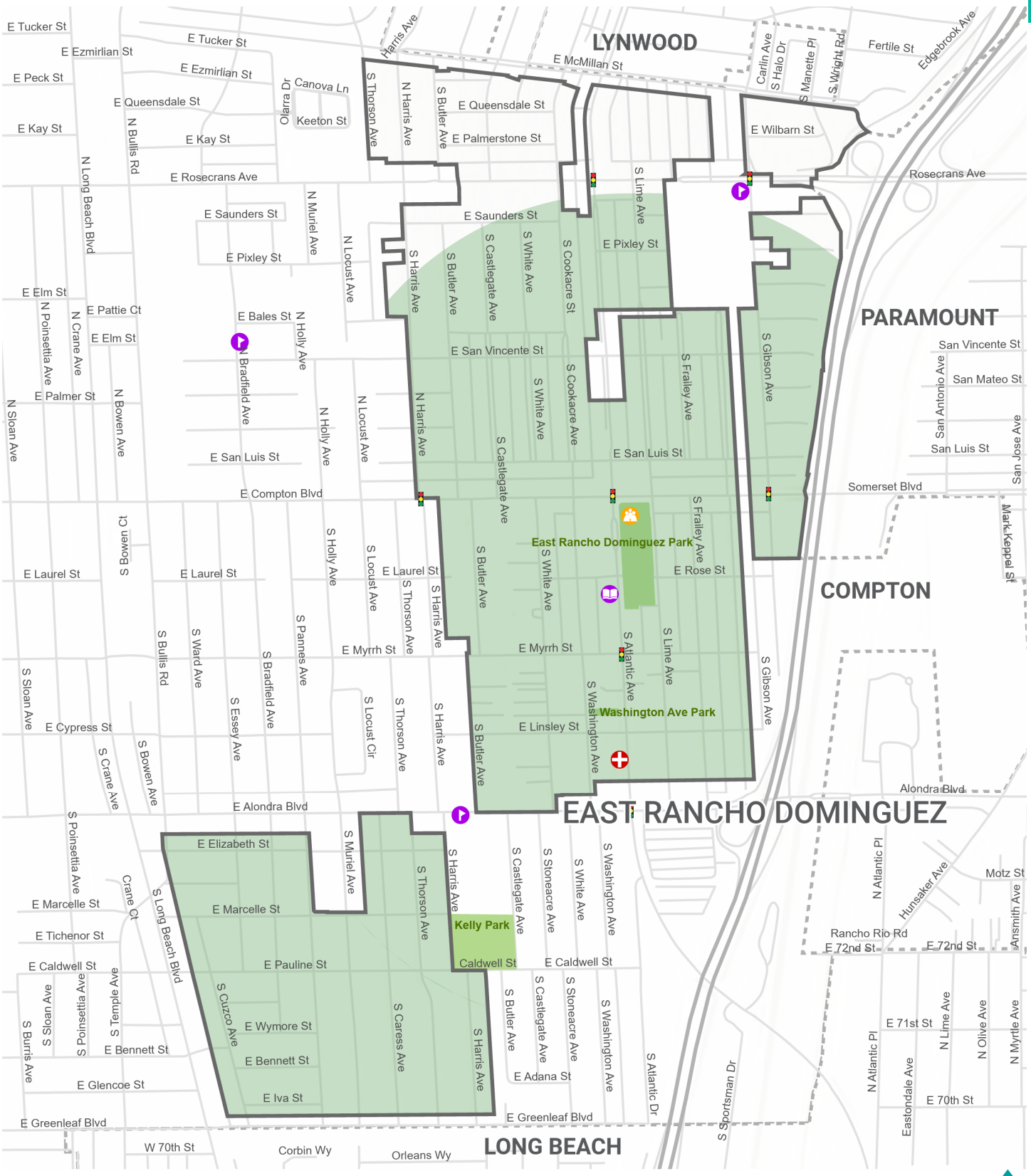
Además, Kelly Park está adyacente a la parte sur de East Rancho Dominguez, en la ciudad de Compton. Kelly Park cuenta con varias canchas y campos deportivos, un área de juegos para niños y un centro comunitario.

1 Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de necesidades de parques 2016

2 Ibid. Nota: La distancia desde cada hogar en East Rancho Dominguez hasta los puntos de acceso de todos los parques adyacentes se calculó a lo largo de la red peatonal/de caminos transitables, en lugar de “en línea recta”. Dado que los peatones no pueden caminar de manera segura o legal en carreteras o autopistas, este método tiene en cuenta estas barreras y da como resultado una evaluación más precisa de la distancia que un peatón necesitaría recorrer para llegar a un parque.

3 Los parques recreativos regionales son parques de usos múltiples que brindan oportunidades recreativas formales. A diferencia de los parques locales, estos grandes parques abarcan un área de más de 100 acres y contienen al menos tres instalaciones recreativas formales, como canchas y campos deportivos, áreas de juegos infantiles y piscinas. Fuente: Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de necesidades de parques+ 2022.

Figura 12-2: Acceso a East Rancho Dominguez Park



PLANES Y PROYECTOS ANTERIORES

Este Plan se basa en esfuerzos de planificación anteriores en East Rancho Domínguez.

Se puede encontrar una descripción general de los planes existentes en todo el condado en el Capítulo 1 del *Condado de Los Ángeles paso a paso. Planes Peatonales para Comunidades No Constituidas (Paso a Paso)*, y se enumeran más detalles en el Anexo A de *Paso a paso.*

Green Zones Program (2022)

Este programa fue iniciado por una moción de la Junta en 2015. A través del programa, el Condado está trabajando para mejorar la compatibilidad de la salud y el uso del suelo en comunidades que tienen una carga de contaminación desproporcionada. El plan aborda las políticas de uso del suelo que permiten que las industrias contaminantes operen cerca de áreas residenciales o escuelas, crear conciencia sobre la justicia ambiental, identificar las fuentes de contaminación y trabajar con industrias contaminantes para mejorar los impactos ambientales. La Ordenanza de Zonas Verdes fue adoptada por la Junta de Supervisores el 14 de junio de 2022.

Plan de Acción de Visión Cero del condado de Los Ángeles (2020)

El Plan de Acción de Visión Cero del Condado identifica los Tramos con Concentración de Accidentes (CCC), se definen como cualquier segmento de carretera de media milla que incluía tres o más accidentes fatales o con lesiones graves entre el 1ro de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2017. En East Rancho Dominguez, Compton Boulevard y Rosecrans Avenue están identificados como CCC. Compton Boulevard se encuentra entre los 20 principales CCC entre todas las carreteras mantenidas por el condado. El Condado esta identificando oportunidades para implementar mejoras y programas de infraestructura de seguridad vial a lo largo de los CCC.

Plan de Recreación y Parques Comunitarios de East Rancho Dominguez (2016)

El propósito de este plan es reunir los aportes de la comunidad, el análisis espacial y el diseño para presentar un plan de parques y recreación para toda la comunidad. El plan brinda una guía para desarrollar nuevos espacios verdes y mejorar los servicios de recreación existentes en el East Rancho Dominguez. También documenta los aportes de la comunidad sobre temas de planificación de parques y recreación,perfecciona una visión para los parques y la recreación basada en los aportes de la comunidad y las necesidades identificadas, y desarrolla planes conceptuales para posibles sitios de parques futuros.

Plan General del Condado de Los Ángeles 2035 (2015)

Los objetivos del Plan General son proporcionar un marco de políticas integral para áreas no incorporadas en el condado de Los Ángeles. El Plan General de Los Ángeles designa principalmente el uso de suelo en East Rancho Dominguez como residencial. Los usos comerciales se concentran en Atlantic Avenue y Compton Boulevard.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

En colaboración con el Departamento de Salud Pública (Salud Pública) y Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (Obras Públicas), Los Angeles Neighborhood Initiative (LANI) lideró los esfuerzos de divulgación para recopilar aportes de la comunidad a lo largo del desarrollo del borrador del Plan Peatonal Comunitario de East Rancho Dominguez (Plan).

El equipo del proyecto utilizó una estrategia de participación basada en las metas del Plan y la comprensión de los problemas existentes identificados por la comunidad. Posteriormente, el equipo del proyecto analizó los aportes y comentarios de la comunidad, que se dan a conocer en este Plan y sus programas y proyectos propuestos.

La divulgación se llevó a cabo en dos fases, antes y después de que se publicara el borrador del Plan en octubre de 2022. La primera fase de participación ayudó al equipo del proyecto a comprender las barreras y oportunidades para caminar en East Rancho Dominguez. La segunda fase brindó a los miembros de la comunidad la oportunidad de responder al borrador del Plan e identificar ideas de mejora adicionales o revisadas.

Estas tareas se llevaron a cabo entre junio de 2021 y febrero de 2023 e incluyeron asistir a reuniones existentes realizadas por organizaciones comunitarias y grupos vecinales; presentaciones en eventos comunitarios; convocar grupos focales; entrevistas a las partes interesadas; encuestas; talleres comunitarios; y actividades de recopilación de datos de la comunidad.

El personal del proyecto celebró un total de 5 talleres comunitarios presenciales y dos virtuales, tres reuniones del Comité Asesor Comunitario y varias caminatas comunitarias con el Comité Asesor Comunitario, y asistió a múltiples eventos comunitarios y reuniones continuas en toda la comunidad del proyecto. En esta sección se proporciona un resumen de estas actividades de divulgación y descubrimientos importantes sobre las barreras para desplazarse a pie en la comunidad y las mejoras, servicios y programas deseados.

Los miembros de la comunidad expresaron su deseo de mejorar la accesibilidad para peatones y la conectividad a destinos, parques, bibliotecas y paradas de autobús deseables; más espacios

verdes, árboles y plantas autóctonas; cruces peatonales mejorados/modernos y nuevas aceras. Los miembros de la comunidad también identificaron preocupaciones adicionales al caminar debido a los automóviles que circulan a alta velocidad y expresaron sus inquietudes por la seguridad personal.

Comité asesor comunitario

El equipo reunió un Comité Asesor Comunitario (CAC) para brindar orientación sobre los esfuerzos de participación de la comunidad e informar este proceso de planificación, desde el asesoramiento sobre las preocupaciones de la comunidad hasta las prioridades y preferencias. El CAC incluyó a personas mayores, propietarios de negocios y vendedores, padres y personal escolar, propietarios de viviendas, representantes de la comunidad y miembros de organizaciones y grupos locales como la Asociación de Vecinos de East Rancho Dominguez. Se llevaron a cabo tres reuniones del CAC durante el proceso del

Plan Peatonal Comunitario de East Rancho Dominguez, donde los miembros del CAC se enteraron sobre los métodos de recopilación de datos de la comunidad, los procesos del condado y las conexiones entre la accesibilidad para peatones, la salud pública, la seguridad y defensa pública.

Colaboración comunitaria

Para maximizar la participación de la comunidad, LANI y Salud Pública llevaron a cabo actividades de divulgación y participación en destinos comunitarios clave, como el parque East Rancho Dominguez, la East Rancho Dominguez Branch Library y el centro comercial Northgate. Esto también ayudó al equipo a identificar poblaciones específicas en la comunidad y celebrar presentaciones, grupos de enfoque y entrevistas con las partes interesadas para comprender mejor las preocupaciones y oportunidades para desplazarse a pie en East Rancho Dominguez.

El desarrollo del borrador del Plan coincidió con la pandemia de COVID-19, lo que hizo que la participación de la comunidad fuera un desafío. Durante la primera fase del proyecto, el equipo utilizó una combinación de actividades presenciales al aire libre y participación virtual para llegar a los miembros de la comunidad, a

la luz de las medidas de emergencia de salud pública que limitaron las actividades en interiores y en medio de múltiples aumentos repentinos en las tasas de casos.

El equipo pidió a los participantes en eventos presenciales que identificaran los desafíos para desplazarse a pie dibujando en un mapa comunitario a gran escala e ingresando comentarios y opiniones utilizando una herramienta de mapeo en línea. También se pidió a los miembros de la comunidad que completaran una encuesta, en línea o en persona, que consultó sobre sus experiencias de caminar dentro de la comunidad. Los participantes identificaron con frecuencia aceras abarrotadas y en mal estado, problemas de seguridad personal, conductores que excedían la velocidad, carreras callejeras y conductores que hacían "donuts" en intersecciones específicas.

Los grupos y organizaciones comunitarios que participaron en el desarrollo del borrador del Plan incluyeron:

- East Rancho Dominguez Neighborhood Association
- Personal y padres de Kelly and Roosevelt Elementary Schools
- Personal y padres de Whaley Middle School
- Empresas locales y vendedores de comida.

Además, se llevaron a cabo entrevistas con las partes interesadas con el jefe de la División de Policía Escolar del Distrito Escolar Unificado de Compton y con el personal del Condado que opera el Centro de Recursos Comunitarios, la Biblioteca y el Parque de East Rancho Dominguez.

Eventos comunitarios

Para obtener una comprensión integral de las necesidades de la comunidad, el equipo del proyecto identificó y participó en eventos comunitarios que brindaron la oportunidad de llegar a las partes interesadas que normalmente no asisten a los talleres del condado.

En cada evento, las partes interesadas brindaron información sobre un mapa de East Rancho Dominguez, identificando las barreras y los desafíos para caminar. El equipo también alentó a las partes interesadas a completar una encuesta sobre sus hábitos actuales de

desplazarse a pie, sus inquietudes y proyectos deseados.

El equipo del proyecto recolectó un total de 30 encuestas completadas en inglés y español.

Las tres principales áreas de preocupación de los encuestados fueron:

- Obstáculos en la acera
- Delincuencia, violencia y/o pandillas
- Mala iluminación por la noche.

Los eventos comunitarios a los que asistió el equipo del proyecto incluyeron:

- Parks After Dark: East Rancho Dominguez (ERD) Park
- Halloween Trick or Treat en ERD Park
- Winter Wonderland en ERD Park
- Parks at Sunset en ERD Park
- Reuniones virtuales comunitarias con la supervisora Holly J. Mitchell

El personal del proyecto recopiló opiniones en eventos comunitarios como Parks After Dark.

Alcance comunitario emergente

El equipo del proyecto sondeó a los residentes fuera de las escuelas y parques, a los dueños de negocios, y realizó varios “pop-ups” en el Parque East Rancho Dominguez, esfuerzos de divulgación informales o improvisados para interceptar a los residentes en el lugar que se reúnen. Las pop-ups permitieron al personal del proyecto recopilar opiniones de los miembros de la comunidad mientras usaban el parque y accedían a los recursos en el Centro Comunitario East Rancho Dominguez. El enfoque informal y menos estructurado permitió conversaciones

más profundas y una mayor comprensión de los miembros de la comunidad que de otro modo no habrían participado en el proceso de planificación.

Fase 1 de los Talleres Comunitarios

El 4 de diciembre de 2021, Salud Pública organizó un taller comunitario de puertas abiertas en East Rancho Dominguez Park. Durante el taller, los asistentes identificaron barreras para caminar en East Rancho Dominguez, incluido el exceso de velocidad, carreras callejeras, condiciones del pavimento y las aceras, y una iluminación inadecuada para los peatones. El equipo del proyecto registró esta información utilizando mapas y rotafolios. Los participantes también usaron notas autoadhesivas para registrar sus propias aportes y las adjuntaron al mapa o rotafolio.

Aportes de la comunidad sobre las barreras para caminar en el Taller 1 en el East Rancho Dominguez

También se pidió a los miembros de la comunidad que identificaran los tipos de mejoras que les agradaría ver "votando" con pegatinas de puntos en un cartel que ilustraba la "caja de herramientas" del condado. Finalmente, se les pidió a los participantes que completaran una encuesta física sobre sus hábitos actuales de caminar, inquietudes y proyectos deseados en la comunidad.

El 9 de diciembre de 2021, Salud Pública organizó un Taller virtual sobre el plan peatonal, en el que el equipo del proyecto brindó a los asistentes una descripción general del proyecto y solicitó aportes de las partes interesadas de

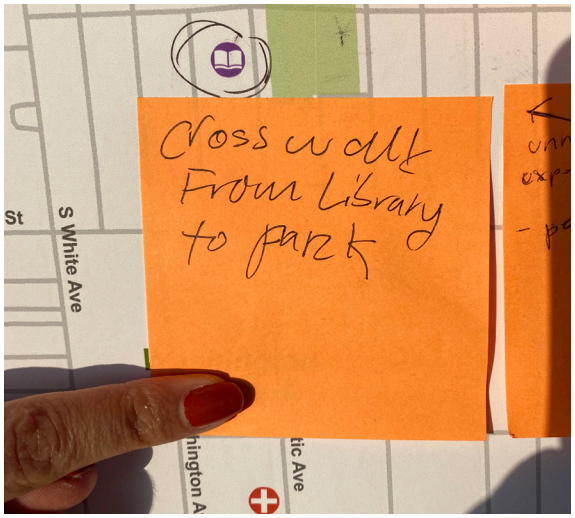
diferentes comunidades del proyecto en "salas" virtuales separadas.

Las preocupaciones y oportunidades incluyeron:

- Exceso de velocidad en Atlantic Avenue
- La necesidad de abordar a los conductores que hacen donuts en las intersecciones y las carreras callejeras (Atlantic Avenue y Compton Boulevard)
- Condiciones del pavimento y aceras (Atlantic Avenue entre Compton Boulevard y Alondra Boulevard)
- Necesidad de mayor iluminación, particularmente en el parque y biblioteca East Rancho Dominguez
- Cruce señalizado adicional en Atlantic Boulevard y E Rose Street
- Cruces peatonales más seguros o nuevos y visibles que conectan el parque y la biblioteca de East Rancho Dominguez

Fase 2 de los Talleres Comunitarios

Tras la publicación del borrador público del Plan Peatonal Comunitario de East Rancho Dominguez, el personal del proyecto llevó a cabo una serie de cuatro talleres presenciales entre agosto de 2022 y febrero de 2023. El 8 de agosto de 2022, Salud Pública y Planificación Regional organizaron un Taller de Planificación 101 para orientar a los miembros de la comunidad sobre los conceptos básicos del proceso de planificación. En colaboración con Obras Públicas, Salud Pública también impartió un taller sobre los beneficios del bosque urbano y cómo el Condado gestiona los árboles el 5 de octubre de 2022.



El taller en East Rancho Dominguez Park incluyó ejercicios de mapeo y actividades para niños.

Para recopilar comentarios específicos sobre las mejoras propuestas en el Plan, Salud Pública también organizó dos talleres, uno en East Rancho Dominguez Park el 2 de diciembre de 2022 y otro en East Rancho Dominguez Library el 28 de enero de 2023. En cada uno de estos talleres, el personal del proyecto volvió a utilizar carteles y mapas grandes para ilustrar los proyectos y programas propuestos por el Plan y para solicitar la opinión de los participantes.

El 2 de febrero de 2023, Salud Pública también organizó un Taller virtual sobre el Plan Peatonal para discutir la infraestructura propuesta y los proyectos programáticos. Las “salas” virtuales brindaron a los miembros de diferentes comunidades del proyecto la oportunidad de brindar comentarios sobre las propuestas.

Los comentarios recibidos durante los talleres del Plan identificaron el deseo de la comunidad de recibir recomendaciones adicionales para calmar el tráfico, iluminación a escala peatonal y mejores cruces. Estos comentarios se tuvieron en cuenta en la lista final de proyectos propuestos en este Plan.

Residentes de East Rancho Dominguez brindan comentarios sobre el borrador del Plan en un taller

Salud Pública y Obras Públicas comparten información sobre árboles en las calles en un taller en East Rancho Dominguez.

ENTORNO PEATONAL

Niveles de caminar y conducir

Para comprender los niveles actuales de los peatones en el East Rancho Dominguez, el condado analizó las estadísticas sobre los viajes diarios al trabajo y la propiedad de automóviles. recopilados del Censo; y realizó recuentos de peatones en lugares seleccionados en la comunidad.

En East Rancho Dominguez, el 90 por ciento de los residentes conducen solos o comparten el vehículo cuando viajan al trabajo, en comparación con el 70 por ciento en el condado de Los Ángeles. Sólo el 3 por ciento de los residentes dependen del transporte público y menos del uno por ciento de los residentes caminan o van en bicicleta al trabajo en East Rancho Dominguez.[1] Casi el 93 por ciento de los residentes en East Rancho Dominguez tienen acceso a al menos un vehículo. Los residentes también tienen casi el doble de probabilidades de tener acceso a 3 o más vehículos que el condado de Los Ángeles en su conjunto, lo que puede deberse a que varias familias o adultos comparten una sola casa.[2]

1 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.
2 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

La comunidad también cuenta con múltiples líneas de Metro Local:

- Línea 125 a lo largo de Rosecrans Avenue
- Línea 202 a lo largo de Atlantic Avenue
- Línea 127 a lo largo de Compton Boulevard, que también conecta a los residentes con Metro A (Azul) de la linea en la estación Compton
- Línea 128 a lo largo de Alondra Boulevard

El equipo del proyecto realizó recuentos de personas que caminaban por Compton Boulevard entre Lime Avenue y Frailey Avenue para determinar cuántas personas caminaban y en qué días y horarios. Los recuentos también pueden ayudar al condado a comprender mejor la demografía de las personas que caminan y cómo se relaciona con quiénes están involucrados en accidentes peatonales en la comunidad.

El equipo del proyecto completó los recuentos manuales el jueves 3 de marzo y el sábado 5 de marzo de 2022. Los conteos del jueves se completaron de 7:00 a. m. a 9:00 a. m. y de 4:00 p. m. a 6:00 p. m. El conteo del sábado se

completó entre las 11:00 a. m. y la 1:00 p. m. Los contadores anotaron el número de peatones, el género percibido y su edad general.

También se instalaron contadores automatizados entre el 17 y el 29 de marzo de 2022 y contaron el número de peatones que pasaban por el mostrador cada 15 minutos.

Los conteos de peatones automatizados y manuales resumidos en las Tablas 12-4 y 12-5 nos muestran cómo se ve la actividad peatonal a lo largo de un segmento clave de Compton Boulevard en el corazón de East Rancho Dominguez. Aunque los datos de recuento también se utilizan para evaluar si una ubicación cumple con un umbral para ciertas mejoras para peatones, como los semáforos, los recuentos no suelen ser comparables entre comunidades ni con ningún estándar para la actividad de los peatones. Por ejemplo, lo que puede considerarse un alto nivel de actividad en East Rancho Dominguez puede parecer bajo en otra comunidad.

Los resultados muestran que el período pico de peatones durante los conteos manuales fue a las 5:00 p. m. del jueves (Tabla 12-4). El día pico identificado durante los conteos automatizados fueron el domingo, con más de 1,000 movimientos de peatones contabilizados (Tabla 12-5).

VOLÚMENES DE VEHÍCULOS DE MOTOR

Rosecrans Avenue es una de las calles de mayor volumen en East Rancho Dominguez. Dentro de los límites de la comunidad, Rosecrans Avenue tiene un volumen de tráfico diario promedio que oscila entre 33,500 y 45,500 vehículos. Otras dos carreteras importantes de la comunidad, Atlantic Avenue y Compton Boulevard, tienen un volumen de tráfico diario promedio de 19.000 a 23.000 vehículos.[1]

LÍMITES DE VELOCIDAD PUBLICADOS

Los límites de velocidad para vehículos motorizados publicados en las carreteras principales de East Rancho Dominguez son de 35 mph, incluidas Atlantic Avenue, Rosecrans Avenue y Compton Boulevard. En las calles residenciales, el límite de velocidad publicado suele ser de 25 mph.

1 Esta información se recolectó a través de conteos automáticos entre 2016 y 2020. Es importante tener en cuenta que los datos recopilados durante la pandemia de COVID-19 pueden estar sesgados. Cuando fue posible, se utilizaron los recuentos realizados antes de 2020 para contabilizar los volúmenes de tráfico "usuales".

Tabla 12-4: Resumen del conteo manual de peatones de East Rancho Dominguez

Ubicación	Volumen de peatones durante la hora pico	Hora pico
Compton Boulevard, entre Lime Avenue y Frailey Avenue	76	17:00

Fuente: Condado de Los Ángeles, abril de 2022

Tabla 12-5: Resumen del conteo automatizado de peatones de East Rancho Dominguez

Ubicación	Movimientos peatonales promedio diarios	Día pico de la semana
Compton Boulevard, entre Lime Avenue y Frailey Avenue	1372	Domingo

Fuente: Condado de Los Ángeles, abril de 2022

Desafíos para Caminar

Esta sección examina los accidentes peatonales acontecidos en el East Rancho Dominguez para comprender mejor los factores que llevan a los accidentes, además de otros desafíos para caminar, incluidas las incomodidades y el crimen.

ACCIDENTES

Entre 2013 y 2022, hubo 79 accidentes con peatones en el East Rancho Dominguez, incluidas 4 muertes. Las mayores concentraciones de estos accidentes se produjeron a lo largo de Compton Boulevard, Atlantic Avenue y Rosecrans Avenue.

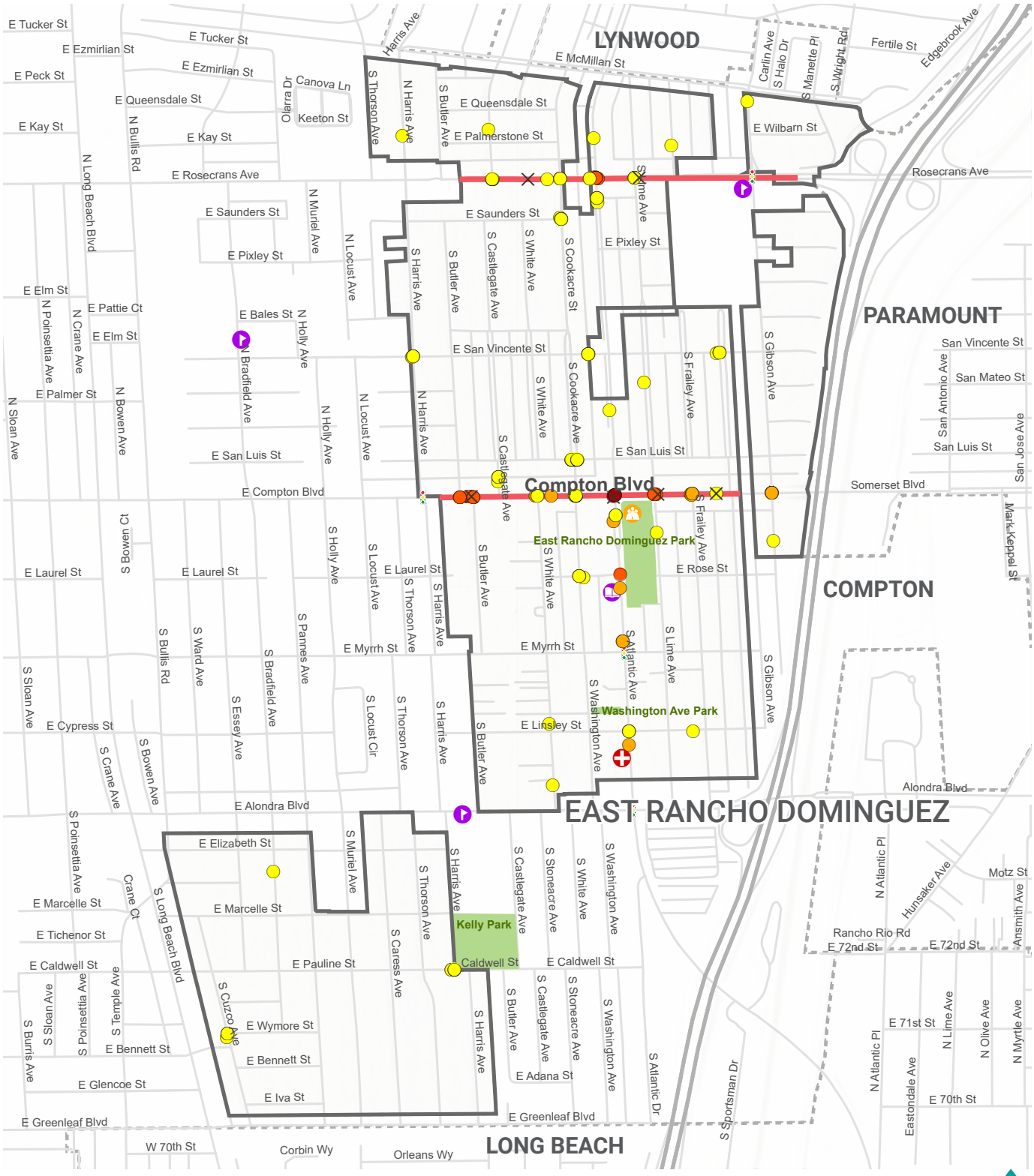
La mayoría de los accidentes ocurrieron los sábados, domingos y lunes durante las horas pico de viaje de mañana y tarde, que incluyen el amanecer y el anochecer (6 a. m. a 9 a. m. y 5 p. m. a 8 p. m.). El anochecer y el amanecer pueden ser peligrosos para los peatones porque pueden requerir caminar en la oscuridad, y cuando el sol sale o se pone, el ángulo del sol puede afectar la visibilidad de la carretera por parte del conductor.

Como parte del Plan de Acción de Visión Cero del Condado, se identificaron lugares donde hay concentraciones de accidentes fatales y con lesiones graves. Los Tramos con Concentración de Accidentes (CCC) se definen como cualquier segmento de carretera de media milla que incluía tres o más accidentes fatales o con lesiones graves entre el 1ro de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2017. Los CCC se incluyen en la Figura 12-3.

La California Highway Patrol informó que el 55 por ciento de los accidentes se atribuyeron al incumplimiento de las reglas por parte de los peatones (por ejemplo, cruzar a mitad de cuadra fuera de un cruce de peatones). Otro 31 por ciento de los accidentes se atribuyeron a que un automovilista no cedió el paso a un peatón que tenía el derecho de paso legal.[1]

1 California Highway Patrol, Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS), 2013-2022, consultado en abril de 2023. Es importante tener en cuenta que estos datos de accidentes podrían no tomar en cuenta todas las colisiones que ocurren en una comunidad, como las que no se informan. Los datos de 2021 y 2022 son provisionales.

Figura 12-3: Mapa de accidentes con peatones en el East Rancho Dominguez (2013-2022)

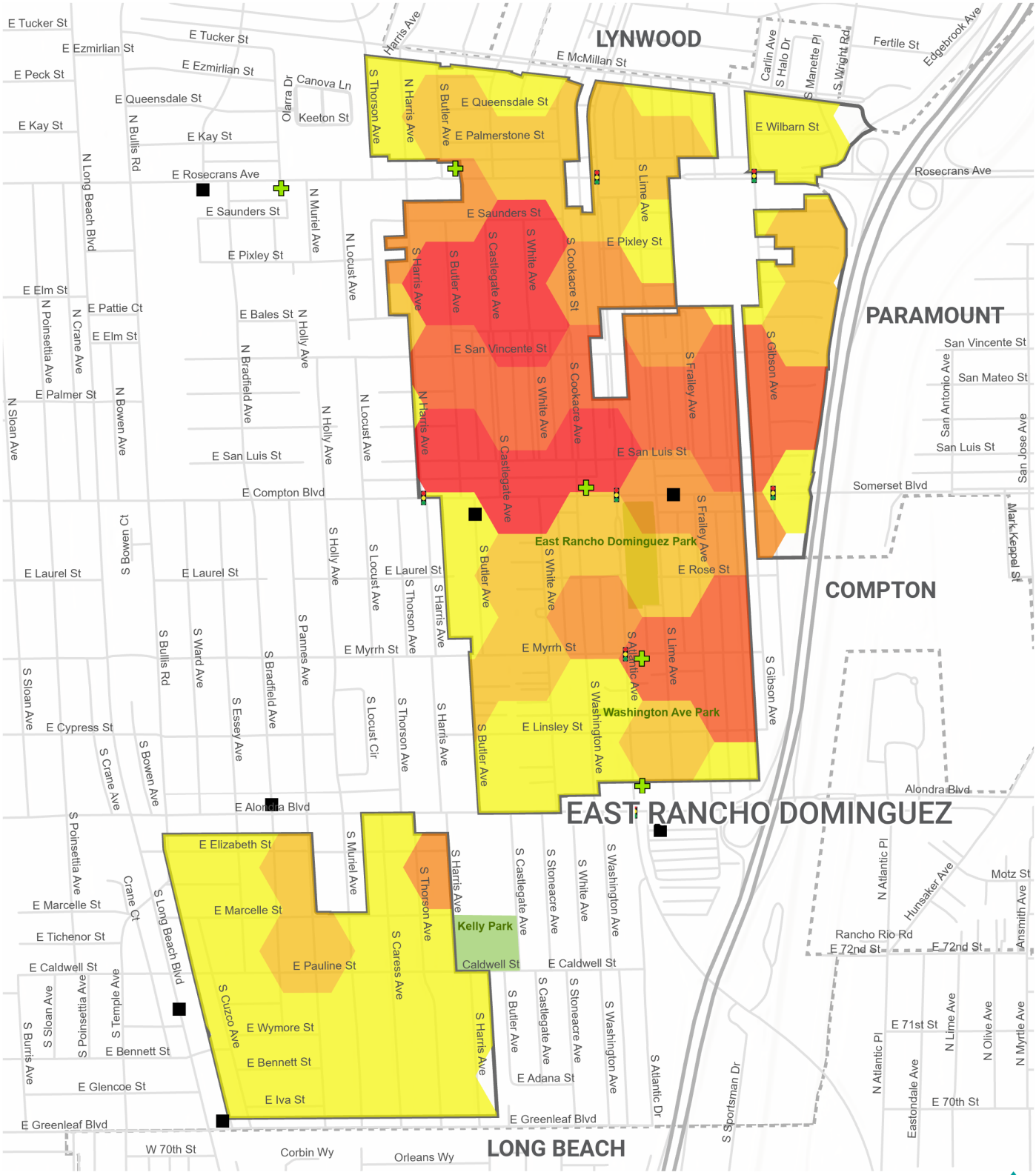


ACTIVIDADES QUE PROVOCAN MOLESTIAS

Las actividades que provocan molestias son aquellas que algunos residentes consideran actividades no deseadas, indeseables o ilegales que podrían afectar la seguridad, la comodidad y el atractivo real y percibido del entorno circundante. La Figura 12-4 ilustra las ubicaciones de las actividades que provocan molestias en todo el East Rancho Dominguez, que incluyen:

- **Dispensarios:** Existen cinco dispensarios dentro o adyacentes a East Rancho Dominguez. Los dispensarios actualmente son ilegales para operar en el condado no constituido de Los Ángeles y la ciudad de Compton.
- **Tiendas de licores:** Las tiendas de licores en una comunidad se han asociado con un aumento de las actividades que provocan molestias y pueden tener efectos negativos para la salud de los residentes que viven cerca. Existen siete licorerías dentro o fuera de East Rancho Dominguez.
- **Vertidos ilegales:** Los vertidos ilegales ocurren en todo el este de Rancho Dominguez, aunque son más frecuentes en South Williams Avenue. También se producen vertidos ilegales en los callejones de los barrios. Los vertidos ilegales pueden ser perjudiciales para la salud pública y pueden crear una percepción visual negativa de seguridad, lo que puede desalentar la actividad peatonal.

Figura 12-4: Mapa que muestra actividades que provocan molestias en East Rancho Dominguez, 2021



DELITO

El miedo debido a un crimen real o aparente puede limitar el acceso a los espacios públicos. Los miembros de la comunidad identificaron el crimen como algo que desalienta la participación en actividades saludables, como caminar y visitar parques públicos (consulte la sección Participación de la comunidad).

Entre diciembre de 2019 y diciembre de 2020, East Rancho Dominguez experimentó alrededor de 25 delitos por cada 10,000 personas. Delitos contra la propiedad, que incluyen robo,[1] grand theft auto y el robo de vehículos representaron muchos de los delitos denunciados. Crímenes violentos, que incluyen homicidio, violación, asalto agravado y robo,[2] representó casi el 27 por ciento de los delitos cometidos en East Rancho Dominguez.[3] Los crímenes violentos se muestran en la Figura 12-5, con los lugares de los homicidios específicamente identificados.

ACTIVIDAD DE PANDILLAS

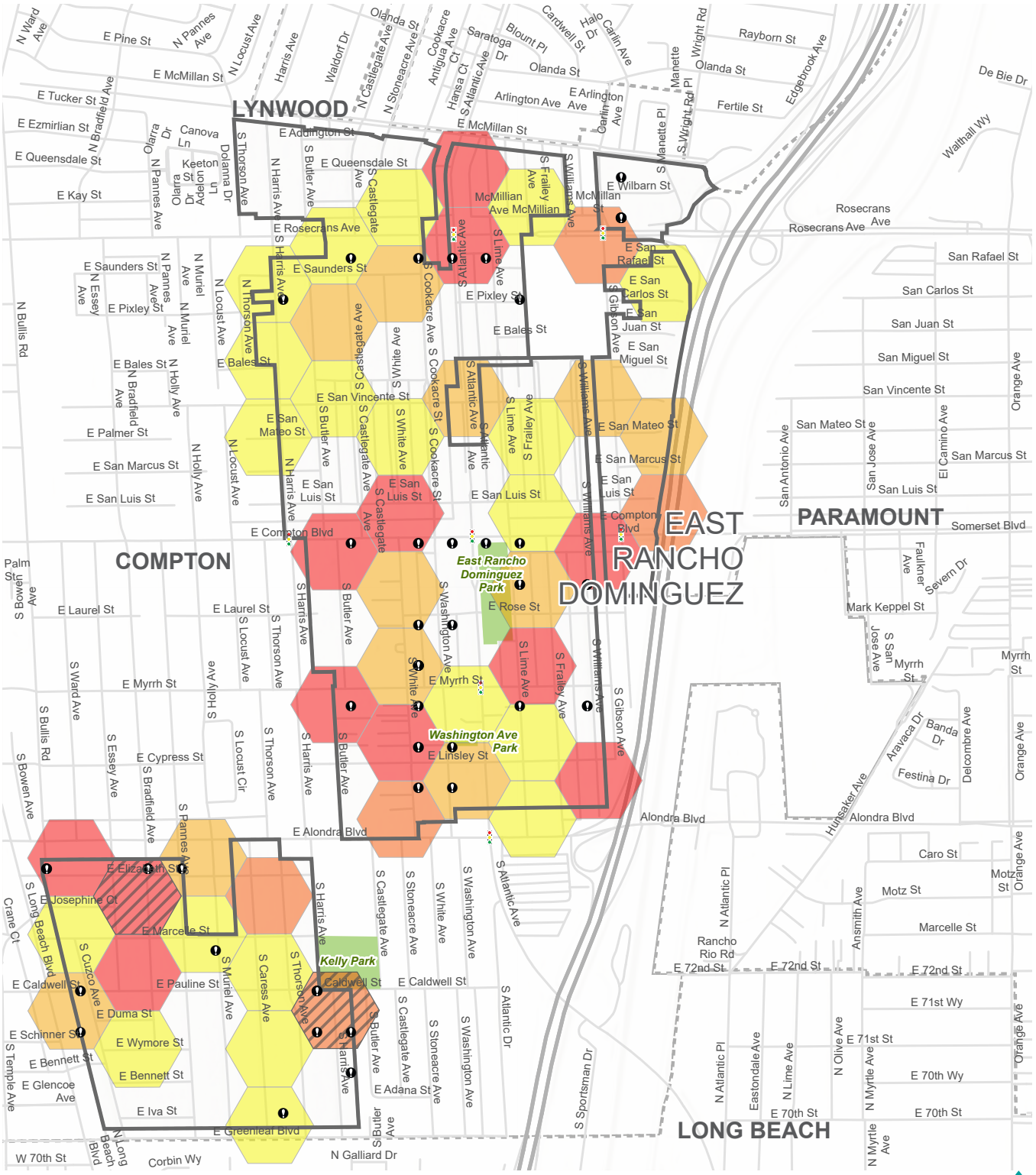
Se han producido concentraciones de delitos relacionados con pandillas a lo largo de Compton Boulevard, White Avenue y Saunders Street (ver Figura 12-5). El miedo a las pandillas y la violencia de las pandillas puede desalentar a las personas a caminar o incluso a salir de sus hogares.

1 Robo es la toma de propiedad que no involucra contacto de persona a persona. Robo es el ingreso a un edificio o residencia con la intención de cometer un robo, pero la propiedad no es necesariamente robada. Ley de Nancy King, 2018.

2 El atraco, en contraste con el hurto, es una toma de propiedad que implica una interacción de persona a persona con fuerza, intimidación y/o coerción. Ley de Nancy King, 2018.

3 Departamento del Sheriff del condado a través de Los Angeles Times Mapping, 2021. Los datos disponibles más recientes sobre delincuencia se recopilaron de diciembre de 2019 a junio de 2020.

Figura 12-5: Mapa que muestra delitos violentos y actividad de pandillas en East Rancho Dominguez (2020)



JUSTICIA AMBIENTAL

Existe la necesidad de comprender las injusticias ambientales y sus impactos tangibles en las comunidades de bajos ingresos de color para llegar a abordar y mejorar equitativamente la experiencia del peatón en estos lugares. El East Rancho Dominguez es una de las comunidades con mayor carga de contaminación en el condado de Los Ángeles, debido a las concentraciones de industrias contaminantes en las comunidades adyacentes y los intensos usos de transporte desde rutas de camiones pesados hasta varias autopistas importantes. Los residentes del East Rancho Dominguez están expuestos a múltiples fuentes de contaminación que afectan la calidad de vida, dañan la salud de la comunidad y desalientan la recreación al aire libre, incluidas las caminatas y otras actividades físicas.

Como una comunidad densa cercana a los principales sistemas de transporte de la región, incluidas las autopistas SR-91, I-105, e I-710, la calidad del aire del East Rancho Dominguez es una de las peores de California. Según el análisis de CalEnviroScreen 4.0 de la Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud de California (Figura 12-6), la mayoría de las secciones censales en el East Rancho Dominguez se ubican por encima del percentil 80 en cuanto a la carga de contaminación, lo que significa que su exposición a la contaminación es mayor que la gran mayoría, el 80 por ciento, de otros distritos censales en California.[1] Las emisiones de diésel de los camiones que viajan a lo largo de las autopistas y calles contribuyen significativamente a la contaminación del aire local y regional, incluido la materia particulada 2.5 (PM 2.5) y la materia particulada de diésel (DPM).

[2] La mayoría de las secciones censales en el East Rancho Dominguez se ubican por encima del percentil 80 para PM 2.5 y DPM. La exposición al DPM y otros gases contaminantes puede provocar cáncer de pulmón, muerte prematura, enfermedades cardíacas y pulmonares crónicas, asma y disminución de la función pulmonar en los niños.[3]

La historia de extracción de petróleo de Los Ángeles también ha tenido efectos a largo plazo en comunidades como el East Rancho Dominguez. En la actualidad, no hay pozos de petróleo o gas ubicados dentro de los límites de East Rancho Dominguez; sin embargo, hay al menos 2 pozos de petróleo o gas inactivos ubicados en comunidades cercanas.[4] Según un informe de 2018 del Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles, las partículas y los compuestos orgánicos volátiles de las actividades de extracción de petróleo y gas “pueden provocar efectos nocivos para la salud humana, incluida la irritación de los ojos, la nariz y la garganta; exacerbaciones agudas del asma; y otras afecciones respiratorias”,[5] entre muchos otros impactos en la salud.

1 https://experience.arcgis.com/experience/11d2f52282a54ceebcac7428e6184203/page/Draft-CalEnviroScreen-4.0/

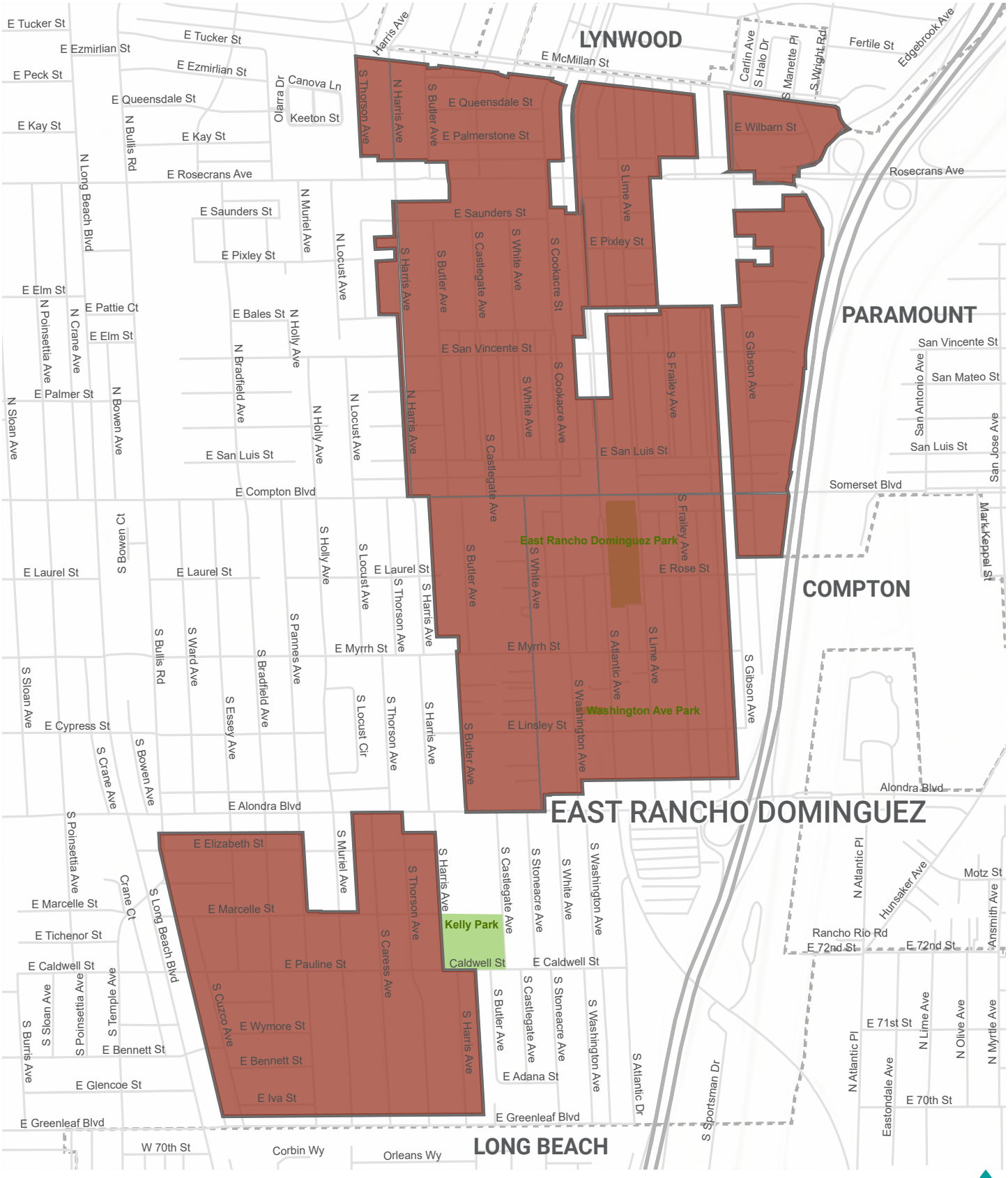
2 https://experience.arcgis.com/experience/11d2f52282a54ceebcac7428e6184203/page/Draft-CalEnviroScreen-4.0/

3 https://ww2.arb.ca.gov/resources/overview-diesel-exhaust-and-health

4 https://maps.conservation.ca.gov/doggr/wellfinder/#/

5 http://publichealth.lacounty.gov/eh/docs/PH_OilGasFacilitiesPHSafetyRisks.pdf

Figura 12-6: Mapa de los resultados de CalEnviroScreen 4.0 en East Rancho Dominguez



CLIMA

Los días más cálidos y las tormentas más húmedas debido a un clima cambiante afectan a algunas poblaciones más que a otras; dependiendo de la geografía, los factores sociales y de contar con la infraestructura para protegerlos de los climas extremos. La Evaluación de Vulnerabilidad Climática del Condado de Los Ángeles (CVA) examina la vulnerabilidad social y física del Condado a los peligros climáticos como el calor extremo, los incendios forestales y las inundaciones, que se prevé que se vuelvan más severos en las próximas décadas.

