RED DE VÍAS VERDES DEL VALLE DE SAN GABRIEL

Plan estratégico de implementación



SAN GABRIEL VALLEY GREENWAY NETWORK

Red de vías verdes del valle de San Gabriel
Plan estratégico de implementación

Elaborado para el

Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles

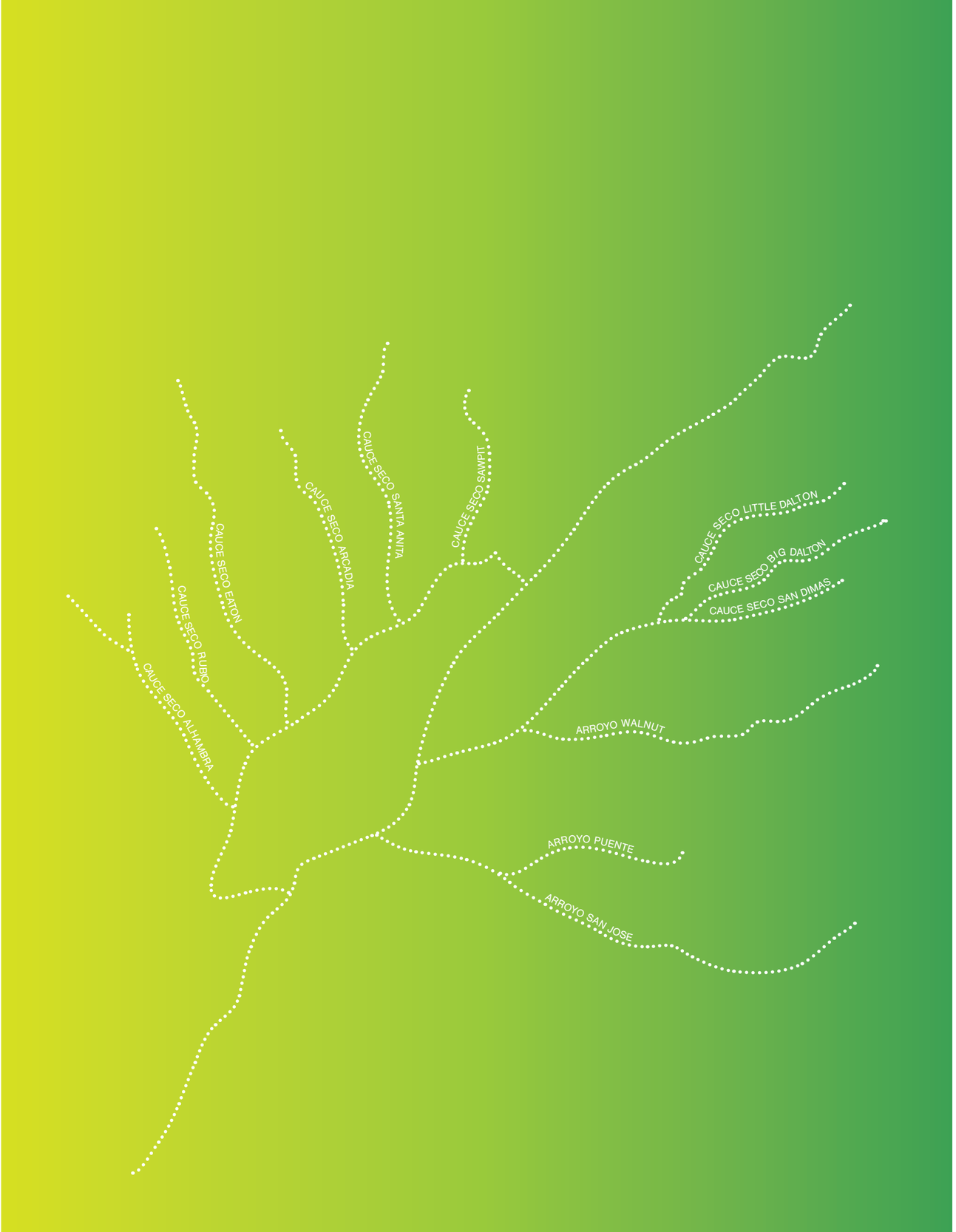
Octubre de 2025

Reconocimiento de tierras tribales

El condado de Los Ángeles reconoce que ocupamos tierras que originalmente fueron, y continúan siendo, habitadas y cuidadas por los pueblos Tongva, Tataviam, Serrano, Kizh y Chumash. Honramos y rendimos respeto a sus ancianos y descendientes —pasados, presentes y futuros— mientras continúan protegiendo estas tierras y aguas. Reconocemos que el asentamiento de colonos dio lugar a la confiscación de tierras, enfermedades, subyugación, esclavitud, desplazamientos, promesas incumplidas, genocidio y traumas multigeneracionales. Este reconocimiento demuestra nuestra responsabilidad y compromiso con la verdad, la sanación y la reconciliación, así como con la valorización de las historias, la cultura y la comunidad de los habitantes originales del condado de Los Ángeles. Estamos agradecidos por tener la oportunidad de vivir y trabajar en estas tierras ancestrales. Estamos comprometidos a cultivar y mantener relaciones con los Pueblos Nativos y los gobiernos tribales locales, incluidos (sin un orden específico) los:

- Banda Fernandeño Tataviam de Indios de la Misión,
- Consejo Tribal de los Indios Gabrielino Tongva de California,
- Banda San Gabriel de los Indios Gabrieleno/Tongva de la Misión,
- Banda Gabrieleño de Indios de la Misión – Nación Kizh,
- Banda San Manuel de los Indios de la Misión
- Banda San Fernando de los Indios de la Misión.

Para obtener más información sobre los Primeros Pueblos del condado de Los Ángeles, visite la página web de la Comisión de Indios Nativos Americanos de la Ciudad y el Condado de Los Ángeles en: www.lanaic.lacounty.gov. Reconocemos nuestra responsabilidad de incluir a estas naciones tribales en todo aquello que hagamos para la red de vías verdes del valle de San Gabriel.



MENSAJE DEL DIRECTOR

El Plan Estratégico de Implementación de la Red de Vías Verdes del Valle de San Gabriel marca un hito importante en el compromiso del condado de Los Ángeles por construir comunidades más seguras, saludables, equitativas y conectadas. Como Ingeniero Jefe del Distrito de Control de Inundaciones del condado de Los Ángeles, me enorgullece presentar este marco visionario que reimagina nuestros canales de control de inundaciones como una red de vías verdes de clase mundial que mejoran tanto la seguridad pública como el bienestar comunitario.

Iniciado por la Junta de Supervisores del condado de Los Ángeles en 2017, este esfuerzo se basa en décadas de planificación comunitaria y alianzas regionales —incluyendo el Estudio de Viabilidad de Transporte Activo del Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel y la visión del Collar Esmeralda (Emerald Necklace) — para crear una red cohesionada que apoye la equidad, la sostenibilidad y la resiliencia climática en 37 comunidades.

Desarrollado mediante una amplia colaboración entre el Departamento de Obras Públicas del condado de Los Ángeles, el Departamento de Parques y Recreación y trece miembros del Comité Directivo que representan a grupos tribales, ciudades, agencias regionales y organizaciones sin ánimo de lucro, este plan adopta un enfoque holístico para transformar 130 millas de vías fluviales en corredores vibrantes para la recreación, la movilidad y la restauración ecológica que refuercen la resiliencia de nuestra región ante un clima cambiante.

Este plan encarna lo que es posible cuando miramos la infraestructura no solo como un sistema de protección, sino como una base para la conexión. Animo a residentes, ciudades y socios a unirse a nosotros para avanzar en esta visión. Juntos, podemos ofrecer una Red de Vías Verdes del Valle de San Gabriel que refleje nuestro compromiso compartido con un condado de Los Ángeles más accesible, inclusivo y resiliente — para hoy y para las generaciones futuras.

Mark Pestrella, P.E.
Director, Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Ingeniero Jefe, Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles



Tabla de contenidos

Lista de tablas		10
Lista de figuras		11
Lista de abreviaturas (por sus siglas en inglés)		17
Resumen ejecutivo		19
1.	Introducción al Plan estratégico de implementación de la red de vías verdes del valle de San Gabriel	47
1.1	Objetivos del plan	52
1.1.1	Promover prácticas equitativas	53
1.1.2	Crear oportunidades recreativas	53
1.1.3	Integrar la gestión/captura de aguas pluviales, recarga de aguas subterráneas y calidad del agua	53
1.1.4	Mejorar las conexiones	53
1.1.5	Mejorar los hábitats naturales	56
1.1.6	Enriquecer el bienestar de la comunidad	56
1.2	Área del plan	57
1.3	Descripción del plan	60
1.3.1	Componentes y subcomponentes del plan	62
1.3.2	Directrices y normas de diseño	73
1.4	Antecedentes e historia del área del plan	76
1.4.1	Historia natural	76
1.4.2	Pueblos indígenas	77
1.4.3	Sendero Histórico Nacional Juan Bautista de Anza	80
1.4.4	Desarrollo y control de inundaciones	82
1.5	Socios y equipo del plan	88
1.5.1	Equipo del plan	89
1.5.2	Comité directivo	89
1.5.3	Equipo de consultores	89
1.6	Enfoque para el desarrollo del plan	90
1.7	Cómo utilizar este documento	92
2.	Resumen de las condiciones existentes	96
2.1	Recopilación de iniciativas y estudios	97
2.1.1	Resumen de planes y estudios existentes	98
2.1.2	Análisis de brechas en la cartografía	99
2.1.3	Revisión de las directrices y normas de diseño de referencia para proyectos planificados	104
2.2	Proyectos de implementación temprana	105
2.2.1	Implementación temprana Descripciones de proyectos	108
2.3	Red regional de senderos multiusos del condado de Los Ángeles	112
2.4	Parques y espacios abiertos existentes en el valle de San Gabriel	113
2.5	Investigación de datos y digitalización Desarrollo de bases de datos	118
2.6	Análisis, bases de datos y cartografía SIG	120
2.7	Características del canal	121
2.7.1	Canales afluentes del SGV	121
2.8	Narrativas de afluentes	123
2.8.1	Cauce seco Alhambra	124
2.8.2	Cauce seco Arcadia	128
2.8.3	Cauce seco Big Dalton	132
2.8.4	Cauce seco Eaton	136
2.8.5	Cauce seco Little Dalton	140
2.8.6	Cauce seco San Dimas	144
2.8.7	Arroyo Puente	148
2.8.8	Cauce seco Rubio	152
2.8.9	Arroyo San José	156
2.8.10	Cauce seco Santa Anita	160
2.8.11	Cauce seco Sawpit	164
2.8.12	Arroyo Thompson	168
2.8.13	Arroyo Walnut	172
3.	Estrategia de participación y resultados	178
3.1	Plan de participación comunitaria	179
3.1.1	Audiencia y mensajes	179
3.1.2	Objetivos de participación	179
3.1.3	Materiales y actividades de participación	180
3.2	Participación del Comité directivo	189
3.3	Compromiso con las partes interesadas municipales	190
3.3.1	Ronda 1. Reuniones de partes interesadas municipales	190

3.3.2	Ronda 2. Reuniones de partes interesadas municipales	190
3.4	Colaboración del condado	191
3.5	Informe e incorporación de la participación comunitaria	192
3.5.1	Comentarios sobre los objetivos del plan	193
3.5.2	Incorporación de los comentarios a los componentes del plan	196
3.6	Participación para la presentación pública del plan	198
3.6.1	Participación para la divulgación pública del borrador del plan	198
3.6.2	Participación para la presentación pública del plan final	198
4.	Análisis de oportunidades del proyecto	202
4.1	Priorización de afluentes	203
4.1.1	Metodología de puntaje	203
4.1.2	Resultados de puntaje de los segmentos de afluentes	206
4.2	Oportunidades y restricciones de afluentes de nivel 1	207
4.2.1	Identificación de oportunidades y restricciones	207
5.	Oportunidades de vías verdes y ejemplos y diseños conceptuales de ejemplo	242
5.1	Oportunidades de alineación de las vías verdes con el derecho de paso (ROW, por sus siglas en inglés)	244
5.1.1	Objetivo de identificación de la alineación	244
5.1.2	Metodología de identificación de la alineación	245
5.2	Oportunidades para cruces seguros	254
5.3	Oportunidades de subcomponentes cerca de los canales del SGV	257
5.3.1	Identificación de oportunidades de subcomponentes en parcelas adyacentes a canales	257
5.3.2	Análisis del sitio adyacente al canal	257
5.4	Diseños conceptuales de ejemplo	259
5.4.1	Factores de selección de diseños conceptuales	262
5.4.2	Metodología de los diseños conceptuales	263
5.4.3	Diseños conceptuales de ejemplo	263
5.5	Modulos de diseño conceptual	402
6.	Estrategias de implementación	410
6.1	Implementación del plan	411
6.2	Componentes del proyecto de vías verdes	417
6.3	Implementación del proyecto	418
6.4	Recursos del plan para la implementación del proyecto	423
6.4.1	Directrices y normas de diseño	424
6.4.2	Narrativas de los afluentes y oportunidades y restricciones	427
6.4.3	Alineamientos de las vías verdes	428
6.4.4	Oportunidades de subcomponentes del proyecto	429
6.4.5	Cruces seguros	430
6.4.6	Ejemplo de diseño conceptual y módulos	431
6.4.7	Conjuntos de datos del SIG	432
6.4.8	Resumen de los recursos técnicos del plan	433
6.5	Permisos y aprobaciones	434
6.5.1	Inicio del proyecto	435
6.5.2	Aprobación del uso de derechos de paso	435
6.5.3	Proceso de permiso sobre terreno inundable	438
6.5.4	Requisitos de la CEQA	438
6.6	Fomento de las asociaciones	439
6.6.1	Participación comunitaria	439
6.6.2	Organizaciones defensoras y no gubernamentales	439
6.7	Mecanismos de participación comunitaria	442
6.8	Fuentes de financiamiento	444
6.8.1	Opciones a nivel local	446
6.8.2	Opciones a nivel estatal	449
6.8.3	Opciones a nivel federal	451
7.	Recursos	453
7.1	Referencias	454
7.2	Tablas	456
7.3	Figuras	457
7.4	Reconocimientos	464
8.	Apéndices (todos los apéndices se proporcionan por separado en archivos PDF)	
Apéndice A: Recopilación de iniciativas y estudios		
Apéndice B: Análisis del SIG (Sistema de Información Geográfica), base de datos y cartografía		
Apéndice C: Narrativas de los afluentes		
Apéndice D: Materiales de las reuniones del comité directivo		
Apéndice E: Plan e informe de participación comunitaria		
Apéndice F: Oportunidades de subcomponentes de cruces seguros y adyacentes a los canales		
Apéndice G: Alternativas de alineación de las vías verdes		
Apéndice H: Directrices y normas de diseño		

Lista de tablas

Tabla 1-1. Componente, subcomponentes y elementos beneficiosos del Proyecto de vías verdes del valle de San Gabriel	61
Tabla 1-2. Principales características obligatorias para las directrices y normas de diseño	74
Tabla 2-1. Recursos de datos SIG del SGV	119
Tabla 4-1. Escenario de ponderación final	205
Tabla 5-1. Resúmenes de secciones transversales del ancho del derecho de paso de la red de vías verdes del SGV	245
Tabla 5-2. Clasificaciones de cruces de carretera para las vías verdes del SGV	255
Tabla 6-1. Recursos de datos SIG disponibles	432

Lista de figuras

Figura ES-1. Mapa de los afluentes de la red de vías verdes del SGV	20
Figura ES-2. Representación 3D del ejemplo del cauce seco San Dimas en el Proyecto de vía verde del parque Gladstone	22
Figura ES-3. Cauce seco Big Dalton con derecho de paso disponible cerca del parque Hilda Solis en Baldwin Park	25
Figura ES-4. Vía verde existente en el río Hondo en el SGV	25
Figura ES-5. Miembros de la comunidad debaten el plan en un evento emergente en el Covina Famers Market	26
Figura ES-6. Cinco enfoques clave utilizados para desarrollar el marco de priorización del Plan de la red de vías verdes del SGV	27
Figura ES-7. Objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV	28
Figura ES-8. Narrativas de los afluentes: Historia de equidad del cauce seco Alhambra	30
Figura ES-9. Narrativas de los afluentes: Historia medioambiental del cauce seco Alhambra	31
Figura ES-10. Ejemplo de diseño conceptual del cauce seco Alhambra en el parque Vincent Lugo	34
Figura ES-11. Ejemplo de diseño conceptual del cauce seco Alhambra en el parque Vincent Lugo	36
Figura ES-12. Oportunidades del cauce seco Big Dalton	40
Figura ES-13. Resumen de las principales fases de implementación del proyecto de vías verdes, actividades principales y partes involucradas	44
Figura ES-14. Resumen de las principales fases de implementación del proyecto de vía verde y recursos	45
Figura 1-1. Ubicación del Valle de San Gabriel dentro del área metropolitana de Los Ángeles	50
Figura 1-2. Cauce seco San Dimas – Ejemplo de mejora de la entrada	50
Figura 1-3. Objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV	52
Figura 1-4. Red de senderos de uso múltiple del Departamento de Parques y Actividades Recreativas del Condado de Los Ángeles	55
Figura 1-5. Mapa de los afluentes del SGV incluidos en el plan de la red de vías verdes del SGV	58
Figura 1-6. Ejemplo de derecho de paso de un canal del Distrito adecuado para convertirlo en un carril para bicicletas o sendero de uso múltiple. Este lugar está situado entre el cauce seco San Dimas y un parque existente, el parque Hollenbeck, donde se han identificado oportunidades para la gestión de aguas pluviales fuera del sitio	63
Figura 1-7. Ejemplo de un sendero de uso múltiple construido a lo largo de un arroyo	63
Figura 1-8. Un carril para bicicletas de clase I terminado a lo largo del río San Gabriel	63

Figura 1-9. Ejemplo de una barrera rígida que separa la ciclovía del tráfico (ciclovía de clase IV) 63

Figura 1-10. Ejemplo de estructura para proporcionar sombra y carril para bicicletas existente a lo largo del cauce seco Big Dalton, cerca del parque Hilda Solis 64

Figura 1-11. Ejemplo de bancos y área de descanso a lo largo de una vía verde existente 65

Figura 1-12. El estacionamiento para bicicletas a lo largo de las vías verdes es una comodidad que permite a los usuarios descansar y asegurar sus bicicletas mientras visitan negocios u otras atracciones a lo largo de la vía verde 65

Figura 1-13. Se utilizan señales y paneles interpretativos para educar a los usuarios y ampliar la red de vías verdes del SGV hasta convertirla en algo más que un corredor de transporte 65

Figura 1-14. Parque Riverfront Lewis MacAdams 66

Figura 1-15. Parque Riverfront Lewis MacAdams 66

Figura 1-16. Parque Riverfront Lewis MacAdams 67

Figura 1-17. Parque natural del arroyo Walnut, ejemplo de parque pequeño 67

Figura 1-18. Ejemplo de oportunidad para combinar un sendero verde con un parque pequeño de reducidas dimensiones en el espacio libre (lado izquierdo de la foto) adyacente al arroyo Walnut 67

Figura 1-19. Puente peatonal existente sobre el cauce seco Big Dalton 68

Figura 1-20. Un cruce ferroviario inaccesible sobre el arroyo Walnut 68

Figura 1-21. Las vías del ferrocarril Union Pacific cruzan el arroyo San José en West Covina, California 69

Figura 1-22. Ejemplo de intersección protegida en San Francisco, California. 69

Figura 1-23. Ejemplo de cuenca de biorretención con entrada de agua por tubería 70

Figura 1-24. Ejemplo de jardinera de biorretención en la acera 73

Figura 1-25. Ejemplo de cuenca de biorretención con entrada de agua superficial 73

Figura 1-26. Río San Gabriel y carril para bicicletas con las montañas de San Gabriel al fondo 76

