

Plan de la Primera/Ultima Milla de la Línea Azul

Hoja de Resumen del Memorándum



Descripción del Proyecto

El proyecto para el Plan Específico del Distrito Orientado al Transito Florence-Firestone (Plan Específico FFTOD) se enfocará en poder incrementar el acceso a las estaciones de tránsito, promover transportación activa para las necesidades diarias (caminar y andar en bicicleta a sus destinos), incrementar opciones de viviendas en la comunidad y apoyar una mezcla de usos para apoyar el desarrollo orientado al tránsito. El Plan Específico FFTOD se dirigirá al uso de terreno, zonificación, y mejoramientos de movilidad para apoyar la densidad de viviendas y empleo en proximidad a las tres estaciones de Metro en la comunidad: Estaciones Slauson, Florence y Firestone Metra Línea A (Azul). El Proyecto implementará el Programa de Distrito Orientado al Transito del Plan General 2035 del Condado de Los Ángeles.

Resumen del Plan de la Primera/Ultima Milla de la Línea Azul del Metro

El Plan de la Primera/Ultima Milla de la Línea Azul (referido FLM), fue adoptado en marzo del 2018 para todas las 22 estaciones en la Línea del Metro A (previamente referida como Línea Azul), fue un esfuerzo revolucionario para Metro y su equipo de proyecto que fue compuesto por planificadores de transportación y organizaciones basadas en la comunidad (referidas CBOs). Este fue un esfuerzo inigualable para planear comprensivamente mejoramientos al acceso al tránsito para toda la línea de tránsito, con la meta de mejorar seguridad, confort, y acceso a todos los que viajan por Metro a través de su identificación e implementación de mejoramientos de la primera/última milla. Mejoramientos de la primera/última milla se refiere a un set de mejoramientos de infraestructura y servicio para poder conectar viajeros de otras vecindades que se encuentran alrededor de la estación hasta la estación en si, para que los viajeros de transito puedan completar su jornada complete desde donde se empieza hasta su destino, incluyendo los componentes de tránsito y otros componentes multimodales.

Este resumen destaca las barreras, oportunidades e ideas de proyecto incluyendo el Plan de la Primera/Ultima Milla Línea Azul para las áreas alrededor de las Estaciones Slauson, Florence y Firestone para ayudar a informar la movilidad y transportación de proyectos y pólizas que serán considerados para el Plan Específico FFTOD. El Plan completo incluye mapas para indicar donde se sugieren cada tipo de proyectos y de donde se deberían localizarlos.

Resumen de la Estación Slauson

El área inmediatamente adjunto a la estación tiene letreros de orientación, pero el área más allá de la estación tiene pequeños letreros para peatones, ciclistas, y viajeros de tránsito. Muchas de las calles arteriales y colectivas son orientadas hacia carros y no hacia los peatones. Pocos carriles de bicicletas existen a través del área del proyecto, y unas calles colectivas tienen usos industriales con condiciones pobres de banqueta y una pequeña cantidad de jardinería. En muchos de los cruces con señalamiento, la fase de peatones es muy corta y a los señalamientos les falta un timbre de cuenta regresiva peatonal.

Barreras Críticas de Acceso

- Cruces Peatonales: Gente fue observada cruzando calles arteriales y colectivas donde no hay paso de peatones. En unas áreas es necesario cruzar las vías del tren para poder llegar a una banqueta.
- Acceso de Estación: El acceso a la estación es angosto y difícil. Ciclistas usan la banqueta porque no hay carriles para bicicletas. Esto hace difícil el poder navegar en el espacio compartido con personas que van a pie.
- Orientación: El área de la estación le hace falta orientación para peatones, ciclistas y viajeros que usan el tránsito.
- Alumbrado de Escala Peatonal: Muchas calles les falta alumbrado de escala peatonal, o el alumbrado público es cubierta por los árboles de sombra.
- Instalaciones para Bicicleta: El área de la estación le hace falta carriles continuos para andar en bicicleta.

Resumen de la Estación Florence

El área inmediatamente adjunto a la estación tiene letreros de orientación, pero el área más allá de la estación tiene pequeños letreros para peatones, ciclistas, y viajeros de tránsito. Muchas de las calles arteriales y colectivas son orientadas hacia carros y no hacia los peatones. Pocos carriles de bicicletas existen a través del área del proyecto, y unas calles colectivas tienen usos industriales con condiciones pobres de banqueta y una pequeña cantidad de jardinería. En muchos de los cruces con señalamiento, la fase de peatones es muy corta y a los señalamientos les falta un timbre de cuenta regresiva peatonal.