El Índice de Sensibilidad Social de CVA combina 29 indicadores como la edad, la salud, los ingresos y el acceso al transporte para identificar lugares con la mayor proporción de residentes sensibles al clima. El East Rancho Dominguez tiene 3 de 5 distritos censales en el nivel más alto de sensibilidad social en el condado de Los Ángeles. De manera similar, la esquina noroeste de la comunidad, Zona Censal 5421.03, se encuentra entre las más vulnerables a los impactos en la salud debido al calor extremo en el Heat Health Action Index del Estado de California.[1]

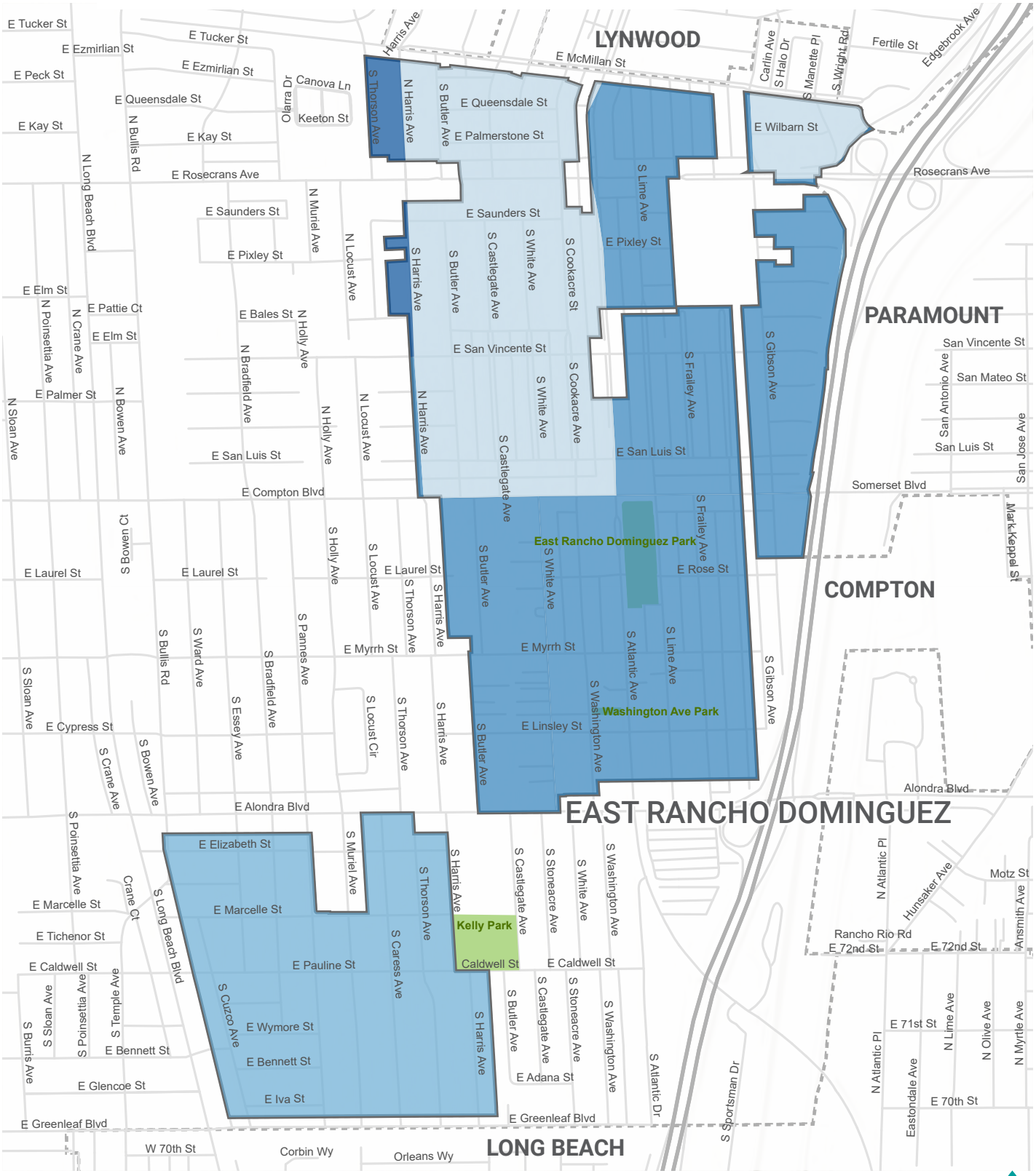
Los humanos comienzan a experimentar un mayor riesgo de enfermedades por calor a 95°F. Según la CVA, el East Rancho Dominguez históricamente experimenta temperaturas máximas diarias del percentil 95 de 86,8 °F, que se prevé que aumenten de 7,6 °F a 94,4 °F para finales de siglo. Esto significa que los días más calurosos generalmente serán mucho más calurosos de lo que son hoy, y mucho más desagradables para caminar o rodar sin refugio del calor, como árboles de sombra, espacios verdes y paradas de autobuses.

Además, el East Rancho Dominguez registra históricamente 28,1 días de lluvia intensa cada año, que según los proyectos de la CVA aumentarán de 5,9 a 34 días de lluvia intensa para finales de siglo. Las inundaciones localizadas pueden ocurrir en lugares del interior como East Rancho Dominguez cuando la infraestructura de aguas pluviales se ve abrumada y las calles y aceras pueden volverse peligrosas o intransitables.

Según la CVA, el East Rancho Dominguez tiene una baja capacidad de adaptación a nivel comunitario debido a la cubierta arbórea limitada (17 por ciento frente a 20 por ciento en todo el condado), mucho pavimento y otras superficies impermeables (62 por ciento frente a 23 por ciento en todo el condado) y otras características del entorno construido que incrementan los impactos, incluso los aumentos modestos de temperatura.

1 El Índice de Sensibilidad Social ilustrado en la Figura 12-7 incorpora la demografía y las características individuales de las personas que viven en cada zona censal. Sin embargo, no mide la calidad del entorno físico en el que viven; y no debería ser el único factor en la toma de decisiones sobre proyectos y programas para mejorar la experiencia de los peatones.

Figura 12-7: Mapa que muestra el Índice de Sensibilidad Social para distritos censales en el East Rancho Dominguez



Data provided by the County of Los Angeles, Metro LA, TIGER, Caltrans

0 0.15 0.3 MILES

SOCIAL SENSITIVITY TO CLIMATE CHANGE

Higher Sensitivity

Lower Sensitivity

INSTALACIONES PEATONALES EXISTENTES

Las instalaciones peatonales, incluidas las aceras, los cruces peatonales, los semáforos, las rampas en las aceras, las copas de los árboles y las condiciones de iluminación, contribuyen al acceso y a la estética que hacen que los lugares sean más accesibles y agradables para caminar. Esta sección analiza las instalaciones peatonales existentes y las oportunidades de mejora en el East Rancho Dominguez. Estas oportunidades se documentan en la Figura 12-8 y la Figura 12-9. Las condiciones que se muestran en estas figuras se basan en observaciones registradas durante auditorías de caminabilidad a lo largo de tramos específicos en toda la comunidad. Para obtener información sobre las prácticas y los procedimientos de mantenimiento del condado (p. ej., volver a pintar los cruces peatonales descoloridos), consulte el Capítulo 4 de *Paso a paso.* Para una descripción más detallada y ejemplos de tipos de instalaciones para peatones, consulte el Capítulo 3 de *Paso a paso.*

Aceras

Las aceras forman la columna vertebral de las redes de transporte peatonal. Las aceras prevalecen en ambos lados de la calle en todo East Rancho Dominguez. Se observaron intermitentemente aceras tan estrechas como de 4 a 5 pies en todo el vecindario, como en lugares a lo largo de Rosecrans Avenue, Cookacre Street, Gibson Avenue y San Vincent Street. Algunos segmentos de Rosecrans Avenue, Atlantic Avenue y Compton Boulevard cuentan con aceras relativamente anchas de entre 12 y 16 pies, lo que proporciona un amplio espacio para el tránsito de peatones.

Muchas aceras comunitarias están en relativamente buenas condiciones, aunque algunas presentan daños causados por las raíces de los árboles, particularmente alrededor del Parque East Rancho Dominguez.

Cruces peatonales

No es necesario marcar los cruces en las intersecciones; sin embargo, se instalan cruces peatonales marcados para guiar a los peatones y ayudar a mejorar la conciencia del conductor sobre la posible actividad peatonal, lo que aumentará las posibilidades de que un conductor se detenga por un peatón. Existen muchos estilos diferentes de marcas para cruces peatonales. Las marcas estándar de cruces peatonales consisten en dos líneas paralelas, mientras que los cruces de peatones continentales y en escalera se consideran patrones de "alta visibilidad" Estos estilos pueden mejorar la visibilidad de los cruces desde distancias mayores que con las marcas estándar.

Un cruce de peatones estándar con líneas paralelas en Atlantic Avenue

Un paso de peatones con escalera amarilla afuera de Whaley Middle School en Gibson Avenue

Un ejemplo de cruce continental de alta visibilidad

Los cruces peatonales marcados existen solo en ubicaciones seleccionadas en East Rancho Dominguez, generalmente en las intersecciones a lo largo de las calles principales y cerca de las escuelas. La mayoría de los cruces peatonales marcados son estándar, aunque en las zonas escolares se utilizan marcas amarillas de alta visibilidad.

Muchas intersecciones dentro de East Rancho Dominguez no están marcadas, como las de Rosecrans Avenue, Cookacre Street y Gibson Avenue. Además, a lo largo de corredores importantes como Compton Boulevard, existen tramos de hasta 1,500 pies entre cruces marcados, lo que puede resultar en que los peatones crucen en lugares sin controles de tráfico ni cruces peatonales.

Rampas de bordillo y radios

Las rampas en los bordillos pueden ayudar a todos los usuarios a pasar de la calle a la acera. Por ejemplo, una acera sin una rampa de bordillo puede ser una barrera para alguien en silla de ruedas, lo que lo llevará a viajar en la calle en lugar de la acera y a usar los caminos de entrada para acceder hacia y desde la acera. La mayoría de las intersecciones a lo largo de las carreteras principales en East Rancho Dominguez tienen rampas de acera únicas que se alinean diagonalmente con la intersección.

Los radios de las aceras en East Rancho Dominguez varían. Los radios son más grandes (más de 30 pies) en intersecciones como Compton Boulevard y Atlantic Avenue, lo que permite a los vehículos girar hacia el cruce de peatones sin reducir significativamente su velocidad de desplazamiento. Los radios son más pequeños (menos de 15 pies) en otras intersecciones como Atlantic Boulevard y Myrrh Street, lo que permite giros de vehículos más lentos, así como distancias de cruce de peatones más cortas.

Señales de Tráfico

Los semáforos están presentes en la mayoría de las intersecciones principales en East Rancho Dominguez e incluyen señales de cuenta regresiva para caminar que se activan con un botón. Algunas intersecciones en el East Rancho Dominguez también cuentan con un Intervalo Adicional para Peatones, temporización de señal que les da a los peatones una "ventaja inicial" de 3 a 7 segundos para cruzar antes de que el tráfico vehicular se ponga en luz verde.

Alumbrado Público

No existe iluminación a escala peatonal, definida en el Capítulo 3, en East Rancho Dominguez. La mayoría de las carreteras principales en el East Rancho Dominguez tienen luces en las calles, que iluminan la calzada pero no siempre iluminan la acera, lo que podría disuadir a los miembros de la comunidad de caminar de noche.

Copas de Árboles

Según el Índice de Lugares Saludables, el setenta por ciento de otras comunidades de California tienen una mayor cobertura de copas de árboles que el East Rancho Dominguez.[1]

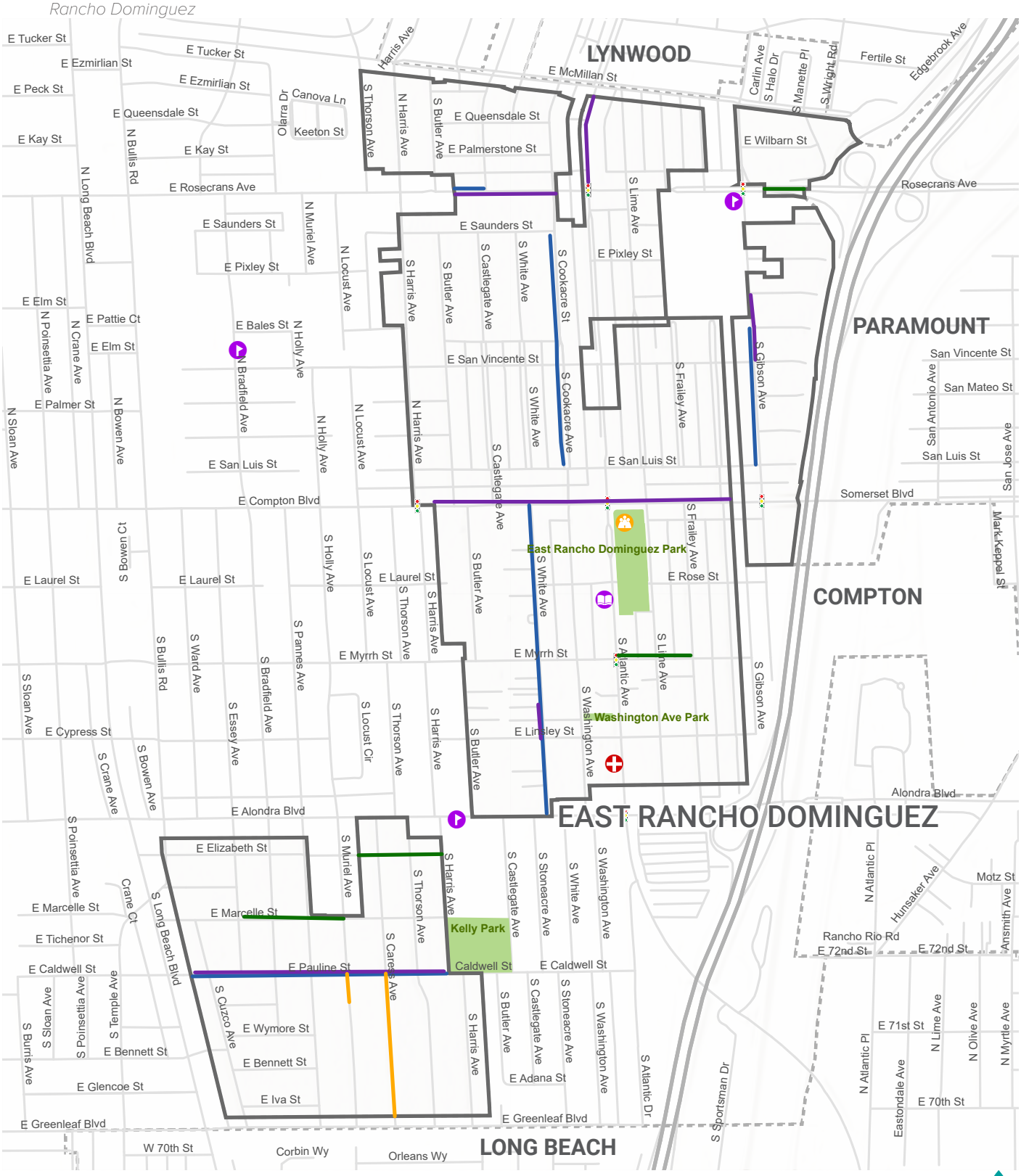
Una cobertura densa de copas de árboles puede embellecer la comunidad, haciendo que caminar sea más seguro y placentero; proporcionan importantes beneficios para la salud mental; y mejoran la calidad de vida en general. Los árboles son herramientas importantes para refrescar los vecindarios y ayudar a las comunidades a adaptarse a un clima cambiante.

Aun así, si bien existen muchos beneficios derivados de las copas de árboles robustos, casi todos los árboles pueden entrar en conflicto con la infraestructura circundante. Tener suficiente espacio alrededor y por encima de los árboles es una cuestión importante en cuanto a qué especies se plantan, dónde y con qué propósito.

---

1 Índice de Lugares Saludables, 2021.

Figura 12-8: Mapa de observaciones de auditoría de caminabilidad relacionadas con aceras y caminos en East Rancho Dominguez



* Para los fines de este plan, las aceras dañadas se definen como ubicaciones con grietas, raíces de árboles que levantan secciones u otros problemas con el pavimento existente. Las aceras estrechas se refieren a aquellas de 4 pies de ancho o menos y/o aquellas que tienen obstrucciones tales como cajas de servicios públicos o postes indicadores que hacen que el camino para caminar sea angosto. Las observaciones fueron realizadas por ingenieros de Alta Planning Design en mayo de 2021.

Figura 12-9: Mapa de observaciones de auditoría de caminabilidad relacionadas con intersecciones en East Rancho Dominguez

* Las rampas de acera dañadas pueden incluir ubicaciones que están agrietadas o tienen otras obstrucciones, o tienen problemas de cumplimiento obvios, como cúpulas truncadas faltantes. Las observaciones fueron realizadas por ingenieros de Alta Planning Design en mayo de 2021.

INSTALACIONES PEATONALES PROPUESTAS

Esta sección analiza los proyectos propuestos para la red peatonal de East Rancho Dominguez. Las propuestas se desarrollaron a través de conversaciones con departamentos del condado, agencias de seguridad pública y residentes de la comunidad; así como observaciones cuidadosas de la red de transporte existente, para identificar acciones que puedan apoyar los esfuerzos para que las personas caminen, viajen en bicicleta, vivan y prosperen en East Rancho Dominguez. Las propuestas tienen como objetivo dar a conocer los esfuerzos de seguridad de los peatones de los departamentos del condado; y proporcionar un registro de las necesidades y deseos de la comunidad para residentes, defensores y formuladores de políticas.

La mayoría de los proyectos propuestos se concentran en las carreteras principales, incluido Compton Boulevard, una parte del cual es un Tramos con Concentración de Accidentes de Visión Cero. Estos tramos tienen un historial de accidentes relacionados con peatones, tienen altos volúmenes y velocidades de vehículos motorizados, y se identificaron como prioridades durante la participación comunitaria. Los proyectos propuestos se categorizan y definen en las siguientes secciones.

Posibles reconfiguraciones de carreteras que podrían mejorar las condiciones para caminar y potencialmente agregar más espacios verdes a la comunidad, pero necesitan un estudio más extenso para implementarse. Por ejemplo:

- Reconfiguración de la carretera en Atlantic Avenue desde San Vicente Street hasta Alondra Boulevard, si es posible, para ayudar a reducir la velocidad de los vehículos.
- Eliminación del carril de acceso existente en Gibson Avenue y Rosecrans Avenue para ayudar a reducir la velocidad de los vehículos y acortar la distancia que los peatones deben cruzar en esta intersección compleja. El carril de acceso eliminado también podría usarse como espacio para una parada de autobús mejorada, espacio para árboles en la calle u otro tipo de espacio comunitario.

Instalaciones que mejoren el cruce de la calle en las intersecciones y a mitad de cuadra, incluidos los cruces peatonales de alta visibilidad, las señales de ceda el paso, los sistemas de advertencia activados por peatones, las nuevas señales de tráfico para peatones y las rampas de bordillo que cumplan con ADA. Cualquier recomendación para marcar un

cruce peatonal (en lugares controlados o no controlados) deberá ser consistente con las pautas locales y estatales. Por ejemplo:

- Cruces nuevos y mejorados a lo largo de Atlantic Avenue, Compton Boulevard y Gibson Avenue para proporcionar un entorno más seguro para peatones, con cruces peatonales de alta visibilidad y nuevas balizas que alertan mejor a los conductores sobre la presencia de peatones. Extensiones de aceras y rampas de acera que cumplen con la ADA para brindar una experiencia más segura y accesible para todos los usuarios de la calle.
- Principales intervalos para peatones, señales de ceda el paso, cruces peatonales de alta visibilidad y extensiones de aceras en varias intersecciones a lo largo de Atlantic Avenue.
- Cruces peatonales de alta visibilidad, extensiones de aceras, sistemas de alerta activados por peatones e intervalos de peatones principales a lo largo de Compton Boulevard.

Instalaciones que podrían mejorar el caminar por la calle, incluida la adición de aceras nuevas o ampliadas y la evaluación de la eliminación o reubicación de los accesos vehiculares, como:

- Nuevas aceras a lo largo de lCuzco Avenue y Caress Avenue para crear un espacio exclusivo para los peatones.

Instalaciones que podrían ralentizar a los conductores, reducir el volumen de tráfico y disuadir otros comportamientos peligrosos de los conductores, como mini rotondas y paradas en todos los sentidos. Algunos ejemplos de proyectos propuestos para calmar el tráfico incluyen:

- Una mini rotonda en la intersección de Gibson Avenue y San Vincente Street para ayudar a reducir el comportamiento inseguro de los conductores.
- Glorietas u otros tratamientos para calmar el tráfico para reducir la velocidad de los vehículos y prevenir comportamientos inseguros de los conductores como “donuts” a lo largo de Elizabeth Street, Marcelle Street, Myrrh Street, Pauline Street, Harris Avenue y Lime Avenue.

Luces a escala humana que brinden iluminación a las personas que caminan en East Rancho Dominguez, a diferencia de las que se encuentran en alturas y direcciones

destinadas a iluminar la carretera para los automovilistas. Consulte el Capítulo 4 de *Paso a paso* para obtener más información sobre cómo solicitar iluminación a escala peatonal en el East Rancho Dominguez.Estas propuestas incluyen, entre otras:

- Atlantic Avenue entre el límite norte de la comunidad y Rosecrans Avenue.
- Lime Avenue entre San Luis Street y Myrrh Street.

Instalaciones que pueden hacer que el tránsito sea más eficiente y al mismo tiempo brindar beneficios a los peatones, así como sombra, asientos e iluminación, que pueden hacer que tomar el bus sea una experiencia más cómoda. También incluye los ensanches de acera para las paradas de autobús que extienden el bordillo desde la acera hacia la calle. Las paradas de autobús se colocan en el ensanche de acera, lo que permite que los autobuses se detengan sin salirse del carril de circulación. El ensanche de acera también acorta las distancias de cruce para los peatones, al igual que una extensión del bordillo. Algunos ejemplos de mejoras propuestas en las paradas de transporte público en el este de Los Ángeles incluyen:

- Ensanches de acera para las paradas de autobús en varios lugares a lo largo de Compton Boulevard.

Estos proyectos propuestos se detallan en la Tabla 11-5 y se mapean en la Figura 12-10. El capítulo 6 de *Paso a paso* ofrece una descripción general de cómo el condado implementará estos proyectos, el Anexo D de *Paso a paso* contiene información detallada sobre posibles fuentes de financiación y la puntuación de prioridad del proyecto.

La implementación de los proyectos propuestos en East Rancho Dominguez depende del análisis ambiental, así como de la futura revisión de ingeniería para garantizar la coherencia con las pautas y prácticas aplicables del condado, que incluyen, entre otros, el Manual de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito de California (CA MUTCD), Manual de diseño de carreteras de Caltrans, Código del condado de Los Ángeles y el Plan general del condado de Los Ángeles. Además, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de los programas descritos en este Plan dependen de los recursos disponibles, el derecho de paso, la financiación suficiente para la instalación, la operación y el mantenimiento continuo, y obtener apoyo comunitario y político.

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Alondra Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 48,5**	
Condado/ Ciudad de Compton	E Alondra Boulevard & S Butler Avenue	Tramo este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	47,0
			Instalar RRFB	$80,000	$80,000	
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Dirección este-oeste	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado/ Ciudad de Compton	E Alondra Boulevard & S White Avenue	Tramos oeste y norte	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	50,0
		Intersección noroeste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
Atlantic Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 69,1**	
Condado/ Ciudad de Compton	S Atlantic Avenue (límite al norte de la comunidad hacia Rosecrans Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	60,0
Condado/ Ciudad de Compton	S Atlantic Avenue (Rosecrans Avenue hacia el límite al sur de la comunidad)	Ambos lados de la calle	Considerar reconfiguración vial	$200,000	$300,000	80,0
Condado/ Ciudad de Compton	S Atlantic Avenue (E San Vicente Street - E Alondra Boulevard)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	85,0

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Atlantic Avenue & Linsley Street	Tramos norte y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	58,3
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
Condado	S Atlantic & E Myrrh Street	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	67,0
			Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
Condado	S Atlantic Avenue & E Rose Street	Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	64,5
			Instalar camellón peatonal	$40,000	$65,000	
		Tramos norte y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	S Atlantic Avenue & E Rosecrans Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	70,0
		Todas las intersecciones	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noroeste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Caress Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 35,0**	
Condado	S Caress Avenue (E Pauline Street hacia el límite al sur de la comunidad)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$61,920	$89,440	35,0
Compton Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 67,0**	
Condado	E Compton Boulevard & Atlantic Avenue	Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	85,0
		Intersecciones sureste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	E Compton Boulevard (N Harris Avenue - Long Beach Highway)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	70,0
Condado/ Ciudad de Compton	E Compton Boulevard & N Harris Avenue	Intersecciones noreste y sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	53,3
		Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
		Intersección suroeste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	E Compton Boulevard & S Castlegate Avenue	Tramos norte y este	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	68,3
		Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Intersección noreste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	
		Dirección oeste-este	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	E Compton Boulevard & S Gibson Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	58,0
		Intersecciones noroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	E Compton Boulevard & S Lime Avenue	Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	68,7
		Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	
		Todos los tramos	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	
Cuzco Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 41,0**	
Condado	S Cuzco Avenue & E Bennett Street	Tramo oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	42,0
Ciudad de Compton	S Cuzco Avenue (E Greenleaf Boulevard - E Iva Street)	Lado oeste de la calle	Instalar aceras	$5,400	$7,800	40,0

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Elizabeth Street					**Puntuación promedio de tramo: 37,8**	
Condado	E Elizabeth Street & S Bradfield Avenue	Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	42,0
Condado	E Elizabeth Street (S Caress Avenue - S Harris Avenue)	Ambos lados de la calle	Plantar árboles en la calle en la franja de vía verde existente	$55,000	$75,000	40,0
Condado	E Elizabeth Street & S Caress Avenue	Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	45,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	E Elizabeth Street & S Thorson Avenue	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	40,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA en ausencia de la misma	$40,000	$60,000	
		Todo el trayecto	Instalar rotonda	$100,000	$650,000	
Condado/ Ciudad de Compton	E Elizabeth Street & S Bullis Road	Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	40,0
Condado/ Ciudad de Compton	E Elizabeth Street & S Pannes Avenue	Tramos oeste y este	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	32,5
			Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale una parada en todos los sentidos	$100,000	$650,000	
Condado	E Elizabeth Street & Essey Avenue		Instalar rotonda	$100,000	$650,000	25,0

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Gibson Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 43,1**	
Condado	S Gibson Avenue & E Rosecrans Avenue	Intersección noreste	Eliminar el carril de acceso, recuperar el espacio peatonal	$50,000	$100,000	55,0
		Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$12,000	$20,000	
Condado/ Ciudad de Compton	S Gibson Avenue & E San Juan Street	Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	41,7
		Tramos norte y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	S Gibson Avenue & E San Vicente Street	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale una parada en todos los sentidos	$100,000	$650,000	32,5
		Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$12,000	$20,000	
Harris Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 36,7**	
Condado/ Ciudad de Compton	S Harris Avenue & E Elizabeth Street	Tramos norte y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	40,0
Condado/ Ciudad de Compton	S Harris Avenue & E Marcelle Street	Tramos norte y oeste	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	40,0
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersección noreste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$10,000	$15,000	

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Compton	S Harris Avenue & E Saunders Street	Intersecciones noreste y noroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	30,0
Lime Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 52,3**	
Condado	S Lime Avenue & E Rose Street	Intersecciones noreste, sureste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	51,7
		Tramos este y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	S Lime Avenue & E San Luis Street	Tramo este	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	55,0
Condado	S Lime Avenue & E San Vincente Street	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	55,0
Condado	S Lime Avenue & E Linsley Street		Instalar rotonda	$100,000	$650,000	40,0
Condado	S Lime Avenue (E San Luis Street - E Myrrh Street)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	65,0
Marcelle Street					**Puntuación promedio de tramo: 38,8**	
Condado	E Marcelle Street & S Cuzco Avenue	Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	40,0
Condado/ Ciudad de Compton	E Marcelle Street (S Essey Avenue - S Muriel Avenue)	Lado norte de la calle	Plantar árboles en la calle de la avenida existente	$55,000	$75,000	35,0

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Compton	E Marcelle Street & S Muriel Avenue	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	40,0
Condado	E Marcelle Street & S Bradfield Avenue	Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	40,0
Muriel Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 35,0**	
Condado	S Muriel Avenue (E Pauline Street - 400 pies al sur de E Pauline Street)	Ambos lados de la calle	Instalar aceras	$18,000	$26,000	35,0
Myrrh Street					**Puntuación promedio de tramo: 48,7**	
Condado	E Myrrh Street (S Atlantic Avenue - S Frailey Avenue)	Lado norte de la calle	Plantar árboles en la calle de la avenida existente	$55,000	$75,000	57,0
Condado	E Myrrh Street & S Lime Avenue	Tramos norte y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	46,7
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
		Todo el trayecto	Instalar rotonda	$100,000	$650,000	
Condado	E Myrrh Street & S White Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde;	$100,000	$650,000	42,5
		Tramos norte y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
Pauline Street					**Puntuación promedio de tramo: 33,1**	
Condado	E Pauline Street & S Bradfield Avenue	Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	40,0

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

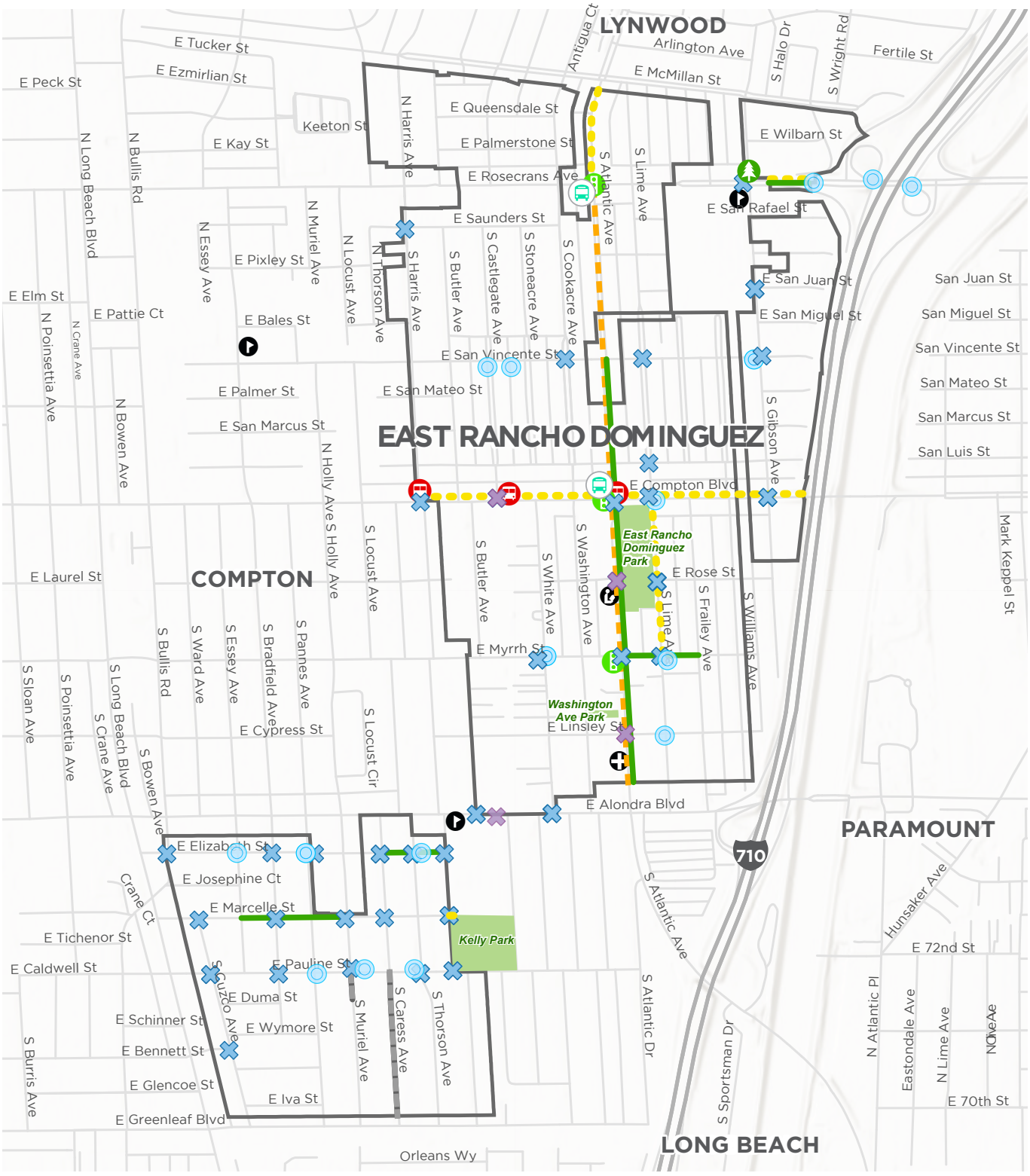
Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	E Pauline Street & S Cuzco Avenue	Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	35,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado/ Ciudad de Compton	E Pauline Street & S Harris Avenue	Tramos norte y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	33,7
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
		Todos los tramos	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	
Condado	E Pauline Street & S Muriel Avenue	Intersecciones noroeste y noreste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	32,5
		Todo el trayecto	Instalar rotonda	$100,000	$650,000	
Condado	E Pauline Street & S Thorson Avenue	Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	35,0
		Tramos norte y este	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	
		Todo el trayecto	Instalar rotonda	$100,000	$650,000	
Condado	E Pauline Street & S Pannes Avenue	Todo el trayecto	Instalar rotonda	$100,000	$650,000	25,0
Rosecrans Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 41,7**	
Condado/ Caltrans	Rosecrans Avenue (4917 Rosecrans Avenue - 4951 Rosecrans Avenue)	Lado norte	Plantar árboles en las calles, instalar iluminación peatonal.	$55,000	$75,000	50,0

Tabla 12-5: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Caltrans	Rosecrans Avenue & rampa de entrada de SB 710	Lado norte	Coordinar con Caltrans la implementación de mejoras para peatones en las rampas de entrada y salida de SB 710	Varía	Varía	37,5
Caltrans	Rosecrans Avenue & rampa de salida de SB 710	Lado sur	Coordinar con Caltrans la implementación de mejoras para peatones en las rampas de entrada y salida de SB 710	Varía	Varía	37,5
San Vincente Street					**Puntuación promedio de tramo: 40,7**	
Condado	E San Vincente Street & S Cookacre Street	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	52,0
Condado	E San Vincente Street & S White Avenue	Todas las intersecciones	Extensiones de bordillo u otro medio de pacificación del tránsito para reducir comportamientos peligrosos de los conductores	$260,000	$400,000	35,0
Condado	E San Vincente Street & S Castlegate Avenue	Todas las intersecciones	Extensiones de bordillo u otro medio de pacificación del tránsito para reducir comportamientos peligrosos de los conductores	$260,000	$400,000	35,0
Costo total de capital[2]				$6,363,320	$16,457,240	
Contingencia (20% del costo total de capital)				$1,272,664	$3,291,448	
PE total (30% del costo total de capital)				$1,908,996	$4,937,172	
Ingeniería de construcción total (50% del costo total de capital)				$3,181,660	$8,228,620	
Total de la comunidad				**$12,726,640**	**$32,914,480**	

[1]Todos los costos se basan en estimaciones para 2023. Es posible que se apliquen aumentos pertinentes de inflación y escalada en el momento de la implementación.
[2] El costo no incluye procedimientos para los cuales los precios unitarios estimados figuran como "Varía", como iluminación a escala peatonal y estudios para la reconfiguración de carreteras. Los costos de estos procedimientos pueden variar ampliamente según el diseño. La instalación de iluminación a escala peatonal depende de los fondos disponibles y asegurados para financiar los costos de instalación, operación y mantenimiento.

Figura 12-10: Proyectos peatonales propuestos en East Rancho Dominguez



La instalación de iluminación a escala peatonal depende de los fondos disponibles y asegurados para financiar los costos de instalación, operación y mantenimiento.

ACCIONES Y PROGRAMAS PROPUESTOS

Si bien los proyectos de infraestructura propuestos para ubicaciones específicas ayudan a mejorar la experiencia de los peatones, estos por sí solos no son suficientes para realizar cambios generalizados a largo plazo. Las acciones refuerzan los proyectos de infraestructura propuestos y ayudan a estandarizar los procedimientos en todas las agencias. Las acciones propuestas para todo el condado se enumeran en el Capítulo 2 de *Paso a paso,* mientras que la Tabla 12-6 enumera las acciones que serán particularmente importantes para las mejoras a largo plazo en el entorno peatonal en el East Rancho Dominguez. Las acciones relevantes del Plan de Acción de Visión Cero del Condado se enumeran en la Tabla 12-7.

Además, los programas ayudan a apoyar los proyectos de infraestructura para peatones a través de la educación, el estímulo, la aplicación y la evaluación. Todos los programas propuestos para todo el condado se pueden encontrar en el Capítulo 5 de *Paso a paso*, los programas sugeridos para el East Rancho Dominguez se enumeran en la Tabla 12-8.

Tabla 12-6: Acciones sugeridas en todo el condado para el East Rancho Dominguez

Acción	Departamentos principales	Plazo
EH-2.1: Desarrollar pautas que establezcan una distancia máxima entre las intersecciones controladas y los cruces peatonales marcados en las calles principales y secundarias, cuando sea factible.	Trabajos públicos	En curso
Acción EH-2.6a: Desarrollar pautas de diseño de paradas de autobús basadas en un mayor ancho de acera para incluir elementos que mejoren la experiencia de caminar, como señalización, asientos y refugios; y asegúrese de que las señales de tránsito, los bancos y los refugios no obstaculicen el paso de peatones.	Trabajos públicos	En curso
Acción EH-2.7: Al planificar y diseñar proyectos de corredores, incorpore servicios de apoyo para los peatones, como paisajismo y mobiliario urbano, según haya fondos disponibles.	Trabajos públicos	En curso
Acción EH-3.3: Finalizar el Manual de Solicitud de Parklet y desarrollar una solicitud en línea que permita a las partes interesadas de la comunidad solicitar aprobación para construir y operar un parklet.	Trabajos públicos	En curso
Acción EQ-2.5: Diseñar y construir islas peatonales accesibles para crear un área de refugio para peatones, cuando sea factible y apropiado.	Trabajos públicos	En curso

Tabla 12-7: Acciones sugeridas en Visión Cero para el East Rancho Dominguez

Acción	Departamentos principales	Plazo
Acción A-9: Incorporar mejoras en la seguridad del tráfico en los proyectos de Obras Públicas a lo largo de los Tramos con Concentración de Accidentes cuando sea factible y adecuado.	Trabajos públicos	En curso
Acción A-12: Utilice la lista de Tramos con Concentración de Accidentes cuando busque financiación de oportunidades de subvenciones para planificación e infraestructura de vial local, regional, estatal y federal.	Trabajos públicos	En curso
Acción B-4: Establecer un programa de Rutas Seguras a la Escuela para brindar educación sobre seguridad vial a los estudiantes, identificar mejoras de seguridad alrededor de las escuelas y animar a caminar y andar en bicicleta.	Trabajos públicos	En curso
Acción B-5: Establecer un Programa de Rutas Seguras a los Parques para apoyar el acceso seguro y equitativo a los parques a través de la participación y la educación de la comunidad, el diseño de parques, la señalización, y otras estrategias en el Marco de Acción de Rutas Seguras a los Parques de la National Recreation and Park Association.	Parques y Recreación	En curso
Acción D-11: Continuar liderando el Grupo de Trabajo sobre Carreras Callejeras destinado a reducir las carreras en las calles a nivel regional mediante la coordinación entre las agencias policiales y la comunidad.	California Highway Patrol	En curso

Tabla 12-8: Programas sugeridos en todo el condado para el East Rancho Dominguez

Programa	Descripción
Caminos Seguros	Caminos Seguros es un programa que se enfoca en brindar seguridad a los estudiantes mientras viajan a la escuela en comunidades de alta violencia o alta criminalidad. Los programas de Caminos Seguros están diseñados específicamente para garantizar que los estudiantes puedan viajar a la escuela sin temor a la intimidación o daño debido a la actividad de pandillas, drogas o delincuencia. Los programas de Caminos Seguros también se han iniciado para mejorar la seguridad de los miembros de la comunidad que caminan en los parques en comunidades con alta violencia o crimen para garantizar que puedan acceder a los recursos, estar físicamente activos y relacionarse con los vecinos.
Rutas seguras a la escuela	Los programas de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) tienen muchas metas que incluyen: (1) enseñar a los jóvenes las reglas de tránsito, para que estén más preparados para recorrer su comunidad a pie y eventualmente convertirse en conductores seguros; (2) fomentar modos activos de llegar a la escuela a través de nueva infraestructura y programación; (3) disminuir la prevalencia de la obesidad infantil a través de una mayor actividad física; y (4) reducir el tráfico de atajo en las calles residenciales cerca de las escuelas debido a la entrada y salida de la escuela.
Clubes de caminata	Salud Pública dirige clubes de caminatas en varios parques del condado que participan en el programa Parks After Dark (PAD). El programa hace que los residentes participen en actividad física mientras sus hijos o nietos aprovechan las actividades del parque. Salud Pública también desarrolló un kit de herramientas para clubes de caminata comunitarios, que está disponible para miembros y organizaciones de la comunidad interesados en organizar sus propios clubes de caminata. Proporciona información sobre nutrición y actividad física para dar a conocer a los participantes del club de caminata. Los clubes de caminatas también crean cohesión social a medida que los participantes conocen a sus vecinos.
The Works	Obras Públicas tiene una aplicación móvil y en línea llamada The Works que sirve como una solución integral para que los residentes del condado den a conocer y realicen un seguimiento de los servicios. Si el servicio no lo maneja el condado de Los Ángeles, The Works proporcionará a los residentes la información de contacto adecuada.

CONCLUSIONES

El Plan Peatonal Comunitario de East Rancho Dominguez (el "Plan") es una guía para mejorar el desplazamiento de los residentes y visitantes e incluye proyectos y programas propuestos que, una vez implementados, brindarán experiencias peatonales más seguras y cómodas en la comunidad. Los proyectos y programas propuestos se basan en un análisis de datos recientes, como datos del censo y datos de accidentes, y los aportes importantes de la comunidad.

Para guiar la implementación de este Plan, el Condado desarrolló un marco de priorización para evaluar y calificar cada proyecto propuesto en función de un conjunto de objetivos y criterios basados en datos. Este proceso crea un plan para mejorar el desplazamiento en el East Rancho Dominguez durante los próximos años y permite que el Condado se enfoque en proyectos que tendrán el mayor impacto en mejorar la seguridad, la comodidad y la movilidad para todos, a medida que existan fondos disponibles. Además, el Plan ayudará al Condado a solicitar oportunidades competitivas de subvenciones regionales, estatales y federales para financiar la implementación de los proyectos y programas del Plan.

A través de la inversión en proyectos y programas incluidos en este Plan, el Condado tiene el potencial de alentar a los residentes y visitantes de East Rancho Dominguez a caminar con más frecuencia para dirigirse a la escuela, el trabajo, la recreación, las compras y otros viajes. Por último, este Plan ayudará al Condado a alcanzar sus objetivos de Visión Cero y al mismo tiempo creará una mayor calidad de vida para los residentes del East Rancho Dominguez en general.

Cap. 13

FLORENCE-FIRESTONE

PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

RECONOCIMIENTOS

Departamento de Salud Pública

Barbara Ferrer, Ph.D., M.P.H., M.Ed.
Directora

Muntu Davis, M.D., M.P.H.
Oficial de Salud Pública del condado

Megan McClaire, M.S.P.H.
Directora adjunta

Tony Kuo, M.D., M.S.H.S.
Director, Unidad de Enfermedades Crónicas y Prevención de Lesiones

Jean Armbruster
Directora del Programa PLACE

Alexis Lantz
Estratega político especialista

Justin Robertson, AICP
Planificadora especialista

Debbie Martinez
Analista de Programas de Salud II

Mariana Huerta Jones
Gerente de Planificación y Políticas

Alfredo Lezama
Coordinador de Difusión

Zully Juarez
Director de Políticas y Equidad

Yanel Saenz
Directora de proyecto

Equipo de consultoría

Alta Planning + Design

Iniciativa Vecinal de Los Ángeles

Departamentos del condado, agencias públicas y socios contribuyentes

California Highway Patrol

Caltrans

Departamento de Arte y Cultura del Condado de Los Ángeles

Agencia de Desarrollo del Condado de Los Ángeles

Departamento de Bomberos del Condado de Los Ángeles

Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles

Obras Públicas del Condado de Los Ángeles

Departamento de Planificación Regional del Condado de Los Ángeles.

Departamento del Sheriff de Los Ángeles

Los Angeles Metro

Financiado por el Programa de Movilidad Activa de California.

INTRODUCCIÓN

El Plan Peatonal Comunitario de Florence-Firestone es parte de Paso a Paso del Condado de Los Ángeles: Planes para peatones para comunidades no constituidas, un plan maestro para la seguridad de los peatones en el condado de Los Ángeles. Paso a Paso Condado de Los Ángeles es un plan para mejorar la accesibilidad para peatones, una medida para demostrar lo amigable que puede ser un área al momento de caminar, para el millón de residentes de comunidades en la zona no constituida del Condado de Los Ángeles. Paso a Paso describe acciones, políticas, procedimientos y programas que el Condado de Los Ángeles (el Condado) considerará para mejorar la accesibilidad para peatones en las comunidades no constituidas.

También incluye Planes Peatonales Comunitarios, incluido el presente, que identifican posibles proyectos de infraestructura peatonal para comunidades no constituidas específicas.

Este enfoque personalizado para la planificación peatonal permite al Condado trabajar estrechamente con residentes, empresas y otras partes interesadas para satisfacer las necesidades específicas de cada comunidad no constituida.

TABLA DE CONTENIDOS

Introducción 486

Perfil comunitario 487

- Demografía 488
- Consideraciones de salud 490
- Uso del suelo 492
- Acceso a parques 494

Planes y proyectos anteriores 496

Participación de la Comunidad 498

Entorno peatonal 505

Instalaciones peatonales existentes 518

Instalaciones peatonales propuestas 523

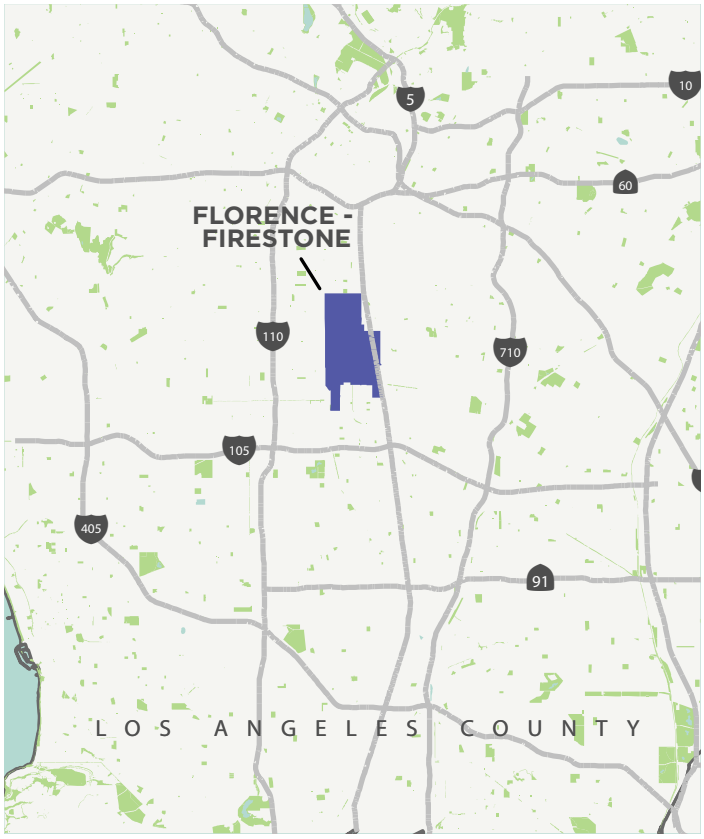
Programas y políticas propuestas 568

Conclusiones 572

PERFIL COMUNITARIO

Florence-Firestone es una comunidad diversa y densamente poblada de 70.000 residentes con aceras y calles bulliciosas.

La comunidad no incorporada, que tiene un área de 3,5 millas cuadradas, limita con la ciudad de Huntington Park y la zona no incorporada de Walnut Park al este, y la ciudad de Los Ángeles al norte, oeste y sur. El tren ligero Metro A (Blue) Line pasa por el centro de la comunidad; Sus tres estaciones en Florence-Firestone son destinos populares para caminar.



