

A photograph of a community garden with several raised wooden beds containing various plants. A purple semi-transparent overlay covers the top half of the image, containing white text. The background shows a clear blue sky and some buildings in the distance.

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 Green 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.



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 conseguido un diploma de secundaria.

La comunidad es relativamente joven, 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

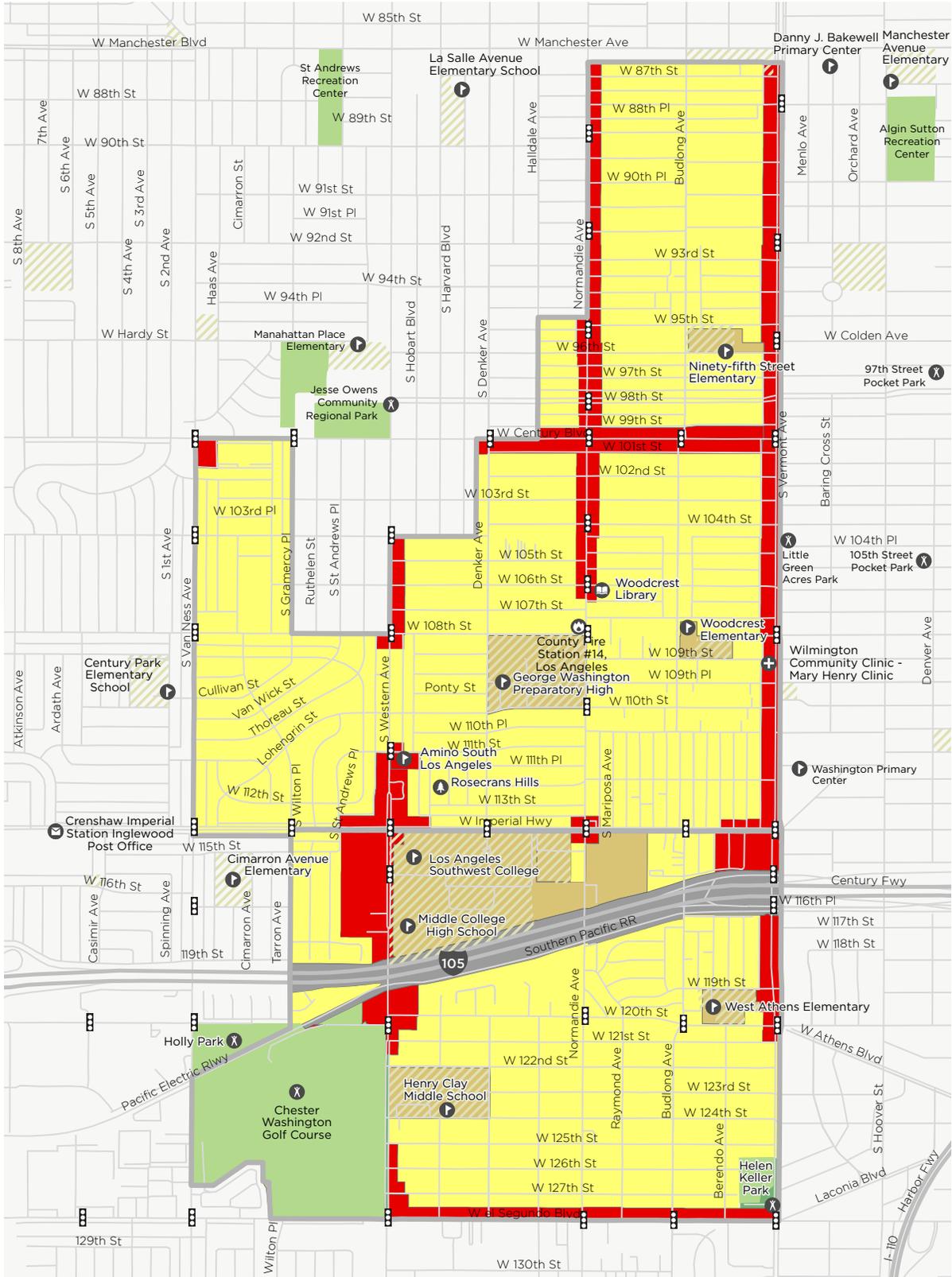
	Porcentaje en Westmont/ West Athens	Porcentaje en el Condado de Los Angeles
Educación		
Menor a un diploma de secundaria	30.5	21.4
Graduado de la escuela secundaria, diploma de educación general u otro	28.3	20.5
Con un título universitario o técnico	31.1	26.5
Título universitario o mayor	10.2	26.5
Pobreza		
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

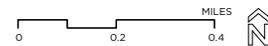
Uso del terreno

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



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.