Figura 1-27. Pictogramas en el SGV cerca de la confluencia de las bifurcaciones oeste y norte del río San Gabriel - 1937 77

Figura 1-28. Mapa de los pueblos indígenas en el área de Los Ángeles 78

Figura 1-29. Valle de San Gabriel con el Corredor Histórico de la Expedición Anza 81

Figura 1-30. Canales del Valle de San Gabriel con el Corredor Histórico de la Expedición Anza 81

Figura 1-31. Misión San Gabriel 82

Figura 1-32. Minero en el cañón de San Gabriel 83

Figura 1-33. Porqueriza derrumbada en 1938 83

Figura 1-34. Río Hondo desbordado en 1951 83

Figura 1-35. Mapa que muestra el tiempo estimado de construcción de canales de drenaje abiertos en el SGV 84

Figura 1-36. Rio Hondo en 1961 86

Figura 1-37. Canal del arroyo Walnut a través de un área residencial en Baldwin Park 87

Figura 1-38. Arroyo San José en la transición a un fondo suave cerca de la confluencia con el río San Gabriel 87

Figura 1-39. Cauce seco Big Dalton cerca del parque Hilda Solis en Baldwin Park 87

Figura 1-40. Cauce seco Santa Anita en Monrovia 87

Figura 1-41. Estructura del comité directivo y del equipo del Plan de la red de vías verdes del SGV 88

Figura 2-1. Vista aérea del cauce seco San Dimas en el parque Gladstone 97

Figura 2-2. Mapa resumen de planes existentes y estudios revisados en el SGV 100

Figura 2-3. Mapa resumen e ilustración de vacíos de planificación en el SGV 102

Figura 2-4. Ubicaciones de los proyectos de implementación temprana (EIP, por sus siglas en inglés) 106

Figura 2-5. Sección típica del Proyecto de vía verde en San Dimas 108

Figura 2-6. Vista típica en planta del Proyecto de ciclovía río San Gabriel/arroyo Walnut 108

Figura 2-7. Parque pequeño en Garvey Avenue perteneciente al Proyecto de reforestación del cauce seco Big Dalton 111

Figura 2-8. Senderos de uso múltiple en el SGV 114

Figura 2-9. Parques y espacios abiertos en el SGV 116

Figura 2-10. Recolección de datos del GIS Warehouse de Los Ángeles, documentos conforme a obra y planos existentes 118

Figura 2-11. Análisis de características del derecho de paso y del canal 121

Figura 2-12. Canal del arroyo Walnut con derecho de paso y vallado 121

Figura 3-1. Página principal del sitio web oficial de la red de vías verdes del SGV 181

Figura 3-2. Hojas informativas impresas en idioma chino, español e inglés 182

Figura 3-3. Respuestas de la encuesta basada en mapas a la pregunta "Aproximadamente, ¿dónde se encuentra su hogar?" 183

Figura 3-4. Respuestas de la encuesta basada en mapas a la pregunta "¿Qué áreas de la red de vías verdes del SGV utilizaría y cómo?" 183

Figura 3-5. Cartel laminado a lo largo del cauce seco San Dimas en Glendora 184

Figura 3-6. Público del taller comunitario en la biblioteca de San Gabriel el 12 de Junio, 2022 185

Figura 3-7. Paseo en bicicleta por el cauce seco San Dimas en la ciudad de Glendora organizado por ActiveSGV, 2022 186

Figura 3-8. Paseo en bicicleta por el arroyo San José en la ciudad de Pomona organizado por ActiveSGV, 2022 186

Figura 3-9. Miembros de la comunidad debaten el Plan de la red de vías verdes del SGV en el evento emergente del Covina Farmers Market 187

Figura 3-10. Ciclistas en el evento emergente en la represa Santa Fe hacen una pausa para tomar una foto mientras aprenden sobre el Plan de la red de vías verdes del SGV 187

Figura 3-11. Participación comunitaria en cifras 192

Figura 3-12. Participación comunitaria en uno de los numerosos eventos emergentes 197

Figura 4-1. Ejemplo de segmentación general del arroyo San Jose con un área de influencia de 0,5 millas 204

Figura 4-2. Segmentos afluentes del SGV de nivel 1, 2 y 3 208

Figura 4-3. Restricciones en el cauce seco Alhambra 210

Figura 4-4. Restricciones en el cauce seco Big Dalton 211

Figura 4-5. Restricciones en el cauce seco Eaton 212

Figura 4-6. Restricciones en el cauce seco Little Dalton 213

Figura 4-7. Restricciones en el arroyo Puente 214

Figura 4-8. Restricciones en el cauce seco Rubio 215

Figura 4-9. Restricciones en el cauce seco San Dimas 216

Figura 4-10. Restricciones en San José 217

Figura 4-11. Restricciones en el arroyo Thompson 218

Figura 4-12. Restricciones en el arroyo Walnut 219

Figura 4-13. Oportunidades en el cauce seco Alhambra 220

Figura 4-14. Tratamientos de cruces en el cauce seco Alhambra 221

Figura 4-15. Oportunidades del cauce seco Big Dalton 222

Figura 4-16. Tratamientos de cruces en el cauce seco Big Dalton 223

Figura 4-17. Oportunidades en el cauce seco Eaton 224

Figura 4-18. Tratamientos de cruces en el cauce seco Eaton 225

Figura 4-19. Oportunidades en el cauce seco Little Dalton 226

Figura 4-20. Tratamientos de cruces en Little Dalton 227

Figura 4-21. Oportunidades en el arroyo Puente 228

Figura 4-22. Tratamientos de cruces en el arroyo Puente 229

Figura 4-23. Oportunidades en el cauce seco Rubio 230

Figura 4-24. Tratamientos de cruces en el cauce seco Rubio 231

Figura 4-25. Oportunidades en el cauce seco San Dimas 232

Figura 4-26. Tratamientos de cruces en el cauce seco San Dimas 233

Figura 4-27. Oportunidades en el arroyo San José 234

Figura 4-28. Tratamientos de cruces en San José 235

Figura 4-29. Oportunidades en el arroyo Thompson 236

Figura 4-30. Tratamientos de cruces en el arroyo Thompson 237

Figura 4-31. Oportunidades en el arroyo Walnut 238

Figura 4-32. Tratamientos de cruces en el arroyo Walnut 239

Figura 5-1. Ancho disponible del derecho de paso para posibles alineaciones de vías verdes a lo largo de los tramos de nivel 1 246

Figura 5-2. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 13 pies de ancho de la tabla 5-1 248

Figura 5-3. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 17 pies de ancho de la tabla 5-1 248

Figura 5-4. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 19 pies de ancho, opción A de la tabla 5-1 249

Figura 5-5. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 19 pies de ancho, opción B de la tabla 5-1 249

Figura 5-6. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 24 pies de ancho, opción A de la tabla 5-1 250

Figura 5-7. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 24 pies de ancho, opción B de la tabla 5-1 250

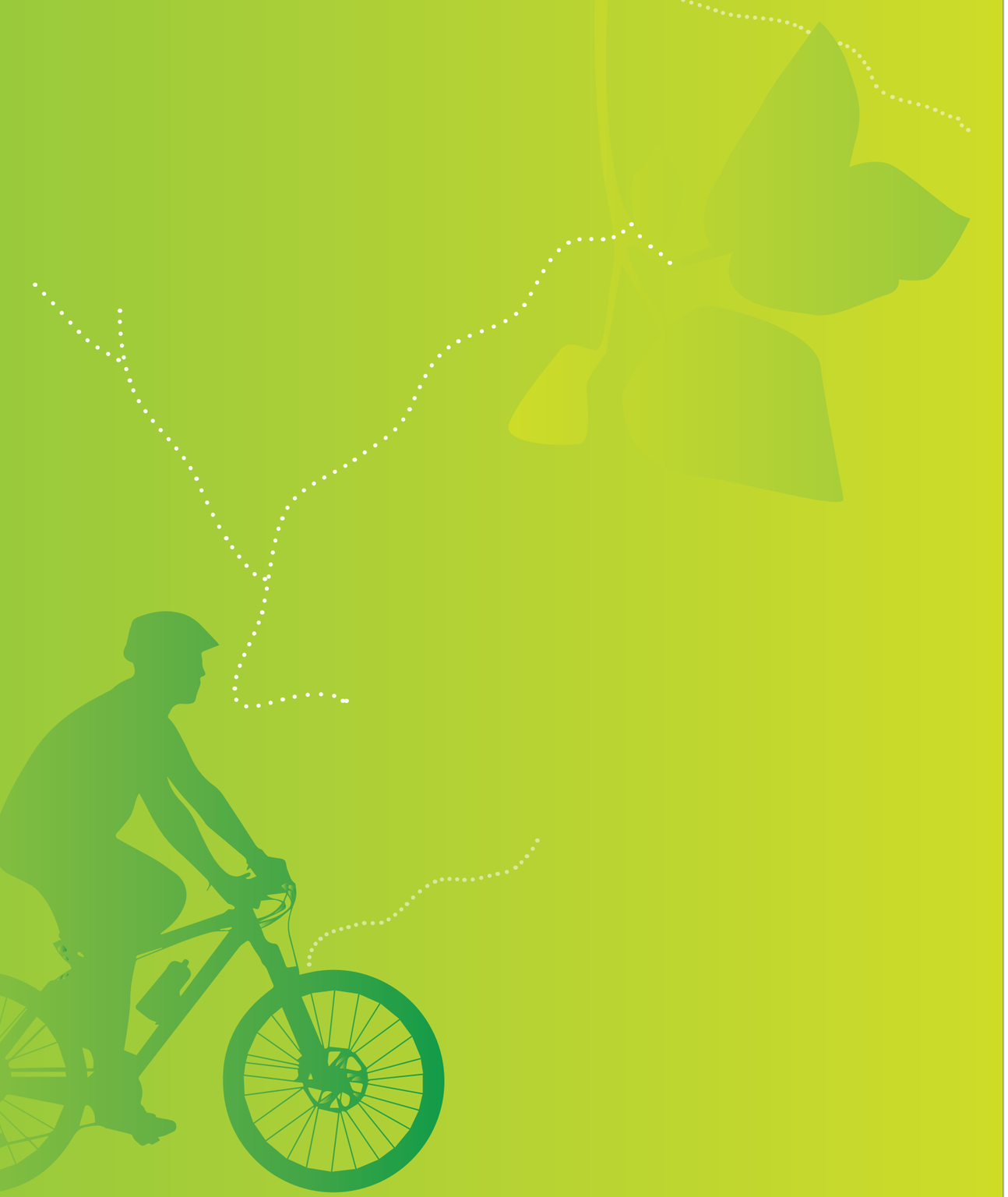
Figura 5-8. Ejemplo con 13 pies de vía verde en un lado del canal y un sendero separado en el lado opuesto 251

Figura 5-9. Instantánea de ejemplo del mapa de alineación de recursos a lo largo del cauce seco Eaton 252

Figura 5-10. Ejemplo de tratamiento de cruce a lo largo del cauce seco Eaton	256
Figura 5-11. Mapa de ubicación de oportunidades de proyectos destacando (10) ejemplos de proyectos. La lista completa de subcomponentes de proyectos se incluye en los materiales cartográficos del Apéndice F que acompañan este plan.	260
Figura 5-12. Ejemplo de parque pequeño contiguo a la vía verde	403
Figura 5-13. Ejemplo de parque adyacente a las vías verdes utilizando el espacio alrededor de la cuenca de expansión	403
Figura 5-14. Ejemplo de cruce en dos etapas con mediana elevada y señales RRFB (balizas rectangulares de intermitencia rápida)	404
Figura 5-15. Ejemplo de parque pequeño adyacente a las vías verdes con infraestructura ecológica	404
Figura 5-16. Ejemplo de cruce sobre el canal con nivelación y paisajismo accesibles	405
Figura 5-17. Ejemplo de cruce ferroviario sobre el canal con nivelación accesible	406
Figura 5-18. Ejemplo de cruce bajo el canal con nivelación accesible	407
Figura 6-1. Resumen de la red de vías verdes del SGV en las jurisdicciones de la ciudad y el condado de Los Ángeles	412
Figura 6-2. Esquema e información del Emerald Necklace (Fuente: Autoridad de Conservación de Cuencas [WCA, por sus siglas en inglés])	414
Figura 6-3. Resumen de las etapas del Plan de implementación del proyecto de vías verdes; actividades principales y partes involucradas	422
Figura 6-4. Secciones de las Directrices y estándares de diseño organizadas según la etapa del proyecto aplicable	426
Figura 6-5. Resumen de los recursos del plan disponibles para cada fase de implementación	433
Figura 6-6. Jurisdicción de canales del Distrito o del USACE en la Red de vías verdes del SGV.	436
Figura 6-7. Herramientas para la participación comunitaria	443
Figura 6-8. Ejemplo de publicación en redes sociales para un taller comunitario relacionado con el desarrollo del plan	443
Figura 6-9. Opciones potenciales de financiamiento para la red de vías verdes del SGV a nivel local, estatal y federal	445
Figura 6-10. Uso de los fondos de la Medida A por categoría	447

Lista de abreviaturas (por sus siglas en inglés)

3D	Tridimensional
AASHTO	Asociación Americana de Funcionarios Estatales de Carreteras y Transporte
ActiveSGV	Valle de San Gabriel activo
ADA	Ley de Estadounidenses con Discapacidades
BC	Brown y Caldwell
BH	Departamento de Playas y Puertos del Condado de Los Ángeles
BMP	mejor práctica de gestión
BOS	Junta de Supervisores del Condado de Los Ángeles
Catalyst	Catalyst Environmental Solutions
CDC	Comisión de Desarrollo Comunitario del Condado de Los Ángeles
CEO	Director general
CEQA	Ley de Calidad Ambiental de California
CES	CalEnviroScreen
CGRG	Grupo de Relaciones Gubernamentales y Comunitarias
CPUC	Comisión de Servicios Públicos de California
Distrito	Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles
DPH	Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles
DPR	Departamento de Parques y Actividades Recreativas del Condado de Los Ángeles
DRP	Departamento de Planificación Regional del Condado de Los Ángeles
EIP	Proyecto de implementación temprana
EIR	Informe de impacto ambiental
EWMP	Plan maestro mejorado de cuencas hidrográficas
ft	Pie, pies
FY	Año fiscal
GHG	Emisiones de gases de efecto invernadero
GIS	Sistema de información geográfica (SIG)
HACOLA	Autoridad de Vivienda del Condado de Los Ángeles
HDW	Grupo de trabajo de diseño saludable
HVC	paso de peatones con alta visibilidad
KOA	KOA Corporation
LA	Los Ángeles
LACAC	Comisión de Artes del Condado de Los Ángeles
LA County	Condado de Los Ángeles
Obras Públicas del Condado de Los Ángeles	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
LACoFD	Departamento de Bomberos del Condado de Los Ángeles
LACSD	Distritos de Supervisión del Condado de Los Ángeles
LACMTA	Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles
MIG	Moore Iacofano Goltsman, Inc.
MSP	Programa Subregional Plurianual
N/A	No disponible
NAIC	Comisión de Indios Nativos Americanos de la Ciudad y el Condado de Los Ángeles
NGO	organizaciones no gubernamentales (ONG)
NPS	Servicio de Parques Nacionales
O&M	Operaciones y Mantenimiento
PACE	Pacific Advanced Civil Engineering, Inc.
PEH	personas sin hogar
PEIR	Informe de impacto ambiental del programa
PHB	Baliza híbrida para peatones
PNA	Evaluación de necesidades de parques y actividades recreativas
Q&A	preguntas y respuestas
RAISE	Reconstrucción de la Infraestructura Estadounidense con Sostenibilidad y Equidad
RMC	Conservación de Ríos y Montañas de San Gabriel y Áreas Bajas de Los Ángeles
ROW, R/W	Derecho de paso
RRFB	Baliza rectangular de intermitencia rápida
RTP	Plan de transporte regional
RWMP	Plan revisado de gestión de cuencas hidrográficas
SCAG	Asociación de Gobiernos del Sur de California
SGV	Valle de San Gabriel
Plan de la red de vías verdes del SGV	Plan estratégico de implementación de la red de vías verdes del valle de San Gabriel
SGVCC	Cuerpo de conservación del Valle de San Gabriel
SGVCOG	Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel
SWPD	División de Planificación de Aguas Pluviales
SWQDv	Volumen de diseño para la calidad del agua pluvial
TPL	Fideicomiso de tierras públicas
TPP	Programas de planificación del transporte
TSM	Seguridad vial y movilidad
TM	Memorando técnico
USACE	Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos
USBR	Oficina de Recuperación de los Estados Unidos
USFWS	Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos
USDOT	Departamento de Transporte de los Estados Unidos
WCA	Autoridad de Conservación de Cuencas Hidrográficas



RESUMEN EJECUTIVO

Transformación del derecho de paso de la zona de control de inundaciones del valle de San Gabriel en una red de vías verdes de primera categoría

Más de dos millones de personas viven en las docenas de comunidades diversas y vibrantes situadas a lo largo del valle de San Gabriel (SGV), y muchas más trabajan y viajan por esta región única que cuenta con 130 millas de ríos, canales cauces y arroyos. Canalizados para proteger vidas y propiedades de las inundaciones desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, y continuando con su función de gestión de inundaciones en la actualidad, los afluentes del SGV han quedado en su mayoría separados de nuestras comunidades sociales, culturales y ecológicas. Los afluentes son ríos, canales, cauces secos y arroyos que desembocan en una masa de agua superficial más grande. Hoy en día, estas comunidades enfrentan una serie de desafíos como la escasez de terrenos para parques y espacios de recreación abiertos y activos, los impactos del cambio climático, la pérdida de ecosistemas y hábitats, la escasez de recursos y la inequidad social.

Aunque la propiedad de la tierra, las prioridades competitivas y el financiamiento presentan obstáculos, los afluentes del SGV son tierras de propiedad pública que ofrecen oportunidades increíbles para beneficiar considerablemente a las comunidades y las personas. El Plan estratégico de implementación de la red de vías verdes del valle de San Gabriel (Plan de la red de vías verdes del SGV) es una iniciativa de múltiples objetivos para transformar el derecho de paso (ROW, por sus siglas en inglés) existente a lo largo de los ríos, canales, cauces secos y arroyos del SGV en una red de vías verdes de primera categoría. Se necesitan sistemas resilientes para crear vías verdes y espacios abiertos conectados que favorezcan la captura y limpieza del agua, el enfriamiento de superficies, la captura de carbono, los hábitats nativos, los parques, las actividades recreativas, los caminos y senderos de usos múltiples (para ciclistas, peatones y jinetes), la salud humana y ecológica, la equidad, el acceso, la movilidad, el arte, la cultura y las oportunidades económicas para las diversas comunidades del SGV, todo ello mientras se mantiene la protección contra inundaciones. La extensión de los afluentes de la red de vías verdes del SGV se muestra en la figura ES-1, y una visión de lo que se logrará en el SGV se ilustra en la figura ES-2.

El plan de la red de vías verdes del SGV tiene como objetivo representar una visión común desarrollada de manera colaborativa entre las agencias públicas locales y las partes interesadas de la comunidad, además de servir como recurso y guía para los proponentes del proyecto, entre los que se encuentran el condado de Los Ángeles, las ciudades, otras agencias públicas, comunidades y organizaciones no gubernamentales (ONG), para el desarrollo futuro a lo largo de los corredores de la red de vías verdes del SGV.