Ubicación de Florence-Firestone dentro del condado de Los Ángeles

Gracias

Miembros del Comité Asesor Comunitario del Plan Peatonal:

Janet Andrade
Hector Barillas
Sonia Borjas
Astrid Campos
Martha Escobar
Lucy Higuera
Art Jones
Samuel Marin
Alexandra Melgoza
Ramsey Nicholson
Diana Oakeley
Ashley Orona
Jose Quinonez
Steve Quinonez
Leticia Ramirez
Yanel Saenz

Un agradecimiento especial a los residentes de Florence-Firestone que se tomaron el tiempo para participar en eventos de divulgación, y los esfuerzos de recopilación de datos comunitarios y quienes compartieron ideas sobre cómo mejorar la actividad peatonal en la comunidad. Este plan está inspirado en su visión de Florence-Firestone.

Demografía

Cada persona que vive en el condado de Los Ángeles (LA) deberá tener oportunidades y servicios que le ayuden a llevar una vida prolongada y saludable. Sin embargo, persisten las brechas en los resultados de salud según la raza, los ingresos y el código postal, lo que refleja la distribución desigual de los recursos con perspectiva de salud. El condado puede ayudar a eliminar esas brechas mediante la asignación intencional de recursos e intervenciones específicas para reparar y prevenir resultados de salud deficientes experimentados por comunidades de bajos recursos.

En Florence-Firestone, el ingreso familiar promedio es de $53,478 (2021), en comparación con $77,456 en el condado de Los Ángeles. Alrededor del 17 por ciento de los residentes de Florence-Firestone viven por debajo del umbral de pobreza, en comparación con el 14 por ciento en todo el condado.

El 50 % de los residentes en Florence-Firestone no completaron su educación secundaria o equivalente, y una cantidad significativamente menor de residentes completaron una licenciatura o un título superior en comparación con el condado de LA en su conjunto.

Florence-Firestone es una comunidad relativamente joven, con un 30 por ciento de residentes menores de 18 años.

Florence-Firestone es una comunidad mayoritariamente autodenominada como hispana y latina. Alrededor del 93 por ciento de los residentes se identificaron como hispanos o latinos, seguidos por el 6 por ciento se identificaron como negros o afroamericanos; y el 87 por ciento de los adultos habla algo de español en casa.[1] (Vea la Tabla 13-1)

1 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 5 año.

Tabla 13-1: Demografía de Florence-Firestone

	Percentaje en Florence-Firestone	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Educación		
Inferior al diploma de la preparatoria	51,6	20,0
Graduado de la preparatoria, GED u otra	23,7	20,4
Algún título universitario o licenciatura	17,9	25,6
Licenciatura o superior	6,8	34,0
Pobreza		
Individuos en pobreza	22,6	13,9
Ingreso familiar (2021)	$53,478	$77,456
Edad		
Menores de 18 años	30,4	21,6
18-64 años	61,9	64,7
65 y mayores	7,6	13,7
Raza/Grupo étnico autodenominado		
Hispano o latino	93,0	48,7
Blanco (no hispano)	0,4	25,5
Indio americano o nativo de Alaska	0,2	0,2
Asiático	0,2	14,6
Negro o afroamericano (no hispano)	6,1	7,6
Otros	0,1	0,4
Inmigración e idioma		
Nacido en el extranjero	41,2	32,5
Idioma distinto del inglés hablado en casa (adultos)	87,3	56,3

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

Consideraciones de salud

Los resultados de salud están impulsados en parte por el entorno construido y la forma eficiente en la que el vecindario fomenta y apoya las actividades con perspectiva de salud.

Florence-Firestone se encuentra en el Área de Planificación de Servicios de Salud Pública 6 (SPA 6) del condado. En 2020, las enfermedades coronarias y la Diabetes Mellitus fueron las causas de muerte número 2 y 3 en la SPA 6, después del COVID-19.[1] Las tasas de obesidad son considerablemente más altas en Florence-Firestone para niños, adolescentes y adultos, que en el condado de Los Ángeles en general.

La actividad física regular, como caminar diariamente, es una estrategia fundamental para prevenir enfermedades cardíacas y diabetes. El trece por ciento de los jóvenes informan que realizan actividad física con regularidad, en consonancia con el condado de Los Ángeles; mientras que más del 42 por ciento de los adultos informan haber caminado al menos 150 minutos en la última semana, más que el condado de Los Ángeles en general.[2]

Los resultados deficientes de salud también se ven agravados por la inseguridad alimentaria, que está relacionada tanto con la asequibilidad como con el acceso físico a alimentos saludables. En 2018, el 26,8 por ciento de los hogares del condado de Los Ángeles con ingresos inferiores al 300 por ciento del nivel federal de pobreza (FPL, por sus siglas en inglés) experimentaron inseguridad alimentaria, lo que incluye hogares que reportaron seguridad alimentaria baja y muy baja. Esta cifra fue de casi el 32 por ciento para el Área de planificación de servicios 6, que incluye Florence-Firestone. En Florence- Firestone, cerca 1500 personas viven a más de 1/2 milla de un supermercado o tienda de comestibles, y alrededor del 8 por ciento de los hogares no tienen acceso a un automóvil para llegar allí. Además, entre abril y julio de 2020, a raíz de la pandemia de COVID-19, el 41,6 por ciento de los hogares en el condado de Los Ángeles por debajo del 300 por ciento del FPL experimentaron inseguridad alimentaria en algún momento.[3]

Poco más del 5 por ciento de las personas entre 19 y 64 años en Florence-Firestone tienen una discapacidad, un poco más que el condado de Los Ángeles. Sin embargo, la proporción de personas discapacitadas mayores de 65 años es del 3,1 por ciento en Florence-Firestone, en comparación con casi el 5 por ciento en el condado de Los Ángeles.[4]

1 Mortalidad en el condado de Los Ángeles, 2020: Informe provisional. Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles. Oficina de Evaluación de la Salud y Epidemiología. Mayo de 2022

2 Los niveles de actividad semanal se basan en adultos que caminan al menos 150 minutos por semana. California Health Interview Survey, Neighborhood Edition de 2014. Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) recomiendan que los adultos realicen al menos 150 minutos por semana de actividad de intensidad moderada "para obtener beneficios sustanciales para la salud". Fuente: CDC, pautas de actividad física para estadounidenses de 2008.

3 Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles, Inseguridad alimentaria en el condado de Los Ángeles antes y durante la pandemia de COVID-19, noviembre de 2021. USDA Food Access Research Atlas, 2021.

4 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

Tabla 13-2: Causas de defunción en Florence-Firestone

(Seleccionado) Causas de defunción Tasa de mortalidad (por 100.000 habitantes)	Percentaje en Florence-Firestone	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Diabetes (mayores de 18 años)	17,2	11,8
Enfermedad cardiaca (mayores de 18 años)	4,3	6,5

Tabla 13-3: Indicadores de salud de Florence-Firestone

	Percentaje en Florence-Firestone	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Obesidad		
Niños con sobrepeso (2-11)	19,1	13,5
Adolescentes con sobrepeso (12-17)	48,9	34,2
Obesidad en adultos (mayores de 18 años)	40,5	29,6
Actividad física		
Actividad física regular (de 5 a 17 años)	13,4	14,3
Caminar al menos 150 minutos por semana (mayores de 18 años)	41,9	38,4
Enfermedades respiratorias		
Niños alguna vez diagnosticados con asma (de 0 a 17 años)	11,4	12,9
Adultos alguna vez diagnosticados con asma (18 años)	12,0	15,2
Discapacidades[1]		
Personas con una discapacidad, menor de 65 años	5,5	6,3
Acceso a alimentos		
Vive a ½ milla o más de un supermercado/tienda de comestibles	2,0	36,8

Fuentes: AskCHIS Neighborhood Edition 2020, Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles 2021, Encuesta sobre la comunidad estadounidense de la Oficina del Censo de EE. UU. Estimaciones entre 1 - 5 años 2017-2021

1 En un intento por capturar una variedad de características que abarcan la definición de discapacidad, la ACS identifica dificultades graves en cuatro áreas básicas de funcionamiento: audición, visión, cognición y ambulatoria. Estas limitaciones funcionales se complementan con preguntas sobre dificultades con actividades seleccionadas de las escalas de Actividades de la Vida Diaria (ADL) de Katz y Actividades Instrumentales de la Vida Diaria (IADL) de Lawton, es decir, dificultad para bañarse y vestirse, y dificultad para realizar recados como ir de compras. En general, la ACS intenta captar seis aspectos de la discapacidad: (audición, visión, cognitiva, ambulatoria, autocuidado y vida independiente); que se pueden utilizar en conjunto para crear una medida general de discapacidad, o de forma independiente para identificar poblaciones con tipos de discapacidad específicos. Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., 2023.

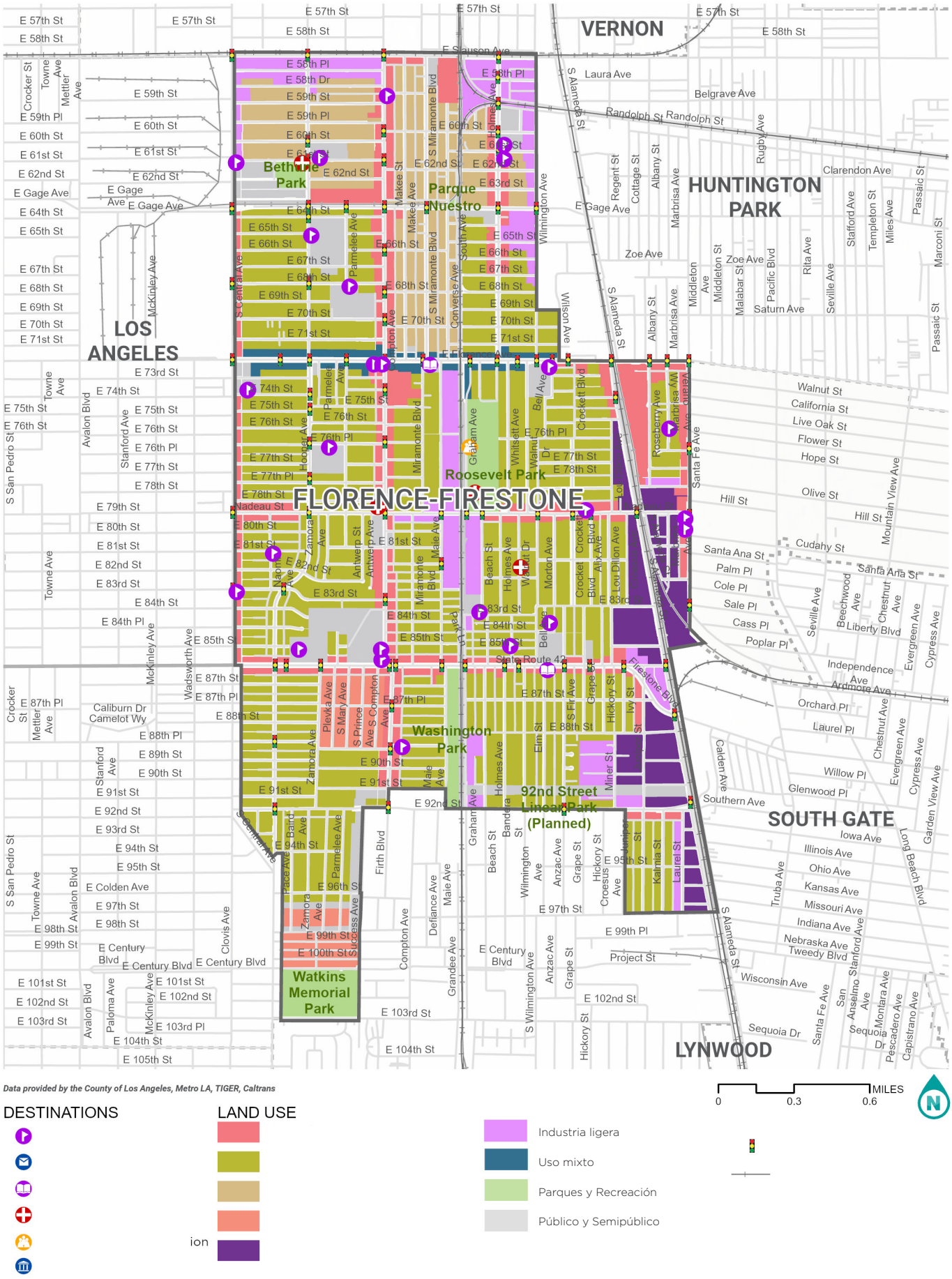
Uso del suelo

Las políticas de uso del suelo afectan la salud y la actividad física de los residentes. Estas políticas pueden desempeñar una función en la forma en que los residentes acceden a destinos como parques y escuelas, qué tan cerca se encuentran los residentes a la industria contaminante y hasta qué punto una comunidad está sobrepoblada,[1] entre otros aspectos. El Plan General del Condado de Los Ángeles 2035 proporciona el marco de políticas sobre cómo y dónde crecerá el Condado no constituido hasta el año 2035,designando cada vecindario o cuadra para diferentes categorías de usos del suelo, como residencial, comercial, industrial o recursos naturales. Luego se aplica una zonificación específica en el Código del Condado de Los Ángeles para implementar la designación de uso de suelo de cada área a través de estándares de desarrollo y otras reglas consistentes con los mapas de uso de suelo del Plan General. La mayor parte de Florence-Firestone está designada para uso residencial, con áreas industriales pesadas principalmente en el lado este de la comunidad a lo largo del tramo de Alameda.

La mayoría de las residencias de la comunidad son relativamente pequeñas y muestran signos de hacinamiento.[2] Las zonas residenciales más densas de Florence-Firestone se encuentran en el noroeste y el oeste. En Florence-Firestone, sólo el 39,9 por ciento de los residentes son propietarios de sus casas, en comparación con el 45,4 por ciento de las personas en el condado de Los Ángeles. La Figura 13.1 muestra las designaciones de uso del suelo en Florence-Firestone, así como destinos como escuelas y parques.

1 Las conversiones de garajes en espacios habitables, el elevado número de personas por hogar u otras situaciones de vivienda informal se han identificado como factores que contribuyen al hacinamiento en Florence-Firestone. Departamento de Planificación Regional del Condado de Los Ángeles. Plan comunitario de Florence-Firestone, página 29. 2019.

Figura 13-1: Designaciones de uso de suelo de Florence-Firestone



Acceso a parques

Las medidas de acceso a los parques evalúan la distribución de los terrenos de los parques dentro de Florence-Firestone y si los residentes pueden acceder a ellos fácilmente. Cuanto más cerca vive una persona de un parque, más probable es que lo use regularmente. La mayoría de los peatones están dispuestos a caminar hasta media milla (aproximadamente diez minutos de caminata) para llegar a su destino.[1]

Casi el 41 por ciento de los residentes de Florence-Firestone viven a más de media milla de un parque local. El espacio para parques en Florence-Firestone totaliza 1,2 acres por cada 1.000 residentes. Esto es más bajo que el promedio del condado de Los Ángeles (3,3 acres) y más bajo que la meta adoptada por el condado de 4 acres por cada 1000 residentes.[2] Además, sólo el dos por ciento de los residentes en el área de planificación metropolitana, que incluye Florence-Firestone, se encuentran a poca distancia de un Parque Recreativo Regional.[3]Estos factores ayudan a explicar la calificación de "Muy alta" de la Evaluación de 2016 sobre necesidades de parques del condado para Florence-Firestone.

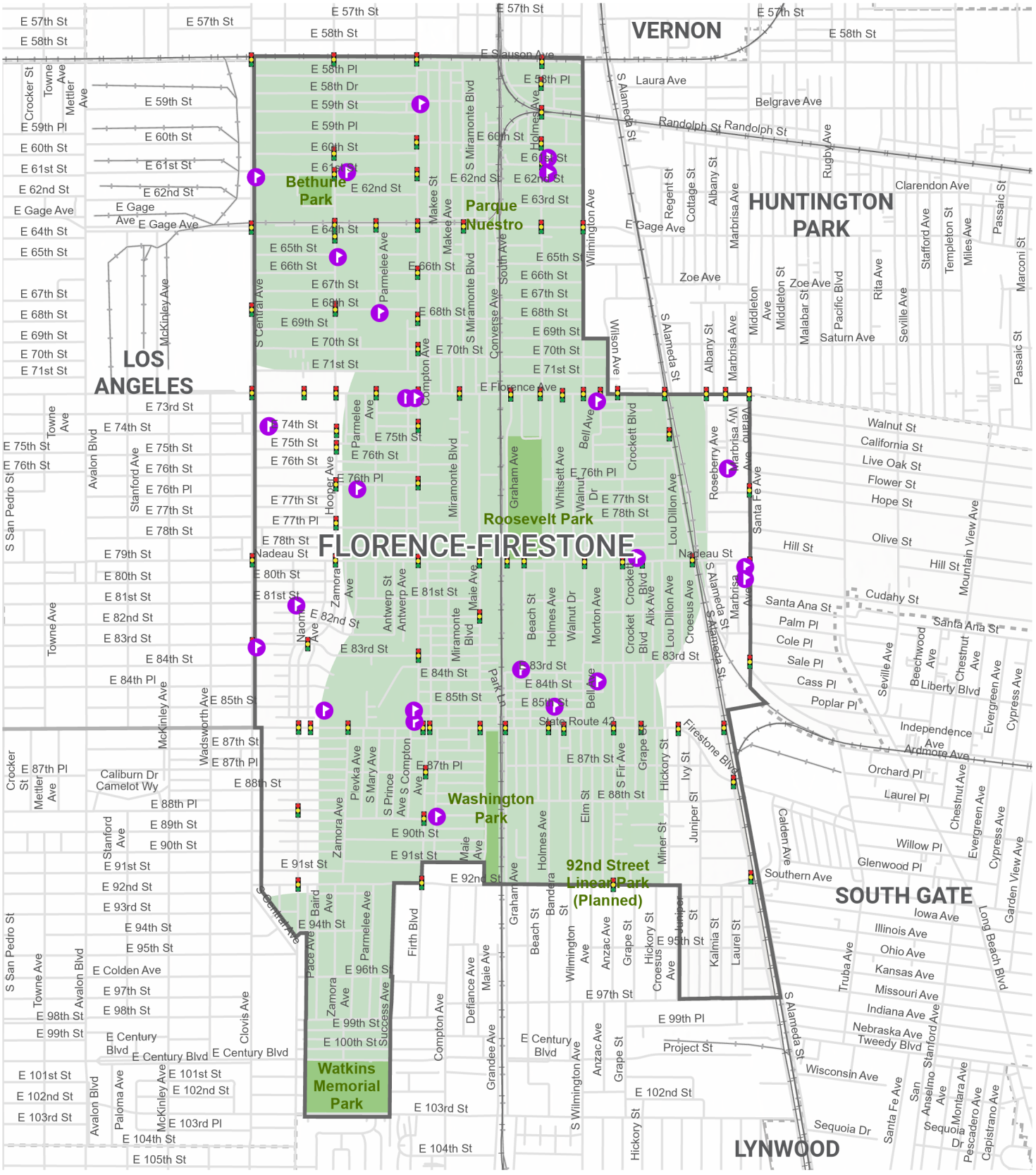
Existen siete parques en Florence-Firestone, cada uno de los cuales brinda servicios a la comunidad, que incluyen:

- Franklin D. Roosevelt Park
  - Campos deportivos
  - Centro para personas mayores
  - Gimnasio
  - Programas juveniles
- Ted Watkins Memorial Park
  - Centro de Computación
  - Parque de patinaje
  - Canchas de tenis
  - Piscina
- Col. Leon H. Washington Park
  - Notable basketball league
  - Community Center
  - Jardinería
  - Ciclismo
- Bethune Park
  - Parque de patinaje
  - Piscina
  - Deportes juveniles
  - Programa de préstamo de juguetes
- El parque nuestro
  - Quioscos educativos comunitarios
  - Circuito de ejercicios
  - Patio de juegos

Financiado por Parques Estatales de California, también se está desarrollando un nuevo parque lineal justo al norte de la calle 92 en un tramo de servicios públicos del Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles. El parque contará con senderos, campos, áreas de juego y otras comodidades del parque.

1 Evaluación de las necesidades de parques del Departamento de Parques y Recreación, 2016.
2 Ibid. Nota: La distancia desde cada hogar en Florence-Firestone hasta los puntos de acceso de todos los parques adyacentes se calculó a lo largo de la red peatonal/de caminos transitables, en lugar de "en línea recta". Dado que los peatones no pueden caminar de manera segura o legal en carreteras o autopistas, este método tiene en cuenta estas barreras y da como resultado una evaluación más precisa de la distancia que un peatón necesitaría recorrer para llegar a un parque.
3 Los parques recreativos regionales son parques de usos múltiples que brindan oportunidades recreativas formales. A diferencia de los parques locales, estos grandes parques abarcan un área de más de 100 acres y contienen al menos tres instalaciones recreativas formales, como canchas y campos deportivos, áreas de juegos infantiles y piscinas. Fuente: Departamento de Parques y Recreación. Parque

Figura 13-2: Acceso al parque Florence-Firestone



PLANES Y PROYECTOS ANTERIORES

Este Plan se basa en esfuerzos de planificación anteriores en Florence-Firestone.

Se puede encontrar una descripción general de los planes existentes en todo el condado en el Capítulo 1 del *Condado de Los Ángeles paso a paso. Planes Peatonales para Comunidades No Constituidas (Paso a Paso)*, y se enumeran más detalles en el Anexo A de *Paso a paso.* Según corresponda, se dieron a conocer las recomendaciones y aportes de la comunidad sobre los esfuerzos del plan.

Plan específico del distrito orientado al tránsito (TOD) de Florence-Firestone (2023)

Los objetivos del plan específico son aumentar las oportunidades de viviendas asequibles, fomentar el desarrollo del transporte y el acceso al transporte, y aumentar el uso activo del transporte. El plan también abordará mejoras en el uso del suelo, la zonificación y la movilidad cerca de las estaciones de Metro en Florence-Firestone. El plan específico implementará el Programa de Distrito Orientado al Transporte del Plan General 2035 del Condado de Los Ángeles. El plan especifico fue adoptado por la Junta de Supervisores el 7 de febrero de 2023.

Green Zones Program (2022)

Este programa fue iniciado por una moción de la Junta en 2015. A través del programa, el Condado está trabajando para mejorar la compatibilidad de la salud y el uso del suelo en comunidades que tienen una carga de contaminación desproporcionada. El plan aborda las políticas de uso del suelo que permiten que las industrias contaminantes operen cerca de áreas residenciales o escuelas, crear conciencia sobre la justicia ambiental, identificar las fuentes de contaminación y trabajar con industrias contaminantes para mejorar los impactos ambientales. La Ordenanza de Zonas Verdes fue adoptada por la Junta de Supervisores el 14 de junio de 2022.

Plan de Acción de Visión Cero del condado de Los Ángeles (2020)

El Plan de Acción de Visión Cero del Condado identifica los Tramos con Concentración de Accidentes (CCC), se definen como cualquier segmento de carretera de media milla que incluía tres o más accidentes fatales o con lesiones graves entre el 1ro de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2017. En Florence-Firestone, partes de Firestone Boulevard, Alameda Street, 92nd Street, Slauson Avenue, Hooper Avenue, Compton Avenue, Gage Avenue, Florence Avenue, Nadeau Street, Santa Fe Avenue y Pacific Boulevard se identifican como CCC. De estos, Firestone Boulevard, Alameda Street y 92nd Street se ubican entre los primeros 20 CCC de las carreteras mantenidas por el condado. El Condado esta identificando oportunidades

para implementar mejoras y programas de infraestructura de seguridad vial a lo largo de los CCC.

Plan comunitario Florence-Firestone (2019)

Este plan se adoptó en el otoño de 2019 para guiar el desarrollo y el uso de la tierra que mejor satisfaga las necesidades de la comunidad. Los objetivos del plan incluyen crear espacios públicos más seguros que reduzcan la delincuencia y los conflictos de tránsito entre peatones y vehículos motorizados, abordar el uso del suelo que acerca la industria a las residencias, fomentar una mayor inversión en todos los modos de transporte y apoyar la inversión en un diseño comunitario orientado al tránsito. El plan comunitario es una extensión del Plan General. El plan prevé un desarrollo de mayor densidad cerca estaciones de tránsito para ayudar a aliviar el hacinamiento en hogares más pequeños, revitalización de distritos comerciales y mejores conexiones con el tránsito.

Plan de recreación y parques comunitarios de Florence-Firestone (2010)

El propósito de este Plan de Parques y Recreación Comunitarios es planificar parques y servicios de recreación que satisfagan las necesidades de los residentes de Florence-Firestone. Este Plan proporciona una dirección estratégica para implementar una visión audaz y "verde intenso" para Florence-Firestone, y sirve como guía para la mejora de los parques e instalaciones recreativas existentes y el desarrollo de futuros. Los objetivos del plan incluyen mejores oportunidades de recreación activa y pasiva; y Mejor accesibilidad y conectividad a un sistema de senderos urbanos.

Plan de Visión de Florence-Firestone (2009)

Este plan proporciona una visión global y a largo plazo para la comunidad a través de los esfuerzos de colaboración de residentes, empresas, partes interesadas, departamentos del Condado y organizaciones locales. Ha servido de base para el Plan Comunitario de Florence-Firestone y otros esfuerzos y estudios de planificación posteriores. La visión de la comunidad se divide en dos partes: cambiar las condiciones socioeconómicas de la comunidad y cambiar el entorno físico mediante el uso del suelo, el transporte y otros proyectos de mejora física; este último incluye una estrategia para hacer el sistema de transporte más seguro y eficiente.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

En colaboración con el Departamento de Salud Pública (Salud Pública) y Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (Obras Públicas), Los Angeles Neighborhood Initiative (LANI) lideró los esfuerzos de divulgación para recopilar aportes de la comunidad a lo largo del desarrollo del borrador del Plan Peatonal Comunitario de Florence- Firestone (Plan). El equipo del proyecto utilizó una estrategia de participación basada en las metas del Plan y la comprensión de los problemas existentes identificados por la comunidad. Posteriormente, el equipo del proyecto analizó los aportes y comentarios de la comunidad, que se dan a conocer en este Plan y sus recomendaciones.

La divulgación se llevó a cabo en dos fases, antes y después de que se publicara el borrador del Plan en octubre de 2022. La primera fase de la participación ayudó al equipo del proyecto a comprender las barreras y oportunidades para desplazarse a pie en Florence-Firestone. La segunda fase brindó a los miembros de la comunidad la oportunidad de responder al borrador del Plan e identificar ideas de mejora adicionales o revisadas.

Estas tareas se llevaron a cabo entre junio de 2021 y febrero de 2023 e incluyeron asistir a reuniones existentes realizadas por organizaciones comunitarias, escuelas y grupos vecinales; presentaciones en eventos comunitarios; convocar grupos focales; entrevistas a las partes interesadas; encuestas; talleres comunitarios; y actividades de recopilación de datos de la comunidad. El personal del proyecto celebró un total de 11 talleres comunitarios presenciales y dos virtuales, cinco reuniones del Comité Asesor Comunitario y tres caminatas comunitarias, y asistió a múltiples eventos comunitarios y reuniones continuas en toda la comunidad del proyecto. En esta sección se proporciona un resumen de estas actividades de divulgación y descubrimientos importantes sobre las barreras para desplazarse a pie en la comunidad y las mejoras, servicios y programas deseados.

Los miembros de la comunidad expresaron su deseo de mejorar la accesibilidad para peatones y la conectividad a destinos, parques, bibliotecas y paradas de autobús deseables; más espacios verdes, árboles y plantas autóctonas; cruces peatonales mejorados/modernos, nuevas aceras, y alumbrado público. Los miembros de la comunidad también identificaron preocupaciones adicionales al caminar debido a los automóviles que circulan a alta velocidad, aceras abarrotadas e inquietudes por la seguridad personal.

Comité asesor comunitario

El equipo reunió un Comité Asesor Comunitario (CAC) para brindar orientación sobre los esfuerzos de participación de la comunidad e informar este proceso de planificación, desde el asesoramiento sobre las preocupaciones de la comunidad hasta las prioridades y preferencias. El CAC incluyó a personas mayores, propietarios de negocios, padres, propietarios de viviendas, representantes de la comunidad y miembros de organizaciones locales y grupos de defensa como Juntos Florence-Firestone Together y la Organización Comunitaria Florence-Firestone.

Se llevaron a cabo cinco reuniones del CAC durante el proceso del Plan Peatonal Comunitario de Florence-Firestone, donde los miembros del CAC se enteraron sobre los métodos de recopilación de datos de la comunidad, los procesos del condado y las conexiones entre la accesibilidad para peatones, la salud pública, la seguridad y defensa pública.

Colaboración comunitaria

Para maximizar la participación de la comunidad, LANI y Salud Pública identificaron reuniones recurrentes para llegar a las partes interesadas en donde ya hubo organización. Esto también ayudó al equipo a identificar poblaciones específicas en la comunidad y celebrar presentaciones, grupos de enfoque y entrevistas con las partes interesadas para comprender mejor las preocupaciones y oportunidades para desplazarse a pie en Florence-Firestone.

El desarrollo del borrador del Plan coincidió con la pandemia de COVID-19, lo que hizo que la participación de la comunidad fuera un desafío. Durante la primera fase del proyecto, el equipo utilizó una combinación de actividades presenciales al aire libre y participación virtual para llegar a los miembros de la comunidad, a la luz de las medidas de emergencia de salud pública que limitaron las actividades en interiores y en medio de múltiples aumentos repentinos en las tasas de casos.

El equipo pidió a los participantes en eventos presenciales que identificaran los desafíos para desplazarse a pie dibujando en un mapa comunitario a gran escala e ingresando comentarios y opiniones utilizando una herramienta de mapeo en línea. También se pidió a los miembros de la comunidad que completaran una encuesta, en línea o en persona, que consultó sobre sus experiencias de caminar dentro de la comunidad.

Los participantes identificaron con frecuencia cruces inseguros debido al exceso de velocidad de los vehículos, aceras abarrotadas,

preocupaciones de seguridad por la presencia de pandillas y campamentos.

Los grupos y organizaciones comunitarios que participaron en el desarrollo del borrador del Plan incluyeron:

- Diego Rivera Learning Complex Safe Passages Group
- Florence-Firestone Community Organization
- Juntos Florence-Firestone Together
- United Parents and Students

Eventos comunitarios

Para obtener una comprensión integral de las necesidades de la comunidad, el equipo del proyecto identificó y participó en eventos comunitarios que brindaron la oportunidad de llegar a las partes interesadas que normalmente no asisten a los talleres del condado. En cada evento, las partes interesadas brindaron información sobre un mapa de Florence-Firestone, identificando las barreras y los desafíos para caminar. El equipo también alentó a las partes interesadas a completar una encuesta sobre sus hábitos actuales de desplazarse a pie, sus inquietudes y proyectos deseados. El equipo del proyecto recolectó un total de 86 encuestas completadas en inglés y español.

Miembros de la comunidad hablan con el equipo del proyecto en Florence-Firestone

Las tres principales áreas de preocupación de los encuestados:

- Delincuencia, violencia y/o pandillas
- Miedo al robo o atraco.
- Basura en las aceras

Los eventos comunitarios a los que asistió el equipo del proyecto incluyeron:

- Feria de regreso a clases de la organización comunitaria Florence-Firestone
- Organización comunitaria Florence-Firestone
  Thanksgiving Turkey Giveaway
- Halloween Trick or Treat en Roosevelt Park y Bethune Park
- Parks After Dark en Roosevelt Park
- Ferias de recursos Parks After Dark en los parques Roosevelt, Bethune, Watkins y Col. Washington

- South LA CicLAvia
- Spring Jubilee Resource Fair en Bethune Park
- Reuniones comunitarias con la supervisora Holly J. Mitchell
- Clínicas de vacunación patrocinadas por la supervisora Mitchell en Roosevelt Park

Recopilación de datos comunitarios

El equipo del proyecto capacitó a voluntarios de la comunidad en la realización de conteos de peatones, lo que involucró aún más a las partes interesadas en el desarrollo del Plan y al mismo tiempo recopiló datos de referencia valiosos sobre los peatones. Los conteos de peatones brindan al condado una instantánea de los volúmenes actuales de peatones en tramos específicos y en todo Florence- Firestone. Los voluntarios realizaron conteos en 2022 en un día laborable (martes, 15 de marzo) y un día de fin de semana (sábado, 12 de marzo). Los conteos se realizaron durante las horas pico de viaje entre semana (7 am - 9 am y 4 pm - 6 pm) y las horas pico de viaje los fines de semana (11 am - 1 pm).

Estos conteos manuales ayudaron al equipo del proyecto a validar los datos de conteo automatizados recopilados en las mismas ubicaciones y aproximadamente a la misma hora.

El condado utilizará los datos recopilados para evaluar los cambios en las tasas de actividad peatonal en Florence- Firestone. Los datos de conteo de peatones se resumen en la sección de Caminar y Conducir de este capítulo.

Los miembros del CAC realizaron un proyecto de fotovoz entre el 9 y el 23 de marzo de 2022. Photovoice es un método de investigación visual en el que los participantes documentan su comunidad a través de fotografías y narrativas. Los participantes documentaron lo que vieron mientras caminaban por la comunidad para ayudar al equipo del proyecto a obtener una comprensión más profunda de las condiciones actuales. Los temas comunes identificados incluyeron la falta de rampas accesibles según la ADA, la falta de cruces peatonales marcados y obstrucciones en las aceras.

Una fotografía enviada y una captura de un miembro del CAC dijo: “Por aquí cruzo cuando vengo del parque o de recoger a mi hermano del colegio. Primero me asomo para comprobar si viene el tren o el Metro; Si es así, entonces sé que podré cruzar con seguridad si espero uno o dos minutos. De lo contrario, tengo que esperar a que un coche se detenga y me deje cruzar o esperar a que termine el interminable flujo de coches. Existe una isla peatonal que es muy útil para cruzar esta calle, pero hay barreras en la

acera (en la foto en el lado medio derecho) en ambos lados que intentan impedirme cruzar allí, pero no entiendo completamente por qué. .”

Una auditoría de caminabilidad es una evaluación imparcial del entorno para caminar para identificar oportunidades de mejoras relacionadas con la seguridad, el acceso, la comodidad y la conveniencia del entorno para caminar. Una auditoría también se puede utilizar para identificar posibles alternativas o soluciones, como tratamientos de ingeniería, cambios de políticas o medidas educativas.

Intersección de 92nd Street y Graham Avenue. Foto enviada por Yanel Saenz, miembro del CAC y residente de Florence-Firestone

Tras la publicación del borrador del Plan, el equipo del proyecto organizó tres auditorías de paseos comunitarios en Florence-Firestone. El 21 de enero de 2023, el equipo del proyecto organizó una caminata con Juntos Florence-Firestone Together. Luego, el equipo del proyecto se unió al Diego Rivera Learning Complex - Safe Passages Group para una caminata el 7 de febrero de 2023. El 11 de febrero de 2023, el equipo del proyecto organizó una tercera caminata con la Organización Comunitaria Florence-Firestone.

Fase 1 de los Talleres Comunitarios

El 20 de noviembre de 2021, Salud Pública organizó dos talleres comunitarios de sesión abierta al público, uno en el Roosevelt Park y el otro en Ted Watkins Park. Durante los talleres, los asistentes identificaron barreras para caminar en Florence-Firestone, incluido el exceso de velocidad y el comportamiento peligroso de los conductores, aceras quebradas, personas sin hogar en caminos peatonales y áreas que carecen de iluminación a escala peatonal.

El equipo del proyecto registró esta información utilizando mapas y rotafolios. Los participantes

también usaron notas autoadhesivas para registrar sus propias aportes y las adjuntaron al mapa o rotafolio. También se pidió a los miembros de la comunidad que identificaran los tipos de mejoras que les agradaría ver "votando" con pegatinas de puntos en un cartel que ilustraba la "caja de herramientas" del condado.

Finalmente, se les pidió a los participantes que completaran una encuesta física sobre sus hábitos actuales de caminar, inquietudes y proyectos deseados en la comunidad.

El 9 de diciembre de 2021, Salud Pública organizó un Taller virtual sobre el plan peatonal, en el que el equipo del proyecto brindó a los asistentes una descripción general del proyecto y solicitó aportes de las partes interesadas de diferentes comunidades del proyecto en "salas" virtuales separadas.

Las preocupaciones y oportunidades incluyeron:

- Tráfico de atajo
- Cruces inseguros
- Aceras abarrotadas y obstáculos debido a la venta ambulante
- Presencia de pandillas y crimen
- Exceso de velocidad cerca de escuelas
- Campamentos
- Mejora del alumbrado público/peatonal
- Calmar el tráfico, especialmente cerca de las escuelas.
- Equilibrio del espacio en las aceras para vendedores y peatones
- Continuar/ampliar programas de intervención contra pandillas como Safe Passages y Parks After Dark

Los miembros de la comunidad identificaron problemas y oportunidades clave en el Taller 1 en Florence- Firestone.

Fase 2 de los Talleres Comunitarios

Tras la publicación del borrador público del Plan Peatonal Comunitario Florence-Firestone, el personal del proyecto llevó a cabo dos talleres presenciales, uno en Roosevelt Park el 15 de diciembre de 2022 y otro en Washington Park el 14 de enero de 2023. En cada uno de estos talleres, el personal del proyecto utilizó carteles y mapas grandes para ilustrar los proyectos y programas propuestos por el Plan y para solicitar la opinión de los participantes.

El 2 de febrero de 2023, Salud Pública también organizó un Taller virtual sobre el Plan Peatonal para discutir la infraestructura propuesta y los proyectos programáticos. Las "salas" virtuales brindaron a los miembros de diferentes comunidades del proyecto la oportunidad de brindar comentarios sobre las recomendaciones.

Los comentarios recibidos durante estos talleres identificaron el deseo de la comunidad por proyectos adicionales que incluyen:

- Iluminación a escala peatonal
- Pacificación del tránsito en tramos como Hooper Avenue
- Cruces mejorados con cruces peatonales de alta visibilidad y balizas o señales intermitentes
- Rampas de bordillo que cumplan con ADA
- Paradas de autobús mejoradas

Los miembros de la comunidad brindan comentarios sobre los proyectos y programas propuestos en Florence-Firestone durante los talleres de la fase 2.

ENTORNO PEATONAL

Niveles de caminar y conducir

Para comprender los niveles actuales de peatones en Florence-Firestone, el condado analizó las estadísticas sobre los viajes diarios al trabajo y la propiedad de automóviles; y realizó conteos de peatones en lugares escogidos de la comunidad.

Los residentes de Florence-Firestone informan que conducen solos al trabajo con más frecuencia que comparten el vehículo para ir al trabajo. Los residentes de Florence-Firestone tienen más probabilidades de tener acceso a un vehículo y, en particular, tienen más probabilidades de tener acceso a 3 o más vehículos en comparación con el condado de Los Ángeles. Esto puede deberse a que varias familias o adultos comparten una sola casa. Las tasas de uso del transporte público son altas en relación con el condado de Los Ángeles en general; Los residentes de Florence-Firestone tienen más del doble de probabilidades de utilizar el transporte público en comparación con los residentes del condado de Los Ángeles.[1] Esto podría deberse a la presencia de la conexión del tren ligero Metro A (Blue) Line con el centro de Los Ángeles y la ciudad de Long Beach.[2] El Metro A (Blue) Line tiene tres paradas en Florence-Firestone: Estaciones Firestone, Florence y Slauson.

El área también cuenta con múltiples líneas de buses del Metro Local:

- Línea 108 a lo largo de Slauson Avenue
- Línea 110 a lo largo de Gage Avenue
- Línea 102, 111 y Metro Shuttle 111 por Florence Avenue
- Línea 53 a lo largo de Central Avenue
- Línea 55 a lo largo de Compton Boulevard

Metro también está planeando un proyecto de carriles prioritarios para autobuses en Florence Avenue entre West Boulevard y Florence A (Blue) Line Station. Este proyecto agregaría carriles prioritarios para autobuses en ambas direcciones para la Línea 111 del Metro durante las horas pico entre semana, de 7:00 a 10:00 a. m. y de 3:00 a 7:00 p. m.

Además, Obras Públicas opera los autobuses The Link, que brindan conexiones adicionales a destinos clave en Florence-Firestone. El enlace-Florence-Firestone/Walnut Park satisface a Metro Rail Blue line y a destinos clave, incluidos los parques Washington, Bethune y Roosevelt, las bibliotecas de Florence y Graham, y otros destinos muy transitados. Por solo 25 centavos por viaje, The Link actualmente opera de lunes a viernes de 7:00 a. m. a 6:00 p. m. y los sábados de 9:00 a. m. a 6:00 p. m.

1 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.
2 Según el Informe de Calidad de Vida de 2016 del Metro de Los Ángeles, el 86 por ciento de los pasajeros de autobús y el 68 por ciento de los pasajeros de tren en el condado de Los Ángeles acceden al transporte público caminando.

Se realizaron conteos de peatones en cinco ubicaciones en Florence-Firestone . Los datos del conteo manual de peatones fueron recopilados por voluntarios de la comunidad en cuatro de los cinco lugares y se resumen en la Tabla 13-4. Se instalaron contadores automáticos en las cinco ubicaciones entre el 9 y el 17 de marzo de 2022 (Tabla 13-5).

Los conteos no suelen ser comparables entre comunidades o contra cualquier estándar para la actividad peatonal. Por ejemplo, lo que puede considerarse un alto nivel de actividad en Florence- Firestone puede parecer bajo en otra comunidad. Los conteos también se usan para evaluar si una ubicación cumple con un umbral para ciertas mejoras para peatones, como las señales de tránsito.

El mayor número de movimientos de peatones observados durante los conteos manuales fue a las 7:00 a.m. en Florence Avenue entre Beach Street y Holmes Avenue. Esta intersección está cerca de numerosos destinos comunitarios, como la escuela primaria Florence, el parque Roosevelt, la biblioteca, un centro médico y tiendas minoristas. El día pico de peatones recopilado por los conteos automatizados fue el domingo en Compton Avenue entre 60th Street y 61st Street, lo que puede deberse a la iglesia cercana y lugar de reunión de intercambio de fin de semana. Se pueden encontrar más datos sobre el recuento de peatones en el Apéndice C de *Paso a paso*.

Florence Avenue es una de las vías de mayor volumen de Florence-Firestone. Dentro de los límites de la comunidad, la intersección de Florence Avenue y Graham tiene un volumen de tráfico diario promedio de 31,000 vehículos. Otras carreteras importantes en Florence-Firestone, incluidas Compton Avenue, 92nd Street y Firestone Boulevard, tienen un volumen de tráfico diario promedio que oscila entre 18,000 y 28,000 vehículos.[1]

Las velocidades indicadas en las carreteras principales de Florence-Firestone varían entre 30 mph (Compton Avenue, Hooper Avenue), 35 mph (Holmes Avenue, Nadeau Street, Firestone Boulevard) y 40 mph (Alameda Street). La mayoría de las calles residenciales en Florence-Firestone tienen un límite de velocidad de 25 mph.

1 Esta información se recolectó a través de conteos automáticos entre 2016 y 2020. Es importante tener en cuenta que los datos recopilados durante la pandemia de COVID-19 pueden estar sesgados. Cuando fue posible, se utilizaron los recuentos realizados antes de 2020 para contabilizar los volúmenes de tráfico "usuales".

Tabla 13-4: Resumen de conteo automatizado de peatones de Florence-Firestone

Ubicación	Número de peatones (Promedio diario)	Hora pico
1731 E. Florence Ave - entre Beach St y Holmes Ave	262	7:00AM
6023 Compton Ave - entre 60th St y 61st St	200	12:00PM
1520 Firestone Blvd - entre Compton Ave & Miramonte Blvd	62	12:00PM
1918 Nadeau St - entre Bell Ave y Morton Ave	51	11:00AM

Fuente: Condado de Los Ángeles, abril de 2022

Tabla 13-5: Resumen de conteo automatizado de peatones de Florence-Firestone

Ubicación	Promedio Peatonal Diario	Día pico
6026 Compton Ave - entre 60th St y 61st St	3160	Domingo
1741 E. Florence Ave - entre Graham Ave y Holmes Ave	2384	Viernes
1301 E. Gage Ave - entre Hooper Ave y Parmelee Ave	1521	Miércoles
1905 Nadeau St - entre Morton Ave y Walnut Dr	1429	Viernes
1519 Firestone Blvd – entre Compton Ave y Miramonte Blvd	1183	Jueves

Fuente: Condado de Los Ángeles, abril de 2022

Desafíos para caminar

Esta sección examina los accidentes peatonales acontecidos en Florence-Firestone para comprender mejor los factores que llevan a los accidentes, además de otros desafíos para caminar, incluidas las incomodidades y el crimen.

ACCIDENTES

Entre 2013 y 2022, hubo 377 colisiones con peatones involucrados en Florence-Firestone, con un promedio de 38 colisiones con peatones por año. La mayor concentración de estos accidentes ocurrió a lo largo de Compton Avenue, Firestone Boulevard y Florence Avenue, como se ve en la Figura 13-3. Aproximadamente el 39 por ciento de estas colisiones ocurrieron durante las horas pico de desplazamiento, que incluyen el amanecer y el anochecer (6 a. m. a 9 a. m. y 5 p. m. a 8 p. m.).

El anochecer y el amanecer pueden ser peligrosos para los peatones porque pueden requerir caminar en la oscuridad, y cuando el sol sale o se pone, el ángulo del sol puede afectar la visibilidad de la carretera por parte del conductor. Aproximadamente el 37 por ciento de las colisiones ocurrieron durante el día (de 9 a. m. a 5 p. m.). Muchos accidentes involucraron una lesión visible (41 por ciento) y 34 accidentes (9 por ciento) incluyeron muertes.

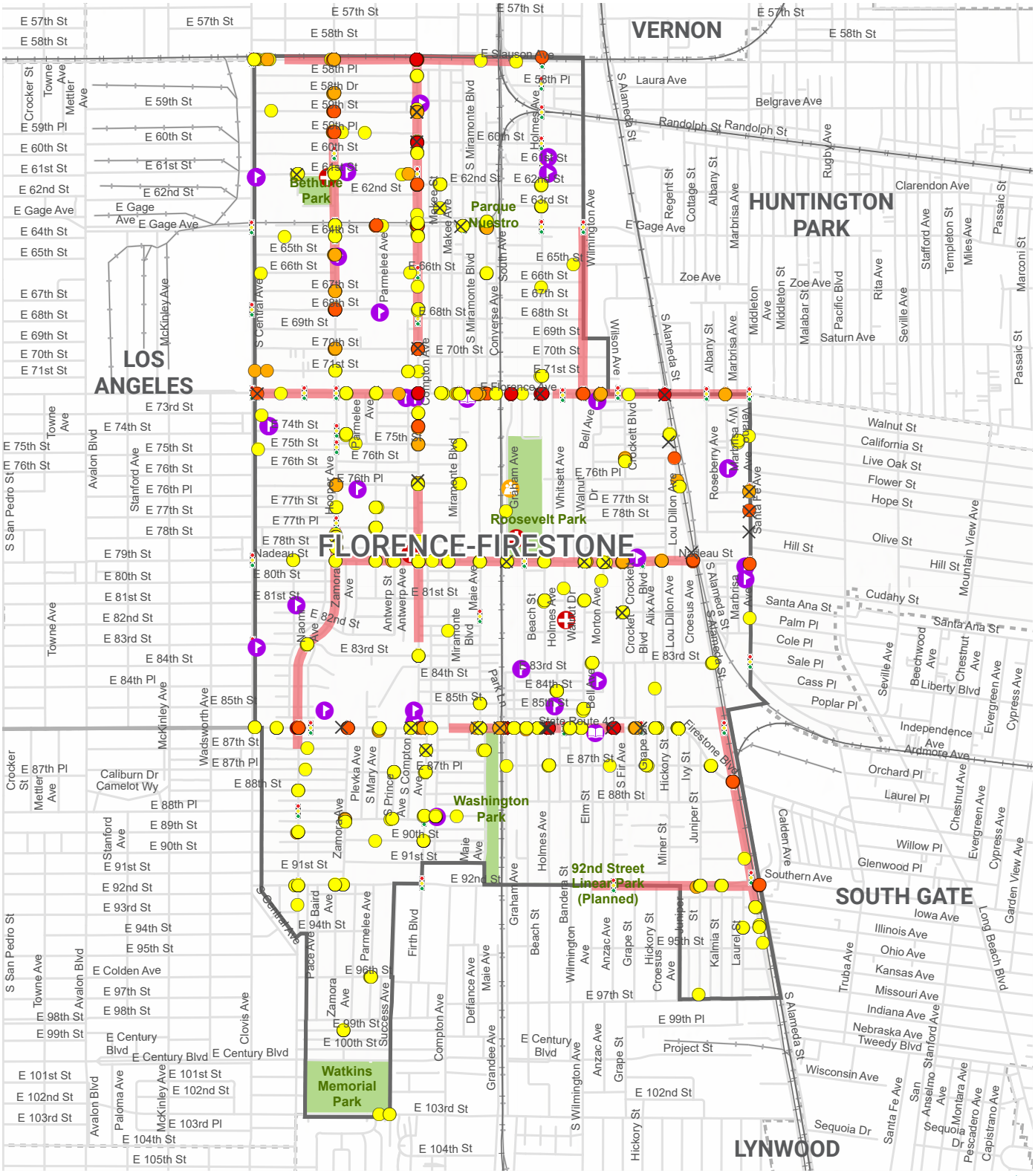
Como parte del Plan de Acción de Visión Cero del Condado, se identificaron lugares donde hay concentraciones de accidentes fatales y con lesiones graves. Los Tramos con Concentración de Accidentes (CCC) se definen como cualquier segmento de carretera de media milla que incluía tres o más accidentes fatales o con lesiones graves entre el 1ro de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2017. Los CCC se incluyen en la Figura 13-3.