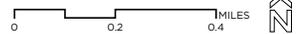
Algin Sutton Park, Holly Park y Jessie Owens Park (todos localizados en comunidades adyacentes) están técnicamente localizadas a una distancia transitable de Westmont/West Athens. Sin embargo, estos parques están separados de Westmont/West Athens por carreteras principales, y no son fácilmente accesibles 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



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%. Westmont/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 prevalentes 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 priorización 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 obesos. 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 obesos (12-17)	48.3	37.9
Obesidad 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 Asistencia 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 Street, 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 Iniciativa del Vecindario de Los Angeles (LANI, por sus siglas en inglés) organiza los esfuerzos para recolectar los aportes de la comunidad a lo largo del desarrollo del 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.

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.



Los líderes de la comunidad identifican los problemas y las oportunidades para caminar en la reunión CAC en Westmont/West Athens

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
- ▶ 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

Los miembros de la comunidad en una auditoría de caminata en Westmont/West Athens

- ▶ 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 comunidad 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 Suroeste 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 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 vehículos 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

Los miembros de la comunidad identifican los problemas y oportunidades principales durante el Taller 1 en Westmont/West Athens



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 Street, 112th Street y 124th Street
- ▶ Denker Avenue en Imperial Highway y en 111th Street
- ▶ Normandie Avenue en 120th Street
- ▶ 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

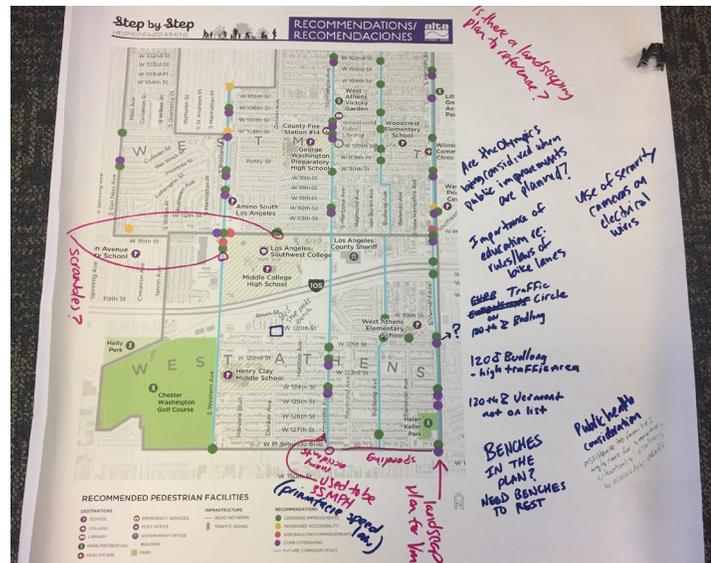
El 27 de septiembre del 2017, el Departamento de Salud Pública y el Departamento de Obras Públicas co-organizaron un taller comunitario para proporcionar información y recolectar retroalimentación sobre el Plan peatonal de la comunidad Westmont/West Athens. El taller también incluyó una presentación de información sobre planes peatonales y de ciclovías que están siendo implementados por el Departamento de Obras Públicas. Diecinueve miembros de la comunidad asistieron al taller, que se llevó a 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 infraestructura 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 bicicleta reequipada.

Aportes de la comunidad en los proyectos de infraestructura en el Taller 2 en Westmont/West Athens

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 intersección y un cruce peatonal de alta visibilidad en el tramo este de la intersección. Aproximadamente 50-75 personas fueron interceptadas, incluyendo estudiantes de Duke Ellington High School y Washington Prep High 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 trasladan 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 trasladan 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

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.

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.

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

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 Street, 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

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.