Figura ES-1. Mapa de los afluentes de la red de vías verdes del SGV

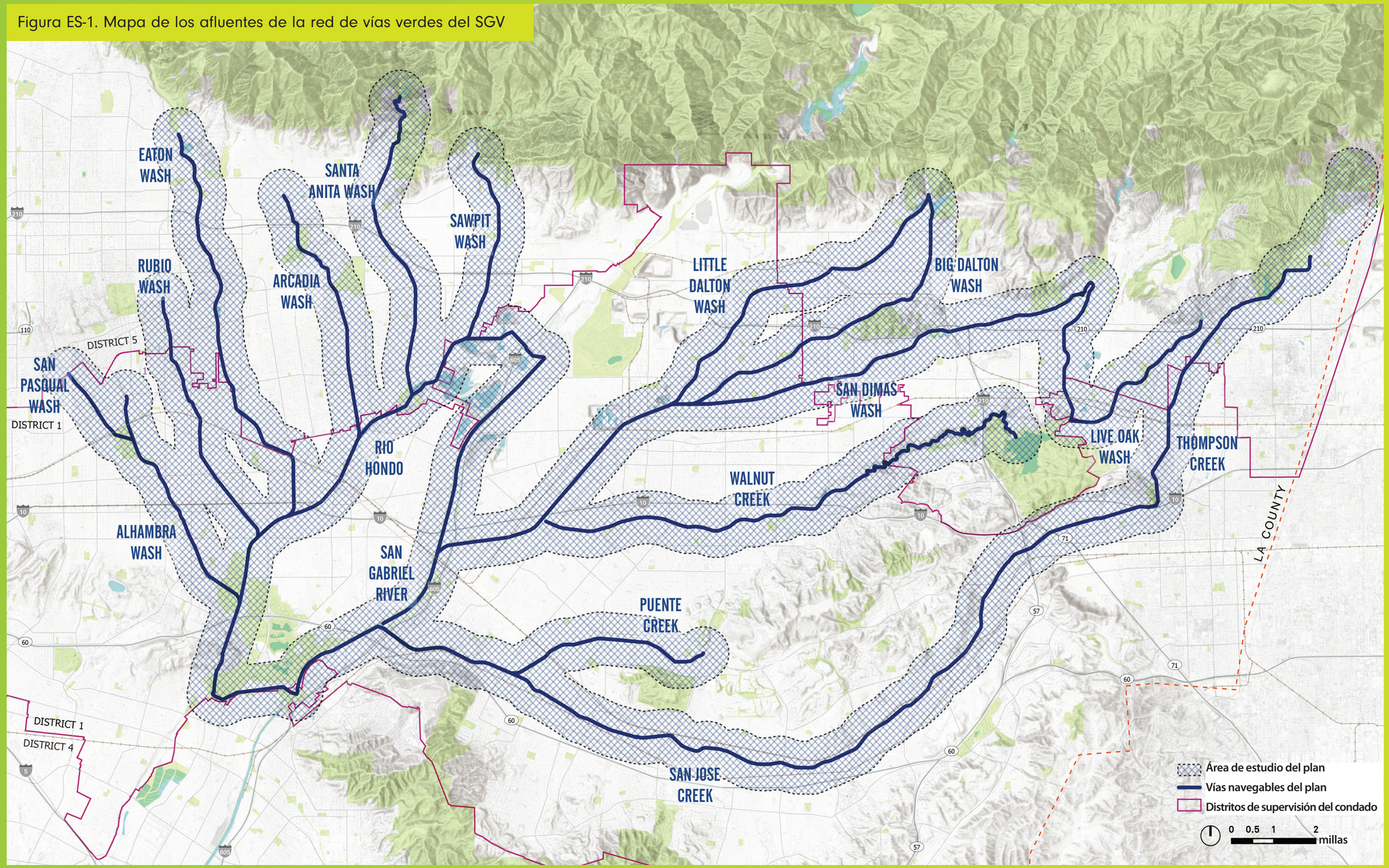


Figura ES-2. Representación 3D del ejemplo del cauce seco San Dimas en el Proyecto de vía verde del parque Gladstone



Antecedentes

La Ley de Desarrollo y Sostenibilidad de Vías Verdes de California de 2015 describe una vía verde como un corredor peatonal y ciclista, de transporte de vehículos no motorizados y de viaje recreativo adyacente a una vía fluvial urbana. Esta descripción les permite a las jurisdicciones locales incluir las vías verdes en sus planes generales y establece una servidumbre de vía verde para organizaciones sin fines de lucro exentas de impuestos con el propósito de conservación o desarrollo.

En 2006, la Junta de Supervisores del Condado de Los Ángeles (BOS, por sus siglas en inglés) adoptó el Plan maestro del corredor del río San Gabriel, que abordaba las necesidades de hábitat, recreación, espacios abiertos, control de inundaciones, suministro de agua y desarrollo económico del corredor del SGV. Fue el resultado de un proceso impulsado por las partes interesadas que involucró a varias ciudades, agencias públicas y una variedad de grupos comunitarios, ambientales y de defensa del agua.

En el pasado, la planificación colaborativa entre diversas partes interesadas ha dado como resultado la construcción de carriles para bicicletas de clase 1 a lo largo de canales como el río San Gabriel y el río Hondo, y dentro de los terrenos de extensión de la cuenca costera del río Hondo. Estos ejemplos son modelos para expandir el sistema de transporte activo a lo largo del SGV. Aunque muchas comunidades buscan de manera independiente la creación de vías verdes, estos esfuerzos carecen en gran medida de una estrategia de implementación integral y metódica a nivel regional, lo que resulta en una red de senderos fragmentada y resalta la necesidad demostrada de un plan integral actualizado.

Reconociendo el potencial, el Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel (SGVCOG, por sus siglas en inglés) apoyó la asignación de más de 231 millones de dólares en fondos de la Medida M para la implementación de un programa de transporte activo que incluyera una red de vías verdes a nivel regional para el SGV. Un impulso clave para la posterior creación del plan de la red de vías verdes del SGV fue la solicitud de un informe por parte del SGVCOG, en el que se analizaron los posibles beneficios, impactos y oportunidades relacionados con dicha red. El Plan regional de transporte activo del SGV incluye estrategias y acciones para mejorar las condiciones para peatones y ciclistas. El plan proporciona orientación para expandir y mejorar la red de transporte activo existente, así como para conectar con instalaciones en ciudades vecinas y comunidades no incorporadas del condado de Los Ángeles.

El Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles (Distrito), administrado por el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, opera y mantiene casi 130 millas de canales abiertos que atraviesan casi todas las ciudades del SGV, muchos de los cuales cuentan con derechos de paso que pueden albergar vías verdes comunitarias. Un ejemplo típico de canal de concreto en el SGV con derecho de paso disponible es el cauce seco Big Dalton, cerca del parque Hilda Solis en Baldwin Park, tal como se muestra en la figura ES-3.

El desarrollo de las vías verdes dentro del derecho de paso del Distrito está bien alineado y es consistente con el plan de transporte regional y la estrategia de comunidades sostenibles 2012-2035 de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés), el Plan estratégico de transporte activo de la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (LACMTA, por sus siglas en inglés) y la Evaluación integral de necesidades de parques y recreación del condado de Los Ángeles de 2016.

Actualmente, hay más de una docena de proyectos de implementación temprana (EIP, por sus siglas en inglés) de vías verdes y ciclovías completados o en proceso dentro de la red de vías verdes del SGV. Estos EIP sirven como un excelente punto de partida para desarrollar futuras iniciativas según el plan de la red de vías verdes del SGV y para ampliar la conectividad y otros beneficios de la red de vías verdes del SGV. El estado de implementación de los EIP varía desde la planificación inicial hasta la construcción. Estos incluyen proyectos en Emerald Necklace, así como proyectos en ocho de los 16 afluentes principales del SGV. Emerald Necklace es una red de 17 millas de parques, vías verdes y senderos existentes y futuros ubicados a lo largo del río Hondo y el río San Gabriel, y es un excelente ejemplo de colaboración exitosa entre el condado de Los Ángeles,



Figura ES-3. Cauce seco Big Dalton con derecho de paso disponible cerca del parque Hilda Solis en Baldwin Park



Figura ES-4. Condiciones existentes de las vías verdes a lo largo del río San Gabriel en el SGV



Figura ES-5. Miembros de la comunidad debaten el plan en un evento emergente en el Covina Famers Market

las ciudades, las ONG y los residentes para hacer realidad la red de vías verdes del SGV. En la figura ES-4 se muestra un ejemplo de un proyecto exitoso de vía verde en el río Hondo en el SGV.

El proceso del Plan de la red de vías verdes del SGV comenzó en mayo de 2017 con una moción de la Junta de Supervisores del Condado de Los Ángeles para desarrollar un plan estratégico de implementación para la red de vías verdes del SGV. El proceso, liderado por el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, contó con el apoyo del Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles (DPR, por sus siglas en inglés). Un comité directivo compuesto por 12 organizaciones asociadas que representan a municipios, organizaciones sin fines de lucro y otras entidades gubernamentales y no gubernamentales participó y brindó comentarios y perspectivas durante todo el proceso de participación comunitaria y desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV.

Desde el comienzo del desarrollo del plan, la participación comunitaria ha sido una prioridad para el condado de Los Ángeles, tal como se ilustra en la figura ES-5. El equipo del plan (equipo de desarrollo del plan liderado por el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles que incluye también al DPR, a la Autoridad de Conservación de Cuencas Hidrográficas (WCA, por sus siglas en inglés) y al equipo de consultores) comprendió que la comunidad necesitaba expresar sus preferencias, proporcionar comentarios y plantear preguntas en todas las etapas del desarrollo para garantizar que el Plan de la red de vías verdes del SGV definitivo cumpliera con las necesidades de la comunidad. La coordinación continua entre el condado de Los Ángeles, las ciudades y comunidades, otras entidades gubernamentales y organizaciones sin fines de lucro es esencial para lograr la sólida visión y los objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV.

Los proyectos futuros deben reflejar las oportunidades de segmentos afluentes específicos y satisfacer las diversas necesidades de las comunidades adyacentes. Los proyectos también deben respetar las necesidades de gestionar el riesgo de inundaciones y, al mismo tiempo, alcanzar las metas y objetivos generales del Plan de la red de vías verdes del SGV.

Visionario y práctico, el marco del Plan de la red de vías verdes del SGV comienza con las necesidades de la comunidad y brinda orientación y recursos para que todas las jurisdicciones seleccionen los elementos deseados e implementen proyectos en el área de estudio. El Plan de la red de vías verdes del SGV identifica y describe una serie de oportunidades de desarrollo en toda la red de vías verdes del SGV, donde se pueden instalar ciclovías y senderos verdes de usos múltiples a lo largo de los afluentes del río San Gabriel y del río Hondo.

VISIÓN: Crear una red de vías verdes del SGV de primera categoría

El Plan de implementación estratégica de la red de vías verdes del valle de San Gabriel es una iniciativa que persigue múltiples objetivos para transformar la franja de derecho de paso existente a lo largo de los afluentes en el SGV en una red de vías verdes de primera categoría. El Plan de la red de vías verdes del SGV, que sirve como guía para el desarrollo futuro a lo largo de los corredores de la red de vías verdes del SGV, prioriza los segmentos de afluentes, propone componentes del proyecto, proporciona orientación para el desarrollo del proyecto y crea un marco de implementación y una visión para la creación de proyectos con múltiples beneficios que impulsen los objetivos de la comunidad, las partes interesadas y las agencias asociadas.

130 millas de red potencial de vías verdes del SGV a lo largo de 16 afluentes

37 comunidades diversas y vibrantes del condado de Los Ángeles

2 millones de residentes viven dentro del Valle de San Gabriel

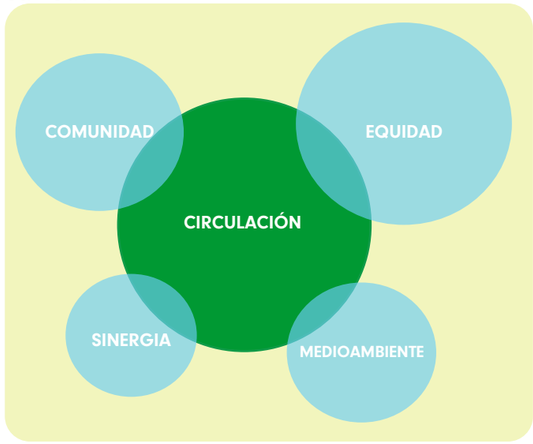


Figura ES-6. Cinco enfoques clave utilizados para desarrollar el marco de priorización del Plan de la red de vías verdes del SGV

Al comienzo del desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV, se estableció un marco de priorización para construir una base sólida y determinar en qué zonas del SGV se podría lograr el mayor impacto. La priorización se logró utilizando cinco enfoques clave, como se muestra en la figura ES-6: comunidad, equidad, circulación, medioambiente y sinergia.



Resumen del plan y marco basado en objetivos

Los sistemas de control de inundaciones en las 130 millas de ríos, canales, cauces secos y arroyos del SGV presentan una gran oportunidad para crear una red interconectada en todo el condado de vías verdes comunitarias de uso múltiple para parques lineales y espacios abiertos para recreación, carriles para bicicletas para el transporte activo, senderos para uso ecuestre y prácticas integradas de gestión de aguas pluviales. La combinación de estas funciones ayuda a ampliar el propósito singular del sistema de control de inundaciones del condado de Los Ángeles para satisfacer las necesidades de la región y de las diversas comunidades del SGV, al promover los seis objetivos regionales y estatales del Plan de la red de vías verdes del SGV, representados en la figura ES-7 y descritos a continuación. Cabe destacar que estos también son los objetivos del condado de Los Ángeles.



Figura ES-7. Objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV

- **La promoción de prácticas equitativas** es un aspecto clave en la evaluación y toma de decisiones en todo el Plan de la red de vías verdes del SGV. Esto es evidente en los amplios y extensos esfuerzos de participación comunitaria que informaron el Plan de la red de vías verdes del SGV, así como en la realización del análisis de las vías verdes y en la provisión de recursos para la implementación de proyectos de manera equitativa en todo el SGV. Es necesario seguir centrándose en el financiamiento equitativo durante toda la implementación para mejorar los resultados en materia de justicia medioambiental.
- **La creación de oportunidades recreativas** es uno de los principales beneficios de los proyectos de vías verdes, junto con el desarrollo de más espacios abiertos y la mejora de la movilidad y la actividad física para todos los usuarios potenciales.
- **La integración de la gestión de aguas pluviales** en los proyectos de vías verdes para áreas de drenaje locales y externas logra una importante captura de aguas pluviales, la recarga de aguas subterráneas y la gestión integrada del agua a nivel regional.
- **La mejora de las conexiones** con el transporte público, las escuelas, los empleos y los destinos cotidianos es un objetivo principal de todos los proyectos de vías verdes que beneficia directamente a todos los residentes, trabajadores y visitantes. Ayudará a reducir las millas recorridas por vehículos y las emisiones asociadas de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en ingles). En el Plan se incluyen elementos que se centran en el transporte seguro por las vías verdes para vehículos de SGV y el acceso seguro durante la navegación hacia la vía verde, incluyendo calles y otros cruces. Gran parte de este contenido se proporciona a lo largo del Apéndice H, Directrices y Normas de Diseño.
- **La mejora los hábitats naturales** contribuye al disfrute de la "calidad de vida" y se logra mediante la mejora de los espacios abiertos adyacentes a las vías verdes y siguiendo las directrices y normas de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV.
- **El enriquecimiento del bienestar comunitario** se logra mediante los objetivos mencionados anteriormente, así como mediante la reducción del tráfico vehicular y las emisiones de gases de efecto invernadero, creando acceso seguro al transporte activo, plantando árboles y vegetación autóctonos asociados con un aire y agua más limpios y beneficios para la salud mental, así como la reduccion de los efectos de isla de calor.

La amplia participación comunitaria (es decir, talleres, eventos emergentes y encuestas) fue una de las principales prioridades para informar y dar a conocer el Plan de la red de vías verdes del SGV. Hubo temas consistentes en los comentarios sobre las prioridades, específicamente la conectividad, los servicios, la seguridad, la justicia ambiental y el mantenimiento. Los comentarios de la comunidad se incorporaron al enfoque y a los resultados del Plan de la red de vías verdes del SGV, incluyéndolos en las directrices y normas de diseño, así como en los diseños conceptuales de ejemplo a nivel regional que ayudarán a garantizar que estas prioridades se mantengan a lo largo de la implementación del Plan de la red de vías verdes del SGV.

Para mejorar la comprensión de los afluentes del SGV y las comunidades que los rodean, se desarrollaron narrativas de los afluentes para cada afluente utilizando los cinco enfoques clave: comunidad, circulación, medioambiente, equidad y sinergia. A modo de ejemplo, la historia de equidad y la historia del medioambiente del cauce seco Alhambra se muestran en las figuras ES-8 y ES-9.

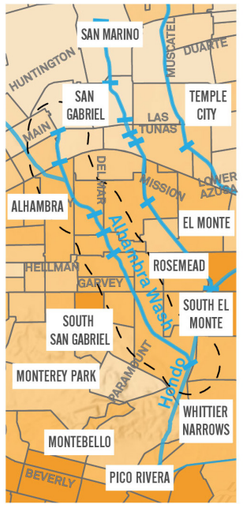
Figura ES-8. Narrativas de los afluentes: Historia de equidad del cauce seco Alhambra

HISTORIA DE EQUIDAD DEL CAUCE SECO ALHAMBRA

En nuestros conceptos de diseño, la carga excesiva de la contaminación del aire, agua y suelo puede determinar el valor de las soluciones basadas en la naturaleza. Por otro lado, los factores socioeconómicos (por ejemplo, niveles de pobreza, aislamiento lingüístico, etc.) pueden ayudar a determinar la programación.

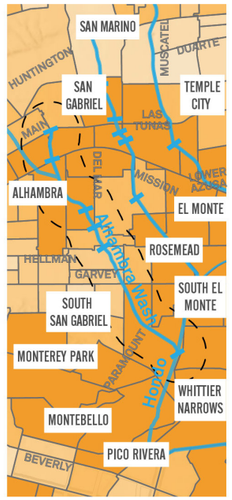
DESCRIPCIÓN GENERAL

Las comunidades más afectadas por el impacto ambiental se encuentran en el centro de este afluente, en Monterey Park y El Monte. El tramo más afectado en esta área tiene un puntaje percentil del 86% en CalEnviroScreen.



CARGA MEDIOAMBIENTAL

Según CalEnviroScreen, la exposición a diferentes tipos de contaminación (por ejemplo, calidad del aire, riesgo de plomo, diésel, pesticidas, etc.) es muy alta en la mayor parte de esta área.



SENSIBILIDAD Y ACTORES SOCIOECONÓMICOS

CalEnviroScreen clasifica la sensibilidad a la contaminación ambiental de cada sector censal de muy baja a muy alta, basándose en factores socioeconómicos y de salud.



La historia de equidad del cauce seco Alhambra se caracteriza por altos índices de carga medioambiental y socioeconómica en toda el área.

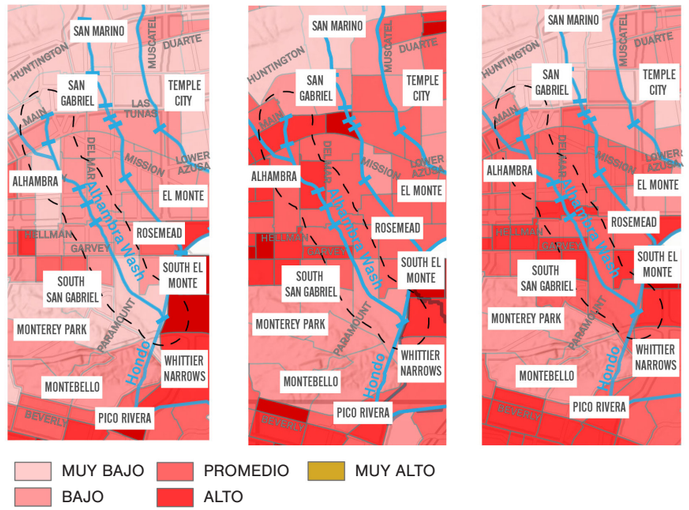
Figura ES-9. Narrativas de los afluentes: Historia medioambiental del cauce seco Alhambra

HISTORIA MEDIOAMBIENTAL DEL CAUCE SECO ALHAMBRA

El estudio de la sombra, las superficies impermeables y la vulnerabilidad al calor pueden ayudarnos a identificar dónde pueden ser más beneficiosos los árboles.