La California Highway Patrol informó que el 38 por ciento de los accidentes en Florence-Firestone se atribuyeron al incumplimiento de las reglas por parte de los peatones (por ejemplo, cruzar a mitad de cuadra fuera de un cruce de peatones). Otro 35 por ciento de los accidentes se atribuyeron a que un automovilista no cedió el paso a un peatón que tenía el derecho de paso legal.[1]

---

1 California Highway Patrol, Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS), 2013-2022, consultado el 24 de abril de 2023. Es importante tener en cuenta que estos datos de accidentes podrían no tomar en cuenta todas las colisiones que ocurren en una comunidad, como las que no se informan. Los accidentes entre 2021-2022 son provisionales.

Figura 13-3: Mapa de accidentes con peatones en Florence- Firestone (2013-2022)



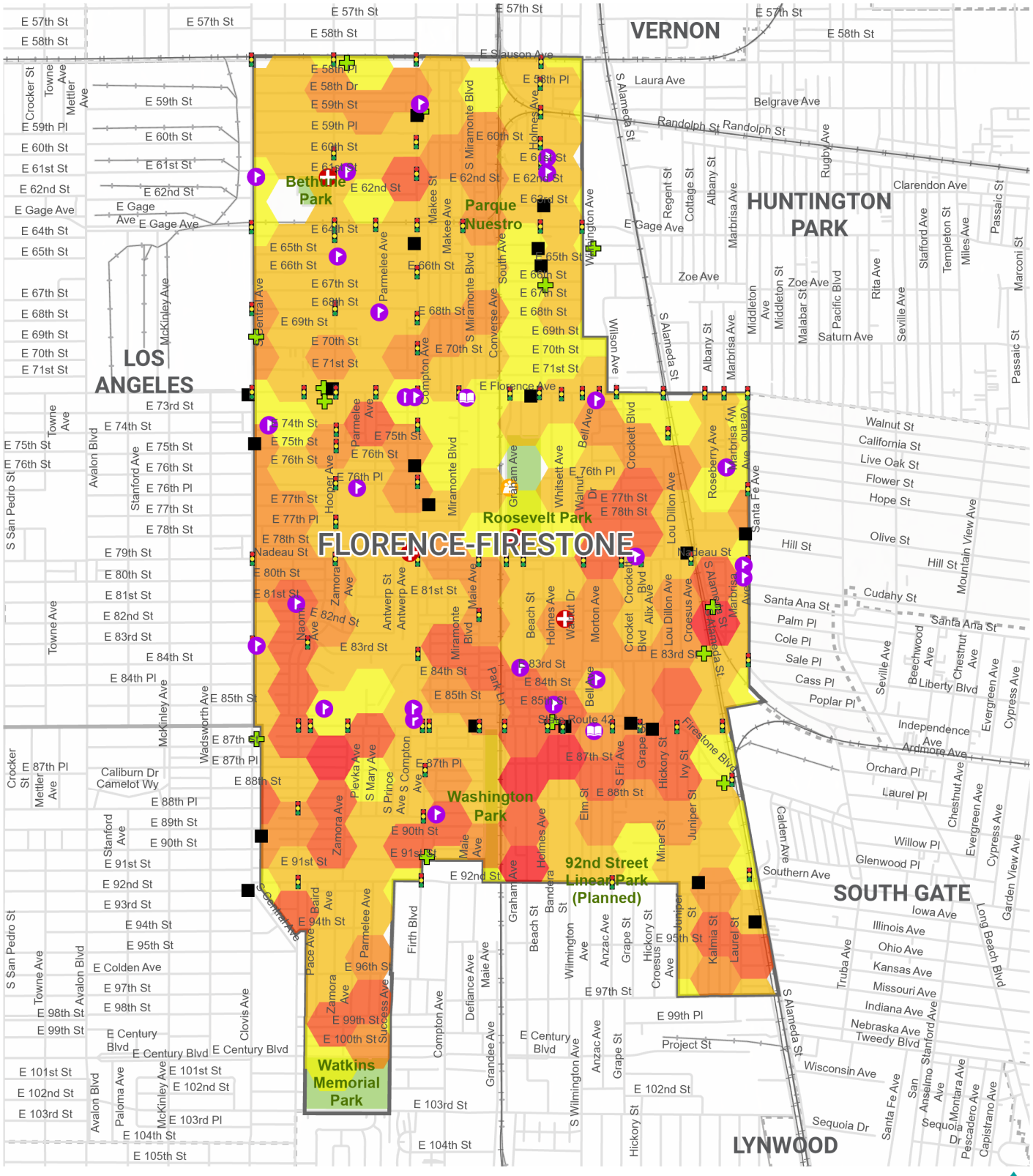
ACTIVIDADES QUE PROVOCAN MOLESTIAS

Las actividades que provocan molestias son aquellas que algunos residentes consideran actividades no deseadas, indeseables o ilegales que podrían afectar la seguridad, la comodidad y el atractivo real y percibido del entorno circundante. La Figura 13-4 ilustra las ubicaciones de las actividades que provocan molestias a lo largo de Florence-Firestone, que incluyen:

- **Dispensario**: Existen aproximadamente una docena de dispensarios de marihuana conocidos en Florence- Firestone. Actualmente es ilegal operar dispensarios en zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles, aunque son legales en la ciudad de Huntington Park, que limita con Florence-Firestone.
- **Tienda de licores:** Las tiendas de licores en una comunidad se han asociado con un aumento de las actividades que provocan molestias y pueden tener efectos negativos para la salud de los residentes que viven cerca. Hay 21 licorerías en Florence-Firestone, la mayoría en el extremo occidental de la comunidad que limita con la ciudad de Los Ángeles.
- **Vertidos ilegales:** Los vertidos ilegales se producen en toda la comunidad. El Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles está planeando un parque lineal en el corredor de servicios públicos justo al norte de la Calle 92, un área elegida en parte debido a las actividades ilegales de vertido que el área invita en su actual estado subdesarrollado. Los vertidos ilegales pueden ser perjudiciales para la salud pública y pueden crear una percepción visual negativa de seguridad, lo que puede desalentar la actividad peatonal. Los residentes también han notado que los vertidos ilegales obstruyen y estrechan las aceras, lo que dificulta caminar.[1]

1 Caminatas por California, recomendaciones para mejorar la seguridad de peatones y ciclistas en la comunidad de Florence-Firestone, 2017.

Figura 13-4: Mapa que muestra actividades que provocan molestias en Florence-Firestone, 2021



DELITO

El miedo debido a un crimen real o aparente puede limitar el acceso a los espacios públicos. Los miembros de la comunidad identificaron el crimen como algo que desalienta la participación en actividades saludables, como caminar y visitar parques públicos (consulte la sección Participación de la comunidad). La Figura 13-5 ilustra las ubicaciones de las actividades que provocan molestias a lo largo de Florence-Firestone.

Entre diciembre de 2019 y diciembre de 2020, la comunidad experimentó alrededor de 41 delitos por cada 10,000 personas. Delitos contra la propiedad, que incluyen robo, grand theft auto y el robo de vehículos representaron muchos de los delitos denunciados. Crímenes violentos, que incluyen homicidio, violación, asalto agravado y robo, representó casi el 38 por ciento de los delitos cometidos en Florence-Firestone. De estos, los robos fueron los más denunciados. Los crímenes violentos se muestran en la Figura 13-5, con los lugares de los homicidios específicamente identificados.

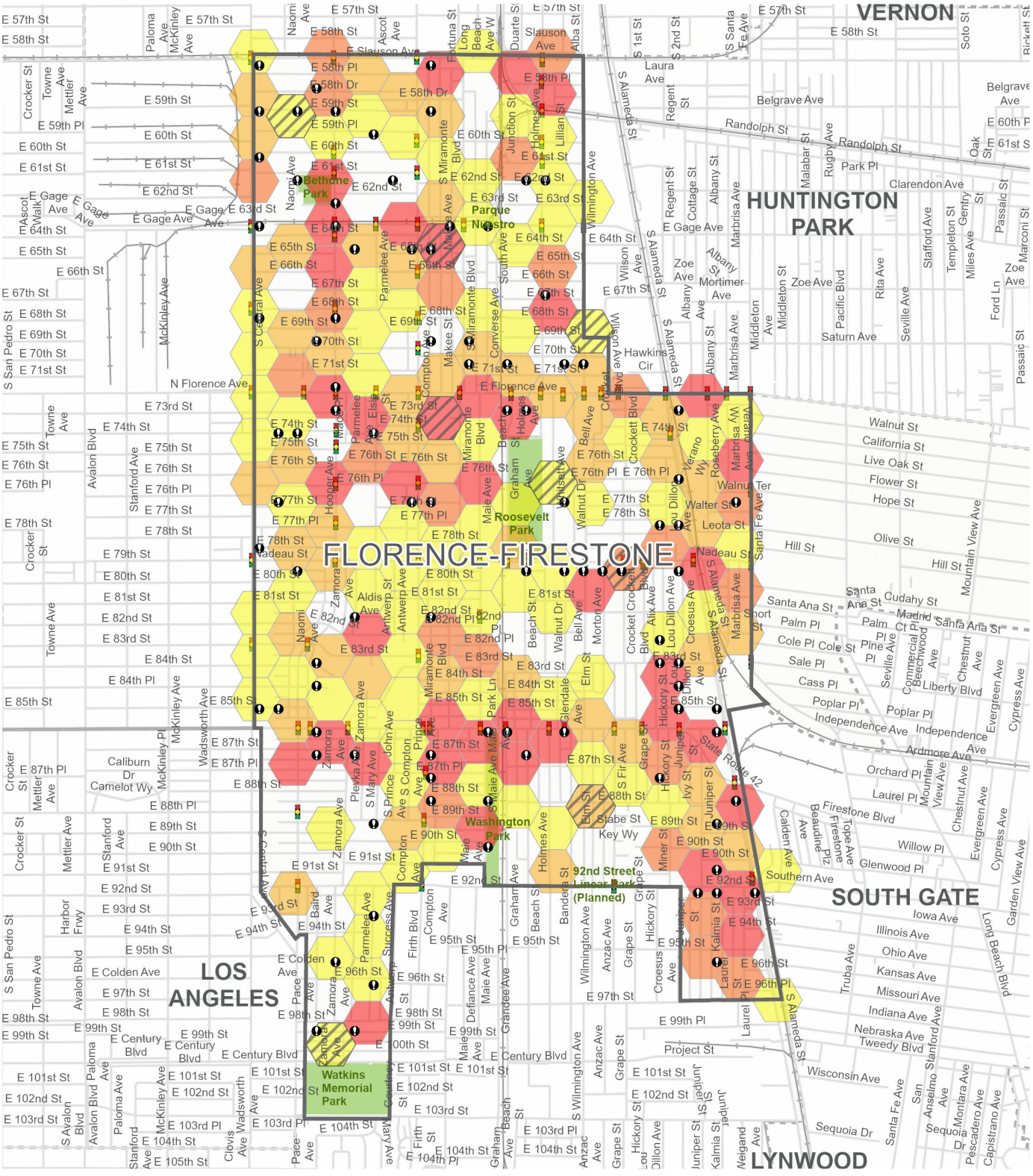
ACTIVIDAD DE PANDILLAS

La actividad relacionada con pandillas ocurre en gran medida a lo largo de Central Avenue, Hooper Avenue y Nadeau St (ver Figura 13-5). El miedo a las pandillas y la violencia de las pandillas puede desalentar a las personas a caminar o incluso a salir de sus hogares.

JUSTICIA AMBIENTAL

Existe la necesidad de comprender las injusticias ambientales y sus impactos tangibles en las comunidades de bajos ingresos de color para llegar a abordar y mejorar equitativamente la experiencia del peatón en estos lugares. Florence-Firestone es una de las comunidades con mayor carga de contaminación en el condado de Los Ángeles, debido a las concentraciones de industrias contaminantes y los intensos usos de transporte desde rutas de camiones pesados hasta varias autopistas. Los residentes de Florence-Firestone están expuestos a múltiples fuentes de contaminación que afectan la calidad de vida, dañan la salud de la comunidad y, a menudo, desalientan la recreación al aire libre, incluidas las caminatas y otras actividades físicas.

Figura 13-5: Mapa que muestra delitos violentos y actividad de pandillas en Florence-Firestone (2020)

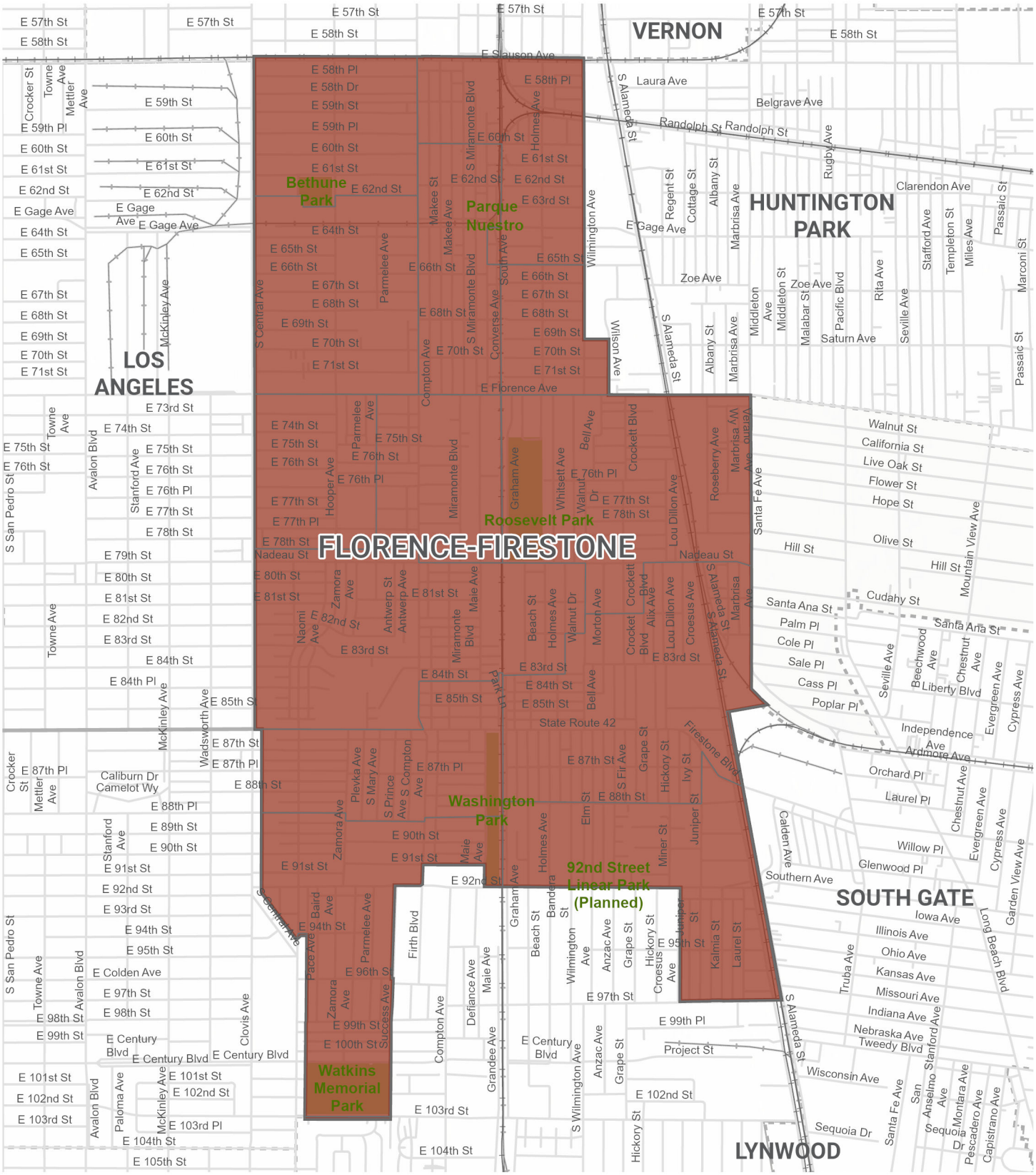


Como una comunidad densa atravesada por los principales sistemas de transporte de la región, incluidas las autopistas I-105, SR-110, SR-60 e I-710, así como las terminales de carga y ferroviarias, la calidad del aire de Florence-Firestone es una de las peores de California. Según la herramienta CalEnviroScreen 4.0 y la Oficina de Evaluación y Riesgos para la Salud de California, todos los distritos censales en Florence-Firestone se ubican por encima del percentil 90 en cuanto a carga de contaminación, lo que significa que su exposición a la contaminación es mayor que la de la gran mayoría (90 por ciento) de otros distritos censales en todo el estado (Figura 13-6).[1] Las emisiones de diésel de los camiones que viajan a lo largo de las autopistas y calles, incluyendo el carril a lo largo de Alameda Corridor, contribuye significativamente a la contaminación del aire local y regional, incluido la materia particulada 2.5 (PM 2.5) y la materia particulada de diésel (DPM). Todos los distritos censales en Florence-Firestone se ubican por encima del percentil 80 para PM 2.5; mientras que 10 de los 13 distritos censales se ubican por encima del percentil 50 para DPM.[2] La exposición al DPM y otros gases contaminantes puede provocar cáncer de pulmón, muerte prematura, enfermedades cardíacas y pulmonares crónicas, asma y disminución de la función pulmonar en los niños.[3]

La contaminación de las industrias cercanas también afecta la salud y el bienestar de los residentes y visitantes de Florence-Firestone, lo que a menudo afecta su capacidad para recrearse y disfrutar del aire libre. Existen más de 75 instalaciones de procesamiento de metales en el sureste de Los Ángeles; 25 de ellos se encuentran a una milla de Florence Firestone.[4] Se sabe que el procesamiento de metales libera contaminantes metálicos tóxicos del aire, incluidos arsénico, cadmio, cromo hexavalente, plomo y arsénico, lo que puede provocar un aumento de la mortalidad y enfermedades graves.[5] Durante más de 90 años, las operaciones peligrosas de otra instalación de reciclaje de baterías con sede en Vernon liberaron plomo, arsénico y otras sustancias tóxicas y causaron la contaminación del suelo en aproximadamente 10,000 hogares en las comunidades circundantes, incluyendo Florence-Firestone. La exposición a estas sustancias químicas nocivas contribuye al cáncer, enfermedades cardíacas, así como al deterioro cerebral y efectos en el desarrollo en bebés y niños.[6]

1 https://experience.arcgis.com/experience/11d2f52282a54ceebcac7428e6184203/page/Draft-CalEnviroScreen-4.0/
2 https://experience.arcgis.com/experience/11d2f52282a54ceebcac7428e6184203/page/Draft-CalEnviroScreen-4.0/
3 Fuente: https://ww2.arb.ca.gov/resources/overview-diesel-exhaust-and-health
4 SCAQMD. Plan de Reducción de Emisiones Comunitarias del Sureste de Los Ángeles, 2020.
5 SCAQMD. Plan de Reducción de Emisiones Comunitarias del Sureste de Los Ángeles, 2020.
6 https://ww2.arb.ca.gov/resources/overview-diesel-exhaust-and-health

Figura 13-6: Mapa de los resultados de CalEnviroScreen 4.0 en Florence-Firestone



Data provided by the County of Los Angeles, Metro LA, TIGER, Caltrans

0 0.3 0.6 MILES

N

POLLUTION BURDEN PERCENTILE

75-100

CLIMA

Los días más cálidos y las tormentas más húmedas debido a un clima cambiante afectan a algunas poblaciones más que a otras; dependiendo de la geografía, los factores sociales y de contar con la infraestructura para protegerlos de los climas extremos. La Evaluación de Vulnerabilidad Climática del Condado de Los Ángeles (CVA) examina la vulnerabilidad social y física del Condado a los peligros climáticos como el calor extremo, los incendios forestales y las inundaciones, que se prevé que se vuelvan más severos en las próximas décadas.

El Índice de Sensibilidad Social de CVA combina 29 indicadores como la edad, la salud, los ingresos y el acceso al transporte para identificar lugares con la mayor proporción de residentes sensibles al clima. Florence- Firestone tiene 12 de 13 distritos censales en el nivel más alto de sensibilidad social en el condado de Los Ángeles, como se muestra en la Figura 13-6.[1]

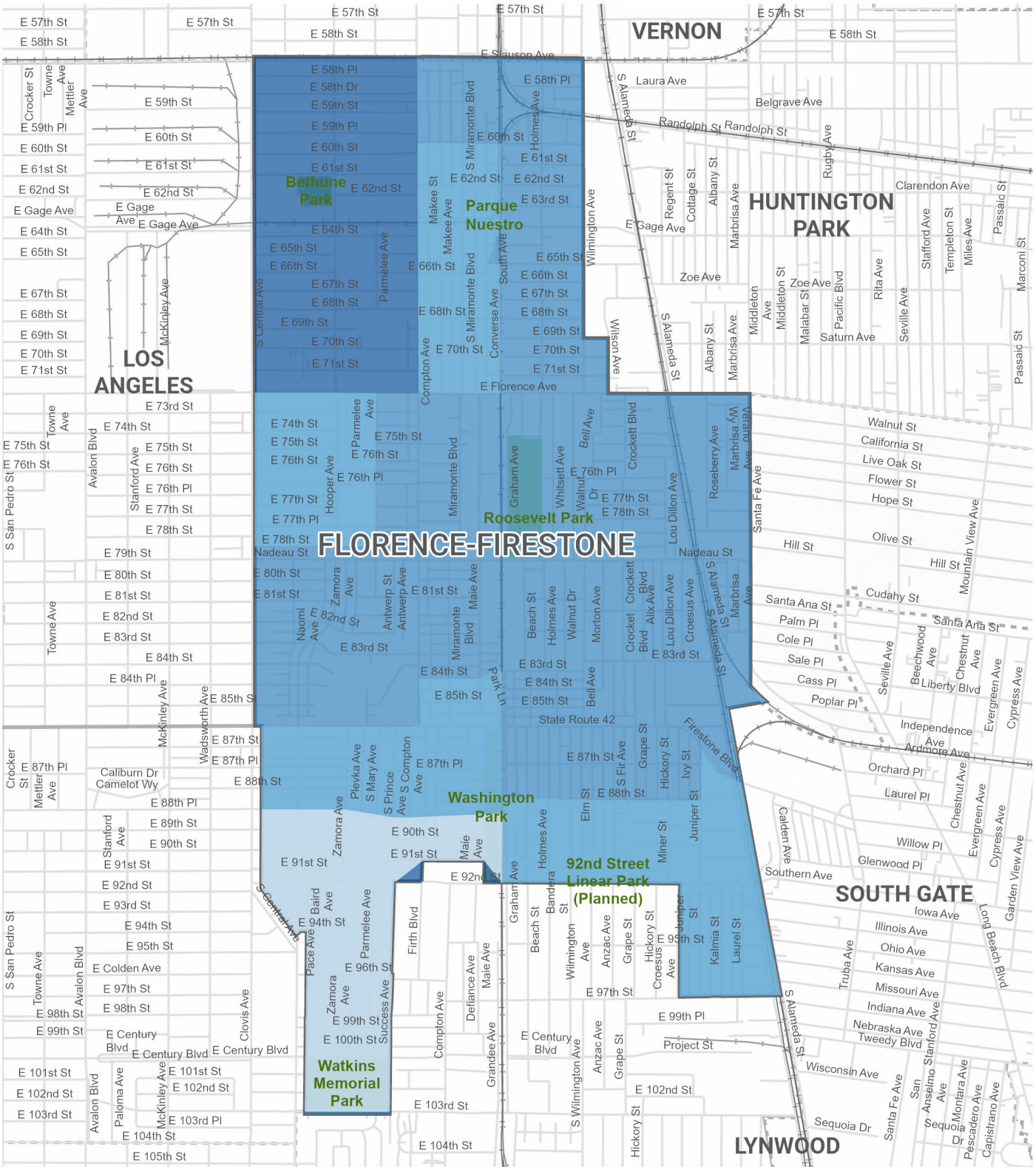
Los humanos comienzan a experimentar un mayor riesgo de enfermedades por calor a 95°F. Según la CVA, Florence-Firestone históricamente experimenta temperaturas máximas diarias del percentil 95 de 89,7 °F, que se prevé que aumenten de 7,8 °F a 97,4 °F para finales de siglo. Esto significa que los días más calurosos generalmente serán mucho más calurosos de lo que son hoy, y mucho más desagradables para caminar o rodar sin refugio del calor, como árboles de sombra, espacios verdes y paradas de autobuses.

Además, Florence-Firestone registra históricamente 29,8 días de lluvia intensa cada año, que según los proyectos de la CVA aumentarán de 6,6 a 36,4 días de lluvia intensa para finales de siglo. Las inundaciones localizadas pueden ocurrir en lugares del interior como Florence- Firestone cuando la infraestructura de aguas pluviales se ve abrumada y las calles y aceras pueden volverse peligrosas o intransitables.

Según la CVA, Florence-Firestone tiene una baja capacidad de adaptación a nivel comunitario debido a la cubierta arbórea limitada (12 por ciento frente a 20 por ciento en todo el condado), mucho pavimento y otras superficies impermeables (72 por ciento frente a 23 por ciento en todo el condado) y otras características del entorno construido que incrementan los impactos, incluso los aumentos modestos de temperatura.

1 El Índice de Sensibilidad Social ilustrado en la Figura 12-7 incorpora la demografía y las características individuales de las personas que viven en cada zona censal. Sin embargo, no mide la calidad del entorno físico en el que viven; y no debería ser el único factor en la toma de decisiones sobre proyectos y programas para mejorar la experiencia de los peatones.

Figura 13-7: Mapa que muestra el Índice de Sensibilidad Social para distritos censales en Florence-Firestone



INSTALACIONES PEATONALES EXISTENTES

Las instalaciones peatonales, incluidas las aceras, los cruces peatonales, los semáforos, las rampas en las aceras, las copas de los árboles y las condiciones de iluminación, contribuyen al acceso y a la estética que hacen que los lugares sean más accesibles y agradables para caminar. Esta sección analiza las instalaciones peatonales existentes y las oportunidades de mejora en Florence-Firestone. Estas oportunidades se documentan en la Figura 13-8 y la Figura 13-9. Las condiciones que se muestran en estas figuras se basan en observaciones registradas durante auditorías de caminabilidad a lo largo de tramos específicos en toda la comunidad. Para obtener información sobre las prácticas y los procedimientos de mantenimiento del condado (p. ej., volver a pintar los cruces peatonales descoloridos), consulte el Capítulo 4 de *Paso a paso.* Para una descripción más detallada y ejemplos de tipos de instalaciones para peatones, consulte el Capítulo 3 de *Paso a paso.*

Aceras

Las aceras forman la columna vertebral de las redes de transporte peatonal. Los principales tramos dentro de Florence-Firestone tienen aceras y permiten estacionamiento en la calle. Florence Avenue, un importante tramo comercial, tiene en su mayoría aceras de 14 a 15 pies de ancho, lo que brinda a los peatones un amplio espacio para viajar. En comparación con Florence Avenue, varios otros tramos como Compton Avenue y Hooper Avenue tienen aceras tan estrechas como 5 pies, como se ve en la Figura 13-7. Las oportunidades de mejora relacionadas con las aceras incluyen la instalación de aceras, su ampliación, la reparación de aceras dañadas y arrancadas a lo largo de Compton Avenue y otros lugares, y la eliminación de obstrucciones en las aceras respetando al mismo tiempo los negocios locales que operan en las aceras. La instalación de aceras para cerrar los espacios existentes a lo largo de Slauson Avenue, cerca de Compton Avenue, y Alameda Street cerca de Nadeau Street, podría mejorar aún más la experiencia de caminar. Además, la Firestone A (Blue) Line Station carece de infraestructura para peatones y ciclistas circundante, y su ubicación obliga a los peatones a desplazarse hacia el concurrido Firestone Boulevard. [1]

Cruces peatonales

No es necesario marcar los cruces en las intersecciones; sin embargo, se instalan cruces peatonales marcados para guiar a los peatones y ayudar a mejorar la conciencia del conductor sobre la posible actividad peatonal, lo que aumentará las posibilidades de que un conductor se detenga por un peatón. Existen muchos estilos diferentes de marcas para cruces peatonales. Las marcas estándar de cruces peatonales consisten en dos líneas paralelas, mientras que los cruces de peatones continentales y en escalera se consideran patrones de "alta visibilidad" Estos estilos pueden mejorar la visibilidad de los cruces desde distancias mayores que con las marcas estándar.

1 Los Angeles County Transit Oriented Districts Access Study, 2013.

Los cruces peatonales marcados existen solo en ubicaciones seleccionadas en Florence-Firestone , generalmente en las intersecciones a lo largo de las calles principales y cerca de las escuelas. La mayoría de los pasos de peatones señalizados son pasos de peatones transversales, que consisten en dos líneas blancas paralelas marcadas en el pavimento.

Paso de peatones estándar cerca de una Metro A Line Station.

Rampas de bordillo y radios de los bordillos

Las rampas en los bordillos pueden ayudar a todos los usuarios a pasar de la calle a la acera. Por ejemplo, una acera sin una rampa de bordillo puede ser una barrera para alguien en silla de ruedas, lo que lo llevará a viajar en la calle en lugar de la acera y a usar los caminos de entrada para acceder hacia y desde la acera. La mayoría de las rampas en las aceras en la comunidad son rampas en las aceras individuales que se alinean en diagonal con la intersección. Consulte el Capítulo 3 de *Paso a paso* para obtener más información sobre los diferentes tipos de rampas de bordillo.

Un ejemplo de paso de peatones en escalera con señalización para peatones.

Los tamaños de los radios de las aceras en Florence-Firestone varían. Por ejemplo, el radio de la acera es de 15 pies en Graham Avenue y Firestone Boulevard, cerca de la estación Firestone Metro A Line, 20 pies en la intersección de Compton Avenue y Nadeau Street, y 30 pies en Florence Avenue cerca de la estación Florence Metro A Line. Existen muchos factores que determinan la adecuada radio de acera en las intersecciones, como los tipos de vehículos que utilizan la carretera, el derecho de paso

Un ejemplo de cruce continental

BORRADOR

disponible, patrones de drenaje, entre otros. Radios de acera más pequeños pueden mejorar el entorno peatonal al reducir la velocidad de los vehículos que giran y acortar la distancia de cruce.

Señales de tráfico

Todas las intersecciones principales en Florence-Firestone están controladas por semáforos e incluyen señales de cuenta regresiva para peatones que se activan con un botón.

Alumbrado público

La mayor parte de la iluminación dentro de Florence-Firestone está diseñada para iluminar la calzada y no siempre ilumina la acera, lo que puede desalentar la actividad peatonal durante la noche. El alumbrado público está presente en las principales intersecciones y en los parques de la comunidad. Sin embargo, el alumbrado limitado a escala peatonal, definido en el Capítulo 3 de *Paso a paso*, se observó a lo largo de un segmento de la calle 87, como se muestra en la Figura 13-8.

Copas de árboles

Según el Índice de Lugares Saludables, el ochenta por ciento de otras comunidades de California tienen una mayor cobertura de copas de árboles que el Florence-Firestone.[1] Florence-Firestone tiene árboles en avenidas en toda la comunidad, aunque son relativamente escasos en el lado este de la comunidad, donde se encuentra principalmente la industria pesada.

Una cobertura densa de copas de árboles puede embellecer la comunidad, haciendo que caminar sea más seguro y placentero; proporcionan importantes beneficios para la salud mental; y mejoran la calidad de vida en general.

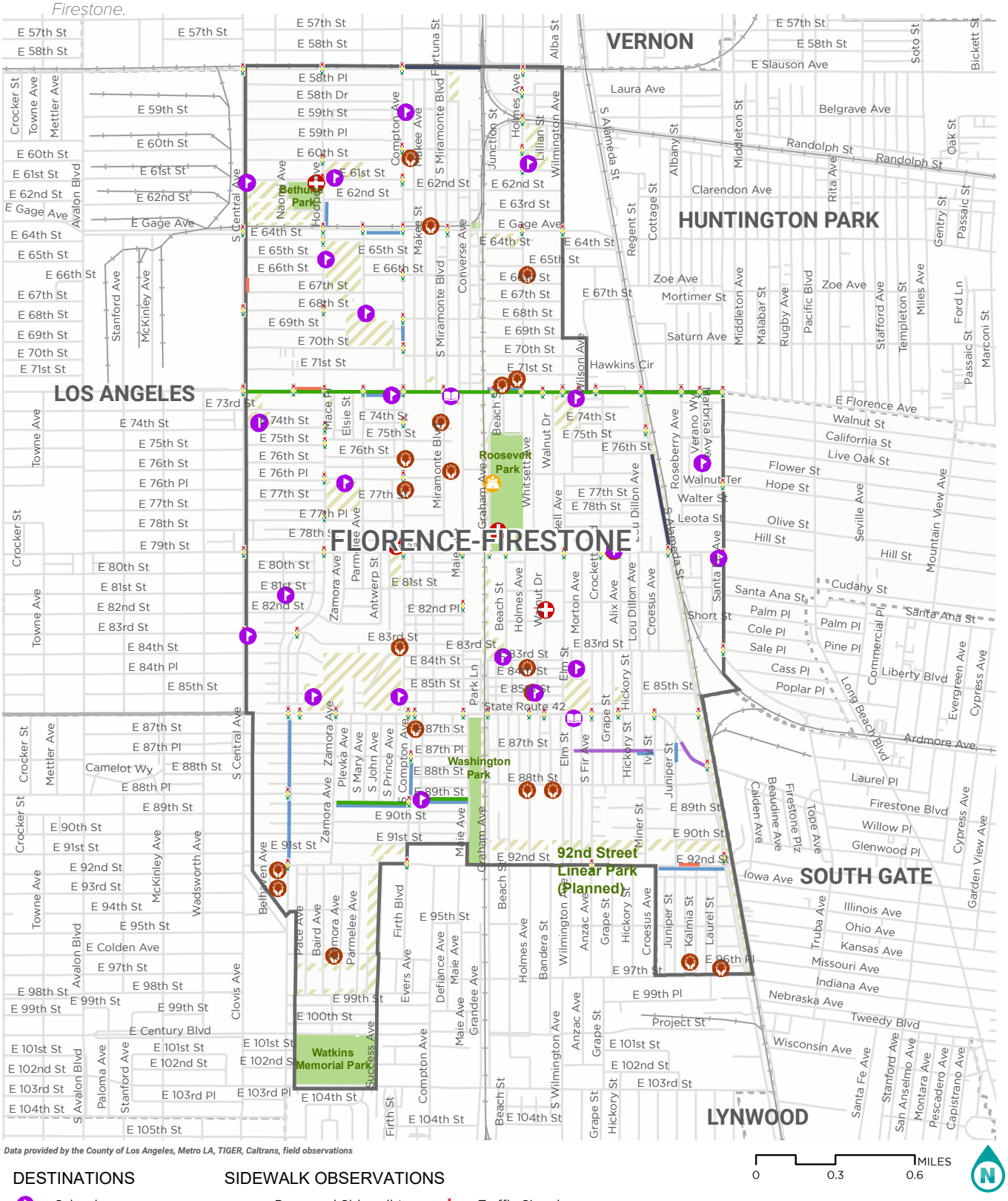
Aun así, si bien existen muchos beneficios derivados de las copas de árboles robustos, casi todos los árboles pueden entrar en conflicto con la infraestructura circundante. Tener suficiente espacio alrededor y por encima de los árboles es una cuestión importante en cuanto a qué especies se plantan, dónde y con qué propósito.

La venta ambulante es un activo comunitario importante en Florence-Firestone. Estas pequeñas empresas aportan vitalidad a la comunidad y ofrecen productos frescos y otros bienes y servicios.

Iluminación a escala peatonal en una parada de transporte. Esta iluminación puede ser funcional y atractiva, ayudando a definir cómo se ve, se siente y sirve un lugar a la comunidad.

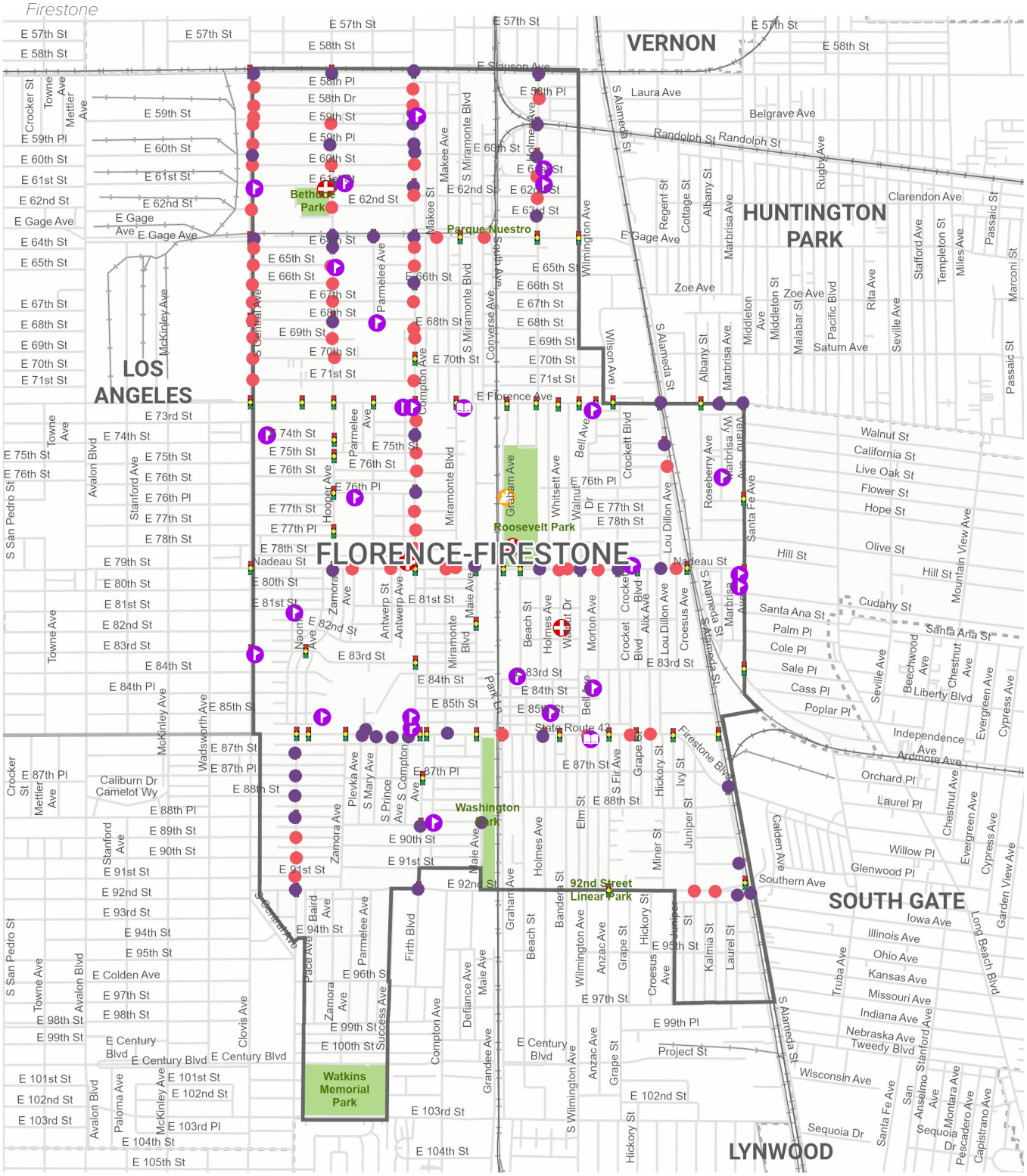
1 Alianza de Salud Pública, Índice de Lugares Saludables, 2011.

Figura 13-8: Mapa de observaciones de auditoría de caminabilidad relacionadas con aceras y caminos en Florence-Firestone.



* Para los fines de este plan, las aceras dañadas se definen como ubicaciones con grietas, raíces de árboles que levantan secciones u otros problemas con el pavimento existente. Las aceras estrechas se refieren a aquellas de 4 pies de ancho o menos y/o aquellas que tienen obstrucciones tales como cajas de servicios públicos o postes indicadores que hacen que el camino para caminar sea angosto. Las observaciones fueron realizadas por ingenieros de Alta Planning Design en mayo de 2021.

Figura 13-9: Mapa de observaciones de auditoría de caminabilidad relacionadas con intersecciones en Florence-Firestone



* Las rampas de acera dañadas pueden incluir ubicaciones que están agrietadas o tienen otras obstrucciones, o tienen problemas de cumplimiento obvios, como cúpulas truncadas faltantes. Las observaciones fueron realizadas por ingenieros de Alta Planning Design en mayo de 2021.

INSTALACIONES PEATONALES PROPUESTAS

Esta sección analiza los proyectos propuestos para la red peatonal de Florence-Firestone . Las propuestas se desarrollaron a través de conversaciones con departamentos del condado, agencias de seguridad pública y residentes de la comunidad; así como observaciones cuidadosas de la red de transporte existente, para identificar acciones que puedan apoyar los esfuerzos para que las personas caminen, viajen en bicicleta, vivan y prosperen en Florence-Firestone. Las propuestas tienen como objetivo dar a conocer los esfuerzos de seguridad de los peatones de los departamentos del condado; y proporcionar un registro de las necesidades y deseos de la comunidad para residentes, defensores y formuladores de políticas.

La mayoría de los proyectos propuestos se concentran en las principales carreteras de la comunidad, como Firestone Boulevard, Florence Avenue, Hooper Avenue, Nadeau Street, 92nd Street, Compton Avenue y Slauson Avenue. Una porción de estas calles se identifican como Tramos con Concentración de Accidentes (CCC) de Visión Cero del Condado y tienen altos volúmenes de velocidades y vehículos motorizados, y se identificaron como prioridades durante la participación comunitaria. Los proyectos propuestos se categorizan y definen en las siguientes secciones.

Posibles reconfiguraciones de carreteras que podrían mejorar las condiciones para caminar y potencialmente agregar más espacios verdes a la comunidad, pero necesitan un estudio más extenso para implementarse. Por ejemplo:

- Reconfigurar el corredor de 92nd Street entre Miner Street y Alameda Street para reducir los carriles de tránsito y ampliar las aceras podría brindar más espacio para la actividad peatonal y reducir la velocidad del tránsito.
- Eliminar el carril de acceso en 92nd Street y Alameda Street crearía una oportunidad para ampliar el carril para bicicletas de 92nd Street, plantar árboles adicionales y otras mejoras ecológicas.
- La reconfiguración de Compton Avenue reduciría la capacidad de los conductores de acelerar en la calle, y la instalación de mejoras para los peatones para caminar y cruzar facilitará que los peatones naveguen por la calle y visiten sus numerosos negocios.

Instalaciones que mejoren el cruce de la calle en las intersecciones y a mitad de cuadra, incluidos los cruces peatonales de alta visibilidad, las señales de ceda el paso, los sistemas de advertencia activados por peatones, las nuevas señales de tráfico para peatones y las rampas de bordillo que cumplan con ADA. Cualquier recomendación para marcar un cruce peatonal (en lugares controlados o no controlados) deberá ser consistente con las pautas locales y estatales. Por ejemplo:

- Las mejoras en los cruces en Florence Avenue y Nadeau Street ayudarán a que caminar sea más seguro y cómodo para los peatones. Los cruces peatonales de alta visibilidad y los intervalos principales para los peatones ayudarán a que el peatón tenga una visión más clara de los conductores, y las extensiones de las aceras acortarán las distancias que el peatón tiene que cruzar en la calle.
- Mejorar la infraestructura de cruce de peatones e instalar señalización de orientación en el corredor de la calle 92 hará que sea más fácil y conveniente para los peatones acceder al futuro parque lineal planificado para el tramo de servicios públicos al norte de la calle 92. También se recomiendan mejoras en los cruces y elementos para calmar el tráfico en las calles que dividen la ubicación del futuro parque, incluidas Beach Street, Holmes Avenue y Bandera Street.
- Las mejoras en los cruces a lo largo de Slauson Avenue serán importantes para las conexiones con las paradas de transporte público de Metro y el proyecto planificado del sendero Metro Rail to Rail. Metro estará a cargo de actualizar los cruces peatonales estándar existentes a cruces peatonales de alta visibilidad en los tramos norte de las intersecciones a lo largo de Slauson Avenue. Sin embargo, el Condado podría actualizar los cruces peatonales en los tres tramos restantes de estas intersecciones, que son jurisdicción del Condado.
- Las balizas rectangulares de destello rápido en cruces a mitad de cuadra, como Florence Avenue y Converse Avenue, alertarán a los conductores de la presencia de un peatón y pueden hacer que cruzar a mitad de cuadra parezca menos peligroso para un peatón.
- Las bombillas para autobuses, como la recomendada en Nadeau Street y Crockett Boulevard, beneficiarán a los peatones porque pueden utilizar la bombilla como extensión de la acera, así como a los usuarios del transporte público porque permitirán que el autobús se detenga rápidamente sin necesidad de abandonar el recorrido. carril.

Instalaciones que podrían mejorar el caminar por la calle, incluida la adición de aceras nuevas o ampliadas y la evaluación de la eliminación o reubicación de los accesos vehiculares, como:

- La instalación de aceras en el lado norte de Century Boulevard desde Success Avenue hasta Central Avenue proporcionaría un acceso peatonal más fácil a Ted Watkins Memorial Park y a los negocios cercanos para los residentes de Florence-Firestone.

Instalaciones que podrían ralentizar a los conductores, reducir el volumen de tráfico y disuadir otros comportamientos peligrosos de los conductores, como mini rotondas y paradas en todos los sentidos. Algunos ejemplos de proyectos propuestos para calmar el tráfico incluyen:

- Hooper Avenue y 92nd Street, que tiene un historial de autos temerarios. Instalar una mini rotonda aquí podría disuadir este comportamiento en el futuro.
- Cerca de escuelas, como en Bandera Street cerca de Firestone Boulevard y 92nd Street.

Luces a escala humana que brinden iluminación a las personas que caminan en Florence-Firestone, a diferencia de las que se encuentran en alturas y direcciones destinadas a iluminar la carretera para los automovilistas. Consulte el Capítulo 4 de *Paso a Paso* para obtener más información sobre cómo solicitar iluminación a escala peatonal en Florence-Firestone. Estas propuestas incluyen, entre otras:

- Áreas donde ha habido antecedentes de delincuencia, como a lo largo de Hooper Avenue cerca de Nadeau Street.

Callejones verdes: Los callejones verdes utilizan materiales sostenibles y características de drenaje para crear espacios públicos para que las personas caminen, jueguen e interactúen y que también ayuden a gestionar las aguas pluviales, como:

- El callejón entre Bandera Street y Elm. Street desde Firestone Boulevard y 92nd Street. Un callejón verde proporcionaría un acceso cómodo y sin automóviles al parque lineal planificado para el corredor de servicios públicos al norte de 92nd Street.