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

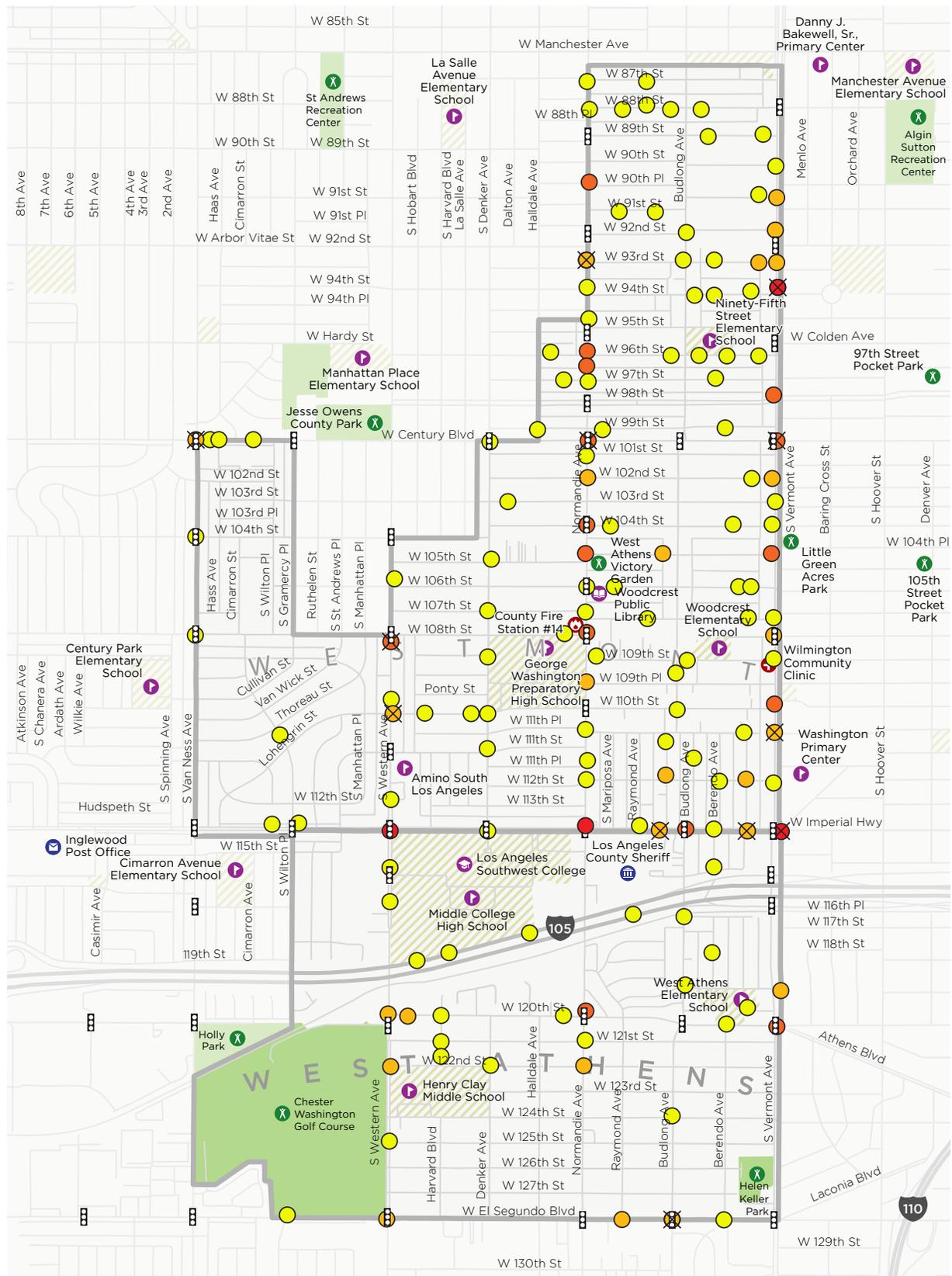
Highway (32), Western Avenue (28) y 120th Street (15) (Figura 9-3).

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



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.