Barreras Críticas de Acceso

- Velocidad Vehicular: Muchos vehículos son observados manejando a altas velocidad en calles arteriales y colectivas, que crea un ambiente inseguro e incómodo para personas que andan a pie o en bicicleta.
- Cruces de Escuela: Condiciones pobres paso de peatones, altas velocidades de tráfico vehicular, y esquinas donde no se puede ver fueron observados cerca de escuelas primarias.
- Alumbrado de Escala Peatonal: Muchas calles les falta suficiente alumbrado de escala peatonal, incluyendo en las paradas de autobús.
- Paso de Peatones: La mayor parte del área de la estación tiene pasos de peatones sin marcación, marcas des pintados o insuficientes y cruces a larga distancia.
- Baches: Muchas de las calles en el área de la estación tienen baches.

Resumen de la Estación Firestone

El área cerca de la Estación Firestone fue observada a ser particularmente ruidosa, con la contaminación de ambos ruidos del tráfico de vehículos y el paso superior del tren. Los usos alrededor de la estación incluyen una mezcla de áreas industriales y residenciales con alto voltaje de torres, paredes, y cercos. Muchas de las banquetas son angostas, dañadas, y les falta suficientes puntos de cruce para personas que van a pie. Unas partes del área de la estación se miran dañadas y sin sentido de lugar. Mientras unas áreas son adecuadas y con áreas de jardinería bien mantenidas, otras áreas tenían plantas y árboles que necesitaban ser podadas.

Barreras Críticas de Acceso

- Cruces Peatonales: Esta área de estación le faltan suficientes cruces y unos cruces que no proveen suficiente tiempo en la señal con cuenta regresiva, como el Bulevar Firestone y Avenida Graham. La intersección en Firestone/Compton y Firestone/Graham parece confusa para las personas tratando de cruzar.
- Velocidad Vehicular: Altas velocidades de vehículos fueron observadas en muchas calles, y especialmente en el Bulevar Firestone.
- Infraestructura de Bicicleta: Muchas personas son observadas viajando en su bicicleta en la banqueta. Instalaciones de bicicletas son escasas y discontinuadas.
- Accesibilidad de Banqueta: Muchas banquetas en el área de la estación les falta rampas de aceras y domos truncados, y no son suficientes amplias y cómodas para las personas en sillas de ruedas, usando maquinaria de movilidad o paseante.
- Alumbrado Público: El área de la estación le hace falta alumbrado público, especialmente debajo del paso superior del tren y sobre muchas de las calles con usos industriales que rodean la estación.

Mejoramientos de Acceso y Proyectos Sugeridos por Estación

	Cruces Peatonales y Comodidades de Autobús	Acceso de Estación y Mejoramientos de Banqueta	Orientación y Letreros de Transito	Alumbrado de Escala Peatonal	Mejorar Instalaciones de Bicicleta	Calmar el Trafico
Estación Slauson	Mejorar cruces peatonales en las mayores intersecciones, incluyendo en cruces de ferrocarril, con suficientes timbres de cuenta regresiva, mejorar cruces peatonales, y tener rampas de acera conforme a la ley estadounidense de discapacidades.	Mejorar el camino informal peatonal que dirige a la estación debajo del ferrocarril con pavimento, letreros, alumbrado de escala peatonal, y jardinería.	Instalar letreros de orientación e información de transito en las calles arteriales y colectivas para ciclistas, peatones, y viajeros de tránsito.	Instalar alumbrado de escala de peatones en las calles arteriales y colectivas, especialmente en los cruces de calle.	Mejorar las instalaciones de bicicletas para conectar la estación a destinos como a la vecindad, escuelas, Parque Augustus Hawkins, y otras instalaciones de bicicletas en el área.	No aplicable
Estación Florence	Proveer refugios, alumbrado, y asientos confortables en todas las paradas de autobús; mejorar letreros de información de tránsito en todas.	No aplicable	Agregar letreros de orientación adicionales a través del parque y sobre las calles arteriales y colectivas.	Agregar alumbrado a través del parque y sobre las calles arteriales y no aplicable colectivas.	Agregar instalaciones de bicicletas en las calles arteriales y colectivas.	Agregar reductores de velocidad y mejorar banquetas alrededor de la escuela en la Avenida Bell.
Estación Firestone	Mejorar cruces peatonales en las mayores intersecciones, incluyendo en cruces de ferrocarril, con suficientes timbres de cuenta regresiva, mejorar cruces peatonales, y tener rampas de acera conforme a la ley estadounidense de discapacidades.	Ampliar banquetas sobre las calles arteriales y colectivas y proveer cruces peatonales y rampas de acero que sean conforme a la ley estadounidense de discapacidades.	No aplicable	Instalar alumbrado de escala peatonal sobre calles arteriales y colectivas y en la estación, con atención particular al paso inferior en la entrada de la estación.	Instalar mejoramientos en las instalaciones de bicicletas en las calles arteriales y colectivas.	Instalar reductores de velocidad y considerar dietas de calles con velocidades altas de vehículos.