La cobertura arbórea a lo largo del cauce seco Alhambra es en su mayoría promedio.

Las superficies impermeables se concentran más en South San Gabriel, El Monte y Montebello, con mayores oportunidades de infiltración de agua al norte y al sur. El índice de vulnerabilidad al calor refleja este patrón, con las áreas más vulnerables cerca del centro del afluente.



PORCENTAJE SIN COBERTURA ARBÓREA

Desarrollado por el Índice de lugares saludables de California, este indicador mide el porcentaje de terreno sin cobertura arbórea.

PORCENTAJE DE SUPERFICIES IMPERMEABLES

Las superficies impermeables son áreas del terreno endurecidas por estructuras como casas, patios, entradas de vehículos e infraestructura de transporte. Un aumento en las superficies impermeables puede alterar la hidrología de una cuenca hidrográfica, con un impacto significativo en la calidad del agua y en los hábitats acuáticos y ribereños (herramienta CHAT).

VULNERABILIDAD AL CALOR

La Herramienta de evaluación del calor de California (CHAT, por sus siglas en inglés) fue desarrollada por Four Twenty Seven, Inc. en colaboración con Argos Analytics, Habitat Seven y el Instituto de Salud Pública. Esta capa representa la vulnerabilidad de las comunidades a los impactos en la salud relacionados con el calor.



La historia medioambiental del cauce seco Alhambra muestra una alta vulnerabilidad al calor en toda la comunidad, particularmente en el extremo sur, donde hay menos cobertura arbórea.

A través del marco de priorización, las narrativas de los afluentes y la participación comunitaria, se logró una comprensión profunda de las comunidades del SGV y de las áreas con mayores necesidades. El siguiente paso fue comprender las oportunidades y restricciones para el desarrollo de proyectos de vías verdes a lo largo de los canales de los afluentes del SGV y sus áreas adyacentes.

Se utilizaron múltiples conjuntos de datos para evaluar las oportunidades y restricciones de las vías verdes del SGV, incluyendo las bases de datos del sistema de información geográfica (SIG) del condado de Los Ángeles, los planos conforme a obra de los canales, los estudios previos y los proyectos completados o en proceso de implementación. Como parte del desarrollo del plan, se crearon varios conjuntos de datos nuevos para completar los vacíos de información en el SGV. Por ejemplo, un nuevo conjunto de datos creado para el análisis del desarrollo de las vías verdes fue el cartografiado de la línea de la valla del derecho de paso del canal del SGV, que se refería al área directamente adyacente a cada canal bajo la jurisdicción del Distrito. Se evaluó el ancho y la extensión del derecho de paso de los canales para identificar oportunidades de desarrollo de vías verdes y elementos complementarios en parcelas públicas adyacentes.

El Plan de la red de vías verdes del SGV resultante consta de alternativas de diseño de vías verdes que ilustran diversas estrategias posibles que los proponentes del proyecto (las entidades que lideran la implementación de futuros proyectos de vías verdes en el SGV), como el condado de Los Ángeles, las ciudades, las comunidades y las ONG pueden utilizar para desarrollar la red de vías verdes. Las vías verdes pueden incluir varias combinaciones de usuarios, como peatones, ciclistas y jinetes. Se proporciona orientación sobre posibles estrategias de diseño para las vías verdes a lo largo de los canales del SGV; sin embargo, no se prescribe el uso o enfoque definitivo para implementar mejoras específicas en las vías verdes.

El componente principal del proyecto de las vías verdes es el sendero verde. Un proyecto de vía verde también puede incluir una combinación de los siguientes subcomponentes:

- Instalaciones en las vías verdes
- Parques pequeños y espacios verdes
- Cruces seguros
- Gestión de aguas pluviales

Cada uno de estos subcomponentes del proyecto incluye una colección recomendada de elementos beneficiosos del proyecto y puede implementarse de forma individual o en cualquier combinación como proyectos subsiguientes, impulsados por las necesidades, financiamiento y decisiones políticas de la jurisdicción local. Los elementos beneficiosos del proyecto están destinados a contribuir a la habitabilidad y la identidad cohesiva de la red de vías verdes; a promover la seguridad, la accesibilidad y legibilidad; y a construir una identidad cohesiva dentro de la red de vías verdes.

Las posibles alineaciones de las vías verdes se proporcionan en el Plan de la red de vías verdes del SGV, junto con las oportunidades de crear subcomponentes y elementos beneficiosos. También se incluyen diez diseños conceptuales de ejemplo, con varias hojas en diferentes "escalas" (red de vías verdes, vecindario, parcela) para ofrecer ideas sobre vías verdes y otros subcomponentes y servicios del proyecto dentro del SGV. En la figura ES-10 (escala de vecindario) y en la figura ES-11 (escala de parcela) se muestra un ejemplo de diseño conceptual de una posible vía verde a lo largo del cauce seco Alhambra que conecta con el parque Vincent Lugo.

Las directrices y normas de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV (sección 6 y apéndice H) se confeccionaron para respaldar el desarrollo de soluciones específicas de diseño y técnicas para los proyectos posteriores que se implementarán bajo el Plan de la red de vías verdes del SGV. Se ha incorporado cierta flexibilidad para permitir que las comunidades reflejen sus diversas prioridades, su arte y su cultura a la vez que se mantiene una experiencia de usuario segura, se preserva una identidad unificada y cohesiva a lo largo del corredor de espacios abiertos y se promueven las mejores prácticas y la resiliencia.



Usuarios a lo largo del sendero multiusos Emerald Necklace

Figura ES-10. Ejemplo de diseño conceptual del cauce seco Alhambra en el parque Vincent Lugo



OPORTUNIDAD DE AMPLIACIÓN DE ESPACIOS ABIERTOS

DESTINOS COMUNITARIOS DE LAS VÍAS VERDES

CRUCE DE PUENTE PROPUESTO

0 460 920 pies

Derecho de paso disponible
- < 8 pies
- 8-13 pies
- 13-17 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- < 24 pies
- Fuera del canal

- Proyectos de implementación temprana
- Carriles de usos múltiples DPR actuales
- Instalaciones existentes para bicicletas (información de MTA)
- Instalaciones propuestas para bicicletas (información de MTA)

- Parques y espacios abiertos en todo el condado
- Afluentes
- Escuelas
- Áreas industriales/comerciales/minoristas
- Acceso al carril para bicicletas (información de MTA)

ESCALA DEL VECINDARIO

CAUCE SECO ALHAMBRA EN EL PARQUE VINCENT LUGO

Además de proporcionar una alineación continua del sendero, pueden incorporarse al proyecto algunas mejoras adicionales para crear oportunidades con múltiples beneficios. El objetivo principal es conectar el sendero con las instalaciones existentes que ya ofrece el parque Vincent Lugo.

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1 AUMENTAR LA CONECTIVIDAD
Instalar un puente sobre el canal al sur de las vías de Union Pacific para proporcionar una ruta para peatones y ciclistas de este a oeste a lo largo del camino de servicio del campo de golf y el camino del distrito escolar.

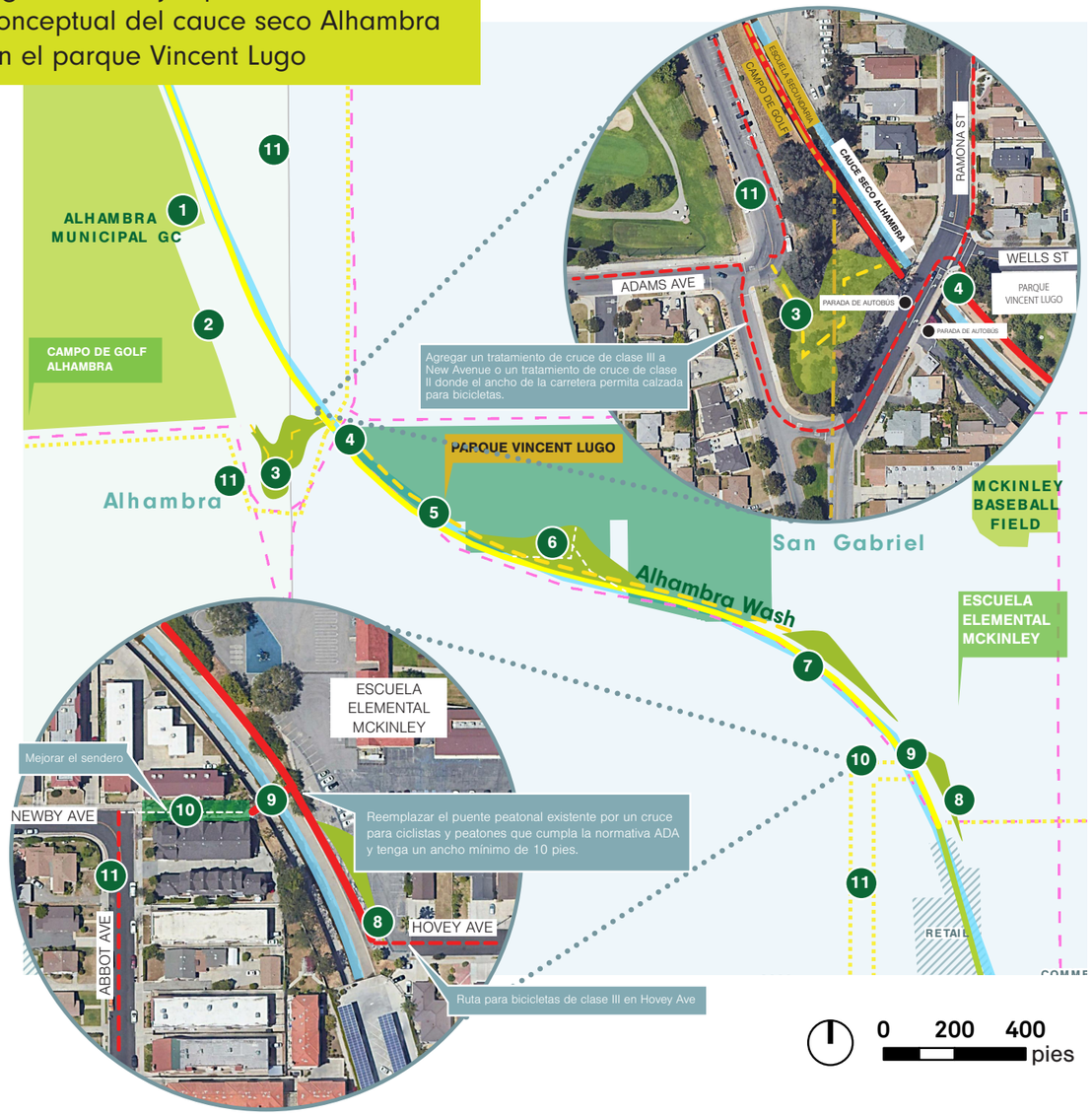
Se deben explorar y resaltar otras opciones de conectividad a través del programa de señalización establecido en las pautas de diseño. La conexión debe incluir los siguientes, aunque sin limitarse ellos: La misión de San Gabriel, la escuela secundaria San Gabriel y el parque Almansor.

2 CAPTURA Y TRATAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES
La confluencia de los cauces secos San Pasqual y Alhambra ofrece la posibilidad de captar y tratar de forma adicional las aguas pluviales en forma de un jardín demostrativo con señalización educativa.

3 PARQUE GATEWAY
El parque Vincent Lugo es uno de los pocos espacios públicos abiertos en la zona. El parque cuenta con muchas instalaciones, como un área de juegos, caminos pavimentados, senderos, baños, un campo de béisbol, un amplio estacionamiento y una pradera abierta. Se recomienda introducir pequeñas mejoras para optimizar el plan existente y alinearlo de forma más directa a los objetivos del proyecto de vía verde. Estas incluyen convertir el actual sendero de granito descompuesto a lo largo del canal en un sendero pavimentado de uso múltiple y agregar señalización para dirigir a los usuarios del sendero hacia las instalaciones existentes del parque.

4 ACCESIBILIDAD
Actualizar el puente existente para que cumpla con las normas de accesibilidad de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Agregar un carril para bicicletas de clase I a lo largo del sendero de Newby Avenue entre el puente y Abbot Avenue.

Figura ES-11. Ejemplo de diseño conceptual del cauce seco Alhambra en el parque Vincent Lugo



ESCALA DE PARCELA

CAUCE SECO ALHAMBRA EN EL PARQUE VINCENT LUGO

ELEMENTOS A DESTACAR

1. Proporcionar un sendero de uso múltiple a lo largo del borde del canal, aprovechando la cobertura arbórea existente a lo largo del borde del campo de golf Alhambra. Será necesario coordinarse con el campo de golf para garantizar que se proporcione una plantación adecuada y/o redes que mitiguen cualquier preocupación de seguridad por los pelotazos de golf. Además de las redes, se recomienda un escudo visual no transparente para que los golfistas que estén iniciando su golpe no se distraigan por los ciclistas o peatones que pasen.

2. Carril para bicicletas de clase II o III a lo largo de New Avenue hasta Alhambra Corporation Yard.

3. Mejoras en los espacios abiertos para crear una conexión entre el vecindario, el área de espacio abierto y el sendero propuesto. Esto podría ser un pequeño jardín interpretativo del vecindario para mostrar tipos de jardines, como jardines de bajo consumo de agua, hábitats o jardines para polinizadores.

4. Mejorar la entrada existente al parque para convertirla en una puerta de entrada de tamaño mediano, con señalización que dirija a los usuarios hacia las vías verdes, otras instalaciones del parque y destinos locales.

5. Cuando sea posible, el sendero de granito descompuesto deberá ser reemplazado o reparado para alinearse con el sendero de uso múltiple y proporcionar un camino para el tráfico más lento.

6. Conexión con las instalaciones existentes del parque.

7. Pantalla de privacidad entre el sendero y la escuela.

8. Jardín demostrativo en el borde del estacionamiento de la escuela. Esto funcionará como un pequeño punto de entrada al final de Hovey Avenue.

9. Reemplazar el puente peatonal existente por un cruce para ciclistas y peatones que cumpla la normativa ADA y tenga un ancho mínimo de 10 pies.

10. Pequeña puerta de entrada en el lado oeste del puente.

11. Alternativas de ruta para bicicletas en la calle en caso de que no estuviera disponible un canal de vías verdes hacia el sur.

Creación de una red equitativa de vías verdes en el SGV

El condado de Los Ángeles se compromete a fomentar un futuro positivo y más equitativo para todos los residentes. El Plan de la red de vías verdes del SGV forma parte de este compromiso, ya que la red de vías verdes del SGV conecta a personas de diferentes etnias y niveles socioeconómicos que viven y trabajan en diversas comunidades y zonas geográficas. Al mismo tiempo, existen múltiples necesidades que deben abordarse, tal como se detalla en los objetivos y el marco de priorización del Plan de la red de vías verdes del SGV. El Plan de la red de vías verdes del SGV establece los enfoques y recursos necesarios para crear una red de vías verdes del SGV equitativa que ayudará a las comunidades a prosperar en el lugar donde se asientan.

Los proyectos de vías verdes mejorarán la movilidad y aumentarán las oportunidades recreativas y la actividad física. La integración de la gestión de aguas pluviales aumentará la recarga de aguas subterráneas y mejorará la gestión general del agua en el condado de Los Ángeles. Los residentes, trabajadores y visitantes tendrán nuevas conexiones con el transporte público, las escuelas, los empleos y los destinos. Se mejorarán los hábitats naturales utilizando los espacios abiertos adyacentes a las vías verdes. El bienestar de la comunidad aumentará a través de todos los objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV y mediante la reducción del tráfico vehicular y de las emisiones de gases de efecto invernadero, la plantación de vegetación y árboles autóctonos y la reducción de los efectos de las islas de calor.

El Plan de la red de vías verdes del SGV incorpora flexibilidad y no prescribe la sección específica de la vía verde, los usuarios o los componentes y elementos del proyecto. Cada ciudad o comunidad puede crear sus propios proyectos. Se alienta a las ciudades y comunidades individuales dentro de la red de vías verdes del SGV a adoptar el plan de la red de vías verdes del SGV y coordinar con el condado de Los Ángeles la implementación de proyectos de vías verdes utilizando las directrices y normas de diseño, así como los amplios recursos. A medida que avancen los proyectos en todo el SGV, la equidad y todos los objetivos seguirán siendo una prioridad y servirán de base para la priorización de proyectos, los procesos de participación y la implementación.

Explore los objetivos, el enfoque y los recursos proporcionados en el Plan de la red de vías verdes del SGV, que se divide en seis secciones principales y ocho apéndices. Las secciones 1 a 4 presentan la descripción del Plan de la red de vías verdes del SGV, el resumen de las condiciones existentes, los datos disponibles y los vacíos de información, la evaluación y priorización de las oportunidades en los afluentes, así como los aspectos de participación comunitaria en el proceso de planificación. Las secciones 5 y 6 brindan orientación y amplios recursos para que los proponentes de los proyectos los utilicen en la implementación de las vías verdes.

Descripción general del Plan estratégico de implementación de la red de vías verdes del SGV Red de vías verdes del SGV

Sección 1: Introducción al Plan estratégico de implementación de la red de vías verdes del valle de San Gabriel. Introducción a la red de vías verdes del SGV y al Plan de la red de vías verdes del SGV, que incluye los objetivos del plan, el área del plan y sus afluentes, la descripción y componentes del plan, la historia natural y los pueblos indígenas, las mejoras en el control de inundaciones, los socios y el equipo del plan, el enfoque para el desarrollo del plan y la organización del plan.

Sección 2: Resumen de las condiciones existentes. Resumen de las condiciones existentes de los afluentes del SGV y los terrenos inmediatamente adyacentes, incluyendo iniciativas y estudios previos; proyectos de implementación temprana (EIP); análisis del SIG, base de datos y cartografía; características de los canales y narrativas de los afluentes (enfoques clave).

Sección 3: Estrategia de participación y resultados. Planificación de la participación comunitaria, incluyendo objetivos, audiencias, actividades y materiales, cronograma, liderazgo y presentación de los resultados de la participación e integración de los comentarios en el Plan de la red de vías verdes del SGV. La participación de todas las partes interesadas fue el pilar del desarrollo del plan. Los enfoques y materiales de la participación en el Plan de la red de vías verdes del SGV son igualmente valiosos para los proponentes de proyectos de vías verdes.

Sección 4: Análisis de oportunidades del proyecto. Desarrollo y aplicación de un marco de priorización para la red de vías verdes del SGV que incluya la identificación de los tramos de afluentes de los niveles 1, 2 y 3, la evaluación de las oportunidades y restricciones de los afluentes de nivel 1, el desarrollo de figuras para ambos y el diseño de tratamientos de cruces seguros. El diagrama de oportunidades para el cauce seco Big Dalton se muestra en la figura ES-12.