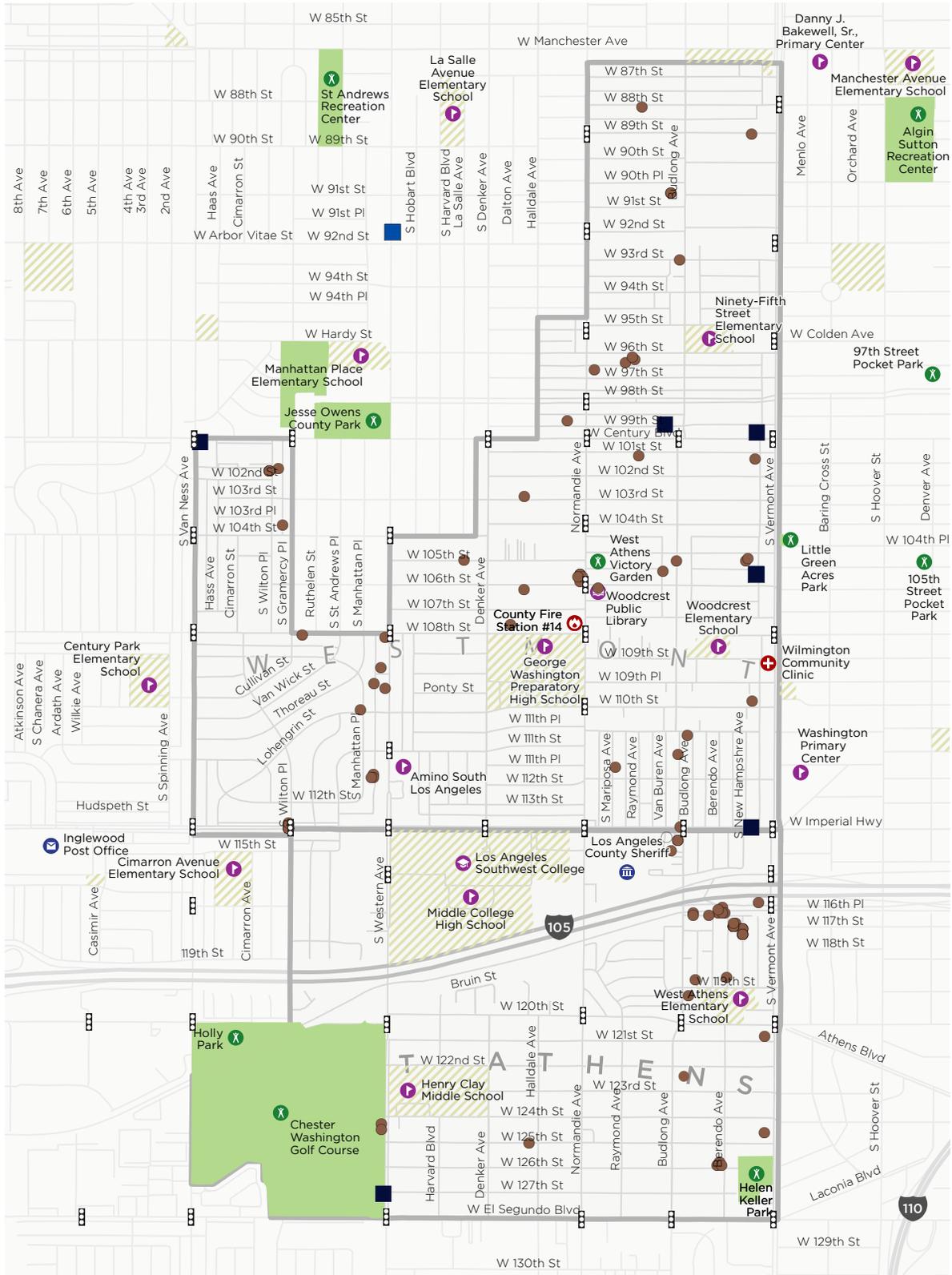
Por otro lado, un callejón puede cerrarse al poner una cerca en un callejón público, lo que hace que sea difícil el acceso para el Departamento de Bomberos y para los servicios públicos, o al privatizarlo moviendo las líneas de la propiedad adyacentes. El Departamento de Obras Públicas no le da mantenimiento 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 desperdicios desechados ilegalmente pueden reportarse en el sitio web del condado Clean LA: <http://dpw.lacounty.gov/epd/iildump/>. 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 alcohol 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

NUISANCES

DESTINATIONS

- SCHOOL
- COLLEGE
- LIBRARY
- PARK/RECREATION
- GOVERNMENT OFFICE
- HEALTHCARE
- EMERGENCY SERVICES
- POST 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, hurto¹ y robo de autos constituyeron un poco más de la mitad de los delitos reportados.

De las 209 comunidades del Condado de Los

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.