Estos proyectos propuestos se detallan en la Tabla 13-5 y se mapean en la Figura 13-9 y la Figura 13-10. El capítulo 6 de *Paso a paso* ofrece una descripción general de cómo el condado implementará estos proyectos, el Anexo D de *Paso a paso* contiene información detallada sobre posibles fuentes de financiación.

La implementación de los proyectos propuestos en Florence- Firestone depende del análisis ambiental, así como de la futura revisión de ingeniería para garantizar la coherencia con las pautas y prácticas aplicables del condado, que incluyen, entre otros, el Manual de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito de California (CA MUTCD), Manual de diseño de carreteras de Caltrans, Código del condado de Los Ángeles y el Plan general del condado de Los Ángeles. Además, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de los programas descritos en este Plan dependen de los recursos disponibles, el derecho de paso, la financiación suficiente para la instalación, la operación y el mantenimiento continuo, y obtener apoyo comunitario y político.

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
58th Drive					**Puntuación promedio de tramo: 42,5**	
Condado	58th Drive & Makee Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	42,5
		Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
60th Street					**Puntuación promedio de tramo: 40,0**	
Condado	60th Street & Makee Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	40,0
		Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
61st Street					**Puntuación promedio de tramo: 69,5**	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	61st Street (Central Avenue y Hooper Avenue)	Mitad de cuadra	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	69,5
			Instalar una Baliza Rectangular de Destello Rápido (que se determinará en coordinación con las escuelas)	$80,000	$80,000	
		Ambos lados del cruce a mitad de cuadra	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Dirección oeste-este	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
62nd Street					**Puntuación promedio de tramo: 46,0**	
Condado	62nd Street & Makee Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	49,5
		Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
Condado	62nd Street & Miramonte Boulevard	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	42,5
		Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
66th Street					**Puntuación promedio de tramo: 50,0**	
Condado	66th Street & Makee Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	50,0
		Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
68th Street					**Puntuación promedio de tramo: 45,8**	
Condado	68th Street & Miramonte Boulevard		Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	30,0
Condado	68th Street & Makee Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	47,5
		Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	68th Street & Wilmington Avenue	Intersecciones noroeste y suroeste	Instale una rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	60,0
69th Street					**Puntuación promedio de tramo: 45,0**	
Condado	69th Street & Wilmington Avenue		Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	45,0
70th Street					**Puntuación promedio de tramo: 48,8**	
Condado	70th Street & Miramonte Boulevard	Tramos norte y sur	Considerar una parada en todos los sentidos	$15,000	$30,000	50,0
Condado	70th Street & Makee Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	47,5
		Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
71st Street					**Puntuación promedio de tramo: 50,0**	
Condado	71st Street & Wilmington Avenue		Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	50,0
82nd Street					**Puntuación promedio de tramo: 55,0**	
Condado	82nd Street & Beach Street	Tramo norte	Instalar cruce peatonal elevado	$25,000	$50,000	55,0
			Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
83rd Street					**Puntuación promedio de tramo: 48,3**	
Condado	83rd Street & Beach Street	Tramo este de ___	Instalar cruce peatonal elevado	$25,000	$50,000	60,0
Condado	83rd Street & Lou Dillon Avenue	Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	40,0
		Intersecciones noroeste, noreste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
Condado	83rd Street & Fir Avenue	Tramos oeste y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	45,0
		Intersecciones suroeste y sureste, lado norte de cruce de paso de peatones	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
87th Street					**Puntuación promedio de tramo: 36,0**	
Condado	87th Street & Holmes Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	32,0
Condado	87th Street & Grape Street	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	27,0
Condado	87th Street & Ivy Street	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	30,0
Condado	87th Street & Zamora Avenue	Todo el trayecto	Considerar orden de señal de alto	$15,000	$30,000	55,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
90th Street					**Puntuación promedio de tramo: 30,0**	
Condado	Callejón norte de E 90th Street (Maie Avenue - E 90th Street)		Instalar callejones verdes/área residencial	Varía	Varía	30,0
92nd Street					**Puntuación promedio de tramo: 53,0**	
Condado	92nd Street & Alameda Street	Intersección noroeste	Eliminar carril de acceso	$50,000	$100,000	60,0
		Tramos norte y sur	Modificar la señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$375,000	$500,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	92nd Street Utility Corridor & Bandera Street		Instalar un cruce elevado a mitad de cuadra con marcas avanzadas de ceda el paso y agregar barreras de velocidad en Bandera Street	$47,000	$92,000	55,0
Condado	92nd Street Utility Corridor & Beach Street		Instalar un cruce elevado a mitad de cuadra con marcas avanzadas de ceda el paso y agregar barreras de velocidad en Beach Street	$47,000	$92,000	52,0
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	92nd Street Utility Corridor & Elm Street		Instalar un cruce elevado a mitad de cuadra con marcas avanzadas de ceda el paso y agregar barreras de velocidad en Elm Street	$47,000	$92,000	50,0
Condado	92nd Street & Baird Avenue	Dirección este-oeste	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	43,7
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Tramo este	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	92nd Street & Bandera Street	Intersección noreste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	57,0
		Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
Condado	92nd Street & Beach Street	Tramo este	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	49,5
		Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
		Dirección oeste-este	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Ciudad de Los Ángeles	92nd Street & Croesus Avenue	Intersecciones sureste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	55,0
		Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	92nd Street & Fir Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	50,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	92nd Street & Firth Boulevard	Tramos este y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	62,0
		Todas las intersecciones	Instale rampas de bordillo que cumplan con ADA	$40,000	$60,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	92nd Street & Graham Avenue	Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	47,5
		Todos los tramos	Considerar orden de señal de tráfico	$375,000	$500,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	92nd Street (Graham Avenue - Alameda Street)	Todo el trayecto	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	55,0
Ciudad de Los Ángeles	92nd Street & Grape Street	Intersecciones sureste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	50,0
		Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	
Ciudad de Los Ángeles	92nd Street & Hickory Street	Intersecciones sureste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	50,0
		Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	92nd Street & Holmes Avenue	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	52,0
Condado	92nd Street & Juniper Street	Tramos oeste, norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$9,000	$15,000	57,5
		Tramo oeste	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
		Dirección oeste-este	Instalar señales de ceda el paso	$2,000	$2,000	
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	92nd Street & Kalmia Street	Intersecciones sureste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	52,0
		Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	
Condado	92nd Street & Laurel Street	Intersecciones sureste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	50,0
		Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	92nd Street & Maie Avenue	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	50,0
		Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	92nd Street & Miner Street	Intersecciones noreste y noroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	55,0
		Tramo norte	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	
Condado	92nd Street (Miner Street y Alameda Street)	Todo el trayecto	Reducir carriles para ser consistentes con el resto de 92nd Street	$31,680	$31,680	60,0
		Ambos lados de la calle	Ampliar las aceras	$58,500	$84,500	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	E 92nd Street & Success Avenue	Área de intersección noroeste	Reparar la acera	$2,340	$3,380	50,0
94th Street					**Puntuación promedio de tramo: 30,0**	
Condado	94th Street & Baird Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	30,0
Alameda Street					**Puntuación promedio de tramo: 62,0**	
Condado	Alameda Street & E 74th Street	Tramos oeste y norte	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	62,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Bandera Street						
Condado	Bandera Street & 87th Street		Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	35,0
Condado	Callejón entre Bandera Street y Elm. Street (Firestone Boulevard - 92nd Street)		Instalar callejones verdes/área residencial	Varía	Varía	57,0
Bell Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 45,0**	
Condado	Bell Avenue & E 74th Street	Tramos sur, norte y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	45,0
		Intersecciones noreste, suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
Central Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 57,6**	
Condado	Central Avenue & E 59th Street	Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	53,3
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Intersecciones suroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	Central Avenue & E 68th Street	Tramos norte y este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	60,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Central Avenue & E 70th Street	Tramos norte y este	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	56,3
		Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Central Avenue & E 74th Street	Tramos norte y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	55,0
		Intersección noreste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Central Avenue & 83rd Street	Dirección sur	Instalar señalización de zona escolar	$850	$850	60,0
		Tramos norte y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Central Avenue & Firestone Boulevard	Intersección noreste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	67,0
		Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Central Avenue & Slauson Avenue	Tramos este, sur y oeste	Cruce peatonal continental con línea de parada avanzada	$15,000	$21,000	52,0
Century Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 55,0**	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Century Boulevard & Success Avenue	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	60,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Century Boulevard (Success Avenue - Central Avenue)	Lado norte de la calle	Instalar aceras cuando sea posible	$63,000	$91,000	55,0
Condado	Century Boulevard & Zamora Avenue	Tramos este y oeste	Trazar un cruce peatonal continental con marcas de ceder el paso, colocar una rampa en la acera del lado del parque	$16,000	$22,000	50,0
		Intersecciones noreste y noroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Compton Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 65,3**	
Condado	Compton Avenue (Firestone Boulevard - Slauson Avenue)		Considerar reconfiguración vial	$200,000	$300,000	75,0
Condado	Compton Avenue & E 59th Street	Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	64,5
		Tramos oeste y sur	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	
		Intersecciones noroeste, suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
		Tramo sur	Instalar una Baliza Rectangular de Destello Rápido (que se determinará en coordinación con las escuelas)	$80,000	$80,000	
Condado	Compton Avenue & E 60th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	76,7
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$390,000	$600,000	
		Intersección noroeste, en dirección sur	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Compton Avenue & E 61st Street	Tramos oeste y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	60,0
		Intersecciones noroeste, suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
Condado	Compton Avenue & E 62nd Street	Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	67,5
			Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	Compton Avenue (E 66th Street - E 67th Street)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	62,0
Condado	Compton Avenue & E 68th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	62,0
		Intersecciones noroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Compton Avenue & E 73rd Street	Tramos norte y oeste	Considerar para permitir el cruce	$6,000	$10,000	52,0
Condado	Compton Avenue & E 74th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	51,7
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Compton Avenue & E 76th Place	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	74,5
			Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
		Intersecciones noroeste y sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
		Intersección sureste, en dirección este e intersección noroeste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Condado	Compton Avenue (100 pies al norte de E 83rd Street - E 83rd Street)	Lado sur de la calle	Reparar la acera existente	$4,500	$6,500	62,0
Condado	Compton Avenue & E 83rd Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	67,0
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
		Intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Compton Avenue & E 89th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	637,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección sureste, en dirección este e intersección noroeste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Condado	Compton Avenue & E 90th Street	Tramos norte y este	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	58,3
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Compton Avenue & Gage Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	77,5
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noroeste, en dirección oeste; intersección suroeste, en dirección este e intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$84,000	$84,000	
		Todo el trayecto	Modificar la señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$375,000	$500,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Compton Avenue & Slauson Avenue	Tramos este, sur y oeste	Cruce peatonal continental con línea de parada avanzada	$9,000	$15,000	66,7
		Intersección sureste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
		Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$375,000	$500,000	
Crockett Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 44,9**	
Condado	Crockett Boulevard & E 73rd Street		Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	42,5
		Todas las intersecciones	Instale rampas de bordillo que cumplan con ADA	$40,000	$60,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Crockett Boulevard & E 74th Street	Todas las intersecciones	Instale rampas de bordillo que cumplan con ADA	$20,000	$30,000	45,0
Condado	Crockett Boulevard & E 75th Street	Todas las intersecciones	Instale rampas de bordillo que cumplan con ADA	$20,000	$30,000	45,0
Condado	Crockett Boulevard & E 76th Street	Todas las intersecciones	Instale rampas de bordillo que cumplan con ADA	$20,000	$30,000	45,0
Condado	Crockett Boulevard & E 76th Place	Todas las intersecciones	Instale rampas de bordillo que cumplan con ADA	$20,000	$30,000	47,0
Condado	Crockett Boulevard & E 77th Street	Todas las intersecciones	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	30,0
Condado	Crockett Boulevard & E 81st Street	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	59,5
			Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Crockett Boulevard & E 83rd Street	Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	45,0
		Tramo norte	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	
Elm Street					**Puntuación promedio de tramo: 35,0**	
Condado	Elm Street & 87th Street		Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	24,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Elm Street & 92nd Street	Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	45,0
Firestone Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 75,6**	
Condado	Firestone Boulevard & Alameda Street	Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	60,0
		Tramos norte, sur y oeste	Modificar la señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$1,125,000	$1,500,000	
Condado	Firestone Boulevard & Bandera Street	Intersecciones sureste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	67,0
		Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	
Condado	Firestone Boulevard & Compton Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	83,3
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noroeste	Eliminar el carril de acceso para girar a la derecha	$50,000	$100,000	
			Reducir todo el radio de la esquina/ajustar la geometría para acercar el carril de giro a la derecha a los carriles secundarios	$15,000	$50,000	
		Intersección sureste, en dirección este e intersección noroeste, en dirección sur	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
		Dirección oeste	Instalar señalización escolar	$850	$850	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Firestone Boulevard & Elm Street	Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	57,0
		Tramo sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	
Condado	Firestone Boulevard & Fir Avenue	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	77,5
			Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Firestone Boulevard & Graham Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	75,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	Firestone Boulevard & Grape Street	Tramos este y norte	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	68,3
		Dirección oeste-este	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Firestone Boulevard & Holmes Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	82,5
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
			Instalar giro a la izquierda protegido/ permisivo (ambas señales/ direcciones)	$375,000	$500,000	
		Intersección suroeste, en dirección este e intersección noreste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Condado	Firestone Boulevard & Hooper Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	72,5
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Firestone Boulevard (Ivy Street - Hooper Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	75,0
Condado	Firestone Boulevard & Ivy Street	Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	90,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Firestone Boulevard & Maie Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	87,5
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Tramo oeste	Modificar la señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$375,000	$500,000	
		Intersección noroeste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Firestone Boulevard & Zamora Avenue	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	77,5
			Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	
		Esquinas suroeste (en Zamora) y sureste (en Firestone)	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Intersección suroeste, en dirección este, y lado norte de la calle en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Condado	Firestone Boulevard (Alameda Street - Central Avenue)	Donde la acera sea lo suficientemente ancha	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	85,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Florence Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 69,1**	
Condado	Florence Avenue (Central Avenue - Santa Fe Avenue)	Donde la acera sea lo suficientemente ancha	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	85,0
Condado/ Ciudad de Huntington Park	Florence Avenue & Alameda Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	80,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección sureste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado/ Ciudad de Huntington Park	Florence Avenue & Albany Street/ Roseberry Avenue	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	67,0
			Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
Condado	Florence Avenue & Beach Street	Tramo sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	65,0
Condado	Florence Avenue & Bell Avenue	Tramos oeste y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	72,0
		Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	Florence Avenue entre Central Avenue y Hooper Avenue	Mitad de cuadra	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	62,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Florence Avenue & Central Avenue	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	82,0
		Intersección noreste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Florence Avenue & Compton Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	66,7
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersecciones noreste, noroeste y suroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$600,000	$1,170,000	
Condado	Florence Avenue & Converse Avenue	Tramo oeste	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	62,5
		Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	
Condado	Florence Avenue & Graham Avenue	Tramos sur y este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	65,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Florence Avenue & Holmes Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	77,5
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noreste (en Holmes)	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	
		Intersección noreste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Florence Avenue & Hooper Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	67,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	Florence Avenue & Maie Avenue	Tramo sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	65,0
Condado/ Ciudad de Huntington Park	Florence Avenue & Marbrisa Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	62,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	Florence Avenue & Miramonte Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	67,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Florence Avenue & Parmelee Avenue	Tramos sur y este	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	59,5
			Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	
Condado	Florence Avenue & Santa Fe Avenue	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	73,7
			Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
		Tramo oeste	Modificar la señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$375,000	$500,000	
Condado	Florence Avenue & Wilmington Avenue	Tramos norte y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	62,0
Condado	Florence Avenue & Wilson Avenue	Tramos este y norte	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	72,0
Gage Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 66,5**	
Condado	Gage Avenue & Converse Avenue	Tramo oeste	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	57,0
		Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Gage Avenue & Central Avenue	Tramo este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	77,0
Condado	Gage Avenue & Miramonte Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	67,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Gage Avenue & Wilmington Avenue	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	67,0
		Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Graham Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 58,5**	
Condado	Graham Avenue & Midblock en E 76th Street pedestrian bridge	Mitad de cuadra	Instalar cruce peatonal elevado	$25,000	$50,000	50,0
			Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
			Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
Condado	Graham Avenue & Nadeau Street	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$25,000	$50,000	67,0
Holmes Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 62,3**	
Condado	Holmes Avenue (E Gage Avenue - E Florence Ave)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	75,0
Condado	Holmes Avenue & E 60th Street	Todos los tramos existentes	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	70,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$32,000	$40,000	
		Intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$25,000	$25,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Holmes Avenue & E 61st Street	Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	60,0
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$150,000	$225,000	
		Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$100,000	$300,000	
Condado	Holmes Avenue & E 62nd Street	Tramos norte y este	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	67,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$32,000	$40,000	
		Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda	$50,000	$500,000	
Condado	Holmes Avenue & E 63rd Street	Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$100,000	$150,000	62,0
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Tramo norte	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$100,000	$300,000	
Condado	Holmes Avenue & E 66th Street	Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$100,000	$150,000	58,7
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, alternativamente instale una parada en todos los sentidos	$50,000	$500,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Holmes Avenue & E 69th Street	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, alternativamente instale una parada en todos los sentidos	$50,000	$500,000	42,5
		Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
Condado	Holmes Avenue & 92nd Street Utility Corridor		Instalar un cruce elevado a mitad de cuadra con marcas avanzadas de ceda el paso y agregar barreras de velocidad en Holmes Avenue	$42,000	$82,000	50,0
Condado	Holmes Avenue & Gage Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	75,0
		Intersección suroeste, en dirección sur e intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$50,000	$50,000	
Condado/ Ciudad	Holmes Avenue & Slauson Avenue	Tramos este, sur y oeste	Cruce peatonal continental con línea de parada avanzada	$15,000	$21,000	60,0
		Intersección sureste, en dirección norte e intersección noreste, en dirección oeste, intersección sureste	Instalar parada de autobús	$75,000	$75,000	
Condado	Holmes Avenue & Randolph Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$18,000	$30,000	65,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Hooper Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 56,7**	
Condado	Hooper Avenue & E 59th Place	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	57,5
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Hooper Avenue & E 59th Street	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	58,7
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	Hooper Avenue & E 60th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	66,7
		Intersección suroeste	Instale rampas de bordillo que cumplan con ADA	$10,000	$15,000	
		Intersección noreste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
Condado	Hooper Avenue & E 61st Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	62,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	Hooper Avenue & E 65th Street	Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	63,7
		Tramo sur	Instalar una Baliza Rectangular de Destello Rápido (que se determinará en coordinación con las escuelas)	$80,000	$80,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Hooper Avenue & E 66th Street	Intersección noreste	Instale rampas de bordillo que cumplan con ADA	$10,000	$15,000	60,0
Condado	Hooper Avenue & E 67th Street	Tramo este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	54,5
		Tramos norte y este	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$160,000	$160,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
Condado	Hooper Avenue & E 68th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	55,0
Condado	Hooper Avenue & E 70th Street	Tramo este	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	49,5
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
		Tramo norte	Instalar una Baliza Rectangular de Destello Rápido (que se determinará en coordinación con las escuelas)	$80,000	$80,000	
Condado	Hooper Avenue & E 74th Street	Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	42,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Hooper Avenue & E 76th Place	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	48,7
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	Hooper Avenue & E 77th Place	Tramos norte y este	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	69,5
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
		Tramo norte	Instalar una Baliza Rectangular de Destello Rápido (que se determinará en coordinación con las escuelas)	$80,000	$80,000	
Condado	Hooper Avenue (callejón al sur de E 77th Street - E 77th Street)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	47,0
Condado	Hooper Avenue (Nadeau Street - Slauson Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	65,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Hooper Avenue & E 83rd Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	54,5
		Tramo noreste	Eliminar el carril de acceso para girar a la derecha	$50,000	$100,000	
		Tramo noreste	Instalar espacio público en lugar de carril de acceso	Varía	Varía	
		Todas las rampas existentes (7)	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$70,000	$105,000	
Condado	Hooper Avenue & E 84th Place	Tramo norte	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	55,0
Condado	Hooper Avenue & E 90th Street	Tramos este y oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	42,5
		Tramo norte	Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	Hooper Avenue & E 92nd Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	47,0
Condado	Hooper Avenue & Gage Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	73,7
			Modificar la señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$375,000	$500,000	
		Intersección sureste, en dirección este; Intersección noreste, en dirección oeste e intersección noreste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$84,000	$84,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Hooper Avenue & Slauson Avenue	Tramos este, sur y oeste	Cruce peatonal continental con línea de parada avanzada	$15,000	$21,000	62,0
		Intersección suroeste, en dirección sur e intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$56,000	$56,000	
Maie Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 53,8**	
Condado	Maie Avenue & E 76th Street	Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	45,0
		Tramo sur	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
Condado	Maie Avenue & E 81st Street	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	55,0
Condado	Maie Avenue & E 83rd Street	Tramo oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	50,0
Condado	Maie Avenue & E 87th Place	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	55,0
Condado	Maie Avenue & E 89th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	47,5
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Maie Avenue & E 90th Street	Tramos norte y sur	Considerar una parada en todos los sentidos	$30,000	$60,000	55,0
Condado	Maie Avenue & E 91st Street	Tramos norte y sur	Considerar una parada en todos los sentidos	$30,000	$60,000	51,7
		Tramos oeste y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Maie Avenue (Nadeau Street - Florence Avenue)	Todo el trayecto	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	75,0
Condado	Hooper Avenue (65 pies al sur de E 91st Street - E 91st Street)	Lado oeste de la calle	Reparar la acera existente	$2,925	$4,225	50,0
Miramonte Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 56,4**	
Condado	Miramonte oulevard (Nadeau Street - Florence Avenue)	Todo el trayecto	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	80,0
Condado	Miramonte Boulevard & 75th Street	Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	52,0
		Tramos norte y sur	Considerar una parada en todos los sentidos	$30,000	$60,000	
Condado	Miramonte Boulevard & 76th Place	Tramos norte y sur	Considerar una parada en todos los sentidos	$30,000	$60,000	47,0
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Miramonte Boulevard & 77th Place	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	46,7
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Tramos norte y sur	Considerar una parada en todos los sentidos	$30,000	$60,000	
Nadeau Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 63,2**	
Condado	Callejón al norte de Nadeau Street (Bell Avenue hasta Lou Dillon Avenue)	Todo el trayecto	Instalar callejones verdes/área residencial	Varía	Varía	45,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Nadeau Street (Alameda Street - Central Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	75,0
Condado	Nadeau Street (Alameda Street - Hooper Avenue)	Todo el trayecto	Considerar reconfiguración vial	$200,000	$300,000	75,0
Condado	Nadeau Street & Alameda Street	Tramos norte, oeste y sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	70,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$375,000	$500,000	
		Intersección noroeste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Nadeau Street & Beach Street	Tramos sur y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	65,0
		Intersecciones suroeste, sureste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
Condado	Nadeau Street & Bell Avenue	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$375,000	$500,000	77,0
			Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Nadeau Street & Central Avenue	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	60,0
		Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
Condado	Nadeau Street & Compton Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	67,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	Nadeau Street & Crockett Boulevard	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	62,0
			Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	
		Intersecciones noroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Intersecciones suroeste y noreste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
Condado	Nadeau Street & Hooper Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	62,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo (en Hooper)	$260,000	$400,000	
		Tramo oeste	Modificar la señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$375,000	$500,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Nadeau Street & Lou Dillon Avenue	Intersecciones noroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	44,5
		Tramo este	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
Condado	Nadeau Street & Maie Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	Nadeau Street & Parmelee Avenue		Instalar una Baliza Rectangular de Destello Rápido (que se determinará en coordinación con las escuelas)	$80,000	$80,000	62,0
Parmelee Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 48,8**	
Condado	Parmelee Avenue & E 68th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	50,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Condado	Parmelee Avenue & E 75th Street	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	45,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
			Instalar una rotonda o mini rotonda	$100,000	$650,000	
Condado	Parmelee Avenue & E 76th Place	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	47,5
			Instalar rotonda	$100,000	$650,000	

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Parmelee Avenue & E 77th Place	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	49,5
		Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$12,000	$20,000	
Condado	Parmelee Avenue & E 96th Street	Tramos oeste y norte	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	52,0
Randolph Street					**Puntuación promedio de tramo: 55,0**	
Condado/ Huntington Park	Randolph Street & Wilmington Avenue	Todos los tramos	Cruce peatonal continental con línea de parada avanzada	$30,000	$42,000	55,0
Santa Fe Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 64,5**	
Condado	Santa Fe Avenue & California Street	Tramos sur y este	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	58,7
		Intersecciones noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Tramo sur	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
Condado	Santa Fe Avenue & Cudahy Street	Tramos sur y este	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	60,0
		Tramo sur	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	

***Los proyectos relacionados con los caminos de acceso dependen de que el Condado desarrolle un proceso para consolidar, reducir los anchos o cerrar los caminos de acceso excesivos, cuando sea factible y apropiado, de acuerdo con el Título 16 del Código del Condado de Los Ángeles, y considerando la aprobación previa de la planificación. Consulte el Capítulo 4 de Paso a paso, sección Accesos para vehículos para obtener más detalles. El Condado no puede eliminar, reubicar ni modificar las entradas de vehículos sin obtener la aprobación del propietario y la confirmación de que no existen impactos adversos en la aprobación de planificación previa.*

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Santa Fe Avenue & Grand Avenue	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	75,0
			Instalar una Baliza Rectangular de Destello Rápido (que se determinará en coordinación con las escuelas)	$80,000	$80,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	Santa Fe Avenue & Hope Street	Tramos oeste, norte y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	65,8
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Intersección noreste	Reducir el ancho de la entrada en Diaz Market**	$13,000	$30,000	
Condado	Santa Fe Avenue & Leota Street	Tramo sur	Instalar una Baliza Rectangular de Destello Rápido (que se determinará en coordinación con las escuelas)	$80,000	$80,000	72,0

BORRADOR

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Santa Fe Avenue & Nadeau Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	65,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Carril de acceso para girar a la derecha en dirección norte	Instalar cruce peatonal elevado	$25,000	$50,000	
		Intersección sureste	Instalar una superficie de advertencia detectable según la ADA en la isla de cruce	$10,000	$15,000	
		Intersección suroeste	Extender la línea de acera para ampliar el espacio de las aceras y corregir la geometría del carril en dirección sur	$1,320	$1,320	
Condado	Santa Fe Avenue & Palm Place	Tramo sur	Instalar señal de tráfico	$4,000	$30,000	55,3
		Tramos sur y este	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Slauson Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 58,4**	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Slauson Avenue (Central Avenue - Wilmington Avenue)	A lo largo del tramo ferroviario	Instalar senderos para caminar y andar en bicicleta (como parte del proyecto Metro Rail to Rail)	$500,000,00	$500,000,00	55,0

Tabla 13-5: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/ Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Slauson Avenue & Makee Avenue	Tramo sur	Cruce peatonal continental con línea de parada avanzada	$5,000	$7,000	60,0
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Slauson Avenue & Miramonte Boulevard	Tramo sur	Cruce peatonal continental con línea de parada avanzada	$5,000	$7,000	60,0
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Slauson Avenue & Randolph Street	Tramo sur	Cruce peatonal continental con línea de parada avanzada	$5,000	$7,000	67,0
		Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Slauson Avenue & Wilmington Avenue	Tramos este, sur y oeste	Cruce peatonal continental con línea de parada avanzada	$15,000	$21,000	50,0
Success Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 52,0**	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Success Avenue & E 96th Street	Intersecciones noreste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	52,0
Costo total de capital[2]				$27,748,965	$55,461,305	
Contingencia (20% del costo total de capital)				$5,549,793	$11,092,261	
PE total (30% del costo total de capital)				$8,324,690	$16,638,392	
Ingeniería de construcción total (50% del costo total de capital)				$13,874,483	$27,730,653	
Total de la comunidad				**$55,497,930**	**$110,922,610**	

[1]Todos los costos se basan en estimaciones para 2023. Es posible que se apliquen aumentos pertinentes de inflación y escalada en el momento de la implementación.
[2] El costo no incluye procedimientos para los cuales los precios unitarios estimados figuran como "Varía", como iluminación a escala peatonal y estudios para la reconfiguración de carreteras. Los costos de estos procedimientos pueden variar ampliamente según el diseño. La instalación de iluminación a escala peatonal depende de los fondos disponibles y asegurados para financiar los costos de instalación, operación y mantenimiento.

Figura 13-9: Proyectos peatonales propuestos en Florence-Firestone

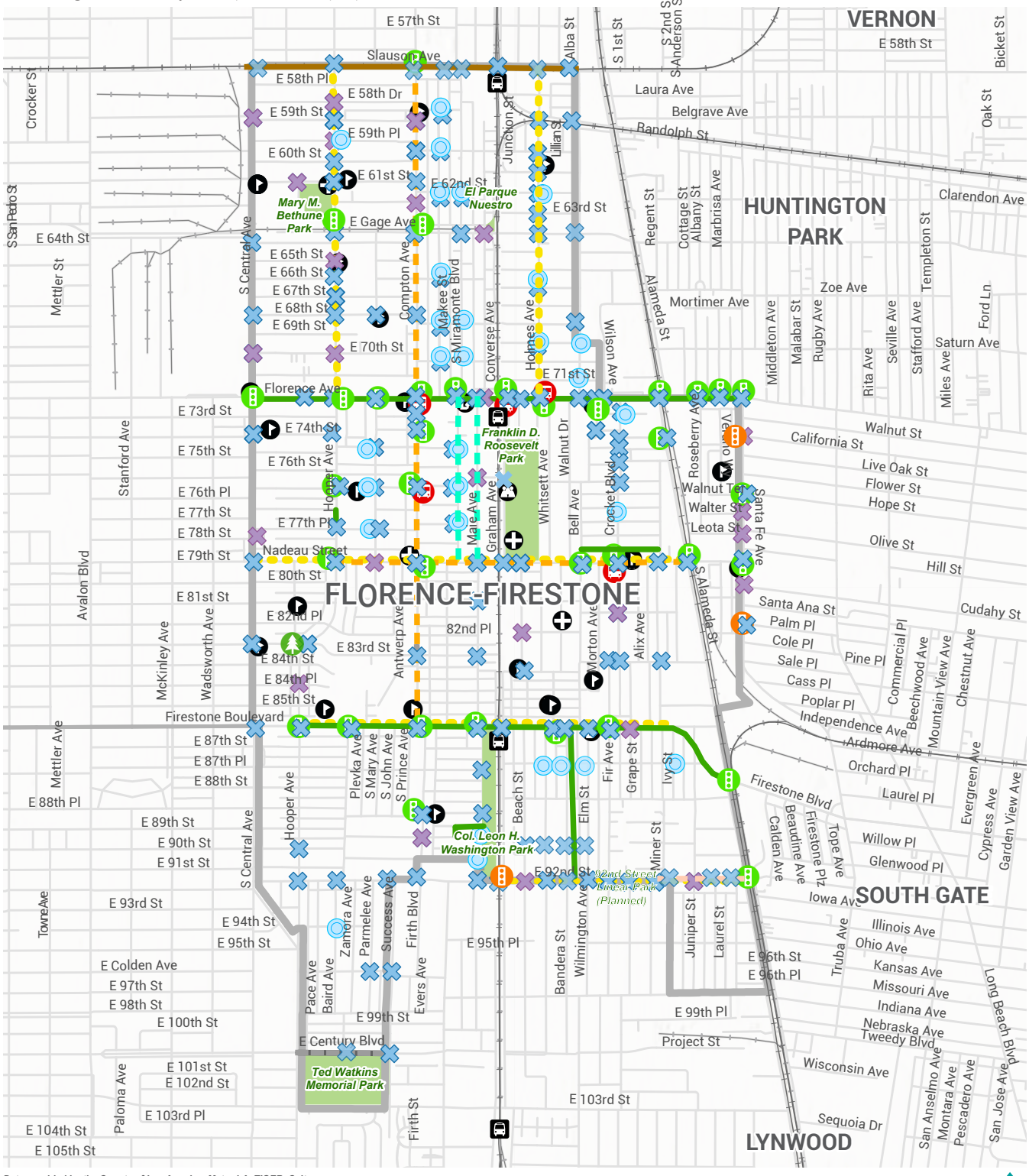
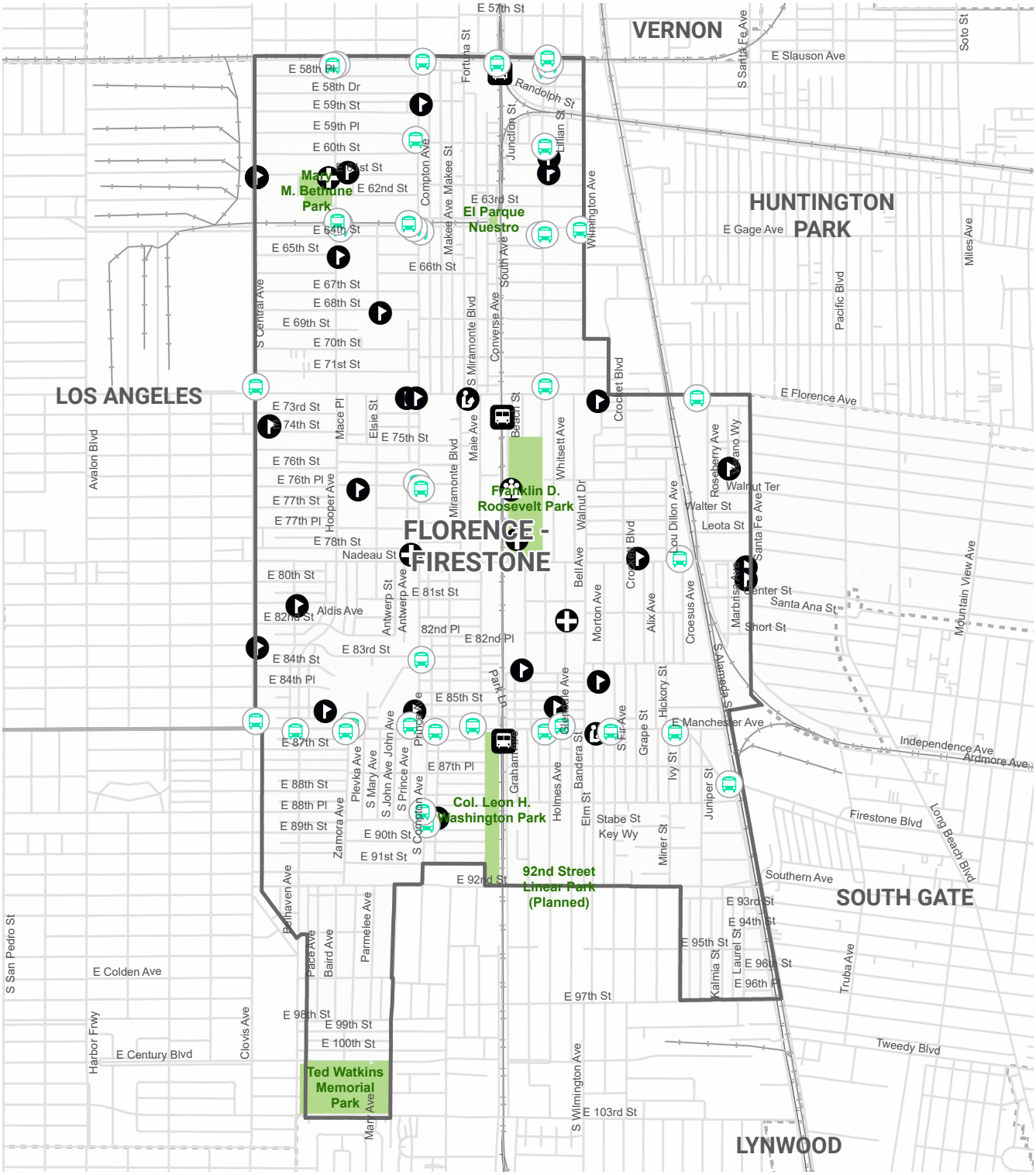


Figura 13-10: Paradas de autobuses propuestos en Florence-Firestone



Data provided by the County of Los Angeles, Metro LA, TIGER, Caltrans

0 0.4 0.8 MILES

N

DESTINATIONS

- School
- Post Office
- Library
- Healthcare
- Community Organization
- Civic and Cultural
- Park

PROPOSED PEDESTRIAN PROJECTS

- Install New Bus Shelter

- Road Network
- Rail
- Metro A Line Station

alta

ACCIONES Y PROGRAMAS PROPUESTOS

Si bien los proyectos de infraestructura propuestos para ubicaciones específicas ayudan a mejorar la experiencia de los peatones, estos por sí solos no son suficientes para realizar cambios generalizados a largo plazo. Las acciones refuerzan los proyectos de infraestructura propuestos y ayudan a estandarizar los procedimientos en todas las agencias. Las acciones propuestas para todo el condado se enumeran en el Capítulo 2 de *Paso a paso,* mientras que la Tabla 13-6 enumera las acciones que serán particularmente importantes para las mejoras a largo plazo en el entorno peatonal en Florence- Firestone. Las acciones relevantes del Plan de Acción de Visión Cero del Condado de Los Ángeles se enumeran en la Tabla 13-7.

Además, los programas ayudan a apoyar los proyectos de infraestructura para peatones a través de la educación, el estímulo, la aplicación y la evaluación. Todos los programas propuestos para todo el condado se pueden encontrar en el Capítulo 5 de *Paso a paso,* los programas sugeridos para Florence- Firestone se enumeran en la Tabla 13-8.

Tabla 13-6: Acciones sugeridas en todo el condado para Florence-Firestone

Acción	Departamentos principales	Plazo
Acción EH-2.1: Desarrollar pautas que establezcan una distancia máxima entre las intersecciones controladas y los cruces peatonales marcados en las calles principales y secundarias, cuando sea factible.	Trabajos públicos	A corto plazo
Acción EH-2. 6b: Consolide la señalización para múltiples proveedores en un solo poste tanto como sea posible para reducir el desorden visual y mejorar la accesibilidad.	Trabajos públicos	En curso
Acción EH-2.8: Desarrollar y publicitar un proceso a través del cual las comunidades puedan involucrar a Obras Públicas en el desarrollo de ideas sobre la prevención de basura, y la identificación de ubicaciones para la implementación de contenedores de residuos públicos para la recolección de basura y materiales reciclables, haciendo uso de transportistas de residuos contratados cuando corresponda para el mantenimiento continuo y la participación comunitaria.	Trabajos públicos	A mediano plazo
Acción C-2.2: Incrementar el alcance y la educación de las empresas locales para evitar la obstrucción de las vías peatonales por elementos como carteles publicitarios y mercancías.	Departamentos miembros del Healthy Design Workgroup	En curso
Acción C-2.6: Hacer cumplir las ordenanzas existentes relacionadas con las obstrucciones en las aceras, incluidas, entre otras, la incursión de vegetación y el estacionamiento en las aceras o a través de ellas.	Obras Públicas, Sheriff, California Highway Patrol	En curso

Tabla 13-7: Acciones de Visión Cero sugeridas para Florence-Firestone

Acción	Departamentos principales	Plazo
Acción A-9: Incorporar mejoras en la seguridad del tráfico en los proyectos de Obras Públicas a lo largo de los Tramos con Concentración de Accidentes cuando sea factible y adecuado.	Trabajos públicos	En curso
Acción A-12: Utilice la lista de Tramos con Concentración de Accidentes cuando busque financiación de oportunidades de subvenciones para planificación e infraestructura de vial local, regional, estatal y federal.	Trabajos públicos	En curso
Acción B-4: Establecer un programa de Rutas Seguras a la Escuela para brindar educación sobre seguridad vial a los estudiantes, identificar mejoras de seguridad alrededor de las escuelas y animar a caminar y andar en bicicleta.	Trabajos públicos	En curso
Acción B-5: Establecer un Programa de Rutas Seguras a los Parques para apoyar el acceso seguro y equitativo a los parques a través de la participación y la educación de la comunidad, el diseño de parques, la señalización, y otras estrategias en el Marco de Acción de Rutas Seguras a los Parques de la National Recreation and Park Association.	Parques y Recreación	En curso
Acción D-11: Continuar liderando el Grupo de Trabajo sobre Carreras Callejeras destinado a reducir las carreras en las calles a nivel regional mediante la coordinación entre las agencias policiales y la comunidad.	California Highway Patrol	En curso

BORRADOR

Tabla 13-8: Programas sugeridos para todo el condado para Florence-Firestone

Programa	Descripción
Caminos Seguros	Caminos Seguros es un programa que se enfoca en brindar seguridad a los estudiantes mientras viajan a la escuela en comunidades de alta violencia o alta criminalidad. Los programas de Caminos Seguros están diseñados específicamente para garantizar que los estudiantes puedan viajar a la escuela sin temor a la intimidación o daño debido a la actividad de pandillas, drogas o delincuencia. Los programas de Caminos Seguros también se han iniciado para mejorar la seguridad de los miembros de la comunidad que caminan en los parques en comunidades con alta violencia o crimen para garantizar que puedan acceder a los recursos, estar físicamente activos y relacionarse con los vecinos.
Rutas seguras a la escuela	Los programas de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) tienen muchas metas que incluyen: (1) enseñar a los jóvenes las reglas de tránsito, para que estén más preparados para recorrer su comunidad a pie y eventualmente convertirse en conductores seguros; (2) fomentar modos activos de llegar a la escuela a través de nueva infraestructura y programación; (3) disminuir la prevalencia de la obesidad infantil a través de una mayor actividad física; y (4) reducir el tráfico de atajo en las calles residenciales cerca de las escuelas debido a la entrada y salida de la escuela.
Clubes de caminata	Salud Pública dirige clubes de caminatas en varios parques del condado que participan en el programa Parks After Dark (PAD). El programa hace que los residentes participen en actividad física mientras sus hijos o nietos aprovechan las actividades del parque. Salud Pública también desarrolló un kit de herramientas para clubes de caminata comunitarios, que está disponible para miembros y organizaciones de la comunidad interesados en organizar sus propios clubes de caminata. Proporciona información sobre nutrición y actividad física para dar a conocer a los participantes del club de caminata. Los clubes de caminatas también crean cohesión social a medida que los participantes conocen a sus vecinos.
The Works	Obras Públicas tiene una aplicación móvil y en línea llamada The Works que sirve como una solución integral para que los residentes del condado informen y realicen un seguimiento de los servicios. Si el servicio no lo maneja el condado de Los Ángeles, The Works proporcionará a los residentes la información de contacto adecuada.

CONCLUSIONES

El Plan Peatonal Comunitario de Florence-Firestone (el "Plan") es una guía para mejorar el desplazamiento de los residentes y visitantes e incluye proyectos y programas propuestos que, una vez implementados, brindarán experiencias peatonales más seguras y cómodas en la comunidad. Los proyectos y programas propuestos se basan en un análisis de datos recientes, como datos del censo y datos de accidentes, y los aportes importantes de la comunidad.

Para guiar la implementación de este Plan, el Condado desarrolló un marco de priorización para evaluar y calificar cada proyecto propuesto en función de un conjunto de objetivos y criterios basados en datos. Este proceso crea un plan para mejorar el desplazamiento en Florence-Firestone durante los próximos años y permite que el Condado se enfoque en proyectos que tendrán el mayor impacto en mejorar la seguridad, la comodidad y la movilidad para todos, a medida que existan fondos disponibles. Además, el Plan ayudará al Condado a solicitar oportunidades competitivas de subvenciones regionales, estatales y federales para financiar la implementación de los proyectos y programas del Plan.

A través de la inversión en proyectos y programas incluidos en este Plan, el Condado tiene el potencial de alentar a los residentes y visitantes de Florence- Firestone a caminar con más frecuencia para dirigirse a la escuela, el trabajo, la recreación, las compras y otros viajes. Por último, este Plan ayudará al Condado a alcanzar sus objetivos de Visión Cero y al mismo tiempo creará una mayor calidad de vida para los residentes de Florence-Firestone en general.

Página dejada en blanco intencionalmente

Cap. 14

WILLOWBROOK/ WEST RANCHO DOMINGUEZ

PLAN PEATONAL DE LA COMUNIDAD

RECONOCIMIENTOS

Departamento de Salud Pública

Barbara Ferrer, Ph.D., M.P.H., M.Ed.
Directora

Muntu Davis, M.D., M.P.H.
Oficial de Salud Pública del condado

Megan McClaire, M.S.P.H.
Directora adjunta

Tony Kuo, M.D., M.S.H.S.
Director, Unidad de Enfermedades Crónicas y Prevención de Lesiones

Jean Armbruster
Directora del Programa PLACE

Alexis Lantz
Estratega político especialista

Justin Robertson, AICP
Planificadora especialista

Debbie Martinez
Analista de Programas de Salud II

Mariana Huerta Jones
Gerente de Planificación y Políticas

Alfredo Lezama
Coordinador de Difusión

Zully Juarez
Director de Políticas y Equidad

Yanel Saenz
Directora de proyecto

Equipo de consultoría

Alta Planning + Design

Los Angeles Walks

Departamentos del condado, agencias públicas y socios contribuyentes

California Highway Patrol

Caltrans

Departamento de Arte y Cultura del Condado de Los Ángeles

Agencia de Desarrollo del Condado de Los Ángeles

Departamento de Bomberos del Condado de Los Ángeles

Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles

Obras Públicas del Condado de Los Ángeles

Departamento de Planificación Regional del Condado de Los Ángeles.

Departamento del Sheriff de Los Ángeles

Los Angeles Metro

Financiado por el Programa de Movilidad Activa de California.

INTRODUCCIÓN

El Plan Peatonal Comunitario de Willowbrook/ West Dominguez es parte de Paso a Paso del Condado de Los Ángeles: Planes para peatones para comunidades no constituidas, un plan maestro para la seguridad de los peatones en el condado de Los Ángeles. Paso a Paso Condado de Los Ángeles es un plan para mejorar la accesibilidad para peatones, una medida para demostrar lo amigable que puede ser un área al momento de caminar, para el millón de residentes de comunidades en la zona no constituida del Condado de Los Ángeles. Paso a Paso describe acciones, políticas, procedimientos y programas que el Condado de Los Ángeles (el Condado) considerará para mejorar la accesibilidad para peatones en las comunidades no constituidas.

También incluye Planes Peatonales Comunitarios, incluido el presente, que identifican posibles proyectos de infraestructura peatonal para comunidades no constituidas específicas.

Este enfoque personalizado para la planificación peatonal permite al Condado trabajar estrechamente con residentes, empresas y otras partes interesadas para satisfacer las necesidades específicas de cada comunidad no constituida.

TABLA DE CONTENIDOS

Introducción 576

Perfil comunitario 577

- Demografía 578
- Consideraciones de salud 580
- Uso del suelo 582
- Acceso a parques 284

Planes y proyectos anteriores 586

Participación de la Comunidad 588

Entorno peatonal 596

Instalaciones peatonales existentes **610**

Instalaciones peatonales propuestas **615**

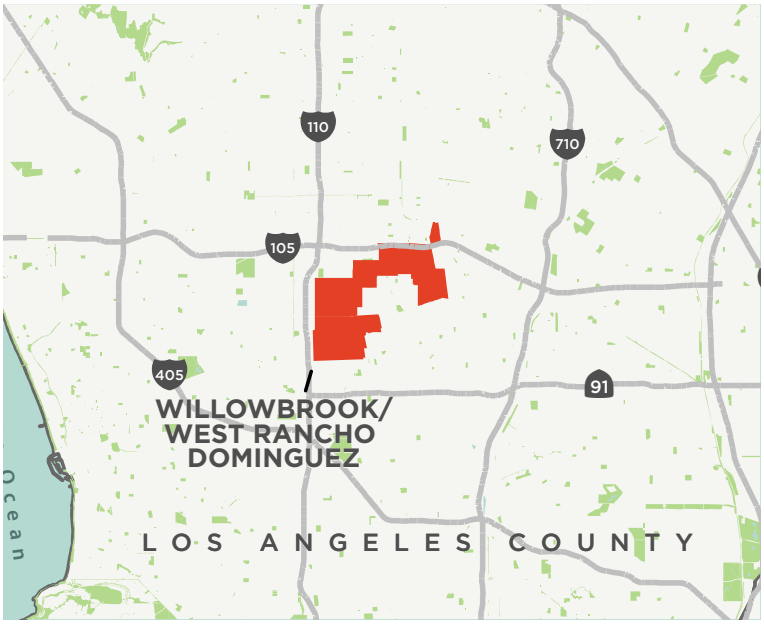
Programas y políticas propuestas **646**

Conclusiones 649

PERFIL COMUNITARIO

Juntas, las comunidades de Willowbrook y West Rancho Dominguez tienen poco más de tres millas cuadradas.