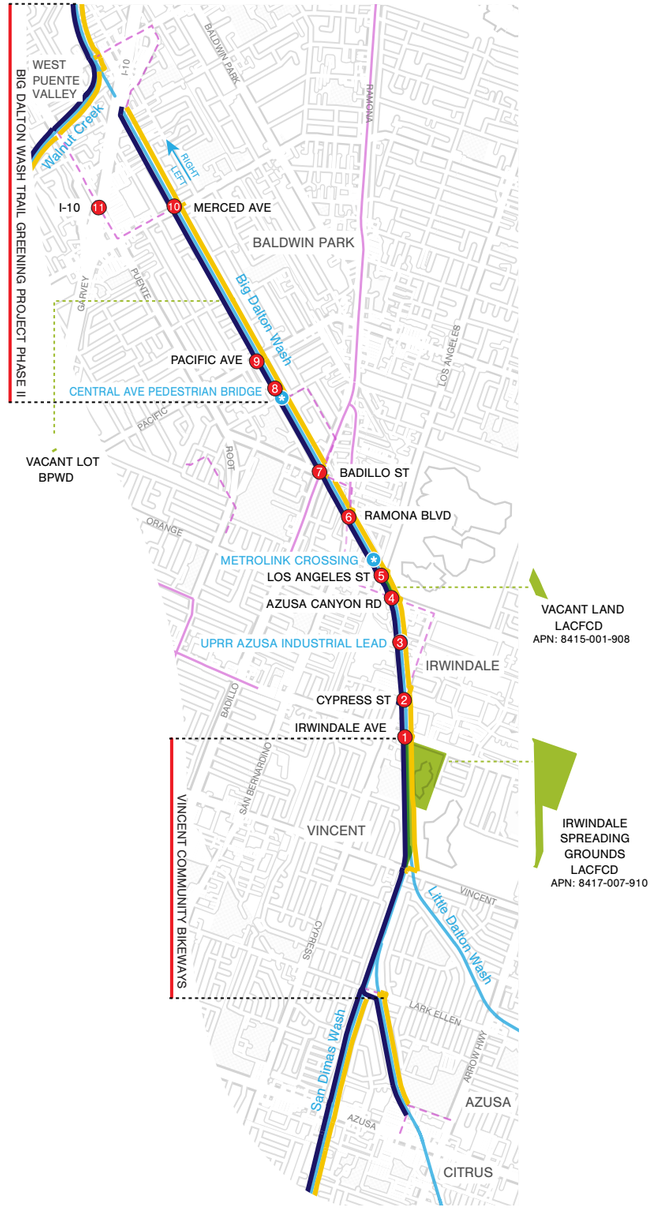
Sección 5: Oportunidades de vías verdes y diseños conceptuales de ejemplo. Proporciona herramientas y recursos para la identificación y el desarrollo de proyectos de vías verdes en toda la red de vías verdes del SGV. Incluye la evaluación de la disponibilidad del derecho de paso y el desarrollo de alineaciones de vías verdes y secciones transversales alternativas basadas en el ancho del derecho de paso, oportunidades de subcomponentes del proyecto dentro del derecho de paso del canal y en terrenos públicos adyacentes (es decir, servicios de vías verdes, parques pequeños y espacios verdes, cruces seguros y gestión de aguas pluviales), diez diseños conceptuales de ejemplo y representaciones 3D de elementos potenciales del proyecto.

Sección 6: Estrategias de implementación. Se centra en la implementación del Plan de la red de vías verdes del SGV e incluye una guía extensa para que los proponentes de proyectos lleven a cabo proyectos de vías verdes en toda la red de vías verdes del SGV. Proporciona orientación y recursos para los proponentes de proyectos sobre la implementación, permisos y aprobaciones de proyectos, el fomento de asociaciones y la participación comunitaria, así como la búsqueda de financiamiento local, estatal y federal. Las directrices y normas de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV se resumen y se presentan en el apéndice H.

Figura ES-12. Oportunidades del cauce seco Big Dalton

Oportunidades

Cauce seco Big Dalton



OPORTUNIDADES DE ALINEACIÓN

- RIBERA DERECHA
- RIBERA IZQUIERDA
- FUERA DEL CANAL

RED EXISTENTE

- CARRIL PARA BICICLETAS
- PROYECTOS DE IMPLEMENTACIÓN TEMPRANA

TRATAMIENTOS PROPUESTOS PARA CRUCES

- # CRUCES
  Consulte la tabla en la siguiente página para más información.

CRUCE DE CANALES

- CRUCE NO VEHICULAR

0 0.3 0.5 millas

Mirando río arriba en la confluencia del cauce seco Big Dalton y San Dimas cerca del cruce de carreteras de N. Vincent Avenue



Red de vías verdes del SGV: Del plan a la realidad

El condado de Los Ángeles es el coordinador principal de la aplicación del Plan estratégico de implementación de la red de vías verdes del SGV. Al mismo tiempo, es importante reconocer que la implementación del Plan de la red de vías verdes del SGV y la creación de una red de vías verdes de primera categoría en todo el SGV requieren un esfuerzo conjunto y colaborativo entre el condado de Los Ángeles, las ciudades y otras agencias públicas, las comunidades, las ONG, los grupos de defensa y los residentes.

Para avanzar con el Plan de la red de vías verdes del SGV, el condado de Los Ángeles establecerá métodos para fomentar la colaboración dentro del condado, así como con las ciudades, comunidades y posibles proponentes de los proyectos. Esta iniciativa tiene como objetivo ofrecer continuamente apoyo y recursos para agilizar la finalización de los proyectos de vías verdes y llevar a cabo la visión de la red de vías verdes del SGV. Para garantizar la coherencia en la implementación de los proyectos de vías verdes, se supervisará el cumplimiento de las directrices y normas de diseño mediante la participación activa del equipo de implementación (Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles y DPR) y el proceso de permiso de inundaciones gestionado por el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles.

El condado de Los Ángeles es responsable y continuará implementando proyectos de vías verdes a lo largo de los canales en las zonas no incorporadas de la red de vías verdes del SGV, en la medida en que se garantice el financiamiento y los recursos de personal. Las ciudades, comunidades y otros posibles proponentes de los proyectos son los principales responsables de la implementación de los proyectos de vías verdes dentro de las jurisdicciones de las ciudades en la red de vías verdes del SGV.

Las posibles alineaciones de las vías verdes a lo largo de los canales de control de inundaciones del SGV cruzan regularmente el condado de Los Ángeles no incorporado y una o más jurisdicciones de las ciudades. Para algunas oportunidades, como completar un segmento importante de vía verde a través de una combinación de jurisdicciones del condado de Los Ángeles y de las ciudades, o si una ciudad no cuenta con los recursos disponibles para implementar un segmento de conexión clave, será necesario establecer asociaciones entre múltiples jurisdicciones para completar y mantener este tipo de proyectos, siempre que se aseguren los fondos y los recursos. Se deberán aplicar todas las opciones de implementación para lograr la visión del Plan de la red de vías verdes del SGV y crear una red de vías verdes de primera categoría en todo el SGV. Las vías verdes completadas y los EIP que están actualmente en marcha a lo largo de ríos y arroyos del condado de Los Ángeles demuestran la viabilidad y los logros de la colaboración entre múltiples jurisdicciones.

El Plan de la red de vías verdes del SGV prevé que la implementación de cada proyecto de la red de vías del SGV sea dirigida por un proponente del proyecto (condado de Los Ángeles, ciudad, comunidad u ONG) y que incluya el avance del proyecto desde la idea hasta un activo comunitario completado y mantenido. Las fases principales del desarrollo del proyecto que debe completar el proponente pueden incluir la planificación, el diseño y los permisos, la licitación, la construcción, y la operación y mantenimiento continuos. Es posible que algunos proyectos no requieran un proceso de licitación pública. Estas fases se muestran en la figura ES-13, junto con las actividades principales y las partes involucradas. Se requiere la participación y coordinación del condado de Los Ángeles, la ciudad, la comunidad, las ONG, las partes interesadas y las agencias reguladoras desde el inicio y a lo largo del proceso de implementación. La implementación requiere un financiamiento comprometido y un equipo de proyecto capaz de promover y ejecutar el proyecto de vía verde utilizando los recursos proporcionados en el Plan de la red de vías verdes del SGV y sus apéndices, tal como se resume en la figura ES-14.

Las comunidades del SGV y la región en su conjunto tienen una necesidad inmediata de abordar la escasez de caminos para el transporte activo, los parques y espacios recreativos abiertos y activos, los impactos del cambio climático, la pérdida de ecosistemas y hábitats, la escasez de recursos y la inequidad social. La disponibilidad de los derechos de paso de los afluentes del SGV para la implementación de vías verdes, sumado al fuerte compromiso de la comunidad y las partes interesadas, los recursos del Plan de la red de vías verdes del SGV, el potencial de financiamiento y el liderazgo del condado de Los Ángeles, generan la oportunidad de abordar estos desafíos, enriquecer la calidad de vida y el bienestar comunitario y crear una red de vías verdes del SGV de primera categoría.



Foto de mesas del evento de divulgación comunitaria del proyecto

FASE	ACTIVIDADES PRINCIPALES	PARTES INVOLUCRADAS
PLANIFICACIÓN	• Identificación de socios/roles • Definición de metas y objetivos, factores clave para el éxito • Recolección de datos, identificación de huecos en los datos • Análisis de oportunidades y restricciones • Participación de partes interesadas y agencias • Análisis de viabilidad, desarrollo del concepto y estimación del costos derecho de paso/propiedad y uso de bienes • Requisitos de permisos y aprobaciones y participación	• Partidario del proyecto responsable con consultores técnicos asistiendo • Comprometer a enlaces regulatorios clave para entender los requisitos de aprobación • Participación temprana de partes interesadas es clave para el éxito del proyecto • Equipo de implementación del condado de LA
DISEÑO Y PERMISOS	• Finalización de alineaciones/secciones de las vías verdes • Selección/configuración de subcomponentes y elementos beneficiosos del proyecto • Diseño conceptual • Acuerdo de uso y estimación de costos del Plan de O&M • Solicitudes de permisos (incluyendo el Permiso sobre terreno inundable de LACFCD) y documentación ambiental presentada, responder comentarios • Directrices y estándares de diseño del plan utilizadas	• Partidario del proyecto responsable con consultores técnicos asistiendo • Coordinación con proyectos / comunidades adyacentes • Enlaces regulatorios para revisión y aprobación del proyecto • Coordinación de partes interesadas en el diseño (grupos defensores y del público)
LICITACIÓN	• Preparación del paquete de licitación (documentos de construcción final y licitación) • Reunión previa a la licitación y publicación de la licitación • Adenda de la licitación emitida • Apertura de la licitación • Evaluación y adjudicación de la licitación	• Partidario del proyecto responsable con asistencia de consultores técnicos • Coordinación con proyectos / comunidades adyacentes • Coordinación de partes interesadas sobre expectativas y apoyo de la construcción (grupos defensores y del público)
CONSTRUCCIÓN	• Construcción • Administración e inspecciones • Presentación y pago de revisiones de la solicitud • Reuniones periódicas • Diseñar modificaciones/cambiar órdenes si fuera necesario • Inspecciones finales y cierre de actividades • Autorizaciones de permisos	• Partidario del proyecto es dueño • Consultores técnicos brindan servicios al dueño • Consultores técnicos brindan servicios al dueño • Coordinación de enlaces regulatorios • Coordinación, progreso y abordaje de cuestiones de partes interesadas
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	• Plan de O&M finalizado con responsabilidades • Actividades de pos-construcción para mantener el nivel del servicio del proyecto de vías verdes • Informes de O&M a pedido • Seguimiento del Acuerdo de uso del Permiso sobre terreno inundable del LACFCD (excepto los proyectos de LACPW)	• Partidario del proyecto responsable • Socios del proyecto si realizan algunas actividades de O&M • Contratistas, si son responsables de O&M • Enlaces regulatorios si hay requisitos de permisos • Opiniones de partes interesadas sobre necesidades o cuestiones generales de O&M

La participación comunitarias y de las partes interesadas debería ocurrir a lo largo de toda la vida de proyecto.

Figura ES-13. Resumen de las principales fases de implementación del proyecto de vías verdes, actividades principales y partes involucradas

FASE	RECURSOS
PLANIFICACIÓN	Bases de datos de SIG, narrativas de afluentes y oportunidades y restricciones, alineaciones/secciones de Vías verdes, oportunidades de subcomponentes del proyecto incluyendo Cruces seguros, diseños conceptuales de ejemplo, diagramas axonales, Directivas y estándares de diseño
DISEÑO Y PERMISOS	Bases de datos de SIG, narrativas de afluentes y restricciones, alineaciones/secciones de Vías verdes, oportunidades de subcomponentes del proyecto incluyendo Cruces seguros, diseños conceptuales de ejemplo, diagramas axonales, Directivas y estándares de diseño
LICITACIÓN	Oportunidades de subcomponentes del proyecto incluyendo Cruces seguros, Directrices y estándares de diseño
CONSTRUCCIÓN	Oportunidades de subcomponentes del proyecto incluyendo Cruces seguros, Directrices y estándares de diseño
OPERACIONES Y MANTENIMIENTO	Directrices y estándares de diseño, Acuerdo de uso de LACPW

Figura ES-14. Resumen de las principales fases de implementación del proyecto de vía verde y recursos

SECCIÓN 1

INTRODUCCIÓN AL PLAN ESTRATÉGICO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA RED DE VÍAS VERDES DEL VALLE DE SAN GABRIEL





Carril para bicicletas de río Hondo en El Monte

SECCIÓN 1. INTRODUCCIÓN

EL PLAN DE LA RED DE VÍAS VERDES DEL SGV ES UNA GUÍA PARA SU IMPLEMENTACIÓN

Esta sección presenta la red de vías verdes del SGV y el Plan de la red de vías verdes del SGV, incluidos los objetivos del plan, el área del plan y sus afluentes, la descripción del plan con sus subcomponentes y elementos beneficiosos, la historia natural y los pueblos indígenas, las mejoras en el control de inundaciones, los socios y el equipo del plan, el enfoque para el desarrollo del plan y la organización del plan.

El Plan estratégico de implementación de la red de vías verdes del valle de San Gabriel (Plan de la red de vías verdes del SGV) es una iniciativa con múltiples objetivos para transformar el derecho de paso (ROW) existente del Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles a lo largo de los ríos, canales, cauces secos y arroyos del valle de San Gabriel (SGV) en una red de vías verdes de primera categoría. Sirviendo como guía para el desarrollo futuro a lo largo de los corredores de la red de vías verdes del SGV, el Plan de la red de vías verdes del SGV prioriza los proyectos planificados, propone componentes y subcomponentes de los proyectos, proporciona orientación para el desarrollo de los proyectos y establece un marco de implementación y una visión para crear proyectos con múltiples beneficios que promuevan los objetivos del condado, las partes interesadas y las agencias asociadas. La red de vías verdes del SGV incorpora información y recursos de planes y estudios anteriores de toda la región, incluyendo, pero sin limitarse a ellos, el Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles y el Plan de implementación de Emerald Necklace.

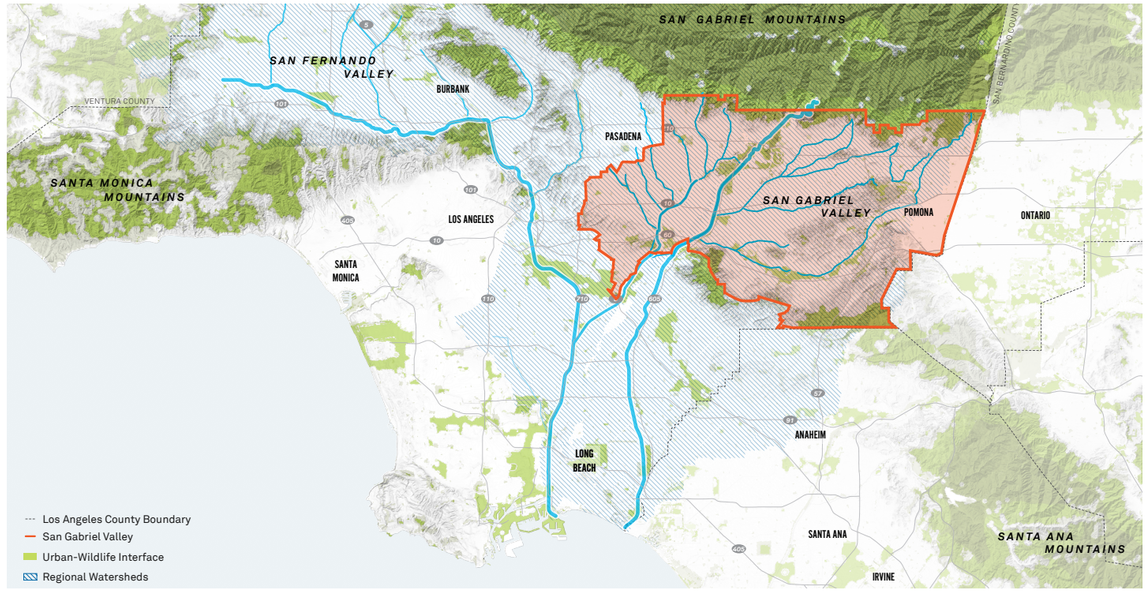


Figura 1-1. Ubicación del Valle de San Gabriel dentro del área metropolitana de Los Ángeles



Figura 1.2 Cauce seco San Dimas – Ejemplo de mejora de la entrada

Durante más de 100 años, el condado de Los Ángeles y el Distrito han administrado el derecho de paso para el beneficio público. Este plan representa un avance no solo en este servicio, sino también un reconocimiento de miles de años de experiencia vivida por personas que cuidan la tierra en el SGV, y es un compromiso para apoyar a todas las personas para que prosperen de manera equitativa en el futuro. Las vías verdes ofrecen oportunidades para conectar comunidades a través del transporte activo, celebrar la relación con la tierra y el agua a través del acceso y la interpretación, y mejorar la captura y limpieza del agua. Además, brindan refugio a las personas y a la vida silvestre, capturan carbono y refrescan los vecindarios, y contribuyen a la seguridad y el bienestar mediante instalaciones y el diseño de las comunidades terrestres y vegetales que habitan en el área. Asimismo, las vías verdes pueden facilitar la conectividad con senderos de usos múltiples, ciclovías, rutas de senderismo y otros caminos existentes.

Se han llevado a cabo numerosas iniciativas en las instalaciones del Distrito, entre ellas la creación de 39 millas de ciclovías desde las montañas de San Gabriel hasta el Pacífico a lo largo del río San Gabriel, planes para el río Los Ángeles, el proyecto en Emerald Necklace alrededor de los ríos San Gabriel y río Hondo al este del valle de San Gabriel, y senderos de usos múltiples e instalaciones recreativas del DPR en las estribaciones y comunidades. El Plan de la red de vías verdes del SGV representa grandes oportunidades para incorporar este creciente sistema de vías verdes a través de diversas comunidades, tanto al este como al oeste del SGV, para mejorar el acceso a espacios al aire libre y la protección a través de las jurisdicciones. La ubicación del Valle de San Gabriel se muestra en la Figura 1-1.

En todo el condado de Los Ángeles, se han mantenido los derechos de paso exclusivos adyacentes a los canales para su funcionamiento y mantenimiento. Estos derechos de paso exclusivos se denominan derecho de paso (ROW) a lo largo de este Plan de la red de vías verdes del SGV. A los efectos del Plan de la red de vías verdes del SGV, las vías verdes se ubican junto a los canales, cauces secos y arroyos dentro del área de estos derechos de paso. Para completar una extensa red de vías verdes a lo largo del amplio SGV, la planificación inicial se centra en desarrollar una vía verde a lo largo de un lado de los canales afluentes. Esto no excluye la posibilidad de desarrollar una vía verde en ambos lados del canal.

La Ley de Desarrollo y Mantenimiento de Vías Verdes de California de 2015 (California Greenway Development and Sustainment Act) define una vía verde como un corredor peatonal y ciclista, de transporte de vehículos no motorizados y de viajes recreativos adyacente a una vía fluvial urbana. Esta descripción permite que las jurisdicciones locales incluyan vías verdes en sus planes generales y establece una servidumbre de vías verdes destinada a organizaciones sin fines de lucro y exentas de impuestos, con el propósito de su preservación o desarrollo.

Las vías verdes pueden incluir diversas combinaciones de senderos,caminos y tratamientos de superficie para adaptarse a una variedad de usuarios, como peatones, ciclistas y jinetes. A los efectos de este Plan de la red de vías verdes del SGV, los términos ciclovías, caminos o caminos de usos múltiples hacen referencia a una ruta pavimentada para ciclistas, peatones y personas con patines entre otros, y generalmente cuenta con un tratamiento de superficie, como concreto o asfalto. Los senderos se definen más específicamente como caminos sin pavimentar (es decir, de tierra compactada, granito triturado), que son de usos múltiples por naturaleza y pueden ser utilizados por jinetes, peatones y ciclistas de montaña. Este plan ofrece orientación sobre diversas combinaciones posibles para los usuarios a lo largo de los canales del SGV; sin embargo, no prescribe el uso final o el enfoque para implementar mejoras específicas en las vías verdes. Un ejemplo de mejora de entrada que conecta a una vía verde se muestra en la Figura 1-2. Los proyectos de vías verdes deben buscar oportunidades para adaptarse a todos los usuarios y conectarse con vías verdes, senderos de usos múltiples y senderos existentes y planificados, adyacentes y que se intersecten.