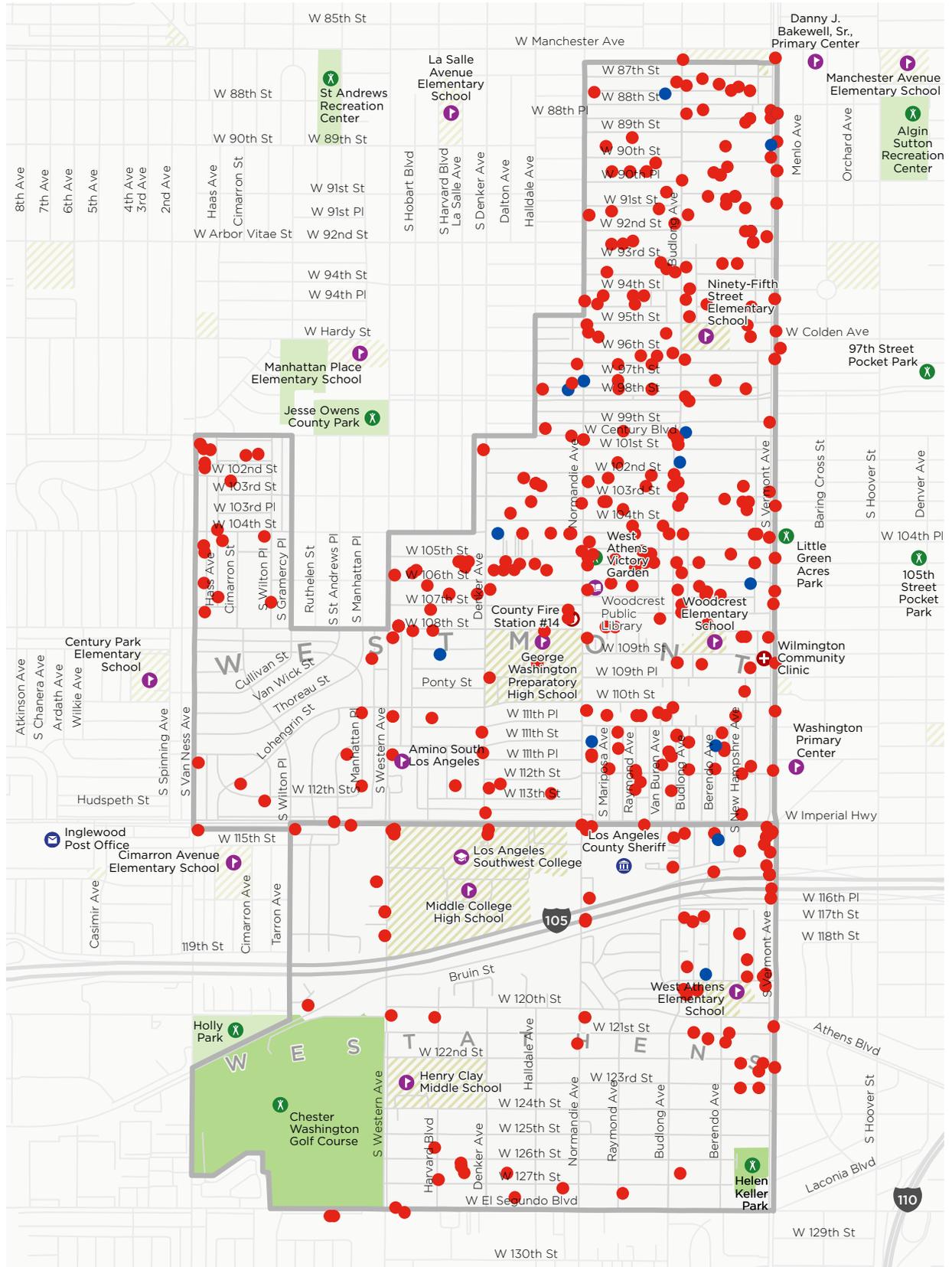
Angeles, Westmont/West Athens se considera la número 13 de delitos por persona. La tasa de crímenes violentos de la comunidad es más alta que la del condado, y posiblemente sea un factor que impide que las personas caminen en la comunidad.² Los crímenes violentos, que incluyen homicidio, violación, agresión grave y asaltos constituyen aproximadamente la mitad de los delitos cometidos en Westmont/West Athens.³⁴ 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).