Willowbrook/West Rancho Dominguez tiene una población combinada de aproximadamente 41,600, con una combinación de vecindarios residenciales e industriales con destinos clave como la estación de tren ligero Willowbrook/ Rosa Parks Metro, el hospital comunitario Martin Luther King, Jr. y el área recreativa Earvin "Magic" Johnson. Willowbrook/West Rancho Dominguez está bordeado por la autopista I-105 y el vecindario Watts de la ciudad de Los Ángeles al norte; la Ciudad de Compton y la Ciudad de Carson al sur; la ciudad de Los Ángeles y la autopista I-110 hacia el oeste; y la ciudad de Lynwood al este.



Ubicación de Willowbrook/West Rancho Dominguez dentro del condado de Los Ángeles

Gracias

Miembros del Comité Asesor Comunitario del Plan Peatonal:

Ivette Diaz-Quintero
Maria Rosales
Reginald Johnson
John Davis
Eugene Bevans
Fabiola Rodriguez
Emma Nunez
Luisa Paredes
Maisha Jones
Ken Carson
Robert Banks
Adriana Muncilla
Jeydaliss Garcia
Celia Ochoa

Un agradecimiento especial a los residentes de Willowbrook/West Rancho Dominguez que se tomaron el tiempo para participar en eventos de divulgación, y los esfuerzos de recopilación de datos comunitarios y quienes compartieron ideas sobre cómo mejorar la actividad peatonal en la comunidad. Este plan está inspirado en su visión de Willowbrook/West Rancho Dominguez.

Demografía

Cada persona que vive en el condado de Los Ángeles (LA) deberá tener oportunidades y servicios que le ayuden a llevar una vida prolongada y saludable. Sin embargo, persisten las brechas en los resultados de salud según la raza, los ingresos y el código postal, lo que refleja la distribución desigual de los recursos con perspectiva de salud. El condado puede ayudar a eliminar esas brechas mediante la asignación intencional de recursos e intervenciones específicas para reparar y prevenir resultados de salud deficientes experimentados por comunidades de bajos recursos.

El ingreso familiar medio es de $45,700 en Willowbrook y $70,391 en West Rancho Dominguez (2021), en comparación con $77,456 en el condado de Los Ángeles. Alrededor del 21 por ciento de los residentes de Willowbrook y el 14 por ciento de los residentes de West Rancho Domínguez viven por debajo del umbral de pobreza; esa cifra es del 14 por ciento en todo el condado.

El cuarenta y cuatro por ciento de los residentes de Willowbrook y el 26 por ciento de los residentes de West Rancho Domínguez no han completado su educación secundaria o equivalente, y un porcentaje significativamente mayor de residentes en ambas comunidades carecen de una licenciatura o un título superior que en el condado de Los Ángeles en general.

Willowbrook y West Rancho Domínguez son comunidades relativamente jóvenes, con un 31 por ciento y un 24 por ciento de residentes menores de 18 años, respectivamente.

Los residentes negros o afroamericanos constituyen casi el 43 por ciento de la población de West Rancho Domínguez y casi el 16 por ciento de la población de Willowbrook, sustancialmente más que la población del condado de LA del 7 por ciento. Los residentes hispanos o latinos constituyen aproximadamente la mitad de la población en West Rancho Dominguez, similar al condado de Los Ángeles, mientras que constituyen casi el 81 por ciento de la población en Willowbrook.

Willowbrook tiene aproximadamente la misma proporción de residentes nacidos en el extranjero que el condado de Los Ángeles (33 por ciento), mientras que West Rancho Domínguez tiene alrededor del 20 por ciento de residentes nacidos en el extranjero. Casi el 80 por ciento de los residentes de Willowbrook hablan algo de español u otro idioma además del inglés en casa, mientras que esa cifra es del 43 por ciento y el 44 por ciento para West Rancho Domínguez y el 56 por ciento para el condado de Los Ángeles, respectivamente.[1]

1 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

Tabla 14-1: Datos demográficos de Willowbrook/West Rancho Domínguez

	Porcentaje en Willowbrook	Porcentaje en West Rancho Dominguez	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Educación			
Inferior al diploma de la preparatoria	44,2	28,1	20,0
Graduado de la preparatoria GED u otra	26,4	25,9	20,4
Algún título universitario o licenciatura	20,3	29,8	25,6
Licenciatura o superior	9,2	16,2	34,0
Pobreza			
Individuos en pobreza	20,8	14,1	13,9
Ingreso familiar medio (2021)	$45,700	$70,391	$77,456
Edad			
Menores de 18 años	31,6	24,3	21,6
18-64 años	61,8	63,9	64,7
65 y mayores	6,6	11,8	13,7
Raza/Grupo étnico autodenominado			
Hispano o latino	81,7	50,4	48,7
Blanco (no hispano)	0,5	1,7	25,5
Indio americano o nativo de Alaska	0	0	0,2
Asiático	0,8	0,5	14,6
Negro o afroamericano (no hispano)	16,4	43,2	7,6
Otros	0,0	0,3	0,4
Inmigración e idioma			
Nacido en el extranjero	33,9	20,1	32,5
Idioma distinto del inglés hablado en casa (adultos)	78,9	44,1	56,3

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

Consideraciones de salud

Los resultados de salud están impulsados en parte por el entorno construido y la forma eficiente en la que el vecindario fomenta y apoya las actividades con perspectiva de salud. Willowbrook/West Rancho Dominguez se encuentra en el Área de Planificación de Servicios de Salud Pública 6 (SPA 6) del condado. En 2020, las enfermedades coronarias y la Diabetes Mellitus fueron las causas de muerte número 2 y 3 en la SPA 6, después del COVID-19.[1] Las tasas de obesidad son considerablemente más altas en adultos en ambas comunidades que en el condado de Los Ángeles, pero menor entre adolescentes y niños en comparación con el condado de Los Ángeles en general.

La actividad física regular, como caminar diariamente, es una estrategia fundamental para prevenir enfermedades cardíacas y diabetes. Los niños y adolescentes de ambas comunidades reportan aproximadamente los mismos niveles de actividad física regular que el condado de Los Ángeles (13-14 por ciento); mientras que los adultos en Willowbrook (36 por ciento) y West Rancho Domínguez (34 por ciento) reportan caminar menos cada semana que el condado de Los Ángeles en general (alrededor del 38 por ciento).[2]

Los resultados deficientes de salud también se ven agravados por la inseguridad alimentaria, que está relacionada tanto con la asequibilidad como con el acceso físico a alimentos saludables. En 2018, el 26,8 por ciento de los hogares del condado de Los Ángeles con ingresos inferiores al 300 por ciento del nivel federal de pobreza (FPL, por sus siglas en inglés) experimentaron inseguridad alimentaria, lo que incluye hogares que reportaron seguridad alimentaria baja y muy baja. Esta cifra fue de casi el 32 por ciento para el Área de planificación de servicios 6, que incluye Willowbrook and West Rancho Dominguez.[3]

En Willowbrook (49.4 por ciento, más alto que el condado en general) y West Rancho Dominguez (26.3 por ciento), muchos residentes viven a más de 1/2 milla de un supermercado o tienda de comestibles.[4]

Alrededor del 4,5 por ciento de las personas entre las edades de 19 y 64 años informan que viven con una discapacidad en el condado de Los Ángeles, el 6 por ciento en West Rancho Dominguez y el 4 por ciento en Willowbrook. A la edad de 65 años o más, estos números aumentan ligeramente en el condado de Los Ángeles y West Rancho Dominguez, pero disminuyen en aproximadamente en 1 por ciento en Willowbrook.[5]

1 Mortalidad en el condado de Los Ángeles, 2020: Informe provisional. Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles. Oficina de Evaluación de la Salud y Epidemiología. Mayo de 2022

2 Los niveles de actividad semanal se basan en adultos que caminan al menos 150 minutos por semana. California Health Interview Survey, Neighborhood Edition de 2014. Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) recomiendan que los adultos realicen al menos 150 minutos por semana de actividad de intensidad moderada "para obtener beneficios sustanciales para la salud". Fuente: CDC, pautas de actividad física para estadounidenses de 2008.

3 Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles, Inseguridad alimentaria en el condado de Los Ángeles antes y durante la pandemia de COVID-19, noviembre de 2021. USDA Food Access Research Atlas, 2021.

4 Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles, Inseguridad alimentaria en el condado de Los Ángeles antes y durante la pandemia de COVID-19, noviembre de 2021. USDA Food Access Research Atlas, 2021.

5 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

Tabla 14-3: Causas de muerte en Willowbrook/West Rancho Domínguez

	Porcentaje en Willowbrook	Porcentaje en West Rancho Dominguez	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
(Seleccionado) Causas de defunción			
Diabetes (mayores de 18 años)	16,4	16,0	11,8
Enfermedad cardiaca (mayores de 18 años)	5,2	5,6	6,5

Tabla 14-4: Indicadores de salud de Willowbrook/West Rancho Domínguez

	Porcentaje en Willowbrook	Porcentaje en West Rancho Dominguez	Porcentaje en el condado de Los Ángeles
Obesidad			
Niños con sobrepeso para la edad (2-11)	18,5	N / A	13,5
Adolescentes con sobrepeso u obesos (12-17)	44,1	N / A	34,2
Obesidad en adultos	39,1	37,6	29,6
Actividad física			
Actividad física regular (de 5 a 17 años)	13,0	12,8	14,3
Caminar al menos 150 minutos (mayores de 18 años)	36,1	33,9	38,4
Enfermedades respiratorias			
Niños de 0 a 17 años alguna vez diagnosticados con asma	13,2	13,4	12,9
Adultos (mayores de 18 años) alguna vez diagnosticados con asma	14,0	17,0	15,2
Discapacidades[1]			
Con una discapacidad, menor de 65 años	4,9	8,3	6,3
Acceso a alimentos			
Vive a ½ milla o más de un supermercado/tienda de comestibles	49,4	26,3	36,8

Fuente: AskCHIS Neighborhood Edition 2020, Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles 2021, Encuesta sobre la comunidad estadounidense de la Oficina del Censo de EE. UU. Estimaciones entre 1 - 5 años 2017-2021

1 En un intento por capturar una variedad de características que abarcan la definición de discapacidad, la ACS identifica dificultades graves en cuatro áreas básicas de funcionamiento: audición, visión, cognición y ambulatoria. Estas limitaciones funcionales se complementan con preguntas sobre dificultades con actividades seleccionadas de las escalas de Actividades de la Vida Diaria (ADL) de Katz y Actividades Instrumentales de la Vida Diaria (IADL) de Lawton, es decir, dificultad para bañarse y vestirse, y dificultad para realizar recados como ir de compras. En general, la ACS intenta captar seis aspectos de la discapacidad: (audición, visión, cognitiva, ambulatoria, autocuidado y vida independiente); que se pueden utilizar en conjunto para crear una medida general de discapacidad, o de forma independiente para identificar poblaciones con tipos de discapacidad específicos. Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., 2023.

Uso del suelo

Las políticas de uso del suelo afectan la salud y la actividad física de los residentes. Estas políticas pueden desempeñar una función en la forma en que los residentes acceden a destinos como parques y escuelas, qué tan cerca se encuentran los residentes a la industria contaminante y hasta qué punto una comunidad está sobrepoblada, entre otros aspectos. El Plan General del Condado de Los Ángeles 2035 proporciona el marco de políticas sobre cómo y dónde crecerá el Condado no constituido hasta el año 2035,designando cada vecindario o cuadra para diferentes categorías de usos del suelo, como residencial, comercial, industrial o recursos naturales. Luego se aplica una zonificación específica en el Código del Condado de Los Ángeles para implementar la designación de uso de suelo de cada área a través de estándares de desarrollo y otras reglas consistentes con los mapas de uso de suelo del Plan General. West Rancho Dominguez y Willowbrook están designados para usos principalmente residenciales, con algunas áreas comerciales designadas en cada comunidad.

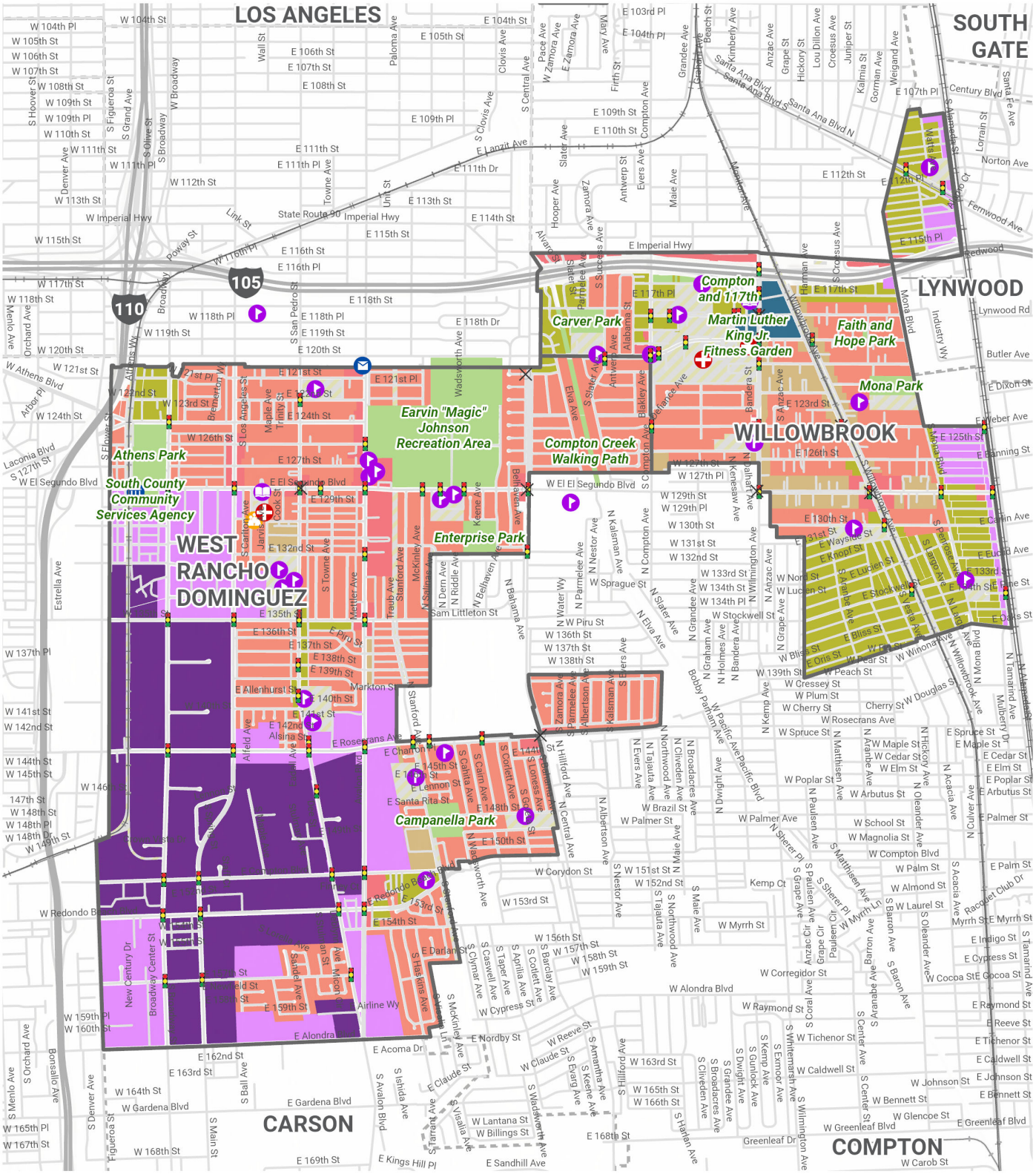
West Rancho Dominguez tiene considerablemente más área designada para usos industriales pesados que Willowbrook, incluida la mayor parte de la intersección suroeste de la comunidad. Esta parte de West Rancho Domínguez es relativamente menos transitable que el resto de la comunidad y carece de aceras en muchos lugares. La parte noroeste de West Rancho Domínguez es principalmente para el uso del suelo residenciales y públicos/semipúblicos.

West Rancho Dominguez y Willowbrook tienen numerosas escuelas en toda la comunidad, incluida la Universidad de Medicina Charles R. Drew en Willowbrook. Willowbrook también incluye el Hospital Comunitario Martin Luther King, Jr., el Centro Ambulatorio Martin Luther King, Jr. y el Centro de Salud Pública Martin Luther King, Jr. administrado por Salud Pública del Condado de Los Ángeles.

Existen dos bibliotecas en las comunidades, A.C. Bilbrew Library en El Segundo Boulevard y Willowbrook Library en Wilmington Avenue. Se pueden encontrar muchos otros destinos a lo largo de El Segundo Boulevard, la vía principal en Willowbrook, y a lo largo de Redondo Boulevard y Main Street en West Rancho Domínguez.

La mayoría (72 por ciento) de las viviendas en West Rancho Domínguez están ocupadas por sus propietarios en lugar de alquiladas (28 por ciento). Por el contrario, en Willowbrook, solo el 41 por ciento de las viviendas están ocupadas por sus propietarios, mientras que la mayoría (59 por ciento) están alquiladas, por encima del promedio del condado (54 por ciento).

Figura 14-1: Clasificaciones de uso del suelo de Willowbrook/West Rancho Dominguez



DESTINATIONS

- Escuelas
- Oficina de correos
- Biblioteca
- Centro de salud
- Organización comunitaria
- Cívico y cultural

LAND USE

- Comercial general
- Residencial de baja/media densidad
- Residencial de media densidad
- Residencial de baja densidad
- Industria pesada
- Industria ligera
- Uso mixto
- Parques y Recreación
- Público y Semipúblico
- Señal de tráfico
- Riel

Acceso a parques

Las medidas de acceso a los parques evalúan la distribución de los terrenos de los parques y si los residentes pueden acceder a ellos fácilmente. Cuanto más cerca vive una persona de un parque, más probable es que lo use regularmente. La mayoría de los peatones están dispuestos a caminar hasta media milla (aproximadamente diez minutos de caminata) para llegar a su destino.[1]

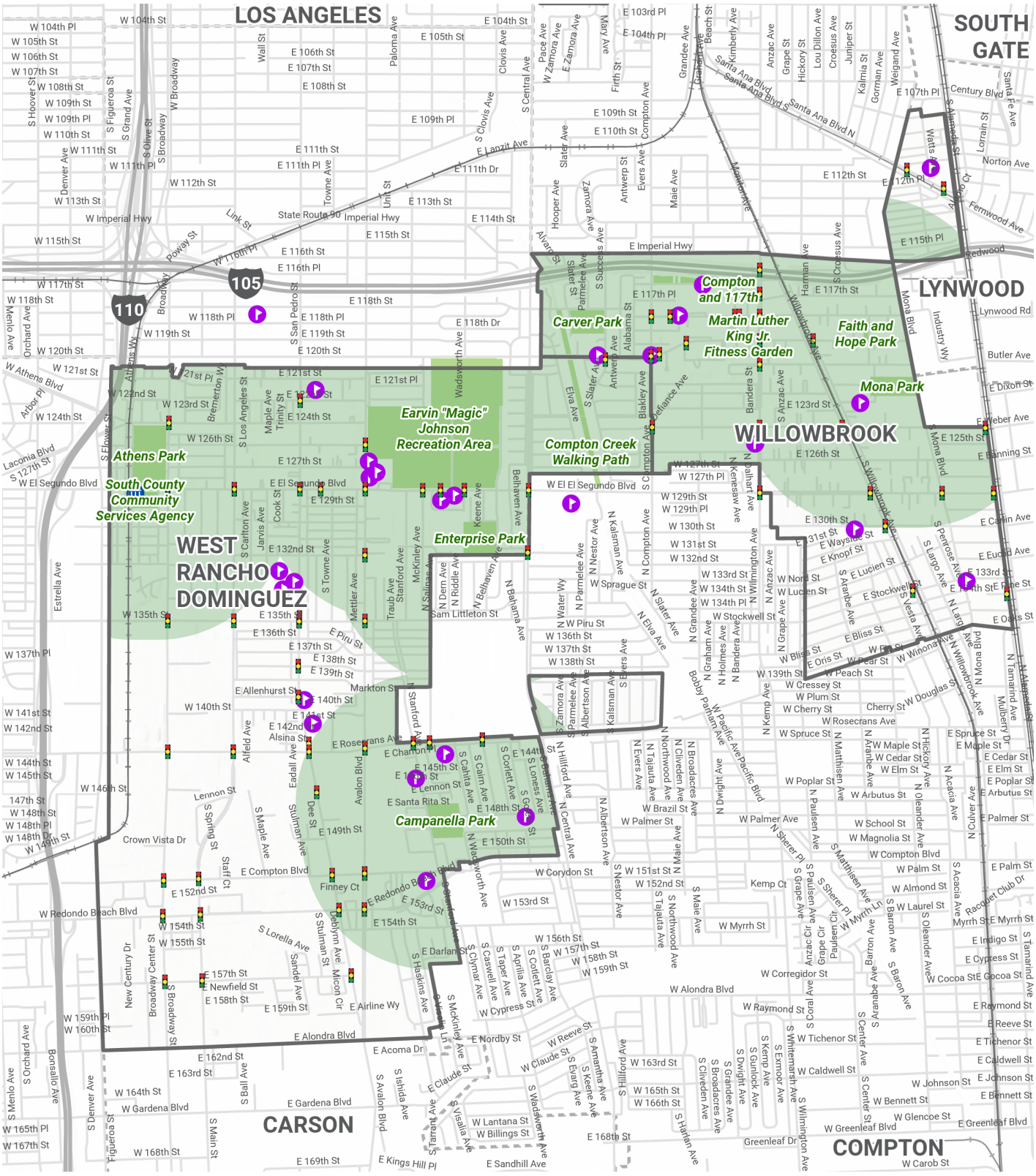
Casi una tercera parte de los residentes de Willowbrook y casi la mitad de West Rancho Dominguez viven a más de media milla de un parque local. El espacio para parques en Willowbrook totaliza 3,6 acres por cada 1000 residentes, y en West Rancho Dominguez totaliza 1,5 acres por cada 1000 residentes; estos se comparan con el promedio del condado de Los Ángeles (3,3 acres) y la meta adoptada por el condado de 4 acres por cada 1000 residentes. Además, sólo el dos por ciento de los residentes en el Área de planificación metropolitana, que incluye Willowbrook y West Rancho Domínguez, se encuentran a poca distancia de un Parque Recreativo Regional.[2]

Hay diez parques en Willowbrook/West Rancho Domínguez, cada uno de los cuales brinda servicios a la comunidad, que incluyen:

- Earvin “Magic” Johnson Recreation Area
  - Senderos para caminata
  - Lagos de pesca
  - Espacio para actividades al aire libre
- Athens Park
  - Piscina
  - Salón comunitario
  - Gimnasio
  - Laboratorio de computación
- Parque empresarial
  - Gimnasio
  - Piscina
- Mona Park
  - Deportes juveniles
  - Excursiones extracurriculares
- George Washington Carver Park
  - Cancha de baloncesto al aire libre
  - Salón comunitario
  - Piscina
- Roy Campanella Park
  - Piscina
  - Senderos para caminata
  - Equipos para ejercicios
- Compton Creek Trail
  - Colinda con Carver Park
  - Colinda con la ciudad de Compton
- Faith and Hope Park
  - Mesas de picnic
  - Ejercicio y fitness
- Fig/Oleander Park (Ciudad de Compton)
  - Mesas de picnic
  - Patio de juegos
- Martin Luther King Jr. Fitness Garden
  - Fitness Par Courses

1 Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de necesidades de parques, 2016.
2 Los parques recreativos regionales son parques de usos múltiples que brindan oportunidades recreativas formales. A diferencia de los parques locales, estos grandes parques abarcan un área de más de 100 acres y contienen al menos tres instalaciones recreativas formales, como canchas y campos deportivos, áreas de juegos infantiles y piscinas. Fuente: Departamento de Parques y Recreación. Evaluación de necesidades de parques+ 2022

Figura 14-2: Acceso al parque Willowbrook/West Rancho Dominguez



PLANES Y PROYECTOS ANTERIORES

Este Plan se basa en esfuerzos de planificación anteriores en Willowbrook/ West Rancho Domínguez.

Se puede encontrar una descripción general de los planes existentes en todo el condado en el Capítulo 1 de *Paso a Paso Condado de Los Ángeles: Planes Peatonales para Comunidades No Constituidas (Paso a Paso)*, y se enumeran más detalles en el Anexo A de *Paso a paso.* Según corresponda, se dieron a conocer las recomendaciones y aportes de la comunidad sobre los esfuerzos del plan.

Green Zones Program (2022)

Este programa fue iniciado por una moción de la Junta en 2015. A través del programa, el Condado está trabajando para mejorar la compatibilidad de la salud y el uso del suelo en comunidades que tienen una carga de contaminación desproporcionada. El plan aborda las políticas de uso del suelo que permiten que las industrias contaminantes operen cerca de áreas residenciales o escuelas, crear conciencia sobre la justicia ambiental, identificar las fuentes de contaminación y trabajar con industrias contaminantes para mejorar los impactos ambientales. La Ordenanza de Zonas Verdes fue adoptada por la Junta de Supervisores el 14 de junio de 2022.

Plan de Acción de Visión Cero del condado de Los Ángeles (2020)

El Plan de Acción de Visión Cero del Condado identifica los Tramos con Concentración de Accidentes (CCC), se definen como cualquier segmento de carretera de media milla que incluía tres o más accidentes fatales o con lesiones graves entre el 1ro de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2017. En Willowbrook/West Rancho, 135th Street, Alameda Street, Avalon Boulevard, Broadway, Central Avenue, Compton Avenue, El Segundo Boulevard, Imperial Highway, Redondo Beach Boulevard, San Pedro Street, Stockwell Street y Wilmington Avenue se identifican como CCC. Central Avenue, El Segundo Boulevard y Wilmington Avenue se encuentran entre las 20 principales CCC entre todas las carreteras mantenidas por el condado. El Condado esta identificando oportunidades para implementar mejoras y programas de infraestructura de seguridad vial a lo largo de los CCC.

Plan maestro de Earvin “Magic” Johnson Park (revisado en 2019)

Las comodidades existentes en el parque incluyen un centro de eventos comunitario de usos múltiples; lagos; senderos circulares junto al

lago; áreas de picnic; equipo de entrenamiento; miradores escénicos; área de juegos infantiles y aula al aire libre; un área para bodas y un parque para perros. Las comodidades que se pueden agregar en el futuro incluyen un complejo deportivo que consta de canchas de fútbol, canchas de baloncesto, un parque de patinaje y/o un estadio de atletismo.

Plan específico TOD de Willowbrook (2018)

Este plan se centra en la Willowbrook/Rosa Parks Station, que es una estación de transferencia en el Metro A (Blue) Line y C (Green) Line. El propósito de este plan es permitir la revitalización de la comunidad dentro del área del proyecto y fomentar la mejora del acceso a todos los medios de transporte. El Plan Específico TOD de Willowbrook fomentará el desarrollo orientado al tránsito, promoverá el transporte activo, permitirá el desarrollo que reduzca las millas recorridas por vehículos, permitirá el desarrollo que genere beneficios para la comunidad y agilizará el proceso de revisión ambiental para proyectos futuros.

Plan de recreación y parques comunitarios de Willowbrook (2016)

El propósito de este plan es reunir los aportes de la comunidad, el análisis espacial y el diseño para presentar un plan de parques y recreación para toda la comunidad. El plan proporciona una guía para desarrollar nuevos espacios verdes y mejorar las instalaciones recreativas existentes en Willowbrook. También documenta los aportes de la comunidad sobre temas de planificación de parques y recreación,perfecciona una visión para los parques y la recreación basada en los aportes de la comunidad y las necesidades identificadas, y desarrolla planes conceptuales para posibles sitios de parques futuros.

Metro Rosa Parks Station Plan (2010)

El objetivo del Rosa Parks Station Plan es desarrollar un plan orientado al tránsito con soluciones que puedan abordar la seguridad, la estética, la señalización y otros servicios que fomenten caminar y andar en bicicleta y promuevan la salud pública. Las mejoras recomendadas son consistentes con las pautas de Metro Design e incluyen recomendaciones como el uso de plantas tolerantes a la sequía, iluminación con energía solar, integración de arte y materiales sostenibles de fácil mantenimiento.

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

En colaboración con el Departamento de Salud Pública (DPH) y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (Obras Públicas), Los Angeles Walks (LA Walks) dirigió los esfuerzos de divulgación para recopilar aportes de la comunidad durante el desarrollo del borrador del Plan peatonal comunitario de Willowbrook/West Rancho Domínguez (Plan). El equipo del proyecto utilizó una estrategia de participación basada en las metas del Plan y la comprensión de los problemas existentes identificados por la comunidad. El equipo del proyecto analizó los aportes y comentarios de la comunidad, que se dan a conocer en este Plan y sus recomendaciones.

La divulgación se llevó a cabo en dos fases, antes y después de que se publicara el borrador del Plan en octubre de 2022. La primera fase de participación ayudó al equipo del proyecto a comprender las barreras y oportunidades para caminar en Willowbrook/West Rancho Domínguez. La segunda fase brindó a los miembros de la comunidad la oportunidad de responder al borrador del Plan e identificar ideas de mejora adicionales o revisadas.

Estas tareas se llevaron a cabo entre junio de 2021 y febrero de 2023 e incluyeron asistir a reuniones existentes realizadas por organizaciones comunitarias y grupos vecinales; presentaciones en eventos comunitarios; convocar grupos focales; entrevistas a las partes interesadas; encuestas; talleres comunitarios; y actividades de recopilación de datos de la comunidad. El personal del proyecto celebró un total de 11 talleres comunitarios presenciales y dos virtuales, cinco reuniones del Comité Asesor Comunitario y tres caminatas comunitarias, y asistió a múltiples eventos comunitarios y reuniones continuas en toda la comunidad del proyecto. En esta sección se proporciona un resumen de estas actividades de divulgación y descubrimientos importantes sobre las barreras para desplazarse a pie en la comunidad y las mejoras, servicios y programas deseados.

Los miembros de la comunidad expresaron su deseo de mejorar la accesibilidad para peatones y la conectividad a destinos, parques, bibliotecas y paradas de autobús deseables; más espacios verdes, árboles y plantas autóctonas; cruces peatonales mejorados/modernos, nuevas aceras, y alumbrado público. Los miembros de la

comunidad también identificaron preocupaciones adicionales al caminar debido a los automóviles que circulan a alta velocidad, aceras abarrotadas e inquietudes por la seguridad personal.

Comité asesor comunitario

El equipo reunió un Comité Asesor Comunitario (CAC) para brindar orientación sobre los esfuerzos de participación de la comunidad e informar este proceso de planificación, desde el asesoramiento sobre las preocupaciones de la comunidad hasta las prioridades y preferencias. El CAC incluyó a personas mayores, propietarios de negocios, padres, propietarios de viviendas, representantes de la comunidad y miembros de organizaciones locales y grupos de defensa como Willowbrook Inclusion Network, Avalon Gardens Community Association, SoCal Crossroads, The Brook Community Watch, West Rancho Advisory Group y Concerned Citizens of Athens Village.

Se llevaron a cabo seis reuniones del CAC durante el proceso del Plan Peatonal Comunitario de Willowbrook/West Rancho Dominguez, donde los miembros del CAC se enteraron sobre los métodos de recopilación de datos de la comunidad, los procesos del condado y las conexiones entre la accesibilidad para peatones, la salud pública, la seguridad y defensa pública.

Colaboración comunitaria

Para maximizar la participación de la comunidad, LA Walks y Salud Pública identificaron reuniones recurrentes para llegar a las partes interesadas donde ya se habían reunido. Esto también ayudó al equipo a identificar poblaciones objetivo específicas y celebrar presentaciones, grupos de enfoque y entrevistas con las partes interesadas para comprender mejor las preocupaciones y oportunidades para desplazarse a pie en Willowbrook/West Rancho Dominguez.

El desarrollo del borrador del Plan coincidió con la pandemia de COVID-19, lo que hizo que la participación de la comunidad fuera un

Miembros de la comunidad en una sesión abierta al público sobre el Plan peatonal de Willowbrook/West Rancho Domínguez organizada por Salud Pública en colaboración con LA Walks

desafío. Durante la primera fase del proyecto, el equipo utilizó una combinación de actividades presenciales al aire libre y participación virtual para llegar a los miembros de la comunidad, a la luz de las medidas de emergencia de salud pública que limitaron las actividades en interiores y en medio de múltiples aumentos repentinos en las tasas de casos.

El equipo pidió a los participantes en eventos presenciales que identificaran los desafíos para desplazarse a pie dibujando en un mapa comunitario a gran escala e ingresando comentarios y opiniones utilizando una herramienta de mapeo en línea. También se pidió a los miembros de la comunidad que completaran una encuesta, en línea o en persona, que consultó sobre sus experiencias de caminar dentro de la comunidad.

Los participantes frecuentemente identificaron inseguros cruces por exceso de velocidad y carreras de vehículos, barreras físicas en las aceras que restringen su uso y vertidos ilegales. Las áreas identificadas por los miembros de la comunidad para mejorar incluyeron iluminación para peatones, carriles y cruces peatonales mal marcados y limpieza.

Los grupos y organizaciones comunitarios que participaron en el desarrollo del borrador del Plan incluyeron:

- Avalon Gardens Community Association
- The Brook Community Watch
- Grupo de Acción Comunitaria por la Paz
- Compton Unified School District
- Ciudadanos preocupados de Athens Village

Los líderes comunitarios identifican problemas y oportunidades clave para caminar en una reunión del CAC en Willowbrook/West Rancho Dominguez

- East Yard Communities for Environmental Justice
- SoCal Crossroads
- St. Albert the Great Catholic Church
- Grupo Asesor de West Rancho
- Red de inclusión de Willowbrook

Eventos comunitarios

Para obtener una comprensión integral de las necesidades de la comunidad, el equipo del proyecto identificó y participó en eventos comunitarios que brindaron la oportunidad de llegar a las partes interesadas que normalmente no asisten a los talleres del condado. En cada evento, las partes interesadas brindaron información sobre un mapa de Willowbrook/West Rancho Dominguez, identificando las barreras y los desafíos para caminar. El equipo también alentó a las partes interesadas a completar una encuesta sobre sus hábitos actuales de desplazarse a pie, sus inquietudes y proyectos deseados. El equipo del proyecto recolectó un total de 37 encuestas completadas en inglés y español.

Las tres principales áreas de preocupación de los encuestados:

- Miedo al robo o atraco.
- Mala iluminación por la noche.
- Comportamientos agresivos del conductor

Los eventos comunitarios a los que asistió el equipo del proyecto incluyeron:

- Carver Elementary Safe Passages Activation
- Halloween Trick or Treat en Roy Campanella Park
- National Night Out
- Parks After Dark en Mona Park
- Parks After Dark Trick or Treat en Earvin “Magic” Johnson Recreation Area
- Reuniones virtuales comunitarias con la supervisora Holly J. Mitchell
- Clínicas de vacunación patrocinadas por el supervisor Mitchell en Roy Campanella Park
- Spring Jubilee en Athens y en Earvin “Magic” Johnson Recreation Area
- Reuniones del ayuntamiento de Willowbrook

Participación comunitaria

Para llegar a más miembros de la comunidad, el equipo del proyecto recorrió parques y escuelas locales para involucrar a los miembros de la comunidad en las condiciones para caminar alrededor de estos recursos comunitarios. Además, el equipo del proyecto realizó una caminata comunitaria en Avalon Gardens. Estas actividades permitieron que el equipo del proyecto se relacionara de manera informal con los residentes, los usuarios de los parques, los padres, los estudiantes y el personal de las escuelas y los parques para comprender las preocupaciones específicas de cada grupo. El enfoque de estos esfuerzos fue aprender más sobre las condiciones para caminar que los estudiantes, sus familias y vecinos experimentan a diario. En una ruta, el equipo se centró en Martin Luther King Jr. Elementary School y Mona Park llamando a las puertas de los residentes a lo largo de la 121st Street. Una segunda ruta se centró en Carver Elementary School y George Washington Carver Park, donde los encuestadores hablaron con los residentes que compartieron preocupaciones sobre el exceso de velocidad y la necesidad de barreras de velocidad en Success Ave y 120th St.

Los miembros de la comunidad identifican problemas y oportunidades clave en la sesión abierta al público del Plan peatonal en Willowbrook/West Rancho Domínguez

Un total de 38 familias se comprometieron y compartieron las siguientes inquietudes: la necesidad de cojines de velocidad en la 121, el exceso de velocidad en los autos y las carreras callejeras como problemas principales, y la violencia con armas de fuego como una preocupación en el vecindario. Además, el equipo del proyecto realizó una caminata comunitaria en Avalon Gardens.

Recopilación de datos comunitarios

CONTEO DE PEATONES

El equipo del proyecto capacitó a voluntarios de la comunidad en la realización de conteos de peatones, lo que involucró aún más a las partes interesadas en el desarrollo del Plan y al mismo tiempo recopiló datos de referencia valiosos sobre los peatones. Los conteos de peatones brindan al condado una instantánea de los volúmenes actuales de peatones en tramos específicos y en todo Willowbrook/West Rancho Dominguez.

Los voluntarios realizaron conteos en 2022 en un día laborable (jueves 3 de marzo) y un día de fin de semana (sábado 5 de marzo). Los conteos se realizaron durante las horas pico de viaje entre semana (7 am - 9 am y 4 pm - 6 pm) y las horas pico de viaje los fines de semana (11 am - 1 pm). Estos conteos manuales ayudaron al equipo del proyecto a validar los datos de conteo automatizados recopilados en las mismas ubicaciones y aproximadamente a la misma hora. El Condado utilizará los datos recopilados para evaluar los cambios en las tasas de caminata en Willowbrook/West Rancho Domínguez.

Los datos de conteo de peatones se resumen en la sección de Caminar y Conducir de este capítulo.

AUDITORÍA DE CAMINABILIDAD

Una auditoría de caminabilidad es una evaluación imparcial del entorno para caminar para identificar oportunidades de mejoras relacionadas con la seguridad, el acceso, la comodidad y la conveniencia del entorno para caminar. Una auditoría también se puede utilizar para identificar posibles alternativas o soluciones, como tratamientos de ingeniería, cambios de políticas o medidas educativas.

El equipo del proyecto organizó tres auditorías de paseos comunitarios en Willowbrook/West

Los miembros de la comunidad identifican problemas clave a lo largo de Towne Avenue durante una auditoría de caminata comunitaria

Rancho Dominguez. El 28 de julio de 2022, el equipo del proyecto se unió a Parques y Recreación Parks After Dark, el Comité Asesor Comunitario y otros miembros de la comunidad para realizar una auditoría de caminata alrededor del Área Recreativa Earvin “Magic” Johnson. Luego, tras la publicación del borrador del Plan público, el equipo del proyecto organiza una caminata con YA! Estudiantes de Centennial el 9 de noviembre de 2022 y una caminata con miembros de la comunidad a lo largo de Towne Avenue el 11 de febrero de 2023.

Fase 1 de los Talleres Comunitarios

El 6 de noviembre de 2021, Salud Pública organizó dos talleres comunitarios de sesión abierta al público, uno en el Earvin “Magic” Johnson Recreation Area y el otro en Roy Campanella Park. Durante los talleres, los asistentes identificaron barreras para caminar en Willowbrook/West Rancho Domínguez, incluido el exceso de velocidad y el comportamiento peligroso de los conductores, aceras rotas, campamentos en caminos peatonales y áreas que carecen de iluminación a escala peatonal.

El equipo del proyecto registró esta información utilizando mapas y rotafolios. Los participantes también usaron notas autoadhesivas para registrar sus propias aportes y las adjuntaron al mapa o rotafolio. También se pidió a los miembros de la comunidad que identificaran los tipos de mejoras que les agradaría ver "votando" con pegatinas de puntos en un cartel que ilustraba la "caja de herramientas" del condado. Finalmente, se les pidió a los participantes que completaran una encuesta física sobre sus hábitos actuales de caminar, inquietudes y proyectos deseados en la comunidad.

El 9 de diciembre de 2021, Salud Pública organizó un Taller virtual sobre el plan peatonal, en el que el equipo del proyecto brindó a los asistentes una descripción general del proyecto y solicitó aportes de las partes interesadas de diferentes comunidades del proyecto en "salas" virtuales separadas.

Las preocupaciones y oportunidades incluyeron:

- Exceso de velocidad, donuts y carreras callejeras
- Seguridad personal
- Falta de sombra

- Vertidos ilegales
- Mantenimiento de aceras
- Pacificación del tránsito
- Modernización de cruces
- Camellón peatonal
- Rutas seguras a la escuela

Fase 2 de los Talleres Comunitarios

Tras la publicación del borrador público del Plan Peatonal Comunitario de Willowbrook/West Rancho Dominguez, el personal del proyecto llevó a cabo dos talleres presenciales, uno en Earvin "Magic" Johnson Recreation Area el 3 de diciembre de 2022 y otro en Athens Park el 21 de enero de 2023.

En cada uno de estos talleres, el personal del proyecto volvió a utilizar carteles y mapas grandes para ilustrar los proyectos y programas propuestos por el Plan y para solicitar la opinión de los participantes. El 2 de febrero de 2023, Salud Pública también organizó un Taller virtual sobre el Plan Peatonal para discutir la infraestructura propuesta y los proyectos programáticos. Las "salas" virtuales brindaron a los miembros de diferentes comunidades del proyecto la oportunidad de brindar comentarios sobre las propuestas.

Los comentarios recibidos durante estos talleres identificaron el deseo de la comunidad por proyectos adicionales que incluyen:

- Iluminación a escala peatonal
- Pacificación del tránsito
- Cruces mejorados con cruces peatonales de alta visibilidad y balizas o señales intermitentes

ENTORNO PEATONAL

Niveles de caminar y conducir

Para comprender los niveles actuales de peatones en Willowbrook y West Rancho Domínguez, el condado analizó las estadísticas sobre los viajes diarios al trabajo y la propiedad de automóviles; y realizó conteos de peatones en lugares escogidos de la comunidad.

La mayoría de los residentes de West Rancho Domínguez y Willowbrook eligen conducir solos al trabajo a un ritmo similar al del condado en general. En comparación con el condado de Los Ángeles en general (8 por ciento), los viajeros en West Rancho Dominguez tienen probabilidades similares de compartir el viaje (9 por ciento), mientras que los viajeros en Willowbrook tienen más probabilidades de compartir el viaje (14 por ciento). Casi todos los residentes de West Rancho Domínguez tienen acceso a al menos un automóvil, en consonancia con el condado de Los Ángeles en general; sin embargo, casi el 15 por ciento de los residentes de Willowbrook no tienen acceso a un vehículo, casi el doble de las tasas del condado de Los Ángeles en general.[1] Las tasas de uso del transporte público y desplazamiento peatonal en ambas comunidades son aproximadamente las mismas que las del condado de Los Ángeles en general.[2]

La conexión de tránsito norte-sur más importante en Willowbrook/West Rancho Dominguez es el Metro A (Blue) Line, que opera a lo largo de Willowbrook Avenue y tiene varias paradas en la comunidad.

La comunidad también cuenta con múltiples líneas de Metro Local:

- Línea 53 a lo largo de Central Avenue
- Línea 205 a lo largo de Wilmington Avenue
- Línea 125 a lo largo de Rosecrans Avenue
- Línea 202 a lo largo de Willowbrook Avenue
- Línea 51 a lo largo de Compton Boulevard

El equipo del proyecto realizó recuentos de personas que caminaban en cuatro ubicaciones en Willowbrook y West Rancho Dominguez para determinar cuántas personas caminaban y en qué días y horarios. Los recuentos también pueden ayudar al condado a comprender mejor la demografía de las personas que caminan y cómo se relaciona con quiénes están involucrados en accidentes peatonales en la comunidad. Los conteos también se usan para evaluar si una ubicación cumple con un umbral para ciertas mejoras para peatones, como las señales de tránsito.

Los datos del conteo manual de peatones fueron recopilados por voluntarios de la comunidad en dos de los cuatro lugares y los datos se resumen en la Tabla 14-5. Se instalaron contadores automáticos en las cuatro ubicaciones entre el 2 y el 9 de marzo de 2022 (Tabla 14-6).

1 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.
2 Oficina del Censo de EE. UU. (2021). Encuesta sobre la comunidad estadounidense, estimación de 1 año a 5 años.

Los conteos no suelen ser comparables entre comunidades o contra cualquier estándar para la actividad peatonal. Por ejemplo, lo que puede considerarse un alto nivel de actividad en Willowbrook/West Rancho Dominguez puede parecer bajo en otra comunidad. Los conteos también se usan para evaluar si una ubicación cumple con un umbral para ciertas mejoras para peatones, como las señales de tránsito.

Los resultados de los conteos de peatones muestran que Compton Avenue entre 120th Street y 121st Street a las 8:00 a. m. fue el lugar y el momento más concurridos para los conteos manuales. Los días pico de peatones durante los conteos automatizados fueron los lunes y martes, con la ubicación más concurrida en El Segundo Boulevard entre Spring Street y Main Street. Esto puede indicar que los residentes están caminando a la escuela o al trabajo.

VOLÚMENES DE VEHÍCULOS DE MOTOR

El Segundo Boulevard es una de las vías de mayor volumen en Willowbrook/West Rancho Dominguez. Dentro de los límites de la comunidad, El Segundo Boulevard tiene un volumen de tráfico diario promedio de 28,213 vehículos. Otras carreteras importantes en Willowbrook/West Rancho Domínguez, como Rosecrans Avenue, Compton Avenue y Avalon Boulevard, tienen volúmenes de tráfico diario promedio que van desde 18,000 hasta más de 40,000 vehículos.[1]

1 Esta información se recolectó a través de conteos automáticos entre 2016 y 2021.

Tabla 14-5: Resumen del conteo manual de peatones de Willowbrook/West Rancho Dominguez

Ubicación	Volumen de peatones durante la hora pico	Hora pico
12319 Central Avenue entre 123rd Street y 124th Street	12	11:00AM
12012 Compton Avenue entre120th Street y 121st Street	30	8:00AM

Fuente: Condado de Los Ángeles, abril de 2022

Tabla 14-6: Resumen del conteo automatizado de peatones de Willowbrook/West Rancho Dominguez

Ubicación	Volumen de peatones durante el día pico	Día pico
12743 S Central Avenue entre 123rd Street y 124th Street	156	Lunes
12012 Compton Avenue entre120th Street y 121st Street	198	Martes
2501 Rosecrans Avenue entre Cahita Avenue y Aprilla Avenue	241	Lunes
121 W El Segundo Boulevard entre Spring Street y Main Street	258	Martes

Fuente: Condado de Los Ángeles, abril de 2022

LÍMITES DE VELOCIDAD PUBLICADOS

La velocidad vehicular publicada en las carreteras principales de Willowbrook/West Rancho Dominguez es generalmente de 35 mph a 40 mph, incluidos El Segundo Boulevard, Avalon Boulevard y Rosecrans Avenue. En las calles locales y residenciales, el límite de velocidad publicado suele ser de 25 mph, incluso en las zonas escolares.

Desafíos para caminar

Esta sección examina accidentes anteriores de peatones en Willowbrook/West Rancho Dominguez para comprender mejor los factores que conducen a los accidentes, además de las molestias y los delitos informados que pueden actuar como desafíos adicionales para caminar.

ACCIDENTES

Entre 2013 y 2022, West Rancho Domínguez y Willowbrook tuvieron un total de 257 accidentes con peatones, con 18 muertes en total. La gran mayoría tuvo lugar en Willowbrook (137) y el número más alto se produjo en 2018. West Rancho Domínguez vio su mayor número de accidentes en 2018 y 2019 y tuvo un total de 120 accidentes con peatones durante el período de diez años. En Willowbrook, la mayor cantidad de accidentes ocurrieron en Wilmington Avenue, Willowbrook Avenue y El Segundo Boulevard.