1.1 Objetivos del plan

El Plan de la red de vías verdes del SGV se inició en mayo de 2017 mediante una moción presentada por la Junta de Supervisores del Condado de Los Ángeles (BOS, por sus siglas en inglés), que declaró: "Los sistemas de control de inundaciones en los ríos, arroyos y canales del condado presentan una oportunidad única para crear una red de vías verdes comunitarias, interconectadas y de usos múltiples a nivel condado, con parques lineales y espacios abiertos para recreación, carriles para bicicletas para el transporte activo, senderos de usos múltiples para caminatas, ciclismo de montaña y uso ecuestre, así como prácticas integradas de gestión de aguas pluviales". La moción de la BOS también describe los siguientes objetivos y metas específicas del plan (figura 1-3):

1 Promover prácticas equitativas
2 Crear oportunidades recreativas
3 Integrar la gestión de aguas pluviales
4 Mejorar las conexiones
5 Mejorar los hábitats naturales
6 Enriquecer el bienestar de la comunidad



Figura 1-3. Objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV

1 Promover prácticas equitativas

Diversas poblaciones han llegado a considerar al SGV como su hogar, cada una con sus propias tradiciones e historias. Los afluentes del área de estudio atraviesan treinta y una comunidades del condado de Los Ángeles, donde aproximadamente 2,000,000 de personas viven y trabajan. Por ello, la promoción de prácticas equitativas que reflejen y beneficien a todos los usuarios de la red de vías verdes del SGV ha sido una prioridad en el proceso de toma de decisiones a lo largo de todo el desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV. Esto se refleja no solo en las numerosas y diversas iniciativas de participación comunitaria, sino también en el análisis de los afluentes y las vías verdes, la evaluación de posibles alineaciones, el desarrollo de diseños conceptuales de ejemplo en todo el SGV y la adaptación de las Directrices y normas de diseño a las preferencias y la cultura de la comunidad. La práctica y el objetivo de la BOS incluyen **"promover un financiamiento equitativo para mejorar los resultados de la justicia ambiental"**.

2 Crear oportunidades recreativas

La recreación y los desplazamientos activos promueven estilos de vida saludable, vínculos más estrechos entre las comunidades y los paisajes, y beneficios para la calidad del aire y la resiliencia climática. Numerosos ciclistas, peatones y jinetes utilizan los senderos regionales, ciclovías y vías verdes existentes en el condado de Los Ángeles, dentro del SGV. La implementación de la red de vías verdes del SGV ampliará sustancialmente las oportunidades de desplazamientos activos, ejercicio y recreación para todo tipo de usuarios en todo el SGV.

Por ello, la BOS estableció como meta cumplir con los siguientes objetivos: **"Brindar acceso a más espacios recreativos abiertos y promover la actividad física" y "mejorar la movilidad y las oportunidades recreativas para personas con discapacidades, jóvenes y adultos mayores, así como para ciclistas, peatones y jinetes".**

3 Integrar la gestión/captura de aguas pluviales, recarga de aguas subterráneas y calidad del agua

La gestión de aguas pluviales es una prioridad en toda la cuenca de Los Ángeles para captar y reutilizar las aguas pluviales, recargar las aguas subterráneas, reducir las inundaciones y mejorar la calidad del agua. La reutilización de las aguas pluviales y la recarga de las aguas subterráneas son estrategias eficaces para compensar el aumento de la demanda de agua potable y la reducción de los suministros de agua. La gestión de las aguas pluviales favorece el crecimiento saludable de las plantas, los árboles y el suelo, que son fundamentales para la resiliencia climática a través de la refrigeración urbana, la captura de carbono, la mejora de la calidad del aire y la preservación del hábitat.

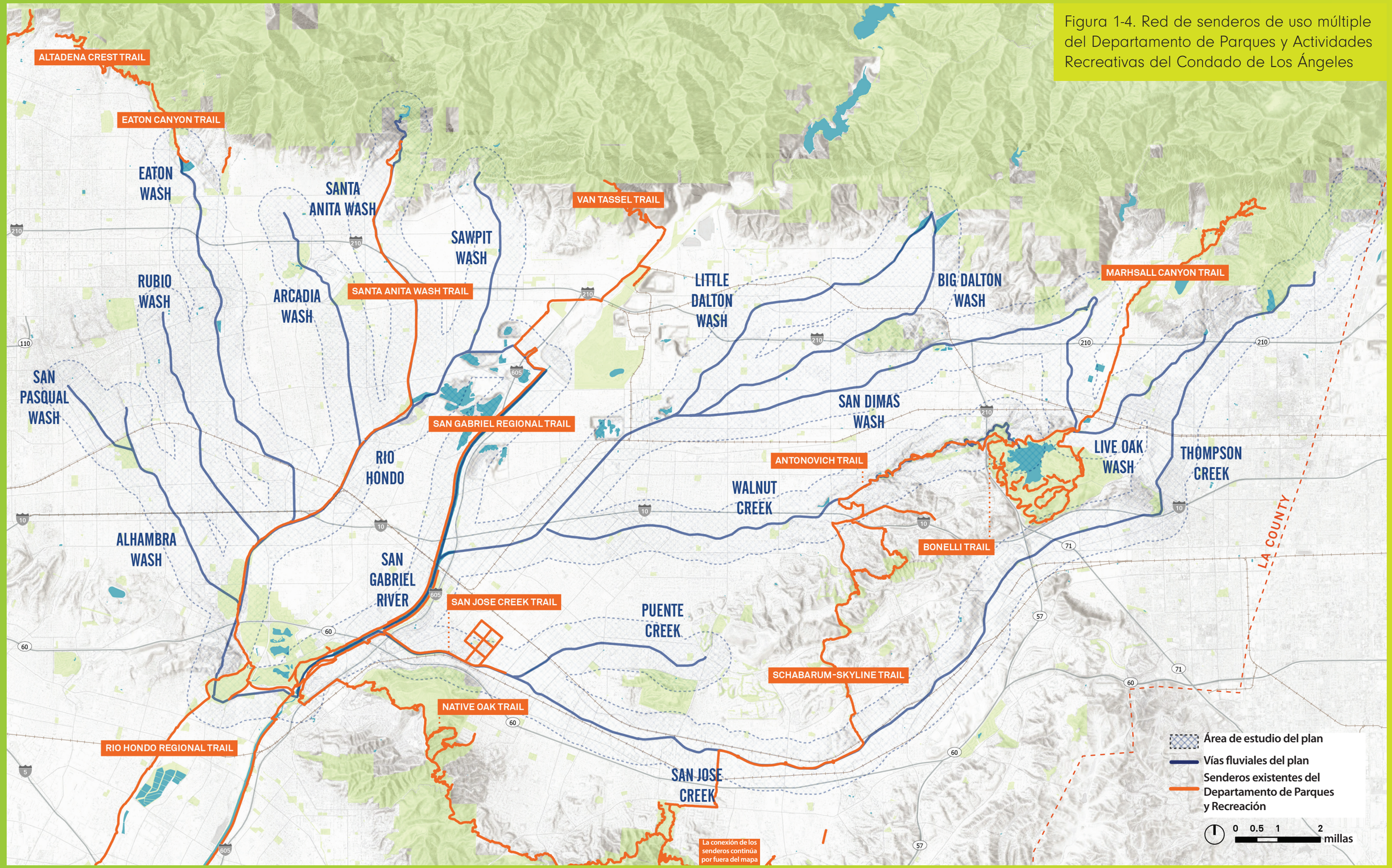
Esto llevó a la BOS a incluir el objetivo de **"integrar la captura de aguas pluviales y las oportunidades de gestión del agua"**. La gestión del agua local y externa se incorpora a los proyectos de vías verdes planificados con financiamiento disponible a través del Programa de agua segura y limpia del condado de Los Ángeles. El Plan de la red de vías verdes del SGV tiene como objetivo modernizar el derecho de paso de control de inundaciones para proporcionar múltiples beneficios e implementar vías verdes más sostenibles para peatones y ciclistas, con espacios de uso público que fortalezcan nuestras diversas comunidades.

4 Mejorar las conexiones

Otra prioridad del Plan de la red de vías verdes del SGV es mejorar la conectividad mediante el establecimiento de vínculos con ciclovías y senderos de usos múltiples existentes. El objetivo es crear conexiones adicionales que permitan a los residentes y visitantes acceder a escuelas, parques, transporte público, empleos, tiendas y otros puntos de interés locales.

El Plan de la red de vías verdes del SGV incluye la implementación de vías verdes a lo largo de más de cien millas de afluentes, lo que aumentará sustancialmente la conectividad en todo el SGV. La figura 1-4 muestra la extensa red de senderos de usos múltiples existentes del DPR en el SGV, lo que ilustra las numerosas oportunidades para futuras conexiones de vías verdes con senderos. Desde una perspectiva regional, la conectividad de este a oeste es uno de los principales beneficios de la implementación del Plan de la red del SGV.

Figura 1-4. Red de senderos de uso múltiple del Departamento de Parques y Actividades Recreativas del Condado de Los Ángeles



5 Mejorar los hábitats naturales

“Mejorar los hábitats naturales y enriquecer el bienestar de la comunidad” es otro objetivo importante de la BOS. El Plan de la red de vías verdes del SGV, iniciado a partir de planes y proyectos anteriores, tiene como objetivo adoptar, estandarizar y expandir esos principios rectores. Los proyectos de vías verdes incorporan elementos específicos, como plantas autóctonas, jardines y campos, para cumplir eficazmente estos objetivos, además de enriquecer el bienestar de la comunidad al ofrecer más espacios públicos. El acceso a los senderos y al entorno natural a lo largo de la vía verde propuesta puede aportar beneficios significativos para la salud física y mental, como una mejora de la salud cardiovascular, una reducción de las tasas de enfermedades crónicas y una reducción de la ansiedad y la depresión. Los espacios públicos presentan oportunidades para conocer la historia y las visiones del futuro a través del arte, la interpretación, la elección de materiales y los espacios programados (es decir, jardines públicos, aulas al aire libre, paseos por la naturaleza, señalización educativa).

6 Enriquecer el bienestar de la comunidad

Por último, los objetivos del plan de la BOS incluyen **“reducir las millas recorridas por los vehículos y las consiguientes emisiones de gases de efecto invernadero”**. Las comunidades desfavorecidas, incluidas las que se encuentran dentro de la red de vías verdes del SGV, generalmente experimentan una degradación de la calidad del aire y del medio ambiente. El Plan de la red de vías verdes del SGV ofrece amplias oportunidades para el transporte alternativo a través de vías verdes y una extensa plantación de árboles y muchos otros tipos de vegetación para brindar a las comunidades soluciones ecológicas que reduzcan los efectos de islas de calor y mejoren el bienestar de la comunidad. El acceso a los senderos y al entorno natural a lo largo de la propuesta vía verde puede aportar beneficios significativos para la salud física y mental, como una mejora de la salud cardiovascular, una reducción de las tasas de enfermedades crónicas y una disminución de la ansiedad y la depresión.



Un grupo de excursionistas en el sendero Schabarum Skyline en El Monte

1.2 Área del plan

El área del Plan de la red de vías verdes del SGV incluye más de 130 millas de posibles vías verdes y mejoras a lo largo del derecho de paso del Distrito. Se incluyó un área de influencia de 0,5 millas adyacente a cada canal para capturar datos en áreas a las que se podría llegar mediante una caminata corta desde una posible vía verde a lo largo de los afluentes.

Todos los principales afluentes del río San Gabriel y el río Hondo dentro del valle de San Gabriel se incluyeron en el área del Plan de la red de vías verdes del SGV, tal como se ilustra en la figura 1-5 y se describe en detalle en las secciones siguientes. Los principales afluentes (canales, cauces secos y arroyos), incluidos en el área de estudio son:

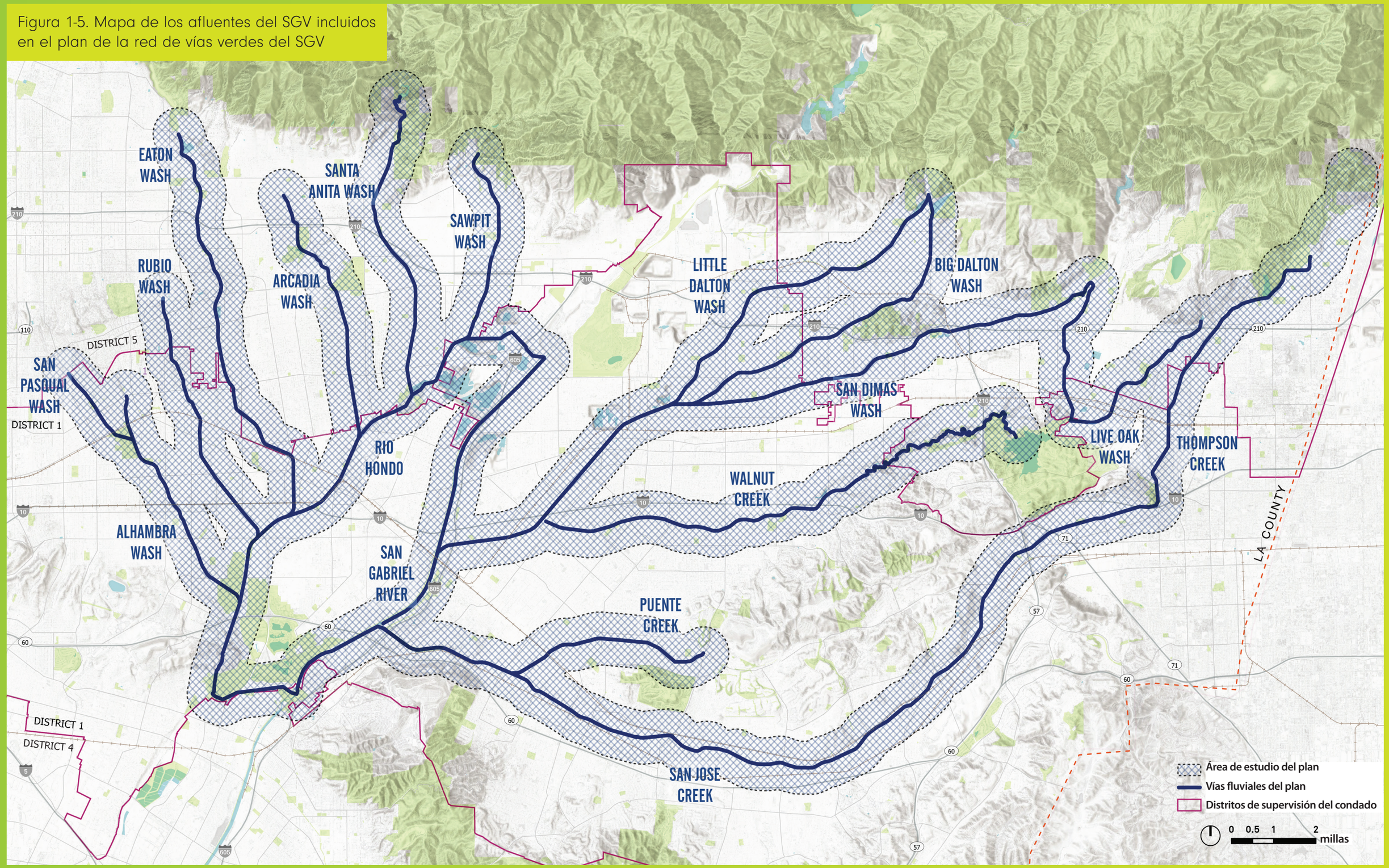
- Cauce seco Alhambra
- Arroyo San Pasqual
- Cauce seco Rubio
- Cauce seco Eaton
- Cauce seco Arcadia
- Cauce seco Santa Anita
- Cauce seco Sawpit
- Cauce seco Little Dalton
- Cauce seco Big Dalton
- Cauce seco San Dimas
- Arroyo Walnut
- Cauce seco Live Oak
- Arroyo Puente
- Arroyo San Jose
- Arroyo Thompson

El cauce seco Alhambra y el cauce seco Sawpit son afluentes del río Hondo. El cauce seco Little Dalton y el arroyo Thompson desembocan en el río San Gabriel.

Los segmentos destacados del río San Gabriel y el río Hondo de la figura 1-4 también se incluyeron en el análisis inicial del área del SGV. Durante el desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV, y debido a las oportunidades de desarrollo y financiamiento de vías verdes ya existentes, estas áreas no se consideraron prioritarias para la posible implementación de vías verdes, por lo que se excluyeron del análisis y diseño conceptual posterior. Esto permitió enfocarse más en los afluentes del SGV que conectan con estos ríos.



Figura 1-5. Mapa de los afluentes del SGV incluidos en el plan de la red de vías verdes del SGV



1.3 Descripción del plan

El Plan de la red de vías verdes del SGV incluye el desarrollo de corredores recreativos y de transporte activo para ciclistas, peatones y jinetes; el embellecimiento del derecho de paso del Distrito; y la mejora de la gestión de aguas pluviales y los hábitats naturales alrededor de los canales de los ríos, canales de aguas pluviales, cauces secos y arroyos del valle de San Gabriel. Este documento pretende ser visionario y práctico para todas las jurisdicciones locales dentro del área de la red de vías verdes del SGV, y comienza con la comprensión de las necesidades de la comunidad, brindando orientación y recursos para que las jurisdicciones implementen futuros proyectos de vías verdes en el área de estudio. Se estableció un marco de priorización para determinar dónde se podría lograr el mayor impacto a través de cinco enfoques clave: comunidad, equidad, circulación, medioambiente y sinergia. Este marco puede utilizarse para identificar oportunidades futuras, demostrar beneficios y asegurar el financiamiento.

El Plan de la red de vías verdes del SGV identifica y describe una serie de oportunidades de desarrollo dentro del área de estudio donde se pueden instalar ciclovías y senderos de usos múltiples a lo largo de los afluentes que se conectan con el río San Gabriel y el río Hondo. El Plan de la red de vías verdes del SGV consta de alternativas de diseño de vías verdes que ilustran la variedad de estrategias posibles que los proponentes de proyectos futuros, entre los que se incluyen, sin carácter exhaustivo, el condado de Los Ángeles, las ciudades y comunidades y las ONG, pueden utilizar para desarrollar la red de vías verdes. Las vías verdes pueden incluir varias combinaciones de usuarios, como peatones, ciclistas y jinetes. Se ofrece orientación sobre posibles configuraciones de vías verdes a lo largo de los canales del SGV; sin embargo, no prescribe el uso ni el enfoque final para implementar mejoras específicas de vías verdes.

Las vías verdes se consideran el componente principal del proyecto de vías verdes. Un proyecto de vías verdes también puede incluir uno o más subcomponentes, como:

- Instalaciones en las vías verdes
- Parques pequeños y espacios verdes
- Cruces seguros
- Gestión de aguas pluviales

Cada uno de estos subcomponentes del proyecto incluye una serie recomendada de elementos beneficiosos para el proyecto y puede implementarse de forma individual o en cualquier combinación, según las necesidades de la jurisdicción local, el financiamiento y las decisiones políticas. Los elementos beneficiosos del proyecto tienen como objetivo mejorar la habitabilidad de la red de vías verdes; promover la seguridad, accesibilidad y legibilidad; y construir una identidad cohesiva dentro de la red de vías verdes.