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

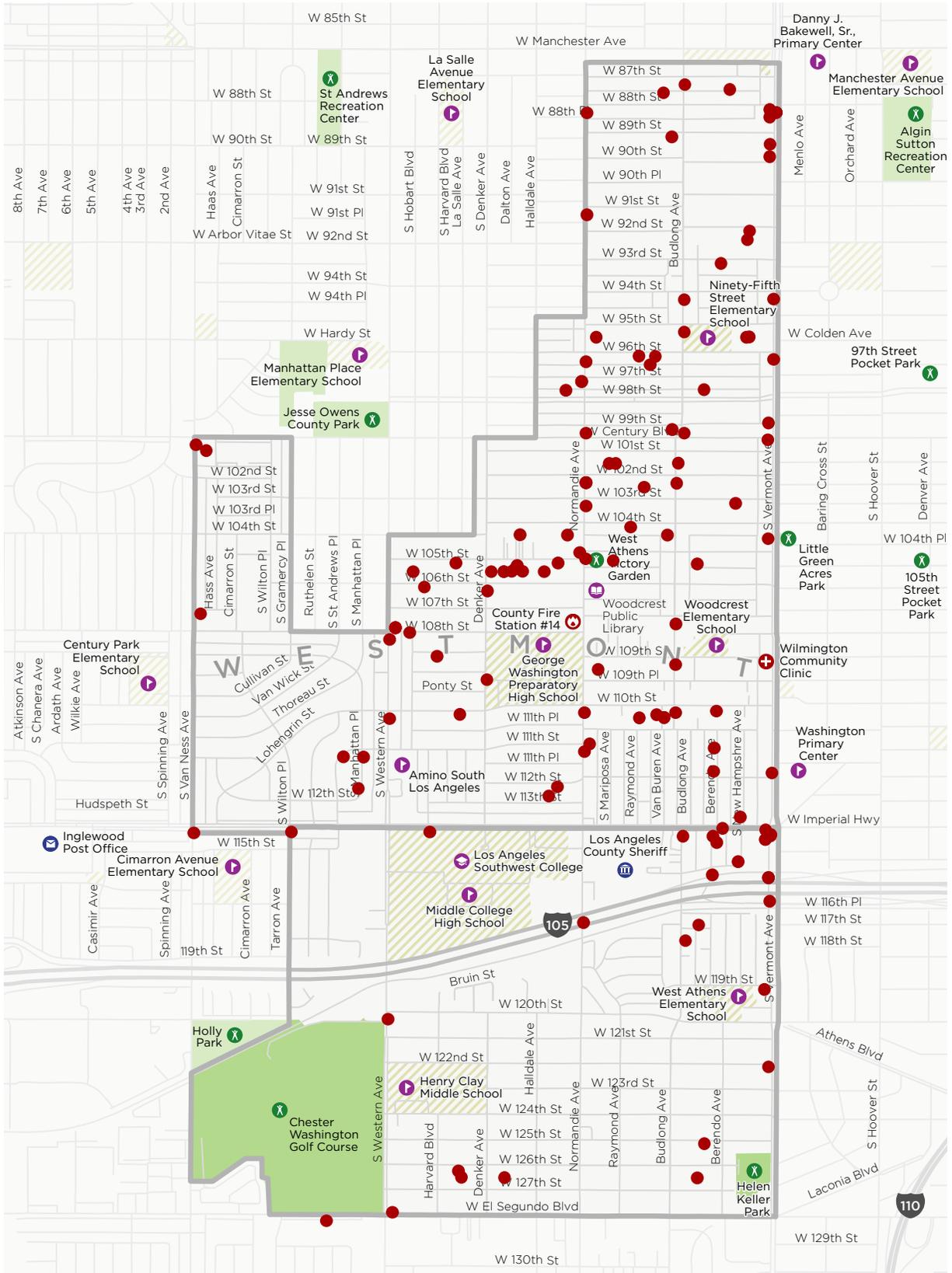
-  HOMICIDE
-  ALL OTHER VIOLENT CRIMES

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



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 tienen 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 acera, 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 disperejo. 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 priorizan 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 en ubicaciones seleccionadas en Westmont/West Athens, generalmente en las intersecciones de las calles principales y secundarias. También existen muchos lugares en Westmont/West Athens 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 marcados 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 movimiento 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.