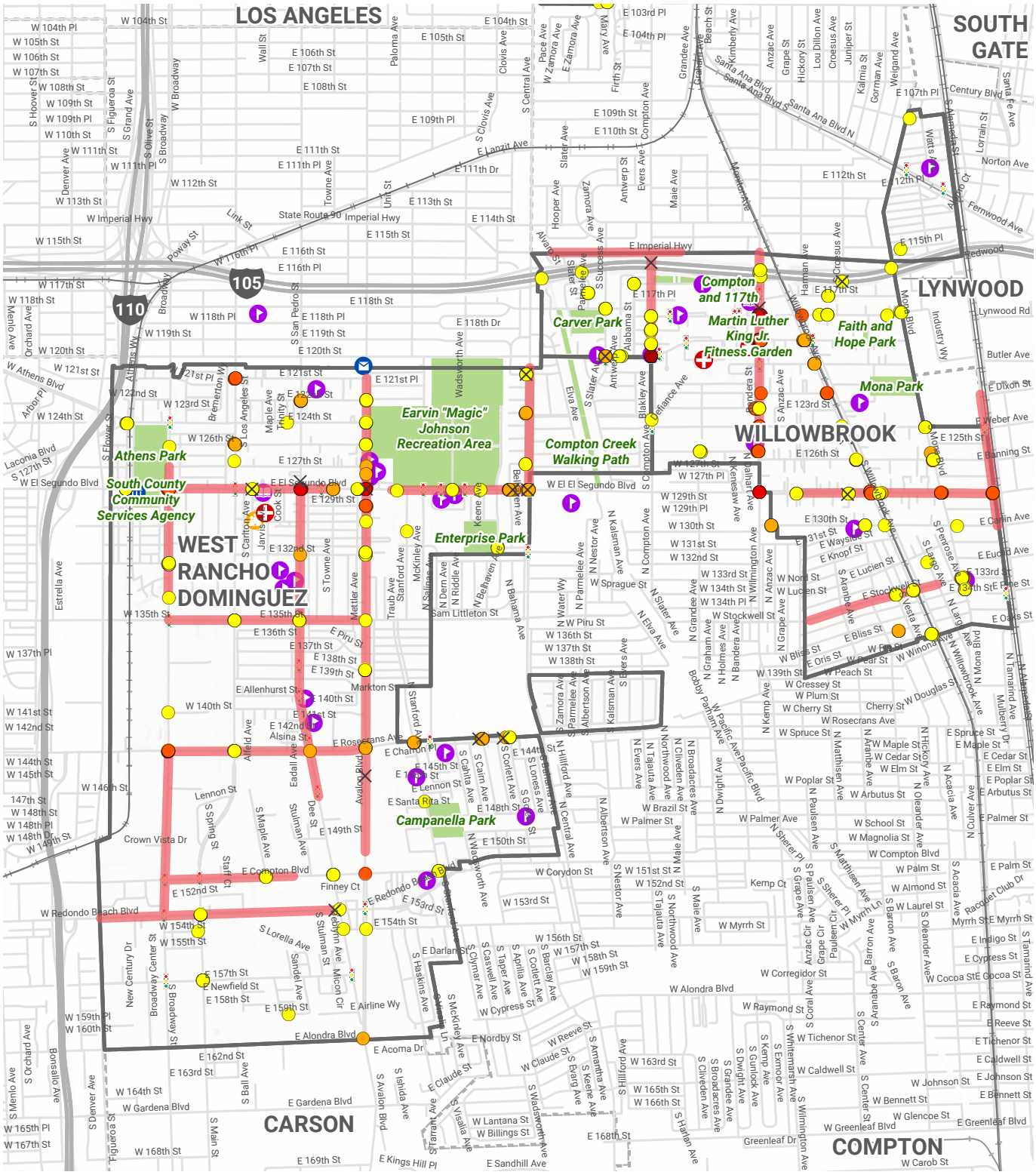
Como parte del Plan de Acción de Visión Cero del Condado, se identificaron lugares donde hay concentraciones de accidentes fatales y con lesiones graves. Los Tramos con Concentración de Accidentes (CCC) se definen como cualquier segmento de carretera de media milla que incluía tres o más accidentes fatales o con lesiones graves entre el 1ro de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2017. Los CCC se incluyen en la Figura 14-3.

Era más probable que ocurrieran accidentes al amanecer y al anochecer en Willowbrook, que también es el horario de tránsito de la mañana y la tarde (6:00 a. m. a 9:00 a. m. y 5:00 p. m. a 8:00 p. m.). Aproximadamente el 36 por ciento de las accidentes en Willowbrook ocurrieron durante esos horarios. El anochecer y el amanecer pueden ser peligrosos para los peatones porque pueden requerir caminar en la oscuridad, y cuando el sol sale o se pone, el ángulo del sol puede afectar la visibilidad de la carretera por parte del conductor.

En West Rancho Domínguez, el porcentaje más alto de accidentes ocurrió de noche, entre las 9:00 p. m. y las 5:00 a. m. (38 por ciento). La mayoría de las infracciones en ambas comunidades se categorizaron como “infracciones peatonales” en las que el peatón tuvo la culpa, muy de cerca seguido de accidentes de "derecho de paso de peatones" en las que el conductor no cedió el paso a un peatón.[1]

1 California Highway Patrol, Statewide Integrated Traffic Records System (SWITRS), 2013-2022, consultado el 24 de abril de 2023. Es importante tener en cuenta que estos datos de accidentes podrían no tomar en cuenta todos los accidentes que ocurren en una comunidad, como las que no se informan. Los accidentes entre 2021-2022 son provisionales.

Figura 14-3: Mapa de accidentes con peatones en Willowbrook/West Rancho Dominguez (2013-2022)



DESTINATIONS

- Schools
- Post Office
- Library
- Healthcare
- Community Organization
- Civic and Cultural

PEDESTRIAN COLLISIONS

- Location with Fatality
- 1
- 2
- 3 - 4
- 5 - 7
- 8 - 10

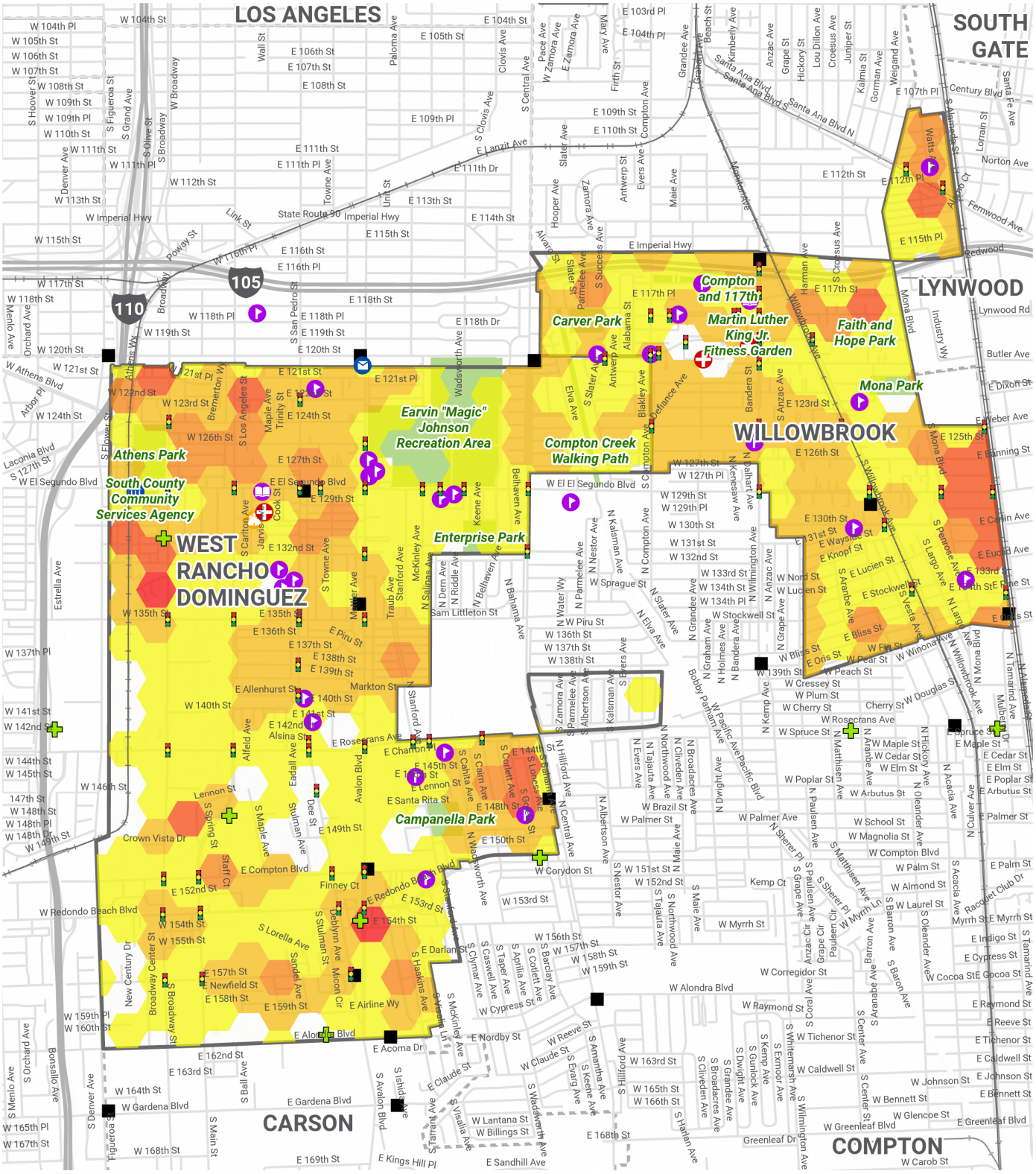
- Collision Concentration Corridors
- Traffic Signal
- Rail
- Park

ACTIVIDADES QUE PROVOCAN MOLESTIAS

Las actividades que provocan molestias son aquellas que algunos residentes consideran actividades no deseadas, indeseables o ilegales que podrían afectar la seguridad, la comodidad y el atractivo real y percibido del entorno circundante. La Figura 14-4 ilustra las ubicaciones de las actividades que provocan molestias a lo largo de Willowbrook/West Rancho Dominguez, que incluyen:

- **Dispensarios:** Existen seis dispensarios dentro o adyacentes a los vecindarios de West Rancho Domínguez y Willowbrook. Los dispensarios actualmente son ilegales para operar en el condado no constituido de Los Ángeles.
- **Tiendas de licores:** Las tiendas de licores en una comunidad se han asociado con un aumento de las actividades que provocan molestias y pueden tener efectos negativos para la salud de los residentes que viven cerca. Hay un total de 11 licorerías dentro de los vecindarios de West Rancho Domínguez y Willowbrook o en los alrededores inmediatos.
- **Vertidos ilegales:** Los vertidos ilegales se dan en Willowbrook/West Rancho Domínguez y prevalecen principalmente cerca de las vías del tren en Alameda Street. También hay un grupo de vertidos ilegales en el vecindario al oeste de Roy Campanella Park. Los vertidos ilegales pueden ser perjudiciales para la salud comunitaria y pueden crear una percepción visual negativa de seguridad, lo que puede desalentar la actividad peatonal.

Figura 14-4: Mapa que muestra actividades que provocan molestias en Willowbrook/West Rancho Domínguez, 2021



DELITO

El miedo debido a un crimen real o aparente puede limitar el acceso a los espacios públicos. Los miembros de la comunidad identificaron el crimen como algo que desalienta la participación en actividades saludables, como caminar y visitar parques públicos (consulte la sección Participación de la comunidad).

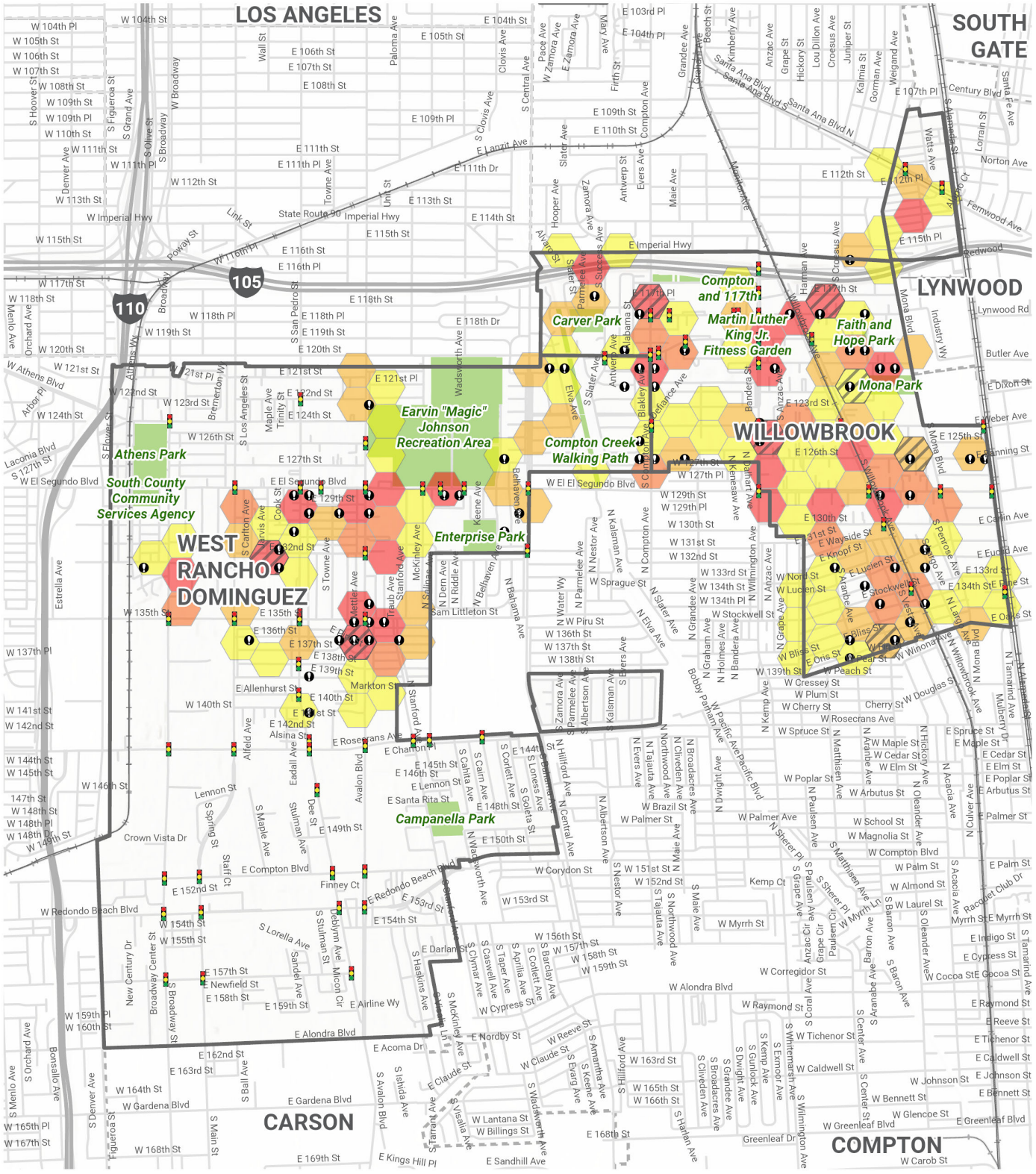
Entre diciembre de 2019 y junio de 2020, Willowbrook experimentó alrededor de 39 delitos por cada 10,000 personas.[1] Delitos contra la propiedad, que incluyen robo[2], grand theft auto y el robo de vehículos representaron muchos de los delitos denunciados. Crímenes violentos, que incluyen homicidio, violación, asalto agravado y robo,[3]representó casi el 40 por ciento de los delitos cometidos en Willowbrook. De estos delitos violentos, el asalto agravado fue el que registró las tasas más altas. También hubo casos de violencia de pandillas, y entre diciembre de 2019 y mayo de 2021 hubo doce homicidios en las comunidades.[4] Los crímenes violentos se muestran en la Figura 14-5, con los lugares de los homicidios específicamente identificados.

ACTIVIDAD DE PANDILLAS

La actividad relacionada con pandillas se puede ver dispersa en las comunidades de Willowbrook y West Rancho Domínguez. Más prominentemente, hay grupos en el extremo norte de West Rancho Dominguez, y más intermitentemente en Willowbrook (ver Figura 14-5). Se ha demostrado que el miedo a las pandillas y la violencia desalienta a las personas a caminar o incluso a salir de sus hogares.

1 Los datos de mapeo de delitos de Los Angeles Times para West Rancho Domínguez no están disponibles a partir de junio de 2021.
2 Robo es la toma de propiedad que no involucra contacto de persona a persona. Robo es el ingreso a un edificio o residencia con la intención de cometer un robo, pero la propiedad no es necesariamente robada. Ley de Nancy King, 2018.
3 El atraco, en contraste con el hurto, es una toma de propiedad que implica una interacción de persona a persona con fuerza, intimidación y/o coerción. Ley de Nancy King, 2018.
4 Departamento del Sheriff del condado a través de Los Angeles Times Mapping, 2021. Los datos disponibles más recientes sobre delincuencia se recopilaron de diciembre de 2019 a mayo de 2021.

Figura 14-5: Mapa que muestra delitos violentos y actividad de pandillas en Willowbrook/West Rancho Dominguez (2020)



JUSTICIA AMBIENTAL

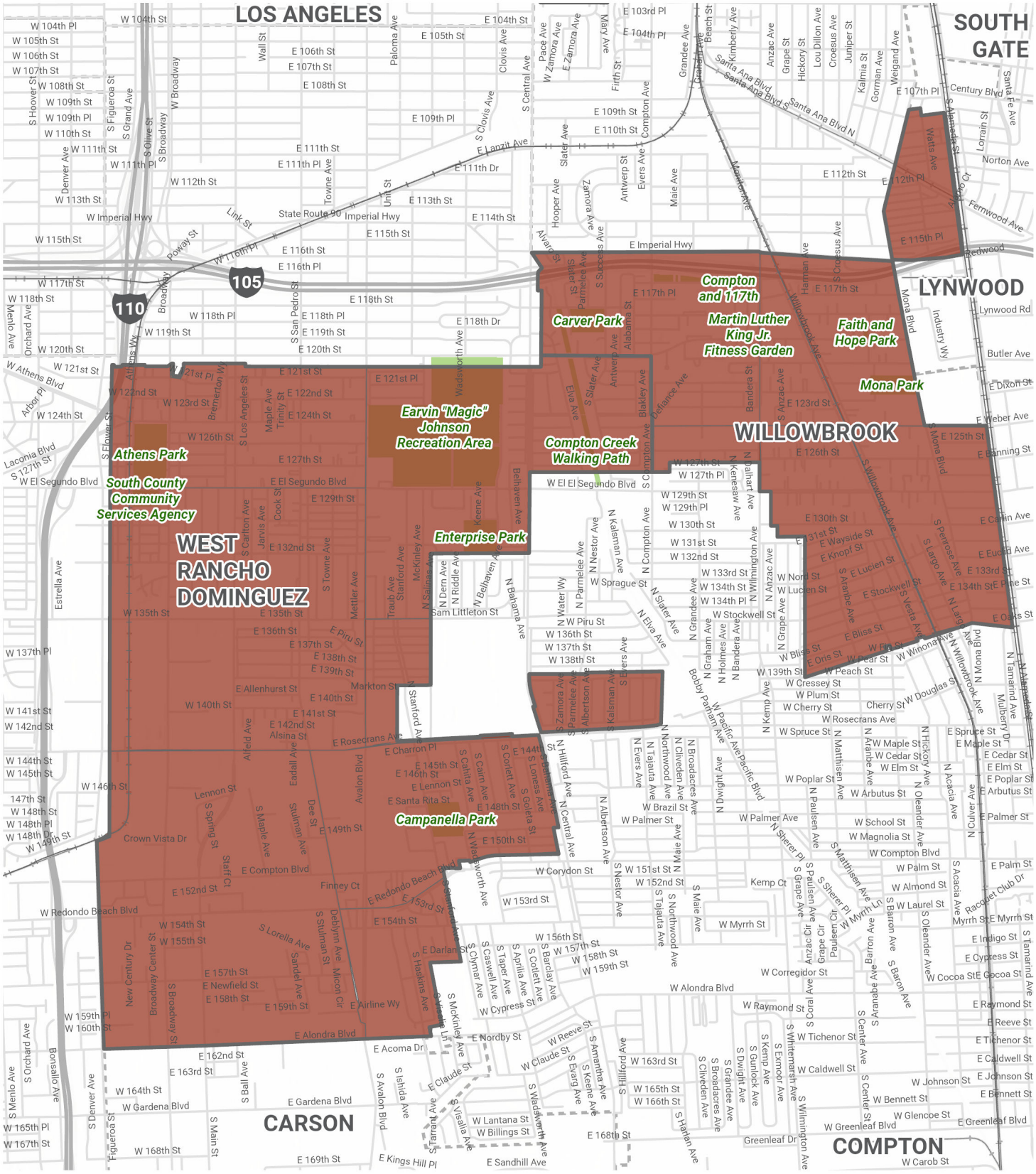
Existe la necesidad de comprender las injusticias ambientales y sus impactos tangibles en las comunidades de bajos ingresos de color para llegar a abordar y mejorar equitativamente la experiencia del peatón en estos lugares. Willowbrook/West Rancho Domínguez es una de las comunidades con mayor carga de contaminación en el condado de Los Ángeles, debido a las concentraciones de industrias contaminantes y los intensos usos de transporte desde rutas de camiones pesados hasta varias autopistas. Los residentes del Willowbrook/West Rancho Domínguez están expuestos a múltiples fuentes de contaminación que afectan la calidad de vida, dañan la salud de la comunidad y, a menudo, desalientan la recreación al aire libre, incluidas las caminatas y otras actividades físicas.

Como una comunidad densa rodeada por los principales sistemas de transporte de la región, incluidas las autopistas SR-91, I-105, SR-110 e I-710, la calidad del aire de Willowbrook/West Rancho Domínguez se encuentra entre las peores de California. Según la Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud de California, la mayoría de las secciones censales en Willowbrook/West Rancho Dominguez se ubican por encima del percentil 90 en cuanto a la carga de contaminación, lo que significa que su exposición a la contaminación es mayor que casi todos los otros distritos censales en todo el estado.[1] Las emisiones de diésel de los camiones que viajan a lo largo de las autopistas y calles, incluidos Wilmington Ave., Compton Ave., and Central Ave., contribuyen significativamente a la contaminación del aire local y regional, incluido la materia particulada 2.5 (PM 2.5) y la materia particulada de diésel (DPM). Todos los distritos censales en Willowbrook/West Rancho Dominguez se ubican por encima del percentil 80 para PM 2.5; y la mitad de los distritos censales se ubican por encima del percentil 80 para DPM.[2] La exposición al DPM y otros gases contaminantes puede provocar cáncer de pulmón, muerte prematura, enfermedades cardíacas y pulmonares crónicas, asma y disminución de la función pulmonar en los niños.[3]

---

1 https://experience.arcgis.com/experience/11d2f52282a54ceebcac7428e6184203/page/Draft-CalEnviroScreen-4.0/
2 https://experience.arcgis.com/experience/11d2f52282a54ceebcac7428e6184203/page/Draft-CalEnviroScreen-4.0/
3 https://ww2.arb.ca.gov/resources/overview-diesel-exhaust-and-health

Figura 14-6: Mapa de los resultados de CalEnviroScreen 4.0 en Willowbrook/West Rancho Dominguez



La contaminación de las industrias cercanas también afecta la salud y el bienestar de los residentes y visitantes de Willowbrook/West Rancho Dominguez, lo que a menudo afecta su capacidad para recrearse y disfrutar del aire libre. Investigaciones recientes de emisiones en West Rancho Domínguez encontraron niveles elevados del compuesto tóxico cromo hexavalente de fuentes industriales, incluida una instalación de acabado de metales, una instalación de galvanoplastia de cromo e instalaciones de lotes de concreto que operan en la comunidad.[1] El cromo hexavalente puede afectar con condiciones de salud como síntomas de alergia, llagas en la nariz, irritación de la nariz, la garganta y los pulmones, y respirar altos niveles de cromo hexavalente durante un largo período de tiempo aumenta el riesgo de cáncer de pulmón y nariz.[2]

La historia de extracción de petróleo de Los Ángeles también ha tenido efectos a largo plazo en comunidades como Willowbrook/ West Rancho Domínguez. Ujima Village era una comunidad residencial en Willowbrook ubicada en una antigua instalación de almacenamiento de petróleo, conocida entonces como Athens Tank Farm. Las investigaciones realizadas por el Departamento federal de Vivienda y Desarrollo Urbano y la Autoridad de Vivienda del Condado de Los Ángeles encontraron que el suelo debajo de la aldea estaba contaminado y detectaron la presencia de productos químicos relacionados con el petróleo en el agua subterránea[3] lo cual probablemente fue la causa de "cáncer, leucemia, abortos espontáneos, dificultad respiratoria, infecciones crónicas, asma, anemia y problemas cognitivos y neurológicos" y causó la muerte por negligencia de 38 residentes antiguos.[4]

En la actualidad, existen 225 pozos de petróleo o gas taponados, 6 pozos secos taponados, 4 pozos de inyección taponados o inactivos, 41 pozos de petróleo o gas inactivos, 7 pozos de inyección de agua activos y 25 pozos de petróleo o gas activos ubicados dentro

1 http://www.aqmd.gov/home/news-events/community-investigations/west-rancho-dominguez-emissions-investigations
2 http://publichealth.lacounty.gov/eh/docs/chromium6/west-rancho-dominguez-outreach-flyer.pdf

3 https://www.waterboards.ca.gov/losangeles/water_issues/programs/remediation/Former_Athens_Tank_Farm/Ujima%20Village%20Fact%20Sheet%201%20Final%202008.pdf
4 https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2010-apr-12-la-me-ujima13-2010apr13-story.html#:~:text=In%20a%20civil%20lawsuit%20filed,and%20cognitive%20and%20neurological%20issues.

de West Rancho Domínguez. Además, West Rancho Dominguez está ubicado dentro de los campos de petróleo/gas de Rosecrans, Rosecrans East y Rosecrans South.[1] Si bien no hay pozos de petróleo o gas ubicados dentro de Willowbrook, existe un oleoducto de crudo activo, tres oleoductos de crudo abandonados y un oleoducto de gas natural abandonado en la comunidad. Según un informe de 2018 del Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles, las partículas y los compuestos orgánicos volátiles de las actividades de extracción de petróleo y gas "pueden provocar efectos nocivos para la salud humana, incluida la irritación de los ojos, la nariz y la garganta; exacerbaciones agudas del asma; y otras afecciones respiratorias",[2] entre muchos otros impactos en la salud.

1 https://maps.conservation.ca.gov/doggr/wellfinder/#/
2 http://publichealth.lacounty.gov/eh/docs/PH_OilGasFacilitiesPHSafetyRisks.pdf

CLIMA

Los días más cálidos y las tormentas más húmedas debido a un clima cambiante afectan a algunas poblaciones más que a otras; dependiendo de la geografía, los factores sociales y de contar con la infraestructura para protegerlos de los climas extremos. La Evaluación de Vulnerabilidad Climática del Condado de Los Ángeles (CVA) examina la vulnerabilidad social y física del Condado a los peligros climáticos como el calor extremo, los incendios forestales y las inundaciones, que se prevé que se vuelvan más severos en las próximas décadas.

El Índice de Sensibilidad Social de CVA combina 29 indicadores como la edad, la salud, los ingresos y el acceso al transporte para identificar lugares con la mayor proporción de residentes sensibles al clima. Willowbrook and West Rancho Dominguez tiene 4 distritos censales en el nivel más alto de sensibilidad social en el condado de Los Ángeles, como se muestra en la Figura 14-7. Esos cuatro incluyen el vecindario de Athens Village entre la autopista 110 y el área recreativa Earvin “Magic” Johnson, y la intersección sureste de West Rancho Dominguez entre Redondo Beach Boulevard y Alondra Boulevard.[1]

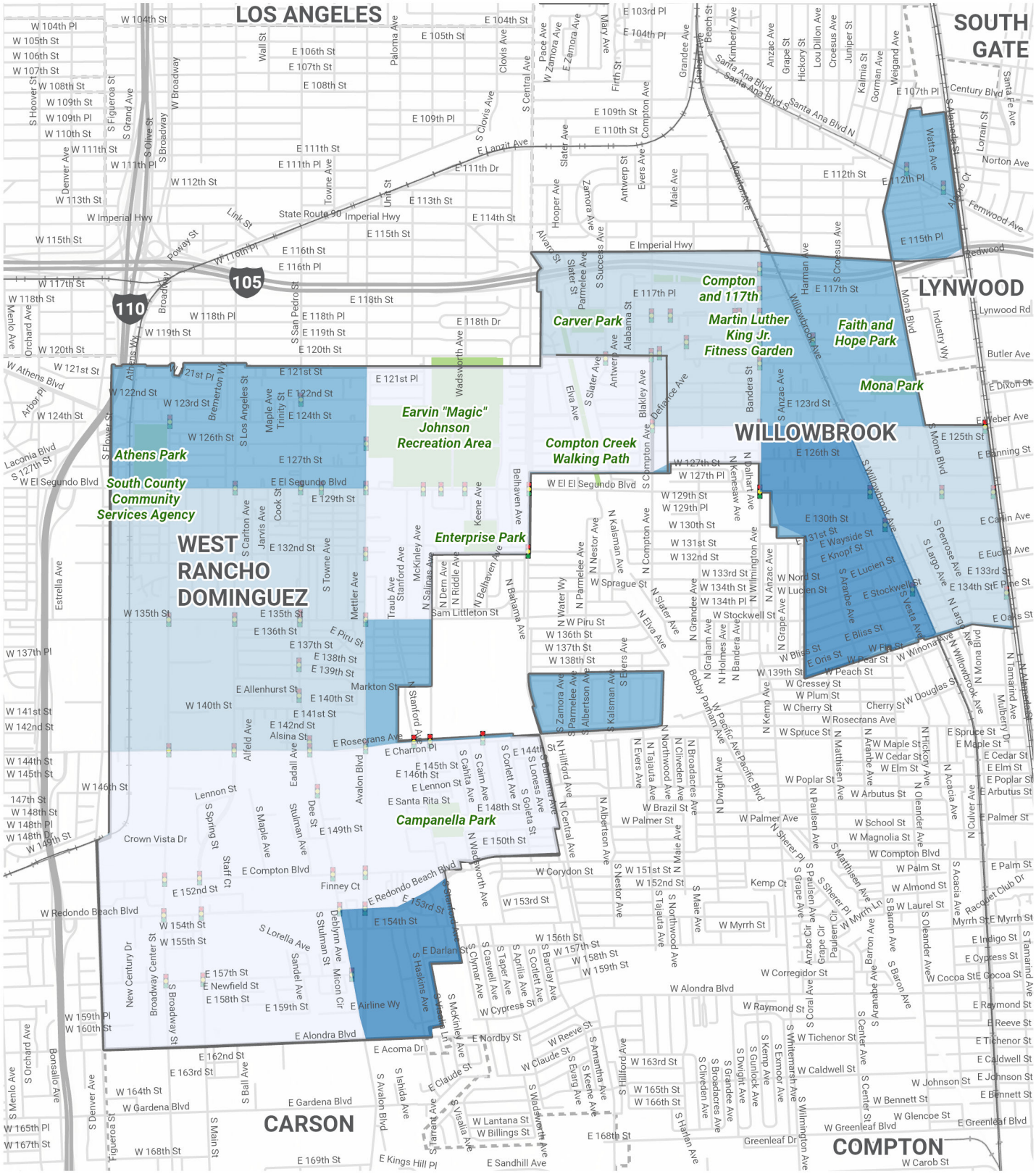
Las personas comienzan a experimentar un mayor riesgo de enfermedades por calor a 95°F. Según la CVA, Willowbrook/West Rancho Dominguez históricamente experimenta temperaturas máximas diarias del percentil 95 de 85,8 °F, que se prevé que aumenten de 7,5 °F a 93,3 °F para finales de siglo. Esto significa que los días más calurosos generalmente serán mucho más calurosos de lo que son hoy, y mucho más desagradables para caminar o rodar sin refugio del calor, como árboles de sombra, espacios verdes y paradas de autobuses.

Además, Willowbrook/West Rancho Dominguez registra históricamente 28,1 días de lluvia intensa cada año, que según los proyectos de la CVA aumentarán de 5,5 a 33,6 días de lluvia intensa para finales de siglo. Las inundaciones localizadas pueden ocurrir en lugares del interior como Willowbrook/West Rancho Dominguez cuando la infraestructura de aguas pluviales se ve abrumada y las calles y aceras pueden volverse peligrosas o intransitables.

Según la CVA, Willowbrook/West Rancho Dominguez tiene una baja capacidad de adaptación a nivel comunitario debido a la cubierta arbórea limitada (10 por ciento frente a 20 por ciento en todo el condado), mucho pavimento y otras superficies impermeables (64 por ciento frente a 23 por ciento en todo el condado) y otras características del entorno construido que incrementan los impactos, incluso los aumentos modestos de temperatura.

1 El Índice de Sensibilidad Social ilustrado en la Figura 12-7 incorpora la demografía y las características individuales de las personas que viven en cada zona censal. Sin embargo, no mide la calidad del entorno físico en el que viven; y no debería ser el único factor en la toma de decisiones sobre proyectos y programas para mejorar la experiencia de los peatones.

Figura 14-7: Índice de sensibilidad social en Willowbrook/West Rancho Dominguez



INSTALACIONES PEATONALES EXISTENTES

Las instalaciones peatonales, incluidas las aceras, los cruces peatonales, los semáforos, las rampas en las aceras, las copas de los árboles y las condiciones de iluminación, contribuyen al acceso y a la estética que hacen que los lugares sean más accesibles y agradables para caminar. Esta sección analiza las instalaciones peatonales existentes y las oportunidades de mejora en Willowbrook/ West Rancho Dominguez. Las oportunidades de mejora se registran en la Figura 14-8 y la Figura 14-9. Las condiciones que se muestran en estas figuras se basan en observaciones registradas durante auditorías de caminabilidad a lo largo de tramos específicos en toda la comunidad. Para obtener información sobre las prácticas y los procedimientos de mantenimiento del condado (p. ej., volver a pintar los cruces peatonales descoloridos), consulte el Capítulo 4 de *Paso a paso.* Para una descripción más detallada y ejemplos de tipos de instalaciones para peatones, consulte el Capítulo 3 de *Paso a paso.*

Aceras

Las aceras forman la columna vertebral de las redes de transporte peatonal. Las aceras son frecuentes dentro de Willowbrook y West Rancho Dominguez; sin embargo, muchos son tan angostos como de 4 a 5 pies y tienen obstrucciones como señalización y postes de servicios públicos, especialmente a lo largo de partes de Avalon Boulevard. Sin embargo, algunos lugares cuentan con aceras de 8 a 10 pies de ancho, como Wilmington Avenue, que están en buenas condiciones e incluyen árboles en las calles.

Cruces peatonales

No es necesario marcar los cruces en las intersecciones; sin embargo, se instalan cruces peatonales marcados para guiar a los peatones y ayudar a mejorar la conciencia del conductor sobre la posible actividad peatonal, lo que aumentará las posibilidades de que un conductor se detenga por un peatón. Existen muchos estilos diferentes de marcas para cruces peatonales. Las marcas estándar de cruces peatonales consisten en dos líneas paralelas, mientras que los cruces de peatones continentales y en escalera se consideran

Un cruce de peatones con escalera con rampas de bordillo que cumple con ADA y la señalización de cruce de peatones

Un ejemplo de cruce continental

Un cruce de peatones estándar con dos líneas amarillas paralelas en una zona escolar en 120th Street

patrones de "alta visibilidad" Estos estilos pueden mejorar la visibilidad de los cruces desde distancias mayores que con las marcas estándar.

Los cruces peatonales no están marcados en algunas intersecciones en Willowbrook/West Rancho Dominguez, como en Willowbrook Avenue y 126th Street y a lo largo de 120th Street. En particular, hay un cruce de peatones decorativo en la intersección de Wilmington Avenue y 118th Street.

Rampas de bordillo y radios

Las rampas en los bordillos pueden ayudar a todos los usuarios a pasar de la calle a la acera. La mayoría de las rampas en las aceras en la comunidad son rampas en las aceras individuales que se alinean en diagonal con la intersección. Consulte el capítulo 3 para obtener más información sobre los diferentes tipos de rampas para aceras. Los radios de acera más pequeños pueden mejorar el entorno peatonal porque requiere que los vehículos reduzcan la velocidad antes de girar. Los radios de bordillo pequeños también acortan la distancia de cruce entre dos bordillos. Los radios de las aceras son más anchos (aproximadamente 25 pies) en algunas intersecciones como en Compton Boulevard y Main Street y Avalon Boulevard y Redondo Beach Boulevard. Los radios de acera más cortos (alrededor de 20 pies) se encuentran en intersecciones más pequeñas como San Pedro Street y El Segundo Boulevard, y los radios de acera

preferidos para los peatones (15 pies o menos) se encuentran en intersecciones de vecindarios como San Pedro Street y 122nd Street.

Señales de tráfico

Las señales de tráfico están presentes en las principales intersecciones dentro de Willowbrook/West Rancho Domínguez e incluyen señales de cuenta regresiva para peatones activadas con botones.

Alumbrado público

Iluminación a escala peatonal, definida en el Capítulo 3 de *Paso a paso*, es limitado e inconsistente dentro de Willowbrook/West Rancho Dominguez. La mayoría de las intersecciones con cruces peatonales marcados y semáforos tienen luces en las calles, que iluminan la calzada, pero no siempre iluminan la acera, lo que podría desanimar a los miembros de la comunidad a caminar de noche.

Copas de árboles

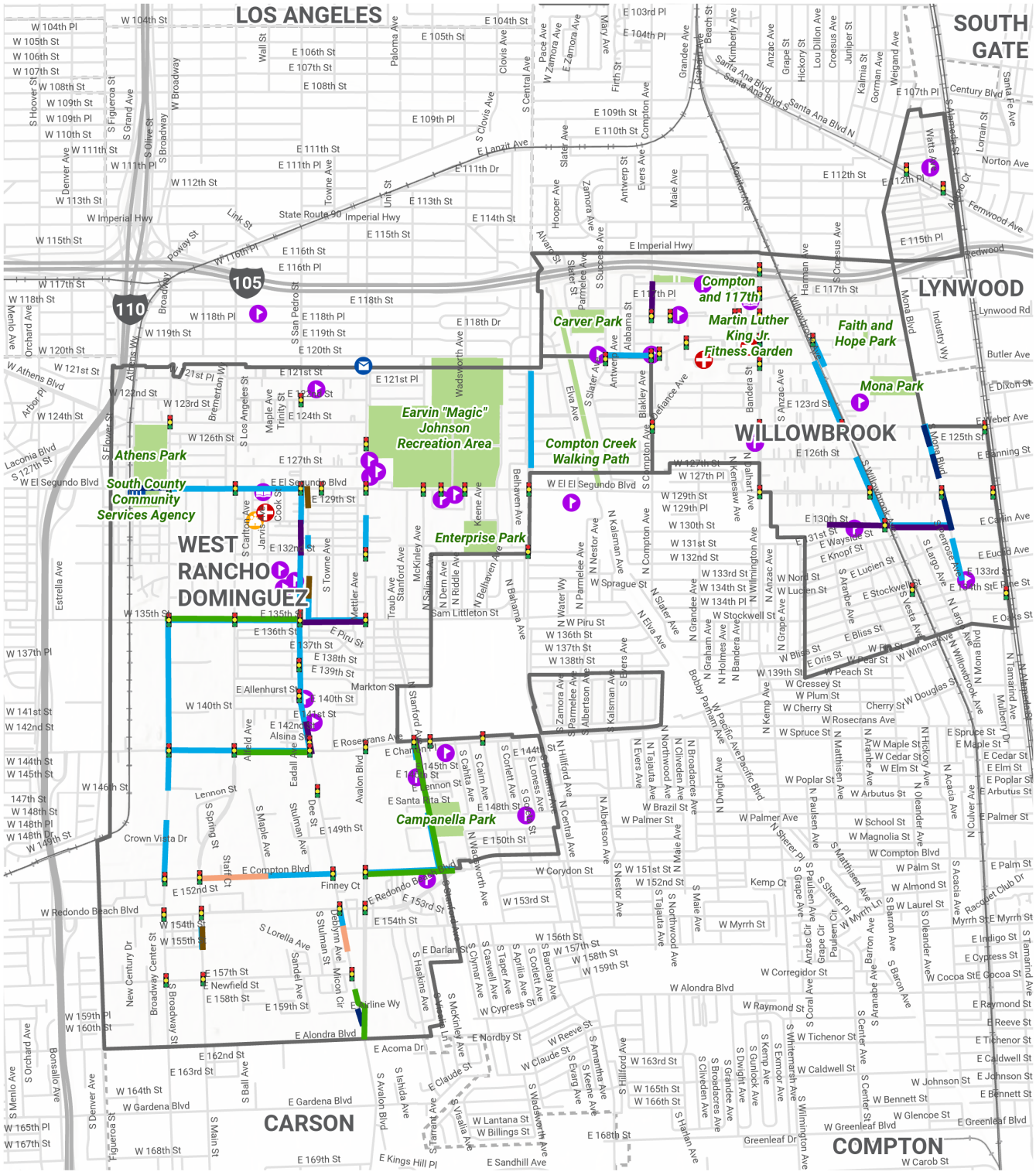
Según el Índice de lugares saludables, el 71 por ciento de otras comunidades en California tienen una mejor cobertura de árboles que Willowbrook y el 79 por ciento tienen una mejor cobertura de árboles que West Rancho Dominguez.[1]

La cobertura densa de copas de árboles es una estrategia importante para refrescar los vecindarios y ayudar a las comunidades a adaptarse a un clima cambiante. Los árboles pueden hacer que caminar sea más seguro y placentero, embellecen la comunidad, brindan importantes beneficios para la salud mental y mejoran la calidad de vida en general.

Aun así, si bien existen muchos beneficios derivados de las copas de árboles robustos, casi todos los árboles pueden entrar en conflicto con la infraestructura circundante. Tener suficiente espacio alrededor y por encima de los árboles es una cuestión importante en cuanto a qué especies se plantan, dónde y con qué propósito.

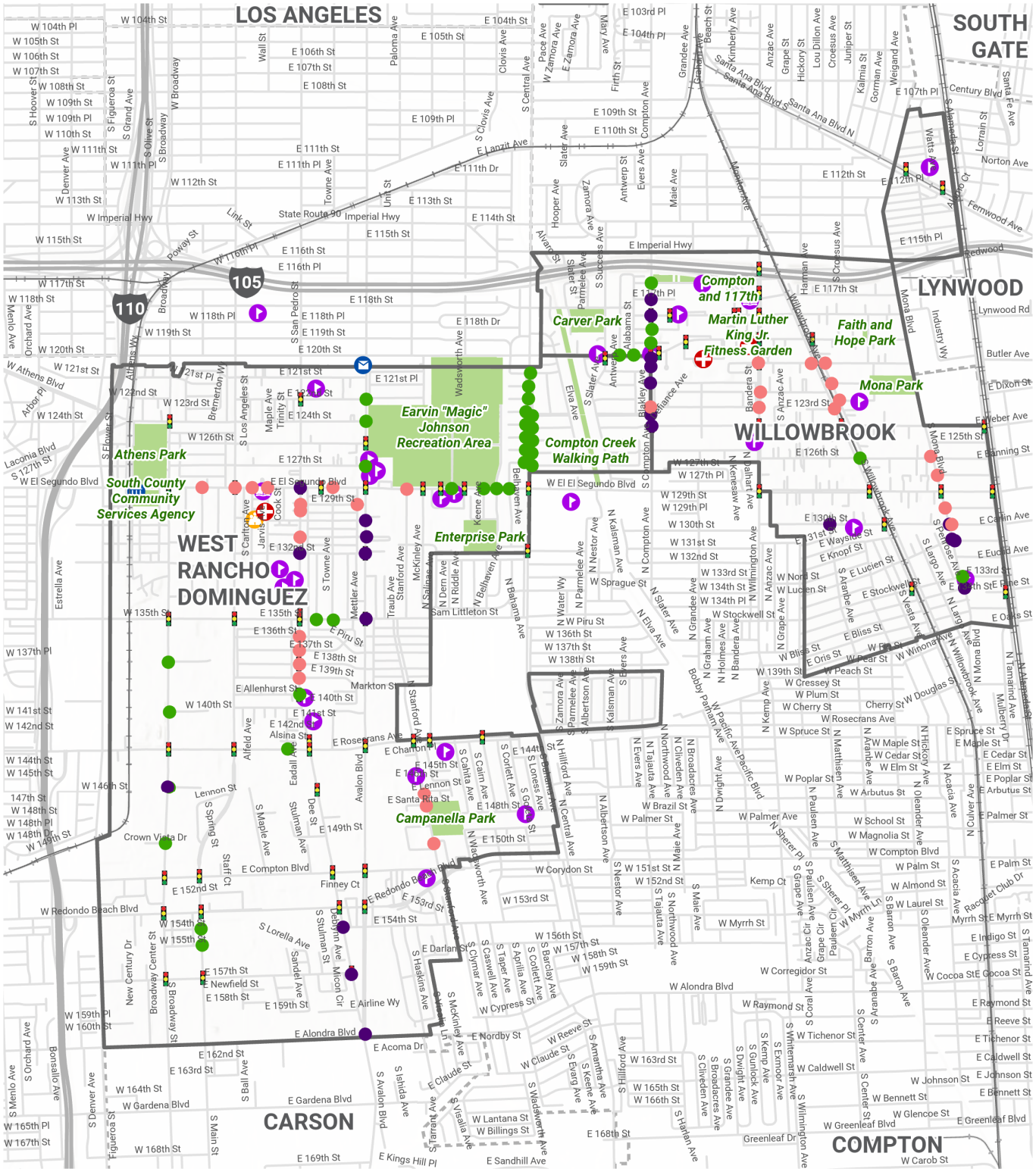
1 Alianza de Salud Pública, Índice de Lugares Saludables, 2011.

Figura 14-8: Mapa de observaciones de auditoría de caminabilidad relacionadas con aceras y caminos en Willowbrook/West Rancho Dominguez



* Para los fines de este plan, las aceras dañadas se definen como ubicaciones con grietas, raíces de árboles que levantan secciones u otros problemas con el pavimento existente. Las aceras estrechas se refieren a aquellas de 4 pies de ancho o menos y/o aquellas que tienen obstrucciones tales como cajas de servicios públicos o postes indicadores que hacen que el camino para caminar sea angosto. Las observaciones fueron realizadas por ingenieros de Alta Planning Design en mayo de 2021.

Figura 14-9: Mapa de observaciones de auditoría de caminabilidad relacionadas con intersecciones en Willowbrook/ West Rancho Domínguez



* Las rampas de acera dañadas pueden incluir ubicaciones que están agrietadas o tienen otras obstrucciones, o tienen problemas de cumplimiento obvios, como cúpulas truncadas faltantes. Las observaciones fueron realizadas por ingenieros de Alta Planning Design en mayo de 2021.

INSTALACIONES PEATONALES PROPUESTAS

Esta sección analiza los proyectos propuestos para la red peatonal de Willowbrook/West Rancho Dominguez. Las propuestas se desarrollaron a través de conversaciones con departamentos del condado, agencias de seguridad pública y residentes de la comunidad; así como observaciones cuidadosas de la red de transporte existente, para identificar acciones que puedan apoyar los esfuerzos para que las personas caminen, viajen en bicicleta, vivan y prosperen en Willowbrook/West Rancho Dominguez. Las propuestas tienen como objetivo dar a conocer los esfuerzos de seguridad de los peatones de los departamentos del condado; y proporcionar un registro de las necesidades y deseos de la comunidad para residentes, defensores y formuladores de políticas.

Los proyectos se concentran en gran medida en las calles principales de los dos vecindarios, incluidas Alameda Street, El Segundo Boulevard, Rosecrans Avenue, Avalon Boulevard, Broadway, Main Street, Mona Boulevard, San Pedro Street y Wilmington Avenue. Estas calles presentan altos volúmenes y velocidades de vehículos y una gran cantidad de accidentes, y brindan acceso a muchos destinos y servicios comunitarios. Todos estos tramos, excepto Mona Boulevard, son tramos con Concentración de Accidentes de Visión Cero y se identificaron como prioridades durante el alcance comunitario. Los proyectos propuestos se categorizan y definen en las siguientes secciones.

Estudios de tramos: Posibles reconfiguraciones de carreteras que podrían mejorar las condiciones para caminar y potencialmente agregar más espacios verdes a la comunidad, pero necesitan un estudio más extenso para implementarse. Por ejemplo:

- Realizar estudios a lo largo de Broadway desde 120th Street hasta El Segundo Boulevard, y Mona Boulevard desde Imperial Highway hasta El Segundo Boulevard, para determinar si es apropiada la reconfiguración de la carretera, que podría ayudar a calmar el tráfico y crear espacio para otras mejoras peatonales.
- Realizar un estudio para determinar si una mediana física es apropiada a lo largo de Laconia Boulevard entre Flower Street y Atenas Way.