El Plan de la red de vías verdes del SGV también incluye Directrices y normas de diseño (resumidos en la sección 6.4.1 e incluidos en su totalidad en el apéndice H) que proporcionan un marco para respaldar el desarrollo de soluciones técnicas y de diseño específicas para los proyectos que se implementarán según el Plan de la red de vías verdes del SGV. Además, buscan mantener una identidad unificada y cohesiva a lo largo del corredor de espacios abiertos y promover las mejores prácticas y la resiliencia. La tabla 1-1 muestra los componentes y subcomponentes del proyecto y los respectivos elementos beneficiosos para el proyecto. Las fotografías incluidas en el Plan de la red de vías verdes del SGV son ilustrativas y no necesariamente cumplen con todos los requisitos de las Directrices y normas de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV.

Tabla 1-1. Componente, subcomponentes y elementos beneficiosos del Proyecto de vías verdes del valle de San Gabriel

Componente principal del proyecto: Vías verdes que consisten en caminos y senderos de usos múltiples, carriles para bicicletas y ciclovías, caminos peatonales, senderos ecuestres.				
	Instalaciones en las vías verdes	**Parques pequeños y espacios verdes**	**Cruces seguros**	**Gestión de aguas pluviales**
Subcomponente: Elementos beneficiosos del proyecto	• Barreras: Vallas, barandas, pasamanos, mamparas de privacidad, puertas de entrada • Iluminación • Estaciones de hidratación • Asientos, bancos, mesas de picnic • Estacionamiento para bicicletas, portabicicletas • Estaciones de servicio y asistencia para bicicletas • Servicios para jinetes • Paisajismo • Puertas de entrada y pabellones • Estructuras para proporcionar sombra • Asientos a la sombra (combinación de asientos y estructuras de sombra) • Mamparas/áreas de protección de privacidad • Baños • Quioscos • Botes de basura, estaciones para desechos de mascotas • Cabinas de llamadas de emergencia para seguridad • Señalización: Ciclovías, orientación, informativa, de confirmación, interpretativa, direccional, marcas en el pavimento, líneas, marcadores • Jardines (por ejemplo, bajo consumo de agua, hábitat, polinizadores) • Árboles • Paisajismo • Sistemas de riego • Comunidad: Arte público, tableros de anuncios, señalización educativa • Acceso para vehículos de mantenimiento y emergencia	• Parques pequeños • Parques • Zonas de juegos infantiles • Campos deportivos • Canchas deportivas • Campos abiertos • Caminos exclusivos para caminar (por ejemplo, senderos, caminos naturales, aceras) • Agricultura urbana • Mediana con plantas • Equipos de gimnasia • Invernaderos • Cobertizos de almacenamiento • Aulas al aire libre (combinación de estructuras con asientos, sombra y señalización) • Estacionamientos	• Rampas accesibles conforme a la ley ADA • Señalización • Señales • Puentes: Peatonales, ecuestres, ciclistas, de usos múltiples • Dentro de los derechos de paso públicos: Calzadas, rutas y carriles para bicicletas de clase II, II y IV para crear conexiones entre vías verdes • Extensiones de acera e islas en medianas elevadas • Pasos inferiores y superiores de canales, calles, autopistas y ferrocarriles • Plataformas y segmentos de vías verdes en voladizo sobre canales • Marcas viales	• Biorretención • Pavimento permeable • Infiltración del subsuelo • Humedales artificiales • Cuenca de detención extendida • Dispositivos patentados

1.3.1 Componentes y subcomponentes del plan

A continuación, se ofrece una breve descripción de la vía verde, el componente principal del Plan de la red de vías verdes del SGV, y cada uno de los cuatro subcomponentes. Se proporciona información y detalles adicionales sobre estos y los elementos beneficiosos del proyecto en la sección 5 y en las Directrices y normas de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV.

1.3.1.1 Vías verdes

Las vías verdes, como ciclovías y senderos de usos múltiples, son excelentes ejemplos de posibles construcciones futuras a lo largo de los afluentes del valle de San Gabriel. Los derechos de paso de los afluentes suelen ser lo suficientemente amplios como para acomodar un camino y atravesar vecindarios con puntos de acceso existentes o potenciales a otros segmentos de caminos, parques u otros elementos de beneficio comunitario (por ejemplo, escuelas, recintos feriales, etc.). La longitud de un proyecto de vía verde podría ser de hasta 5 millas con un ancho de camino que suele variar entre 12 y 24 pies. En las figuras 1-6 a 1-9 se ofrecen ejemplos de vías verdes.

Los proyectos diseñados a lo largo de los afluentes y cauces secos del río San Gabriel ofrecen oportunidades para combinar vías verdes con la captura y reutilización de aguas pluviales, parques pequeños, paisajismo atractivo y otras instalaciones para proporcionar un mejor servicio público. Se espera que todos los potenciales proyectos futuros incluyan una vía verde en el derecho de paso de los afluentes del SGV. Los posibles tipos de diseño de ciclovías se describen brevemente a continuación y con más detalle en la sección 5 y el apéndice H (Directrices y normas de diseño).

Siempre que sea posible, se prefiere el diseño de una ciclovía de clase I o una vía verde de usos múltiples para los segmentos de la red de vías verdes del SGV. El Departamento de Transporte de California (Caltrans) clasifica las instalaciones con derechos de paso exclusivos para ciclistas y peatones, alejadas de la carretera y con flujos transversales de tráfico motorizado minimizados como ciclovías de clase I. Las instalaciones para bicicletas de clase I brindan oportunidades tanto recreativas como de transporte y suelen estar ubicadas a lo largo de ríos, costas, canales, derechos de paso de servicios públicos, derechos de paso de ferrocarriles, dentro de los campus escolares o dentro y entre parques. La ciclovía de clase I es el diseño predeterminado para las ciclovías en los derechos de paso de los canales del Distrito y del USACE.

Para crear continuidad entre las ciclovías exclusivas en el canal y las vías verdes de usos múltiples, donde no hay suficientes derechos de paso en el canal, es posible que sea necesario ubicar las rutas de conexión para bicicletas fuera del canal y a lo largo de calles y/o carreteras. Las instalaciones fuera del canal pueden diseñarse como ciclovías de clase II, III o IV según el tipo de carretera, el límite de velocidad indicado, el área circundante y el nivel preferido de separación entre el derecho de paso de bicicletas y vehículos.

Las ciclovías de clase II y IV proporcionan algún tipo de separación entre la calzada para bicicletas y los carriles para vehículos motorizados. Son las opciones preferidas por razones de seguridad y deben utilizarse si hay espacio disponible o si se puede generar espacio mediante mejoras en la calle. Las ciclovías de clase IV incluyen protección adicional a través de una barrera física entre el tráfico de bicicletas y el vehicular. Aunque no es la opción preferida, las ciclovías de clase III, que permiten el uso compartido de una carretera entre ciclistas y vehículos motorizados, también se pueden utilizar para proporcionar continuidad cuando no es posible una ciclovía de clase II o clase IV y se cumplen otras condiciones.

Las ciclovías de clase III permiten el uso compartido de una calle o carretera entre ciclistas y vehículos motorizados, generalmente sin señalización ni barreras físicas de separación. Pueden ser adecuadas para calles locales con tráfico limitado y límites de velocidad bajos. Para la mayoría de las calles y carreteras, se debe considerar e implementar una ciclovía más segura de clase II o IV, si es posible.

Las ciclovías de clase IV también se conocen como ciclovías separadas o carril bici. Proporcionan un grado adicional de seguridad en comparación con una ciclovía de clase II mediante la incorporación de una barrera física entre los ciclistas y los vehículos motorizados de la calzada adyacente. Las ciclovías de clase IV son las preferidas debido a la seguridad, y fomentan un mayor uso, además de brindar acceso a una mayor cantidad de usuarios.



Figura 1-6. Ejemplo de derecho de paso de un canal del Distrito adecuado para convertirlo en un carril para bicicletas o sendero de usos múltiples. Este sitio está ubicado entre el cauce seco San Dimas y un parque existente, el parque Hollenbeck, donde se han identificado oportunidades para la gestión de aguas pluviales fuera del sitio.



Figura 1-8. Un carril para bicicletas de clase I terminado a lo largo del río San Gabriel

La alineación de la vía verde es el componente principal de todos los proyectos futuros del SGV. Todos los subcomponentes y elementos beneficiosos del proyecto son opcionales, discrecionales y pueden ser propuestos en diversas configuraciones y/o combinaciones por los proponentes del proyecto.



Figura 1-7. Ejemplo de un sendero de uso múltiple construido a lo largo de un arroyo



Figura 1-9. Ejemplo de una barrera rígida que separa la ciclovía del tráfico (ciclovía de clase IV)

1.3.1.2 Instalaciones de las vías verdes

Las instalaciones de las vías verdes (tabla 1-1) incluyen pequeñas estructuras/características que mejoran la seguridad y/o sirven para enriquecer la experiencia recreativa a lo largo de la vía verde. Estos elementos no son proyectos independientes, sino complementos opcionales a las vías verdes. Estos son algunos ejemplos:

- Barreras: Vallas, barandas, pasamanos, mamparas de privacidad, puertas de entrada
- Iluminación
- Estaciones de hidratación
- Asientos, bancos, mesas de picnic
- Estacionamiento para bicicletas, portabicicletas
- Estaciones de servicio y asistencia para bicicletas
- Servicios para jinetes
- Paisajismo
- Puertas de entrada
- Estructuras para proporcionar sombra
- Asientos a la sombra (combinación de asientos y estructuras de sombra)
- Mamparas/áreas de protección de privacidad
- Baños
- Quioscos
- Botes de basura, estaciones para desechos de mascotas
- Cabinas de llamadas de emergencia para seguridad
- Señalización: Ciclovías, orientación, informativa, de confirmación, interpretativa, direccional, marcas en el pavimento, líneas, marcadores
- Jardines (por ejemplo, de bajo consumo de agua, hábitat, polinizadores, comunitarios)
- Árboles
- Paisajismo
- Sistemas de riego
- Comunidad: Arte público, tableros de anuncios, señalización educativa
- Acceso para vehículos de mantenimiento y emergencia

La incorporación de estas instalaciones a las nuevas vías verdes brindaría a los usuarios un respiro del sol y el calor, así como lugares de descanso para reunirse o hacer picnics y, en general, mejoraría el atractivo, la utilidad y la accesibilidad de la vía verde. En las figuras 1-10 a 1-13, se muestran ejemplos ilustrativos de las instalaciones.



Figura 1-10. Ejemplo de estructura para proporcionar sombra y carril para bicicletas existente a lo largo del cauce seco Big Dalton cerca del parque Hilda Solis



Figura 1-11. Ejemplo de bancos y área de descanso a lo largo de una vía verde existente



Figura 1-12. El estacionamiento para bicicletas a lo largo de las vías verdes es un comodidad que permite a los usuarios de las vías verdes descansar y asegurar sus bicicletas mientras visitan negocios u otras atracciones a lo largo de la vía verde.

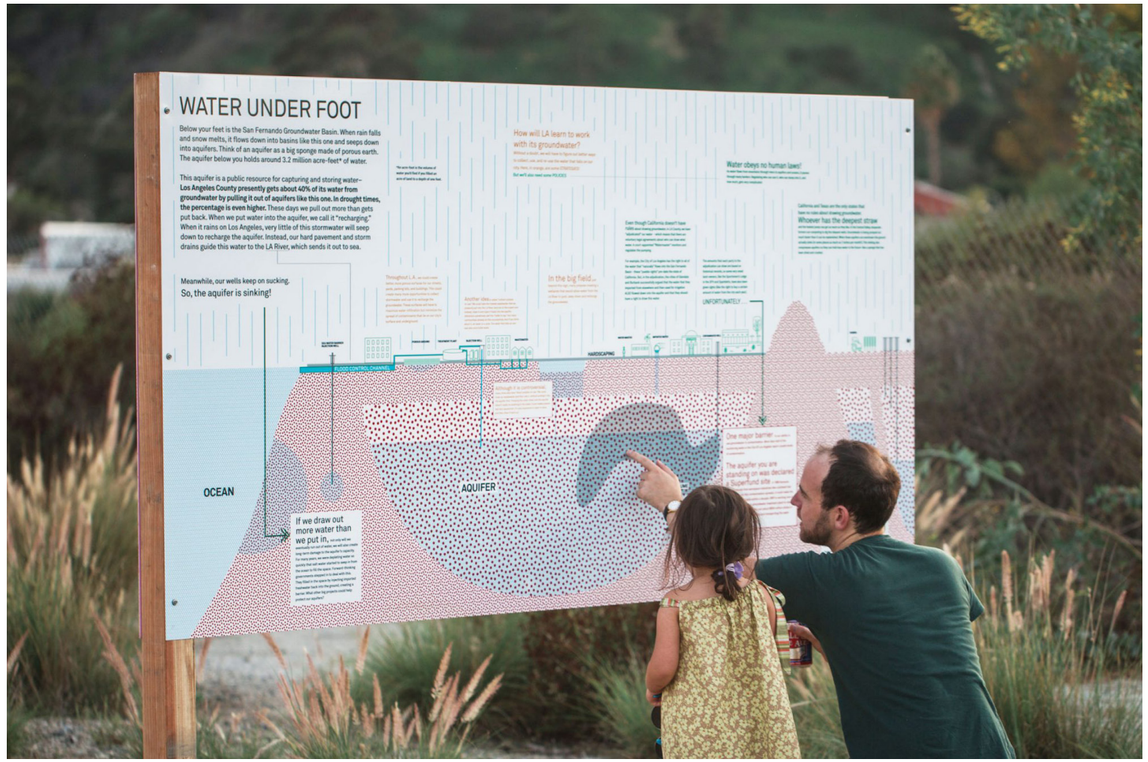


Figura 1-13. Se utilizan carteles y señales interpretativas para educar a los usuarios y expandir la red de vías verdes del SGV, transformándola en algo más que un simple corredor de cercanías.

1.3.1.3 Parques pequeños y espacios verdes

Existen muchas oportunidades para expandir las características de los parques existentes o crear nuevos parques y espacios verdes a lo largo de los afluentes del valle de San Gabriel, basándose en los esfuerzos iniciales de la evaluación de viabilidad. Durante las primeras evaluaciones, se consideró que numerosos parques o espacios verdes potenciales eran factibles (ver sección 5). En muchos casos, el derecho de paso del afluente del SGV brinda acceso a áreas donde el uso público podría optimizarse mediante la incorporación de espacios verdes para complementar la construcción de carriles para bicicletas y caminos de usos múltiples en vecindarios donde estas instalaciones son muy necesarias. Los parques pequeños y los espacios verdes pueden desarrollarse en una amplia variedad de configuración es con muchas combinaciones diferentes de elementos beneficiosos para satisfacer las necesidades y deseos de la comunidad, como se detalla a continuación:

- Zonas de juegos infantiles
- Campos deportivos
- Canchas deportivas
- Campos abiertos
- Caminos exclusivos para caminar (por ejemplo, senderos, caminos naturales, aceras)
- Agricultura urbana
- Mediana con plantas
- Equipos de gimnasia
- Invernaderos
- Cobertizos de almacenamiento
- Aulas al aire libre (combinación de estructuras con asientos, sombra y señalización)
- Estacionamientos
- Aceras

Además, muchas de las instalaciones de las vías verdes que se enumeran en la sección anterior también podrían ubicarse de manera beneficiosa en los parques pequeños y los espacios verdes. Un parque pequeño típico tendría un tamaño de hasta 1 acre y estaría ubicado inmediatamente adyacente a una vía verde planificada. En la sección 5 y en las Directrices y normas de diseño (apéndice H) se proporciona información adicional sustancial sobre los parques pequeños y los espacios verdes. En las figuras 1-14 a 1-17 se muestran ejemplos de parques pequeños en las vías verdes. En la figura 1-18 se muestra un ejemplo de un derecho de paso del Distrito con un espacio que podría usarse para crear un parque pequeño a lo largo del área del proyecto.



Figura 1-14. Parque Lewis MacAdams Riverfront
Fuente: Autoridad de Conservación y Recreación de Montañas (MRCA)



Figura 1-15. Parque Lewis MacAdams Riverfront
Fuente: Autoridad de Conservación y Recreación de Montañas (MRCA



Figura 1-16. Parque Lewis MacAdams Riverfront
Fuente: Autoridad de Conservación y Recreación de Montañas (MRCA)



Figura 1-17. Parque natural del arroyo Walnut, ejemplo de parque pequeño



Figura 1-18. Ejemplo de una oportunidad para combinar una vía verde con un diminuto parque pequeño en la ampliación (lado izquierdo de la foto) adyacente al arroyo Walnut

1.3.1.4 Cruces seguros

Se necesitan cruces seguros en todas las intersecciones, carreteras, puentes, vías ferroviarias y canales. Los cruces de carreteras suelen realizarse con paso a nivel con señalización, marcas y señales debido a su simplicidad y menor costo. En algunos casos, las carreteras pueden atravesarse mediante un paso inferior, que generalmente resulta prohibitivo en términos de costos, a menos que ya exista para una vía de mantenimiento. Las autopistas representan un gran obstáculo para la continuidad de las vías verdes y requieren una ciclovía alternativa de clase II, III o IV en la calle, o una costosa estructura elevada (puente). Los proyectos previstos pueden incluir la construcción de puentes o cruces de hasta un máximo de 400 pies de largo y 12 pies de ancho.

Los cruces de canales pueden facilitarse mediante el uso de carreteras y vías ferroviarias existentes, lo que puede requerir la incorporación de señales de seguridad, señalización de cruces peatonales y otra infraestructura destinada a proteger a los ciclistas y peatones del tráfico vial y ferroviario. Los cruces de canales también podrían realizarse mediante puentes exclusivos para ciclistas, peatones, jinetes o de usos múltiples. Ya existen algunos puentes con suficiente ancho y se podrían convertir en cruces de usos múltiples eliminando escaleras y agregando rampas. Otros puentes existentes requerirán ser reemplazados por completo para proporcionar el ancho mínimo requerido para usuarios específicos.

Algunas consideraciones importantes para los cruces de carreteras incluyen garantizar distancias seguras y apropiadas desde la intersección más cercana o dirigir el cruce hacia una intersección con señales y/o cruces peatonales altamente visibles cuando sea posible. Para los cruces ferroviarios, será necesaria la coordinación de la Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC). En la sección 5.2 y en las Directrices y normas de diseño (apéndice H), se brinda información sustancial adicional sobre cruces seguros. En las figuras 1-19 a 1-22, se muestran ejemplos de cruces existentes en el área del proyecto, así como un ejemplo de una intersección controlada.

En el Plan se incluyen elementos que se centran en la seguridad del viaje por las vías verdes SGV, incluyendo cruces y acceso seguro al navegar hacia las vías verdes. Gran parte de este contenido se proporciona a lo largo del Apéndice H, Directrices y Normas de Diseño, incluyendo secciones sobre el diseño de las vías/ciclovías de clase 1 a IV, señalización y señalización de las ciclovías, diseño de intersecciones, así como elementos arquitectónicos y de seguridad.



Figura 1-19. Puente peatonal existente sobre el cauce seco Big Dalton



Figura 1-20. Un cruce ferroviario inaccesible sobre el arroyo Walnut



Figura 1-21. Las vías del ferrocarril Union Pacific cruzan el arroyo San José en West Covina, California

Figura 1-22. Ejemplo de intersección protegida en San Francisco, California

1.3.1.5 Gestión de aguas pluviales

La gestión de aguas pluviales es una prioridad en toda la cuenca de Los Ángeles. Se alienta a los proponentes del proyecto de la red de vías verdes del SGV a aprovechar todas las oportunidades para captar aguas pluviales, controlar inundaciones, recargar las aguas subterráneas y mejorar la calidad del agua. El condado de Los Ángeles requiere la implementación de una mejor práctica de gestión (BMP, por sus siglas en inglés) de aguas pluviales para tratar o infiltrar el volumen de diseño de calidad de aguas pluviales (SWQDv, por sus siglas en inglés) en sitios donde se propongan nuevas infraestructuras (superficies impermeables), priorizando el uso de soluciones basadas en la naturaleza. El protocolo para cuantificar el volumen de diseño de calidad de aguas pluviales de un sitio se detalla en la sección 11 de las Directrices y normas de diseño (apéndice H). Con cualquier construcción nueva (por ejemplo, una ciclovía), debe seleccionarse una mejor práctica de gestión de aguas pluviales para gestionar el volumen de diseño de calidad de aguas pluviales calculado.