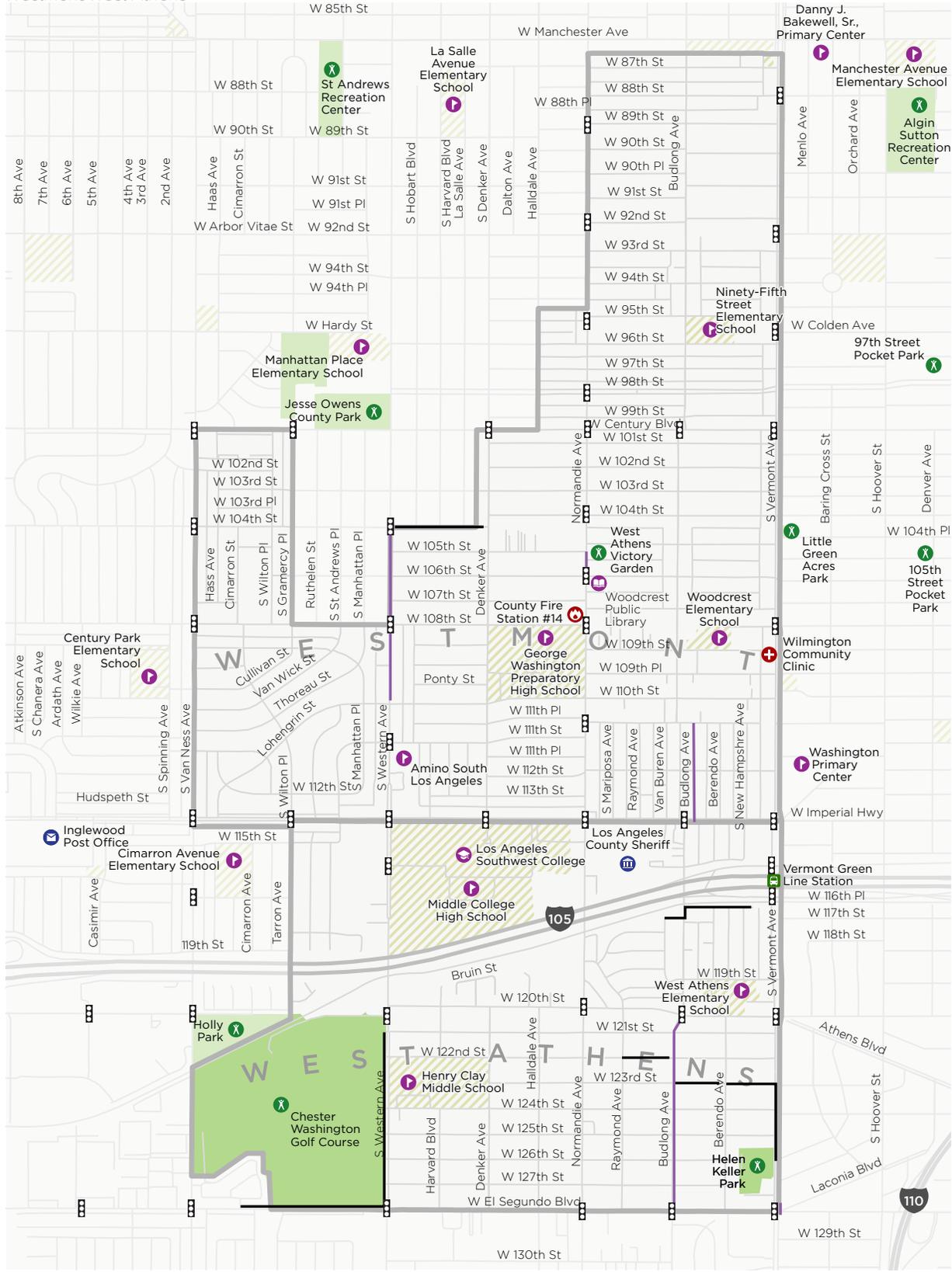
Dosel arbóreo

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

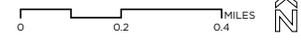
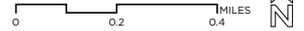


Figura 9-8: Mapa de las observaciones de auditoría de caminatas relacionadas con las intersecciones en Westmont/West Athens



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 en 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 visibilidad 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.

Vermont Avenue debería ser considerada para una reconfiguración de carreteras. Las reconfiguraciones se presentan como parte de los planes futuros del Autobús 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 Red 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 visibilidad, 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.

¹ Instituto de Terreno Urbano, 2010. Puede encontrar 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>.

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 priorización para cada proyecto. El Departamento de Obras Públicas aplica a menudo para obtener donaciones para los corredores, en vez 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 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. 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 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 colorar 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 colorar 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

¹El 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 colorar 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, según el Plan de Parques	\$300,000	55.0
Condado/ City of Los Angeles	Normandie Avenue / 94th Street	Esquinas noroeste, suroeste 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 colorar el cruce peatonal continental amarillo	\$5,000	85.0
Condado	Normandie Avenue / 110th Street	Todos los tramos	Volver a colorar 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	

¹El 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 suroeste 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	Vermont 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 recubricación 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 Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	\$15,000 Variable	
Condado / City of Los Angeles	Vermont/Athens Metro Green 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	Vermont 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	

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 / 124th Street	Dirección sur	Instalar marcas para ceder el paso	\$1,000*	70.0
		Esquinas noroeste y noreste	Instalar extensiones de bordillo	\$80,000	
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 Modificar el tiempo de los semáforos para incluir un Intervalo peatonal principal	\$160,000 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	Western 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	Western 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	