Proyectos de cruces: Instalaciones que mejoren el cruce de la calle en las intersecciones y a mitad de cuadra, incluidos los cruces

peatonales de alta visibilidad, las señales de ceda el paso, los sistemas de advertencia activados por peatones, las nuevas señales de tráfico para peatones y las rampas de bordillo que cumplan con ADA. Cualquier recomendación para marcar un cruce peatonal (en lugares controlados o no controlados) deberá ser consistente con las pautas locales y estatales. Por ejemplo:

- Cruces peatonales de alta visibilidad, balizas de cruce intermitentes, extensiones de aceras y rampas de acera que cumplen con ADA a lo largo de calles principales como El Segundo Boulevard y San Pedro Street.
- Cruces marcados adicionales en lugares no señalizados a lo largo de Mona Boulevard y San Pedro Street, con balizas rectangulares de destello rápido y cruces peatonales de alta visibilidad, para ofrecer oportunidades más frecuentes y seguras para que las personas crucen estas calles.

Proyectos de aceras/trayectos: Instalaciones que podrían mejorar el caminar por la calle, incluida la adición de aceras nuevas o ampliadas y la evaluación de la eliminación o reubicación de los accesos vehiculares, como:

- Nuevas aceras en el lado oeste de Mona Boulevard desde Piru Street hasta 133rd Street.

Pacificación del tránsito: Instalaciones que podrían ralentizar a los conductores, reducir el volumen de tráfico y disuadir otros comportamientos peligrosos de los conductores, como mini rotondas y paradas en todos los sentidos. Algunos ejemplos de proyectos propuestos para calmar el tráfico incluyen:

- Reductores de velocidad de lomo de burro a lo largo de 127th Street entre Central Avenue y Elva Avenue para reducir la velocidad de los conductores.
- Glorietas, mini rotondas u otras medidas para calmar el tráfico en las intersecciones de las calles San Pedro y 124, y San Pedro y 130.

Iluminación peatonal: Luces a escala humana que brinden iluminación a las personas que caminan en Florence-Firestone, a diferencia de las que se encuentran en alturas y direcciones destinadas a iluminar la carretera para los automovilistas. Consulte el Capítulo 4 de *Paso a paso* para obtener más información sobre cómo solicitar iluminación a escala peatonal en Willowbrook/West Rancho Dominguez..

Estas propuestas incluyen, entre otras:

- Compton Avenue entre Imperial Highway y 117th Street.
- Success Avenue entre (E 120th Street - Imperial Highway)

Paradas de transporte público mejoradas: Instalaciones que pueden hacer que el tránsito sea más eficiente y al mismo tiempo brindar beneficios a los peatones, así como sombra, asientos e iluminación, que pueden hacer que tomar el bus sea una experiencia más cómoda. También incluye los ensanches de acera para las paradas de autobús que extienden el bordillo desde la acera hacia la calle. Las paradas de autobús se colocan en el ensanche de acera, lo que permite que los autobuses se detengan sin salirse del carril de circulación. El ensanche de acera también acorta las distancias de cruce para los peatones, al igual que una extensión del bordillo. Algunos ejemplos de mejoras propuestas en las paradas de transporte público en el East Los Angeles incluyen:

- Ensanches de acera para las paradas de autobús y paradas de transporte público mejoradas en múltiples intersecciones a lo largo de Wilmington Avenue.
- Nuevas paradas de autobús en la intersección de Rosecrans Avenue y Avalon Boulevard.

Estos proyectos propuestos se detallan en la Tabla 14-5 y se mapean en la Figura 114-10, 14-11, 14-12, y 14-13. El capítulo 6 de *Paso a Paso* ofrece una descripción general de cómo el condado implementará estos proyectos, el Anexo D de *Paso a Paso* contiene información detallada sobre posibles fuentes de financiación.

La implementación de los proyectos propuestos en Willowbrook/West Rancho Dominguez depende del análisis ambiental, así como de la futura revisión de ingeniería para garantizar la coherencia con las pautas y prácticas aplicables del condado, que incluyen, entre otros, el Manual de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito de California (CA MUTCD), Manual de diseño de carreteras de Caltrans, Código del condado de Los Ángeles y el Plan general del condado de Los Ángeles. Además, la instalación/construcción de los proyectos propuestos, el cumplimiento de las acciones y la implementación de los programas descritos en este Plan dependen de los recursos disponibles, el derecho de paso, la financiación suficiente para la instalación, la operación y el mantenimiento continuo, y obtener apoyo comunitario y político.

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Dominguez
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
E 118th Street					**Puntuación promedio de tramo: 40,0**	
Condado	E 118th St & Antwerp Avenue	Todos los tramos	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	40,0
E 120th Street					**Puntuación promedio de tramo: 62,9**	
Condado Condado	E 120th Street & Compton Avenue E 120th Street & Compton Avenue	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	75,0
			Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	
			Instalar señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$20,000	$30,000	
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$375,000	$500,000	
Condado	E 120th Street & Elva Avenue	En dirección este	Instalar señalización escolar	$130,000	$200,000	55,0
Condado	E 120th Street & Parmelee Avenue	Tramos norte y sur	Instalar extensiones de bordillo	$850	$850	45,0
Condado	E 120th Street & Success Avenue	Dirección oeste	Instalar señalización escolar	$850	$850	69,5g
		Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	
		Intersecciones noreste y noroeste	Instalar extensiones de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de LA	E 120th Street (Central Avenue - Compton Avenue)	Ambos lados de la calle	Estudio para reconfiguración vial	$200,000	$300,000	70,0
E 121st Street					**Puntuación promedio de tramo: 62,0**	
Condado	E 121st Street (Main Street - Avalon Boulevard)	Todo el trayecto	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	62,0
E 122nd Street					**Puntuación promedio de tramo: 55,0**	
Condado	E 122nd Street (Defiance Avenue - Bandera Street)	Todo el trayecto	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	55,0
E 123rd Street					**Puntuación promedio de tramo: 35,0**	
Condado	E 123rd Street & Clela Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	35,0
E 124th Street					**Puntuación promedio de tramo: 43,4**	
Condado	124th Street (Athens Way - Avalon Boulevard)	Ambos lados de la calle	Estudio para reconfiguración vial a carriles angostos	$200,000	$300,000	52,0
Condado	E 124th Street (S Willowbrook Avenue - S Mona Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	47,0
Condado	E 124th Street & Clela Avenue	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	35,0

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado Condado	E 124th Street & Athens Way/ Laconia Boulevard	Todo el trayecto	Estudio de posibles características para calmar el tráfico	$100,000	$650,000	39,5
			Cruce de peatones continental de rayas en todos los tramos de la intersección	$21,000	$35,000	
E 126th Street					**Puntuación promedio de tramo: 47,5**	
Condado	E 126th Street & Clovis Avenue	Todos los tramos	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	35,0
Condado	E 126th Street (Central Avenue - Elva Avenue)	Todo el trayecto	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	60,0
E 127th Street					**Puntuación promedio de tramo: 67,0**	
Condado	E 127th Street (Central Avenue - Elva Avenue)	Todo el trayecto	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	67,0
135th Street					**Puntuación promedio de tramo: 51,3**	
Condado/ Ciudad de LA	135th Street (Avalon Boulevard - McKinley Avenue)	Todo el trayecto	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	62,0
Condado/ Ciudad de LA	W 135th Street (Figueroa Street - Avalon Boulevard)	Ambos lados de la calle	Estudio de reconfiguración vial para ampliar el régimen vial desde el oeste de Figueroa Street	$200,000	$300,000	47,0
Condado	W 135th Street & Broadway	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	45,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensiones de bordillo	$260,000	$400,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
E 139th Street					**Puntuación promedio de tramo: 55,0**	
Condado	E 139th Street (Main Street - McKinley Avenue)	Todo el trayecto	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	55,0
Alameda Street					**Puntuación promedio de tramo: 54,0**	
Condado	Alameda Street & El Segundo Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$18,000	$30,000	62,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado/ City of Lynwood	N Alameda Street & E 111th Street	Tramo oeste	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	50,0
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
Condado	N Alameda Street & Santa Ana Boulevard N	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	50,0
		Isla de carril de acceso	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
Aranbe Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 43,8**	
Condado	S Aranbe Avenue & E 130th Street	Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	45,0
		Tramos sur y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Aranbe Avenue & E Stockwell Street	Intersecciones noreste y sureste	Instale una nueva rampa que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	42,5
		Todos los tramos	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde;	$100,000	$650,000	
Condado	S Aranbe Avenue & Wayside Street	Tramos norte y sur	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	43,8
		Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
Athens Way					**Puntuación promedio de tramo: 32,0**	
Condado	Athens Way (W 124th Street - W El Segundo Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	32,0
Avalon Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 59,4**	
Condado	S Avalon Boulevard (E 120th Street - Rosecrans Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	70,0
Condado	S Avalon Boulevard & E 122nd Street	Tramo norte	Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	67,0
			Instalar camellón peatonal	$40,000	$65,000	
Condado	S Avalon Boulevard & E 126th Street	Tramos sur y oeste	Volver a marcar como paso de peatones continental	$6,000	$10,000	62,0
		Intersecciones noroeste, suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Avalon Boulevard & 129th Street	Intersecciones noroeste y suroeste (en E 129th Street)	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	60,3
		Intersecciones noroeste, suroeste y noreste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
		Tramo norte	Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
Condado	S Avalon Boulevard & 132nd Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$9,000	$15,000	58,7
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	S Avalon Boulevard & E 135th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noreste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
		Todos los tramos	Instalar infraestructura anti-espectáculos en la intersección como pequeños bordillos u otros elementos verticales.	$20,000	$40,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Avalon Boulevard & E 138th Street	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	53,7
			Instalar extensiones de bordillo	$260,000	$400,000	
		Tramo sur	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
Condado	S Avalon Boulevard (E 139th St - E Rosecrans Avenue)	Mitad de cuadra	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	55,0
Condado/ Ciudad de Gardena	S Avalon Boulevard & E Alondra Boulevard	Intersecciones noroeste y sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	53,7
		Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
		Intersección noreste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	S Avalon Boulevard & E Compton Boulevard	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	58,7
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
			Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
Condado	S Avalon Boulevard & E Redondo Beach Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	53,3
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersecciones noreste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Avalon Boulevard & S San Pedro Street	Intersección noreste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	65,0
Broadway					**Puntuación promedio de tramo: 52,5**	
Condado	S Broadway (E 120th Street - El Segundo Boulevard)	Ambos lados de la calle	Estudio para reconfiguración vial	$200,000	$300,000	55,0
Condado	S Broadway (E 121st Street - E 126th Street)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	57,0
Condado	S Broadway (W 122nd Street - W 121st Street)	Carril derecho en dirección norte	Volver a trazar las líneas con flechas direccionales de carril para reducir el tráfico a un carril	$10,560	$10,560	50,0
Condado	S Broadway & 124th Street	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	552,5
			Instalar extensión de bordillo	$12,000	$20,000	
		Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$260,000	$400,000	
		Intersección noreste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	S Broadway & 126th Street	Tramo sur	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	48,3
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$130,000	$200,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensiones de bordillo	$4,000	$4,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$125,000	$400,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Broadway & Compton Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	55,0
Condado	S Broadway & Redondo Beach Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	50,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Central Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 70,1**	
Condado	Central Avenue & E 121st Street	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas	$3,000	$5,000	68,3
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Condado	S Central Avenue (W 131st Street - El Segundo Boulevard)	Lado oeste de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	72,0
Compton Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 58,8**	
Condado	Compton Avenue & E 117th Street	Tramo sur	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	55,0
Condado	Compton Avenue & E 118th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$9,000	$15,000	67,0
Condado	Compton Avenue (Imperial Highway to E 117th Street)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	67,0

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Los Ángeles/ Caltrans	Compton Avenue (Imperial Highway - El Segundo Blvd)	Ambos lados de la calle	Considerar reconfiguración vial	$200,000	$300,000	70,0
Condado	Compton Avenue & 123rd Street	Tramo sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$3,000	$5,000	50,0
Condado	Compton Avenue & 124th Street	Intersección noroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	42,0
Condado	Compton Avenue & 126th St	Todos los tramos	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	37,0
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Compton Avenue & Imperial Highway	Tramos este oeste y sur	Instalar señal de tráfico para un giro protegido a la izquierda	$375,000	$500,000	82,0
		Intersecciones suroeste y sureste	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Compton Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 51,0**	
Condado	E Compton Boulevard & S Stanford Avenue	Tramo oeste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	52,0
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		En dirección este y oeste	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
Ciudad de Compton	E Compton Boulevard & E Redondo Beach Boulevard	Todos los tramos	Estudio para la eliminación del carril de giro a la izquierda y el cierre del carril de acceso a la izquierda	$50,000	$100,000	50,0

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
El Segundo Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 68,8**	
Condado	El Segundo Boulevard & Athens Way	Tramos norte y sur	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	52,0
Condado	El Segundo Boulevard & S Avalon Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	80,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	El Segundo Boulevard (Belhaven Avenue - McKinley Avenue)	Todo el trayecto	Instalar mediana física en el carril central	Varía	Varía	75,0
Condado	El Segundo Boulevard & S Broadway	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	60,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	El Segundo Boulevard & S Central Avenue	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	87,0
Condado	El Segundo Boulevard & Keene Avenue	Tramos oeste y sur	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	65,3
		Dirección este-oeste	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Tramo oeste	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	El Segundo Boulevard (Main Street to Central Avenue)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	75,0
Condado	El Segundo Boulevard & S Main Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	65,0
		Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	
		Intersección noroeste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	El Segundo Boulevard & N McKinley Avenue	Tramos este y sur	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	65,0
Condado	El Segundo Boulevard & San Pedro Street	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	72,5
			Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	El Segundo Boulevard & Towne Avenue	Intersecciones surroeste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	57,0
Condado	El Segundo Boulevard & Wadsworth Avenue	Todos los tramos	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	65,3
		Tramos oeste, este y norte	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	
		Tramos oeste y este	Instalar camellón peatonal	$80,000	$130,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	El Segundo Boulevard & Willowbrook Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$18,000	$30,000	75,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Figueroa Street					**Puntuación promedio de tramo: 70,0**	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	S Figueroa Street & Compton Boulevard	Intersección noreste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	70,0
Imperial Highway					**Puntuación promedio de tramo: 67,0**	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Imperial Highway & S Mona Boulevard	Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	67,0
Jarvis Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 50,0**	
Condado	Jarvis Avenue & E 130th Street	Tramos norte y este	Cruce de peatones continental de rayas	$6,000	$10,000	50,0
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$30,000	$45,000	
Laconia Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 37,0**	
Condado	Laconia Boulevard (Flower Street - Athens Way)	Todo el trayecto	Instalar una mediana física en el carril central. Se requieren más estudios.	Varía	Varía	37,0
Main Street					**Puntuación promedio de tramo: 53,5**	
Condado	S Main Street (E 121st Street - El Segundo Boulevard)	Ambos lados de la calle	Plantar arboles en la calle	$55,000	$75,000	60,0
			Estudio para reconfiguración vial	$200,000	$300,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Main Street & 135th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	S Main Street & 139th Street	Intersección sureste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	45,0
		Tramo este	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	
Condado	S Main Street & Compton Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	55,0
Condado	S Main Street & Redondo Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	52,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	S Main Street & E 157th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	52,0
Mona Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 50,7**	
Condado	S Mona Boulevard (Imperial Highway - El Segundo Boulevard)	Ambos lados de la calle	Estudio para reconfiguración vial	$200,000	$300,000	60,0
Condado	S Mona Boulevard entre E 120th Street y E 124th Street	Mitad de cuadra	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	52,5
			Instalar una Baliza Rectangular de Destello Rápido (que se determinará en coordinación con las escuelas)	$80,000	$80,000	
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Ambos lados del cruce a mitad de cuadra	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Mona Boulevard (E 120th Street - E 125th Street)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	42,0
Condado/ Ciudad de Compton	S Mona Boulevard & E 124th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	47,0
		Intersecciones noroeste, noreste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$195,000	$300,000	
Condado	S Mona Boulevard & E 126th Street	Todas las intersecciones	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$40,000	$60,000	52,0
Condado	S Mona Boulevard & E 133rd Street	Todos	Reconfigurar intersección	$250,000	$750,000	52,0
		Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	
		Tramos sur y este	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$6,000	$10,000	
Condado	S Mona Boulevard & E Hatchway Street	Tramo oeste	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	50,0
		Intersecciones noroeste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
Condado	S Mona Boulevard (160 feet north of 126th Street - E 126th Street)	Lado oeste de la calle	Instalar aceras	$7,200	$10,400	47,0
Condado	S Mona Boulevard (E Piru Street - E 133rd Street)	Lado oeste de la calle	Instalar aceras	$9,000	$13,000	52,0

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Compton	S Mona Boulevard & E Piru Street	Intersección noroeste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	52,0
		Intersecciones noreste y suroeste	Instale una nueva rampa de bordillo que cumpla con ADA	$20,000	$30,000	
E Redondo Beach Boulevard					**Puntuación promedio de tramo: 56,3**	
Condado	E Redondo Beach Boulevard & McKinley Avenue	Intersecciones noroeste y suroeste	Instalar extensión de bordillo	$125,000	$400,000	56,3
		Tramo oeste	Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$130,000	$200,000	
			Reubicar el cruce de peatones al tramo oeste	$5,000	$7,000	
			Instalar camellón peatonal	$40,000	$65,000	
Rosecrans Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 60,6**	
Condado	Rosecrans Avenue & S Avalon Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	62,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noroeste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
		Intersección noroeste, en dirección sur	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Rosecrans Avenue & S Broadway	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,0

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Rosecrans Avenue & S Main Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	57,0
		Intersección noreste, en dirección oeste	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	Rosecrans Avenue & S Stanford Avenue	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	62,0
Condado	Rosecrans Avenue & San Pedro Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	65,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección suroeste, en dirección este	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
San Pedro Street					**Puntuación promedio de tramo: 49,0**	
Condado	San Pedro Street (E 120th Street - Rosecrans Boulevard)	Ambos lados de la calle	Considerar reconfiguración vial	$200,000	$300,000	70,0
Condado	San Pedro Street & E 121st Street	Tramos sur y este	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	42,5
		Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	
		Tramo sur	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	San Pedro Street & E 122nd Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	43,7
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
		Intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
Condado	San Pedro Street & E 124nd Street	Todos los tramos	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	30,0
Condado	San Pedro Street & E 126th Street	Tramo norte	Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	45,0
		Tramos norte y oeste	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$6,000	$10,000	
Condado	San Pedro Street & E 130th Street	Todos los tramos	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	40,0
Condado	San Pedro Street & E 132nd Street	Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	52,0
		Tramo sur	Instalar Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	
Condado	San Pedro Street & E 135th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$12,000	$20,000	52,0
Condado	San Pedro Street & E Allenhurst Street	Tramo norte	Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	45,0
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	San Pedro Street & Compton Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	43,7
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	San Pedro Street & Redondo Beach Boulevard	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$12,000	$20,000	58,7
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Condado	San Pedro Street (Rosecrans Avenue - Avalon Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar calles verdes	Varía	Varía	65,0
Santa Ana Boulevard N					**Puntuación promedio de tramo: 50,0**	
Condado/ Ciudad de Los Ángeles	Santa Ana Boulevard N & Watts Avenue	Tramo norte	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$3,000	$5,000	50,0
Stanford Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 52,9**	
Condado	S Stanford Avenue entre E Lennon Street y S Clymar Avenue	Dirección norte-sur	Instalar señales de ceda el paso	$4,000	$4,000	46,7
		Ambos lados del cruce a mitad de cuadra	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
		Mitad de cuadra	Instalar cruce peatonal elevado	$25,000	$50,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	S Aranbe Avenue & E Stockwell Street	Tramo norte	Baliza Rectangular de Destello Rápido	$80,000	$80,000	52,0
			Instalar cruce peatonal elevado	$25,000	$50,000	
Condado	Stanford Avenue (Rosecrans Avenue - Compton Boulevard)	Ambos lados de la calle	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	60,0
Success Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 63,3**	
Condado	Success Avenue (E 120th Street - Imperial Highway)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	74,5
			Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	
Condado	Success Avenue & E 118th Street	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	52,0
		Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	
Towne Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 41,1**	
Condado	Towne Avenue (El Segundo Boulevard - E 135th Street)	Ambos lados de la calle	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	57,0
Condado	Towne Avenue & E 129th Street	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas	$12,000	$20,000	37,5
		Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	
Condado	Towne Avenue & E 131st Street	Todo el trayecto	Instalar una rotonda o mini rotonda, si corresponde; alternativamente instale en todos los sentidos	$100,000	$650,000	30,0

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Towne Avenue & E 132nd Street	Todos los tramos	Cruce de peatones continental de rayas de color amarillo	$12,000	$20,000	40,0
			Instalar rotonda	$100,000	$650,000	
Wadsworth Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 62,0**	
Condado	Wadsworth Avenue (El Segundo Boulevard - 750' norte de E 126th Street)	Todo el trayecto	Considerar reductores de velocidad de lomo de burro	$20,000	$40,000	62,0
Willowbrook Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 57,9**	
Condado	S Willowbrook Avenue & E 130th Street	Todos los tramos	Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$18,000	$30,000	55,0
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
Condado	S Willowbrook Avenue & E Stockwell Street	Todos los tramos	Volver a marcar como paso de peatones continental	$18,000	$30,000	59,7
			Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noroeste	Instalar extensión de bordillo	$65,000	$100,000	
Condado	Willowbrook Avenue & E 124th Street	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	60,0
			Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$18,000	$30,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Wilmington Avenue					**Puntuación promedio de tramo: 71,4**	
Condado/ Ciudad de Compton	Wilmington Avenue (E 119th Street - El Segundo Boulevard)	Ambos lados de la calle	Instalar iluminación a escala peatonal	Varía	Varía	75,0
Condado	Wilmington Avenue & E 118th Street	Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	75,0
		Intersección sureste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$200,000	$390,000	
Condado	Wilmington Avenue & Hahn Plaza Ent / 118th Street	Intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	60,0
Condado	Wilmington Avenue & E 122nd Street	Intersección sureste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	66,3
		Tramo sur	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Todo el trayecto	Instalar señales de ceda el paso	$6,000	$6,000	
		Intersecciones suroeste y sureste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

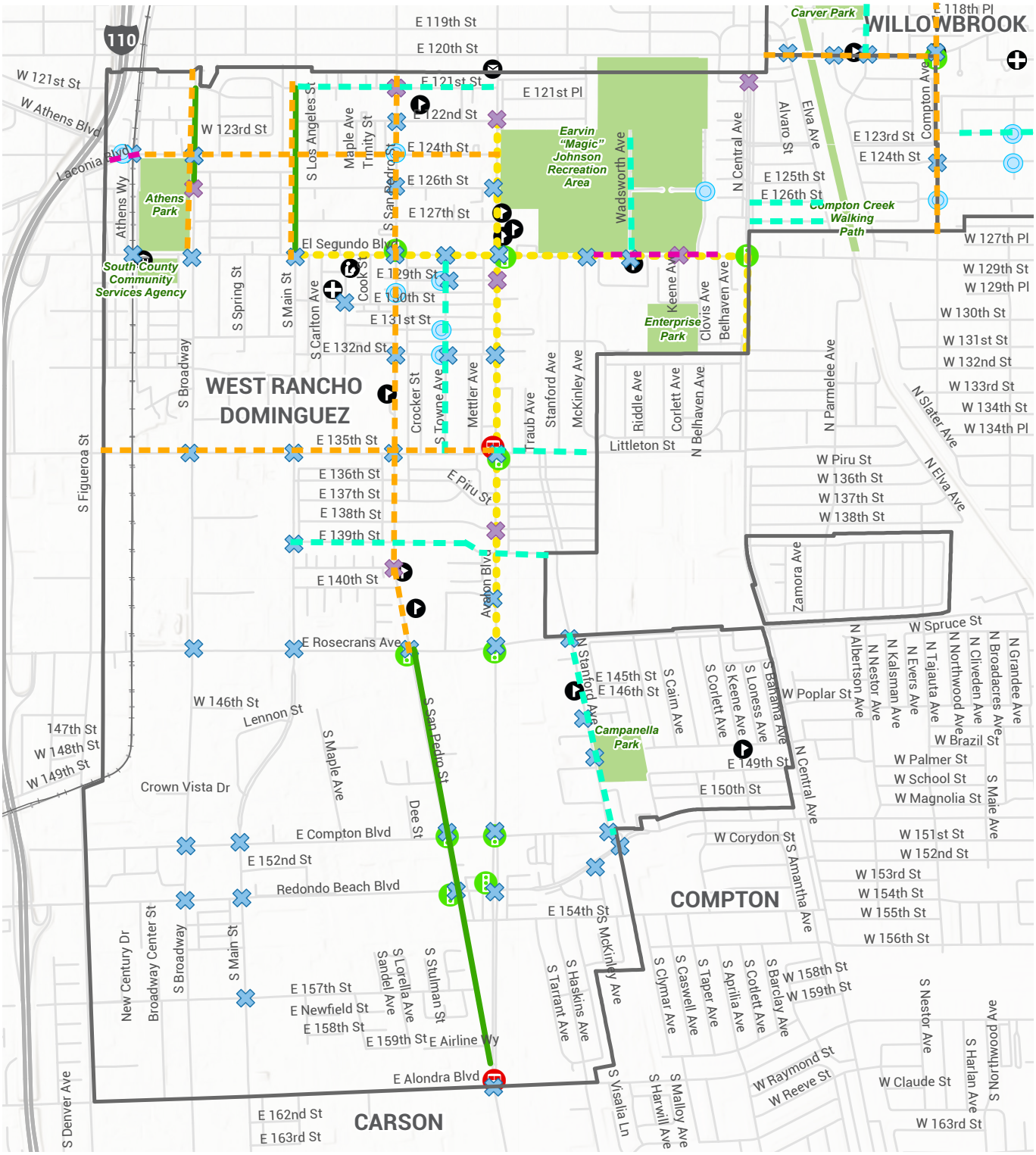
Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado	Wilmington Avenue & E 123rd Street	Tramo norte	Volver a marcar como paso de peatones continental	$3,000	$5,000	71,3
			Instalar un sistema de advertencia activado por peatones	$125,000	$400,000	
		Todo el trayecto	Instalar señales de ceda el paso	$6,000	$6,000	
		Intersecciones noroeste y noreste	Instalar extensión de bordillo	$130,000	$200,000	
Condado	Wilmington Avenue & E 124th Street	Todos los tramos	Modificar temporización de señal para incluir un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	72,5
			Volver a marcar como cruce de peatones continental de color amarillo	$18,000	$30,000	
		Intersecciones noreste y suroeste	Instalar ensanche de acera para la parada de autobús	$400,000	$780,000	
		Intersección suroeste, en dirección sur	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	
		Intersección noreste, en dirección norte	Instalar parada de autobús	$28,000	$28,000	

Tabla 14-5: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook/West Rancho Domínguez, continuación
Se requerirán más estudios para determinar si el proyecto es factible antes de la implementación.

Jurisdicción	Ubicación	Intersección/Tramo	Descripción del proyecto	Costo estimado de capital - Bajo[1]	Costo estimado de capital - Alto[1]	Puntuación de prioridad
Condado/ Ciudad de Compton	Wilmington Avenue & El Segundo Boulevard	Todas las intersecciones	Instalar extensión de bordillo	$260,000	$400,000	68,3
		Todos los tramos	Modificar la señal de tráfico para acomodar un intervalo adicional para peatones	$4,000	$30,000	
		Intersección noroeste	Reducir el radio del bordillo y reconstruir la intersección para eliminar el carril de bajada	$15,000	$50,000	
Costo total de capital[2]				$16,314,460	$34,195,660	
Contingencia (20% del costo total de capital)				$3,262,892	$6,839,132	
PE total (30% del costo total de capital)				$4,894,338	$10,258,698	
Ingeniería de construcción total (50% del costo total de capital)				$8,157,230	$17,097,830	
Total de la comunidad				**$32,628,920**	**$68,391,320**	

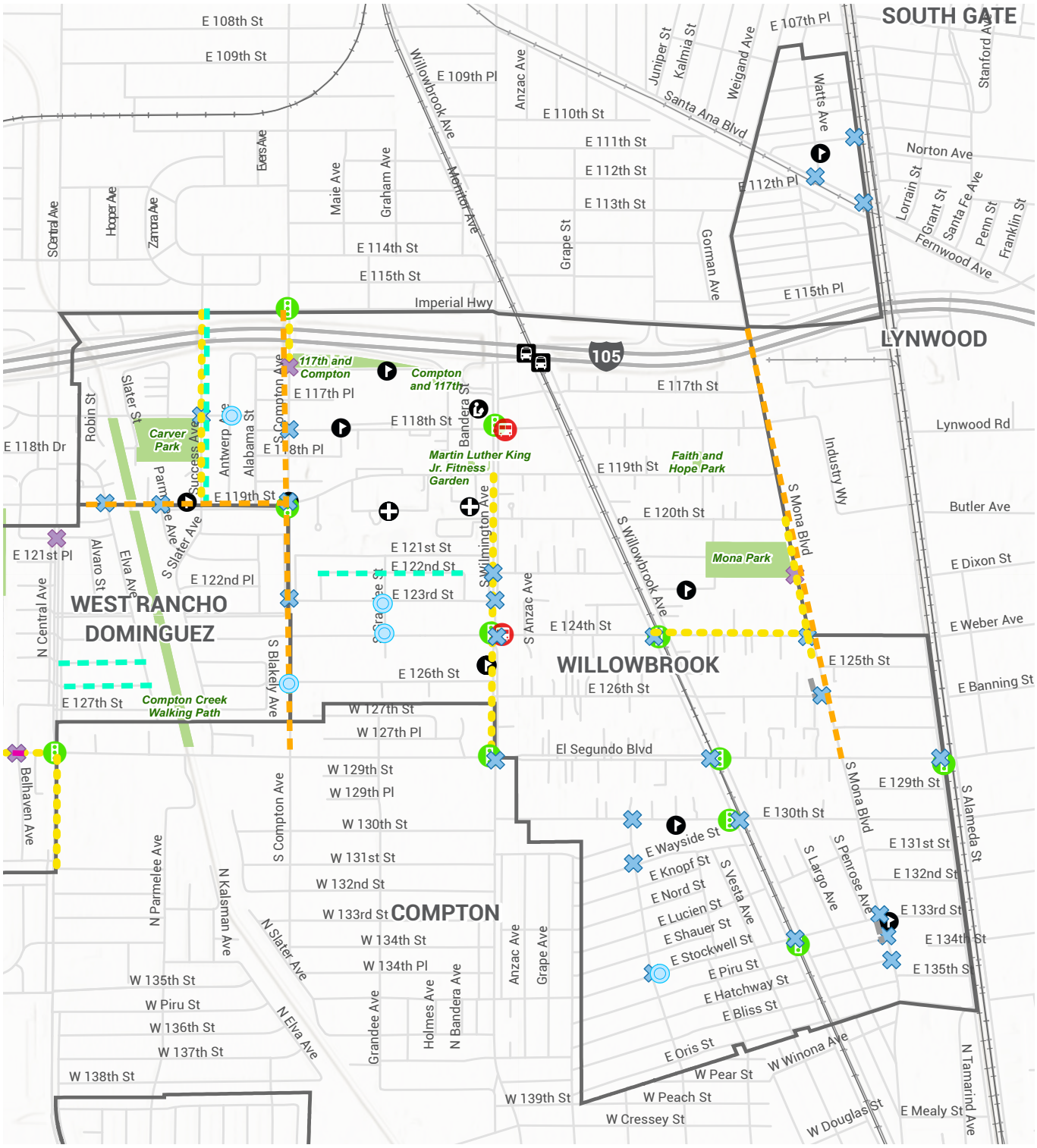
[1]Todos los costos se basan en estimaciones para 2023. Es posible que se apliquen aumentos pertinentes de inflación y escalada en el momento de la implementación.
[2] El costo no incluye procedimientos para los cuales los precios unitarios estimados figuran como "Varía", como iluminación a escala peatonal y estudios para la reconfiguración de carreteras. Los costos de estos procedimientos pueden variar ampliamente según el diseño. La instalación de iluminación a escala peatonal depende de los fondos disponibles y asegurados para financiar los costos de instalación, operación y mantenimiento.

Figura 14-10: Proyectos peatonales propuestos en West Rancho Dominguez



La instalación de iluminación a escala peatonal depende de los fondos disponibles y asegurados para financiar los costos de instalación, operación y mantenimiento.

Figura 14-11: Proyectos peatonales propuestos en Willowbrook



La instalación de iluminación a escala peatonal depende de los fondos disponibles y asegurados para financiar los costos de instalación, operación y mantenimiento.

Figura 14-12: Paradas de autobuses propuestos en West Rancho Dominguez

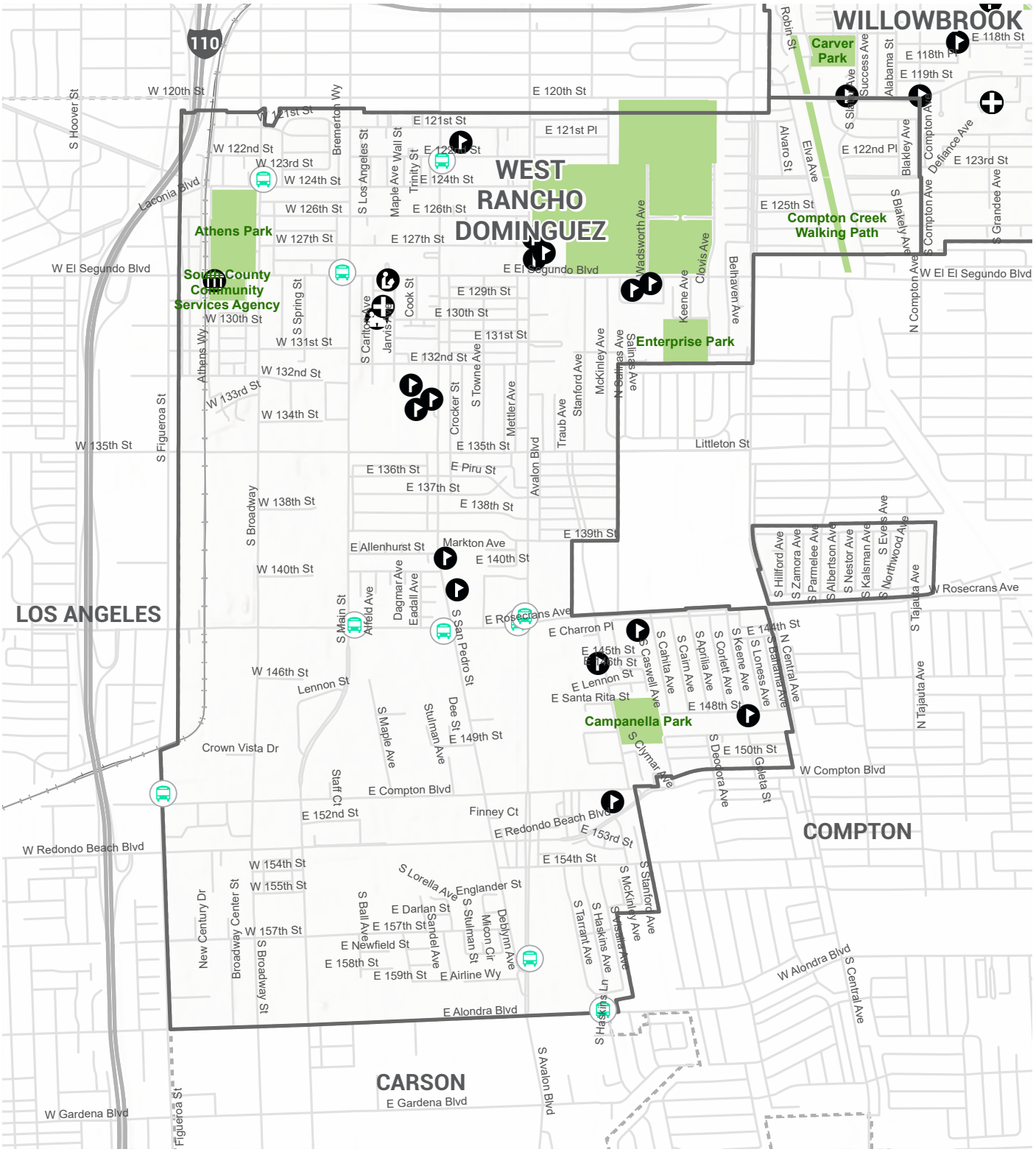
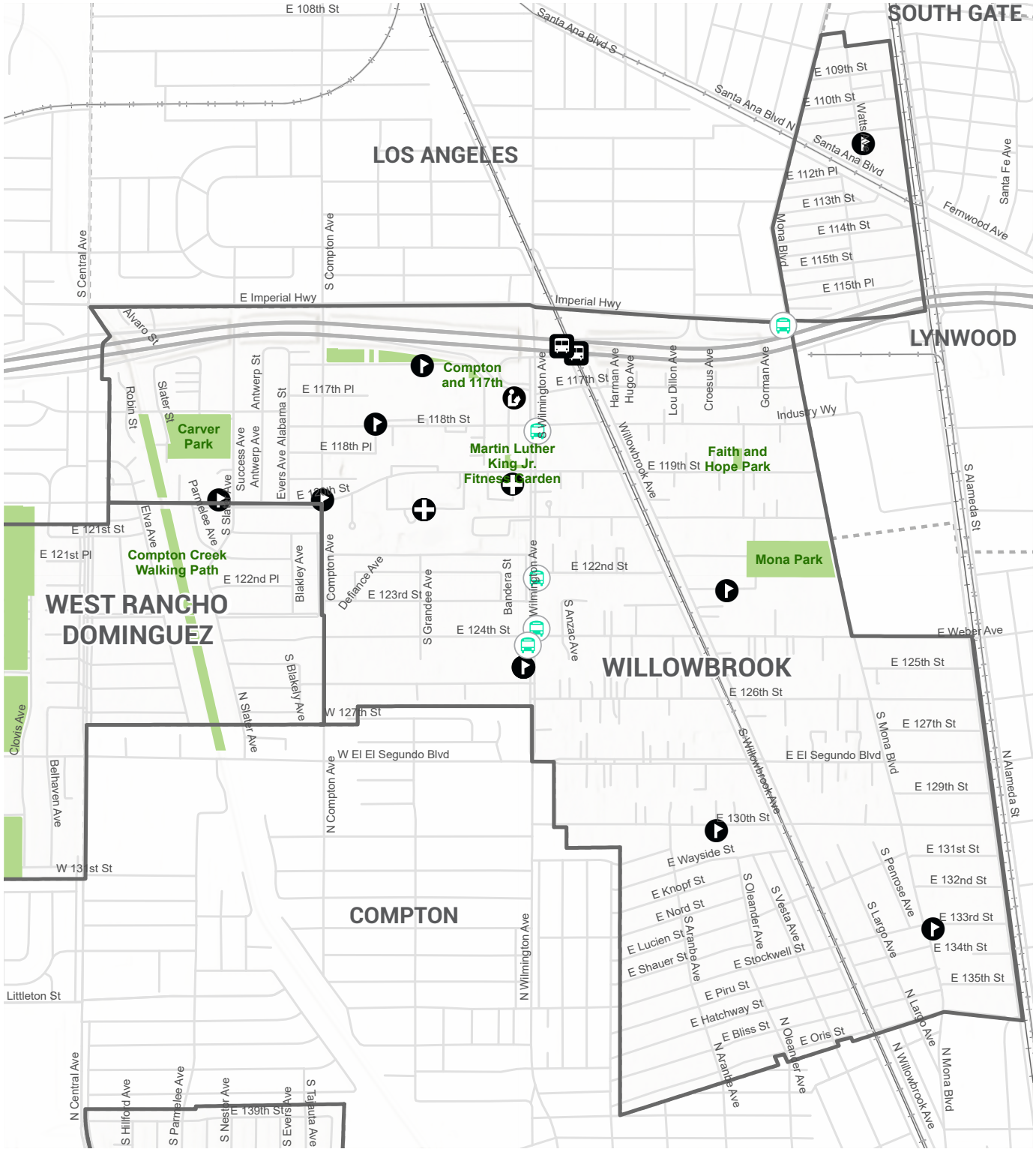


Figura 14-13: Paradas de autobuses propuestos en Willowbrook.



Data provided by the County of Los Angeles, Metro LA, TIGER, Caltrans

0 0.25 0.5 MILES

N

DESTINATIONS

- School
- Post Office
- Library
- Healthcare
- Community Organization
- Civic and Cultural
- Park

PROPOSED PEDESTRIAN PROJECTS

- Install New Bus Shelter

- Road Network
- Rail
- Metro A Line Station
- Metro C Line Station

ACCIONES Y PROGRAMAS PROPUESTOS

Si bien los proyectos de infraestructura propuestos para ubicaciones específicas ayudan a mejorar la experiencia de los peatones, estos por sí solos no son suficientes para realizar cambios generalizados a largo plazo. Las acciones refuerzan los proyectos de infraestructura propuestos y ayudan a estandarizar los procedimientos en todas las agencias. Las acciones propuestas para todo el condado se enumeran en el Capítulo 2 de *Paso a Paso*, mientras que la Tabla 14-6 enumera las acciones que serán particularmente importantes para las mejoras a largo plazo en el entorno peatonal en el Willowbrook/ Rancho Dominguez. Las acciones relevantes del Plan de Acción de Visión Cero del Condado se enumeran en la Tabla 14-7.

Además, los programas ayudan a apoyar los proyectos de infraestructura para peatones a través de la educación, el estímulo, la aplicación y la evaluación. Todos los programas propuestos para todo el condado se pueden encontrar en el Capítulo 5 de *Paso a Paso*; los programas sugeridos para Willowbrook/West Rancho Dominguez se enumeran en la Tabla 14-8.

Tabla 14-6: Acciones sugeridas en todo el condado para Willowbrook/West Rancho Dominguez

Acción	Departamentos principales	Plazo
Acción SS-2.9: En las intersecciones con un historial de accidentes con peatones como resultado de vehículos que giran a la derecha, prohibir los giros a la derecha en rojo, cuando sea factible y adecuado.	Trabajos públicos	A largo plazo
Acción EH-2.3: Continuar trabajando con las comunidades para desarrollar señalización para peatones que incorpore la identidad local para dirigir a los peatones a destinos importantes del vecindario, incluidas áreas comerciales, escuelas y parques.	Trabajos públicos	En curso
Acción EH-2.6a: Desarrollar pautas de diseño de paradas de autobús basadas en un mayor ancho de acera para incluir elementos que mejoren la experiencia de caminar, como señalización, asientos y refugios; y asegúrese de que las señales de tránsito, los bancos y los refugios no obstaculicen el paso de peatones.	Trabajos públicos	A corto plazo
Acción EH-3.5: Identificar oportunidades para probar tratamientos de seguridad para peatones utilizando materiales semipermanentes cuando sea factible y apropiado.	Trabajos públicos	A mediano plazo
Acción C-2.3: Trabajar con las empresas de servicios públicos para soterrar o reubicar los servicios públicos a medida que se identifiquen lugares donde las aceras no cumplan o mantengan los anchos requeridos por ADA debido a la ubicación de cajas o postes de servicios públicos.	Trabajos públicos	En curso

Tabla 14-7: Acciones sugeridas en Visión Cero para Willowbrook/West Rancho Dominguez

Acción	Departamentos principales	Plazo
Acción A-9: Incorporar mejoras en la seguridad del tráfico en los proyectos de Obras Públicas a lo largo de los Tramos con Concentración de Accidentes cuando sea factible y adecuado.	Trabajos públicos	En curso
Acción A-12: Utilice la lista de Tramos con Concentración de Accidentes cuando busque financiación de oportunidades de subvenciones para planificación e infraestructura de vial local, regional, estatal y federal.	Trabajos públicos	En curso
Acción B-4: Establecer un programa de Rutas Seguras a la Escuela para brindar educación sobre seguridad vial a los estudiantes, identificar mejoras de seguridad alrededor de las escuelas y animar a caminar y andar en bicicleta.	Trabajos públicos	En curso
Acción B-5: Establecer un Programa de Rutas Seguras a los Parques para apoyar el acceso seguro y equitativo a los parques a través de la participación y la educación de la comunidad, el diseño de parques, la señalización, y otras estrategias en el Marco de Acción de Rutas Seguras a los Parques de la National Recreation and Park Association.	Parques y Recreación	En curso
Acción D-11: Continuar liderando el Grupo de Trabajo sobre Carreras Callejeras destinado a reducir las carreras en las calles a nivel regional mediante la coordinación entre las agencias policiales y la comunidad.	California Highway Patrol	En curso

Tabla 14-8: Programas del condado sugeridos para Willowbrook/West Rancho Dominguez

Programa	Descripción
Caminos Seguros	Caminos Seguros es un programa que se enfoca en brindar seguridad a los estudiantes mientras viajan a la escuela en comunidades de alta violencia o alta criminalidad. Los programas de Caminos Seguros están diseñados específicamente para garantizar que los estudiantes puedan viajar a la escuela sin temor a la intimidación o daño debido a la actividad de pandillas, drogas o delincuencia. Los programas de Caminos Seguros también se han iniciado para mejorar la seguridad de los miembros de la comunidad que caminan en los parques en comunidades con alta violencia o crimen para garantizar que puedan acceder a los recursos, estar físicamente activos y relacionarse con los vecinos.
Rutas seguras a la escuela	Los programas de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS, por sus siglas en inglés) tienen muchas metas que incluyen: (1) enseñar a los jóvenes las reglas de tránsito, para que estén más preparados para recorrer su comunidad a pie y eventualmente convertirse en conductores seguros; (2) fomentar modos activos de llegar a la escuela a través de nueva infraestructura y programación; (3) disminuir la prevalencia de la obesidad infantil a través de una mayor actividad física; y (4) reducir el tráfico de atajo en las calles residenciales cerca de las escuelas debido a la entrada y salida de la escuela.
Clubes de caminata	Salud Pública dirige clubes de caminatas en varios parques del condado que participan en el programa Parks After Dark (PAD). El programa hace que los residentes participen en actividad física mientras sus hijos o nietos aprovechan las actividades del parque. Salud Pública también desarrolló un kit de herramientas para clubes de caminata comunitarios, que está disponible para miembros y organizaciones de la comunidad interesados en organizar sus propios clubes de caminata. Proporciona información sobre nutrición y actividad física para dar a conocer a los participantes del club de caminata. Los clubes de caminatas también crean cohesión social a medida que los participantes conocen a sus vecinos.
The Works	Obras Públicas tiene una aplicación móvil y en línea llamada The Works que sirve como una solución integral para que los residentes del condado informen y realicen un seguimiento de los servicios. Si el servicio no lo maneja el condado de Los Ángeles, The Works proporcionará a los residentes la información de contacto adecuada.

CONCLUSIONES

El Plan Peatonal Comunitario de Willowbrook/West Rancho Dominguez (el "Plan") es una guía para mejorar el desplazamiento de los residentes y visitantes e incluye proyectos y programas propuestos que, una vez implementados, brindarán experiencias peatonales más seguras y cómodas en la comunidad. Los proyectos y programas propuestos se basan en un análisis de datos recientes, como datos del censo y datos de accidentes, y los aportes importantes de la comunidad.

Para guiar la implementación de este Plan, el Condado desarrolló un marco de priorización para evaluar y calificar cada proyecto propuesto en función de un conjunto de objetivos y criterios basados en datos. Este proceso crea un plan para mejorar el desplazamiento en el Willowbrook/West Rancho Dominguez durante los próximos años y permite que el Condado se enfoque en proyectos que tendrán el mayor impacto en mejorar la seguridad, la comodidad y la movilidad para todos, a medida que existan fondos disponibles. Además, el Plan ayudará al Condado a solicitar oportunidades competitivas de subvenciones regionales, estatales y federales para financiar la implementación de los proyectos y programas del Plan.

A través de la inversión en proyectos y programas incluidos en este Plan, el Condado tiene el potencial de alentar a los residentes y visitantes de Willowbrook/West Rancho Dominguez a caminar con más frecuencia para dirigirse a la escuela, el trabajo, la recreación, las compras y otros viajes. Por último, este Plan ayudará al Condado a alcanzar sus objetivos de Visión Cero y al mismo tiempo creará una mayor calidad de vida para los residentes de Willowbrook/West Rancho Dominguez en general.