

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 participar 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 sobrepoblación 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

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 Distrito 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



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 condado⁶, 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 priorización 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 obesos, 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 obesos (12-17)	40.4	37.9
Obesidad 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 exteriores, 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 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 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 tabillitas con sujetapapeles, formularios para el conteo, chalecos de seguridad, lápizceros 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 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 potenciales, 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

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

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



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

- ▶ 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 identificar 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
- ▶ 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

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

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.

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.³

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.

3 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.

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

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.¹

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.

¹ 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 tenían 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

DESTINOS

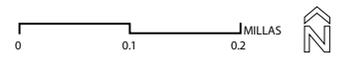
- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- BALIZA

COLISIONES

- UBICACIÓN CON ACCIDENTES FATALES
- 1
- 3-4
- 2
- 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 Works¹, 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.

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 desperdicios 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>.

- ▶ **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.

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/may-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

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, hurto¹ 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 intención 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)



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

DELITOS

DESTINOS

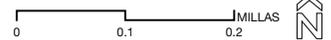
- ESCUELA
- PARQUE/RECREACIÓN
- OFICINA DE CORREOS
- PARQUE

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

- RED DE CARRETERAS
- SEMÁFORO
- BALIZA

DELITOS

- HOMICIDIO
- OTROS DELITOS VIOLENTOS



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



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 con 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)

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.



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

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. 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.

Un radio de bordillo amplio en Santa Fe Avenue y Broadway

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.

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 acera, lo que crea disconformidad

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



Un botón peatonal en Walnut Park



con el nivel de seguridad personal y desalienta la actividad peatonal.

Dosel arbóreo

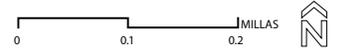
El dosel arbóreo puede hacer que el caminar se sienta más seguro y agradable, y puede abordar las áreas en donde se concentra el calor, embellecer la comunidad y mejorar la calidad general de vida. Walnut Park está clasificada con el quinto percentile más bajo (el peor) de cobertura de dosel arbóreo.¹ 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).

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 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 peatones 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 acera, como los estantes de periódicos 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 para 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.

Las 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 acera 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 para 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 priorización 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 priorización 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 priorización; 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 colocar 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 colocar 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	
		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	

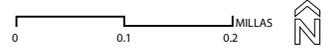
¹ Todos los costos están basados en estimaciones del 2018. Al momento de la implementación, pueden existir aumentos adecuados con la inflación.

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.



PROYECTOS PEATONALES PROPUESTOS



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 procedimientos 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 material 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	<p>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.</p>
Caminos Seguros	<p>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.</p>
Proyectos de eventos en la calle y de demostración	<p>Los eventos en la calle cierran el paso temporalmente al tránsito vehicular, permitiendo a las personas el utilizar 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.</p>