*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	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	
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 Street	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

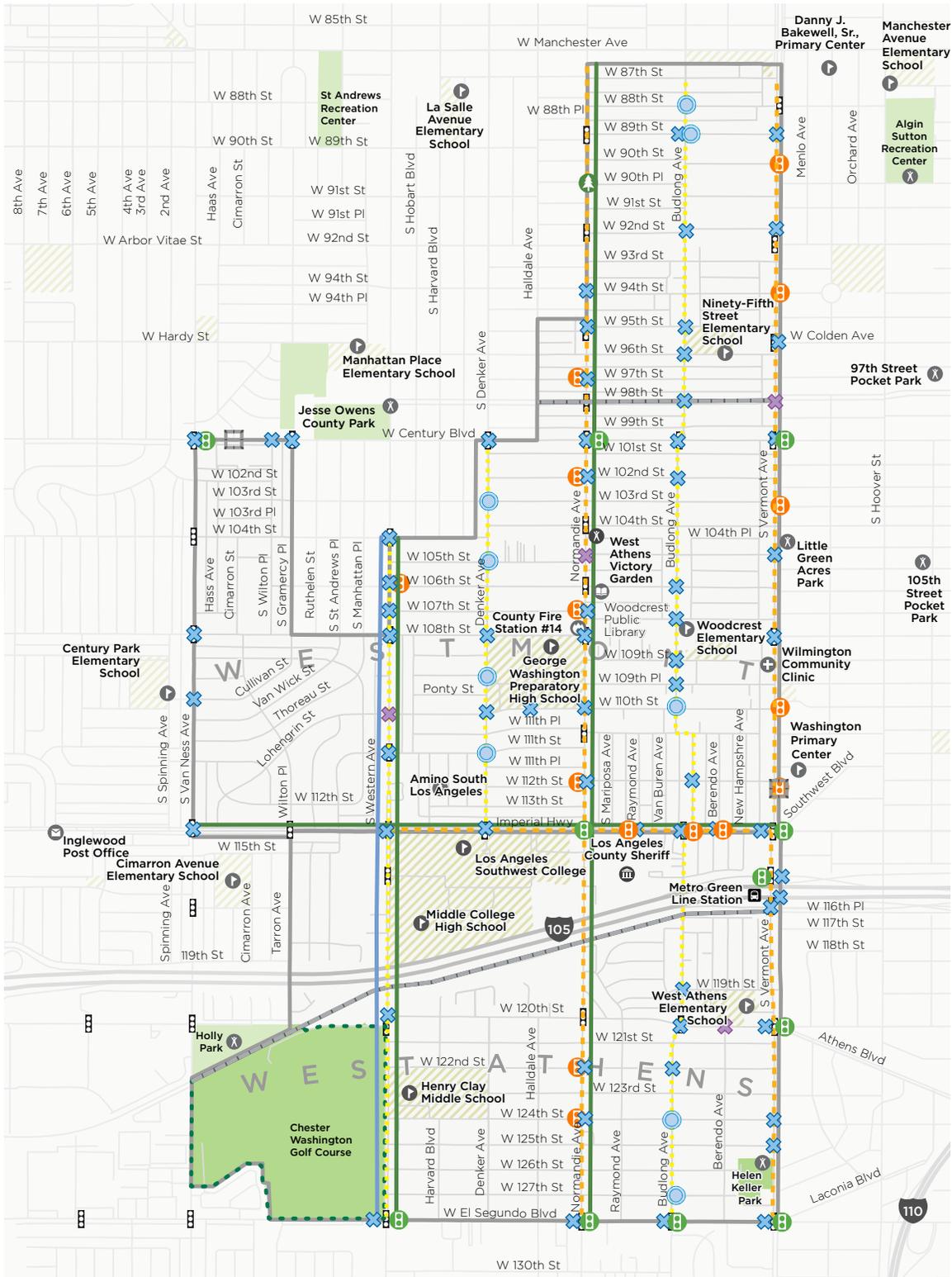
Jurisdicción	Ubicación	Esquina/Tramo	Descripción del proyecto	Costo de capital estimado ¹	Puntaje de priorización
Condado	Western Avenue (de 104th Street a El Segundo Boulevard)	Ambos lados de la calle	Plantar árboles en las calles	\$106,000	90.0
			Volcer a colocar los carriles exteriores para incluir 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

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

²Los 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.

³El 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

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 procedimientos 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 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-1.4: 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 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. 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 Green Line Station en Westmont/West Athens.