Numerosos desagües pluviales transportan la escorrentía de las aguas pluviales de las áreas adyacentes de la cuenca a través de tuberías y las descargan directamente en los afluentes a lo largo del SGV. En los proyectos de vías verdes planificadas con derechos de paso más amplios y elementos del proyecto adyacentes (puerta de entrada, parque, etc.), se pueden diseñar y construir mejores prácticas de gestión de aguas pluviales a mayor escala, con el fin de captar el agua de las áreas adyacentes de la cuenca y controlar mejor las inundaciones, recargar las aguas subterráneas y mejorar la calidad del agua.



Figura 1-23. Ejemplo de cuenca de biorretención con entrada de agua por tubería

La capacidad de extraer aguas pluviales existentes de los desagües está sujeta a los derechos de agua existentes ejercidos por los titulares. Consulte las Directrices y Normas de Diseño (Apéndice H) para más información.

La reducción de las superficies impermeables es un cambio beneficioso para el paisaje en general, ya que permitiría una mayor infiltración de agua en el suelo, además de optimizar las instalaciones de tratamiento de aguas pluviales. Las opciones de gestión de aguas pluviales se dividen principalmente en tres categorías:

- **Infiltración**, en la que la escorrentía se dirige para que se filtre hacia los suelos subyacentes. La infiltración generalmente reduce el volumen de la escorrentía y aumenta la recarga de agua subterránea.
- **Tratamiento**, en el que los contaminantes se eliminan a través de varios procesos unitarios, que incluyen filtración, decantación, sedimentación, adsorción, colado y transformaciones biológicas o químicas.
- **Almacenamiento**, en el que la escorrentía se captura, se almacena (se detiene) y se libera de manera gradual hacia las aguas abajo. El almacenamiento puede reducir el caudal máximo de un sitio, pero no reduce directamente el volumen de la escorrentía.

La combinación de la reducción de superficies impermeables con caminos y parques de vías verdes cumple con los objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV de crear proyectos con múltiples beneficios. Las opciones de tratamiento de aguas pluviales pueden incluirse como un componente de estos proyectos y podrían variar según el sitio, en función de las restricciones y necesidades específicas del lugar.

La implementación de las mejores prácticas de gestión dependerá de los derechos de paso disponibles y de la formulación específica del proyecto de vías verdes, lo que podría restringir el uso de ciertos tipos de mejores prácticas de gestión. La selección de las mejores prácticas de gestión quedará a criterio del diseñador, quien deberá considerar los objetivos y las restricciones del proyecto, aunque estarán sujetas a la aprobación del Distrito. En los casos en que ciertos contaminantes sean motivo de preocupación, se deberá implementar la tecnología de tratamiento adecuada según cada caso en particular.

A continuación, se presenta una breve descripción de los principales tipos de mejores prácticas de gestión altamente sugeridas o recomendadas para el manejo de aguas pluviales en los proyectos de vías verdes del SGV. La biorretención y el pavimento permeable son las principales técnicas utilizadas para tratar las nuevas superficies impermeables de las vías verdes y las áreas del canal. Se pueden utilizar prácticas adicionales para tratar áreas de drenaje fuera del canal, incluida la infiltración subterránea, los humedales artificiales y la cuenca de retención extendida. En la sección 11 de las Directrices y normas de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV (apéndice H), se proporciona información detallada relacionada con las alternativas de las mejores prácticas de gestión para el manejo de aguas pluviales del proyecto de vías verdes del SGV, incluidos ejemplos fotográficos.

Biorretención

La biorretención (cuyas prácticas incluyen jardineras, extensiones de aceras, cuencas y franjas) es una depresión ajardinada poco profunda que proporciona almacenamiento, infiltración y evapotranspiración de las aguas pluviales (condado de Los Ángeles, 2014). Las prácticas pueden construirse a lo largo de los costados de las vías verdes, las calles, en la mediana o adyacentes a estacionamientos y otras superficies impermeables. Las áreas generalmente se plantan con especies de plantas autóctonas resistentes a la sequía (por ejemplo, flores silvestres, juncias, juncos, helechos, arbustos, árboles pequeños) que no requieren fertilización y pueden soportar suelos húmedos durante al menos 24 horas. Los desagües subterráneos se emplean para el flujo a través de sistemas de tratamiento (también conocidos como biofiltración) en áreas con suelos nativos de baja permeabilidad o cuando se desea restringir la infiltración en los suelos adyacentes (por ejemplo, a lo largo de las paredes de los canales de drenaje). El agua tratada se descarga a través del drenaje subterráneo hacia el desagüe pluvial o el cauce seco. Ejemplos de estas prácticas se muestran en las figuras 1-23, 1-24 y 1-25.

Pavimento permeable

El pavimento permeable (que incluye “adoquines de concreto entrelazados permeables, concreto permeable y asfalto poroso”) “es una superficie capaz de infiltrar la escorrentía de aguas pluviales a través de subcapas de arena y grava. Los adoquines de concreto entrelazados permeables están formados por una capa de adoquines de concreto duradero, separados por juntas rellenas de piedras pequeñas. El concreto permeable se compone de cantidades cuidadosamente controladas de agua y materiales de cemento con poca o ninguna arena o partículas finas de agregado, lo que crea espacios vacíos que facilitan el paso del agua a través de la superficie. El pavimento de asfalto poroso, o asfalto de “granulometría abierta”, no contiene partículas de agregado fino, lo que crea espacios vacíos en el pavimento y permite que el agua se acumule en su interior y drene a través del pavimento” (condado de Los Ángeles, 2014). Los desagües subterráneos se utilizan en áreas con suelos nativos de baja permeabilidad. El agua tratada se descarga a través del desagüe subterráneo hacia el sistema de drenaje pluvial.

Infiltración del subsuelo

La infiltración subterránea (cuyas prácticas incluyen filtros en pozos de árboles, flujo superficial y flujo a través de tuberías) consiste en una "zanja estrecha construida en áreas permeables diseñada para retener e infiltrar la escorrentía de aguas pluviales en los suelos nativos subyacentes y el nivel freático”. [Las prácticas de infiltración subterránea] generalmente se rellenan con grava o tierra artificial, o pueden contener cámaras para el almacenamiento de aguas pluviales subterráneas fabricadas. [La infiltración subterránea] proporciona tratamiento de las escorrentías de aguas pluviales a través de filtración, adsorción, tratamiento biológico, evapotranspiración e infiltración, a medida que el agua fluye a través del perfil del medio y hacia los suelos circundantes. [La infiltración subterránea] se utiliza en pequeñas áreas de drenaje contribuyentes para almacenar y tratar las escorrentías de aguas pluviales subterráneas y fuera de la vista” (condado de Los Ángeles, 2014). La infiltración subterránea solo debe utilizarse en áreas permeables fuera del derecho de paso del canal.

Humedales artificiales

Un humedal artificial es un “sistema de tratamiento que consta de una cámara de carga y una pileta permanente con plantas acuáticas. Los humedales artificiales suelen incluir una entrada con disipación de energía, una cámara de carga de sedimentos para sedimentar sólidos gruesos y facilitar el mantenimiento, una base con secciones poco profundas (de 1 a 2 pies de profundidad) plantadas con vegetación emergente, áreas más profundas o micropiletas (de 3 a 5 pies de profundidad) y una estructura de salida” (condado de Los Ángeles, 2014). Por lo general, se requiere un revestimiento impermeable para mantener la pileta de forma permanente.

Antes de diseñar un humedal artificial para la gestión de aguas pluviales, se debe tomar en cuenta la hidrología del área del proyecto y la disponibilidad de agua para mantener la vegetación del humedal. El área de Los Ángeles recibe precipitaciones muy limitadas. En algunos casos, en clima secos puede ser posible complementar la escorrentía con el flujo base proveniente de un alcantarillado pluvial adyacente ya existente que actualmente descarga en el cauce seco, o directamente con el cauce seco.

Cuenca de detención extendida

“Las cuencas de detención extendidas son cuencas permanentes formadas mediante la excavación y/o construcción de terraplenes para detener temporalmente la escorrentía de aguas pluviales y permitir que las partículas de sedimento se asienten antes de que se descargue la escorrentía de aguas pluviales. Una cuenca de detención extendida reduce los caudales máximos de aguas pluviales, proporciona tratamiento a la escorrentía de aguas pluviales y puede contribuir al control de la hidromodificación. Las cuencas de detención extendidas están diseñadas para drenarse por completo entre tormentas durante un período de tiempo determinado. Las pendientes, el fondo y la cámara de carga de las cuencas de detención extendidas suelen estar cubiertas de vegetación” (condado de Los Ángeles, 2014).

Dispositivos patentados

“Los dispositivos patentados son productos comerciales que normalmente tienen como objetivo proporcionar tratamiento de aguas pluviales en aplicaciones con espacio limitado, a menudo utilizando tecnologías innovadoras patentadas. Las clases de medidas patentadas de control de calidad de aguas pluviales más comunes incluyen la separación hidrodinámica, las tecnologías de inserción de cuencas de captura, los controles de tipo filtro de cartucho y los dispositivos patentados de biotratamiento” (condado de Los Ángeles, 2014). La lista de las tecnologías aceptadas por el Distrito se puede consultar en línea (condado de Los Ángeles, 2013), y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles debe aprobarlas caso por caso.



Figura 1-24. Ejemplo de jardinera de biorretención en la acera



Figura 1-25. Ejemplo de cuenca de biorretención con entrada de agua superficial

1.3.2 Directrices y normas de diseño

Las Directrices y normas de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV se crearon para describir los tipos de proyectos en los que podrían enfocarse los posibles proponentes de proyectos, los elementos de diseño a considerar y las mejores prácticas para las operaciones y el mantenimiento continuos. Las directrices garantizarán la coherencia general de las vías verdes y brindarán un marco de mejores prácticas para el desarrollo de las vías verdes dentro del valle de San Gabriel.

Para los componentes del proyecto que se encuentren fuera del derecho de paso del Distrito, pueden aplicarse requisitos y normas adicionales según la ubicación y el tipo de proyecto. Por ejemplo, las instalaciones para bicicletas adyacentes a una carretera (conocidas como ciclovías de clase II y clase IV) deben diseñarse según los criterios de diseño de Caltrans.

Las prioridades de diseño para el Plan de la red de vías verdes del SGV incluyen la seguridad, la conectividad, la comodidad, la participación comunitaria, la conexión con el medioambiente y el control de vectores. Los requisitos y recomendaciones incluidos en este documento complementan o son coherentes con los del Plan maestro del río Los Ángeles y el Plan de implementación en Emerald Necklace para vías verdes exclusivas. Por lo tanto, estos documentos de planificación se consideran como un recurso adicional.

Si bien la mayoría de las Directrices de diseño propuestas no se describen como requisitos obligatorios, ciertas Directrices de diseño (como las relacionadas con las dimensiones mínimas de las ciclovías y las vías verdes, el acceso para vehículos de emergencia y mantenimiento y los elementos de diseño clave) se consideran requisitos obligatorios (mediante el uso de los términos “debe” y “deberá”), como se resume en la tabla 1-2.

Tabla 1-2. Principales características obligatorias para las directrices y normas de diseño

Elemento	Características principales
Ciclovía de clase I	• Debe cumplir con las normas de Caltrans para ciclovías de clase I • Superficie pavimentada con un ancho mínimo de 4 pies en cada sentido, 8 pies en total • Debe tener un arcén de superficie resistente y transitable para todo tipo de clima de 2 pies a cada lado • Cuando haya una cerca, un muro u otra estructura a lo largo del carril para bicicletas, debe haber un espacio libre de 2 pies entre la obstrucción y la ciclovía (un arcén de 2 pies cumple con este requisito). • Debe tener un mínimo de 12 pies de ancho transitable sin obstrucciones (camino y arcenes), 13 pies de derecho de paso y 10 pies de espacio libre vertical debajo de la parte inferior de cualquier estructura elevada • Debe permitir el uso de vehículos de emergencia y mantenimiento • Se deberá proporcionar infraestructura de drenaje y pendiente del pavimento en la vía verde para que el agua pluvial se drene inmediatamente de la superficie y no se estanque. • Los peatones pueden usar una ciclovía de clase I si no hay una instalación peatonal separada disponible, y esta debe cumplir con las normas de la ley ADA. • En senderos de usos múltiples (ciclistas junto con peatones y/o jinetes), es obligatoria la señalización para garantizar la seguridad y alertar a los usuarios sobre la posibilidad de encontrarse con otro tipo de usuario.
Vía verde de usos múltiples	• Incluye las características principales de la ciclovía de clase I enumeradas anteriormente • Un sendero de superficie natural apto para excursionistas, ciclistas de montaña y jinetes.
Ciclovía en voladizo/ Sección y cruce elevado de vías verdes	• Debe mantener la capacidad de drenaje del canal y permitir el paso del agua de una tormenta en 100 años sin aumentar el nivel máximo del agua. • Durante la implementación, la integridad estructural del elemento y el hecho de que no afecte a la integridad estructural del canal deben ser evaluados por un ingeniero estructural con licencia en California. • Debe estar diseñado y construido para cumplir con todos los requisitos locales, del Distrito o del USACE. Se requiere una coordinación temprana para identificar posibles problemas y requisitos.
Ciclovías de clase II	• Para uso exclusivo de bicicletas y debe incluir al menos un carril marcado con rayas para la circulación de bicicletas en un solo sentido en una calle o carretera • Las marcas de la calzada para bicicletas deben ser retrorreflectantes y se colocarán a una distancia constante de la línea central

Tabla 1-2. Principales características obligatorias para las directrices y normas de diseño

Elemento	Características principales
Ciclovías de clase III	• Puede utilizarse donde no sea posible una ciclovía de clase I, II o IV • Debe ser adecuada para su uso como ruta compartida para bicicletas y vehículos, y debe mantenerse acorde con las necesidades de los ciclistas
Ciclovía de clase IV	• Para uso exclusivo de bicicletas y debe incluir al menos uno de los elementos verticales especificados y un ancho mínimo de separación horizontal para separar la ciclovía del tráfico vehicular
Señalización	• El logotipo de la red de vías verdes del SGV se incorporará a toda la señalización • Todas las señales estarán en formato multilingüe. El inglés será el idioma principal y el idioma secundario será seleccionado por la comunidad y por el proyecto
Cruces de intersecciones	• Las instalaciones destinadas principalmente a ciclistas deben cumplir con el Manual de diseño de carreteras de Caltrans (HDM, por sus siglas en inglés) y todas las señales, letreros y marcas en el pavimento deben cumplir con el Manual de California sobre dispositivos uniformes de control de tráfico (CAMUTCD, por sus siglas en inglés). Si la instalación también presta servicio a peatones, debe cumplir además con las normas de la ley ADA. El diseño de los cruces está sujeto a la aprobación del propietario de la vía que se va a cruzar, ya sea el condado de Los Ángeles, una ciudad o una entidad privada. Un ingeniero civil con licencia en California debe diseñar un cruce que implique obras fijas.
Gestión de aguas pluviales	• Las aguas pluviales asociadas con la nueva infraestructura (cubierta impermeable) deben gestionarse de acuerdo con los requisitos de desarrollo de bajo impacto del condado de Los Ángeles y debe tratar o infiltrar la escorrentía posterior a la construcción. • Con cualquier construcción nueva (por ejemplo, ciclovía), se debe seleccionar una mejor práctica de gestión de aguas pluviales para gestionar el volumen de diseño de calidad de aguas pluviales calculado, ya sea a través de la infiltración en el sitio o mediante una acción alternativa. Existen tres categorías principales de mejores prácticas de gestión para el manejo de aguas pluviales que podrían aplicarse en el desarrollo de vías verdes: 1. Tratamiento en el canal o infiltración y tratamiento 2. Tratamiento fuera del canal para áreas de proyecto de menos de 10 acres 3. Tratamiento fuera del canal para áreas de proyecto de más de 10 acres • Cuando se propongan mejores prácticas de gestión que dependan de la infiltración, estas deben cumplir con los requisitos del condado de Los Ángeles, y todas las mejores prácticas de gestión deben cumplir con los requisitos de retroceso del condado de Los Ángeles • Para las ciclovías de clase II, III y IV, en el diseño de la ciclovía debe evaluarse y abordarse el drenaje de aguas pluviales desde y a través de la carretera y la ciclovía separada. Se debe proporcionar un drenaje adecuado para que la escorrentía de aguas pluviales fluya sin impedimentos a través de la superficie hasta el desagüe pluvial más cercano y no se estanque en la carretera ni en la ciclovía.

1.4 Antecedentes e historia del área del plan

Esta sección presenta los antecedentes y la historia del área del Plan de la red de vías verdes del SGV. La historia natural y cultural del SGV proporciona un contexto para comprender cómo se desarrolló posteriormente la región y la necesidad de canales de control de inundaciones, que son el foco principal de este Plan de la red de vías verdes del SGV.

1.4.1 Historia natural

Históricamente, el SGV estaba dominado por una red de riachuelos y canales fluviales poco profundos en constante cambio que transportaban agua a través de vastas áreas de humedales hasta el océano. Estas vías fluviales dinámicas eran consecuencia de la presencia de las montañas de San Gabriel, que se elevan abruptamente al norte del SGV, como se muestra en la figura 1-26. A través de las relaciones dinámicas de la topografía, la geología y el clima, las montañas de San Gabriel transportan enormes cantidades de sedimentos y agua al SGV durante los principales eventos de lluvia, lo que presenta tanto desafíos como una fuente importante de suministro de agua para la región.

Durante las grandes tormentas, los riachuelos del SGV se desbordaban y cambiaban de curso rápidamente a lo largo de la llanura aluvial. Incluso el curso del río San Gabriel ha cambiado de dirección a lo largo de la historia, uniéndose en ocasiones al río Hondo, al río Los Ángeles o incluso al este, al río Santa Ana y al arroyo Coyote. (fuente: Grossinger, R. M.; Sutula, M.; Stein, E.; Dark, S.; Longcore, T.; Hall, N.; Beland, M.; Casanova, J. 2007)

Estos ríos, arroyos y riachuelos también han sustentado grandes concentraciones y diversidad de vida vegetal y animal, y han sido fundamentales en las tradiciones y vidas de las personas durante generaciones.



Figura 1-26. Río San Gabriel y carril para bicicletas con las montañas de San Gabriel al fondo

1.4.2 Pueblos indígenas

Los pueblos originarios Tongva vivieron entre estos riachuelos y ríos cambiantes que les proporcionaron abundante agua y alimentos durante miles de años, como lo muestran los pictogramas de la figura 1-27. Las aldeas Tongva se ubicaban principalmente en zonas elevadas, y eran conscientes de las peligrosas inundaciones invernales. Al menos veintiséis aldeas Tongva, como se muestra en la figura 1-28, estaban ubicadas a lo largo del río San Gabriel, y otras dieciocho estaban en sus inmediaciones. Los antropólogos creen que los Tongva pueden haber sido algunos de los habitantes nativos más avanzados de California, ya que establecieron sistemas monetarios y comerciales complejos con las tribus vecinas, cultivando árboles y plantas para obtener alimentos, y además contaban con una estructura de gobierno formal. El SGV, con sus suelos fértiles y una mayor cantidad de precipitaciones que la llanura costera, albergaba la densidad más alta de población Tongva de la región. Las aldeas del SGV incluían Alyeupkigna, Amuscopopiabit, Awingna, Comicranga, Cucamonga, Guichi, Houtnga, Isanthcogna, Juyubit, Perrooksnga, Sibanga y Toviseanga. La aldea de Sejatnga estaba ubicada en Whittier Narrows.



Figura 1-27. Pictogramas en el SGV cerca de la confluencia de las bifurcaciones oeste y norte del río San Gabriel - 1937

Fuente: Biblioteca pública de Los Ángeles

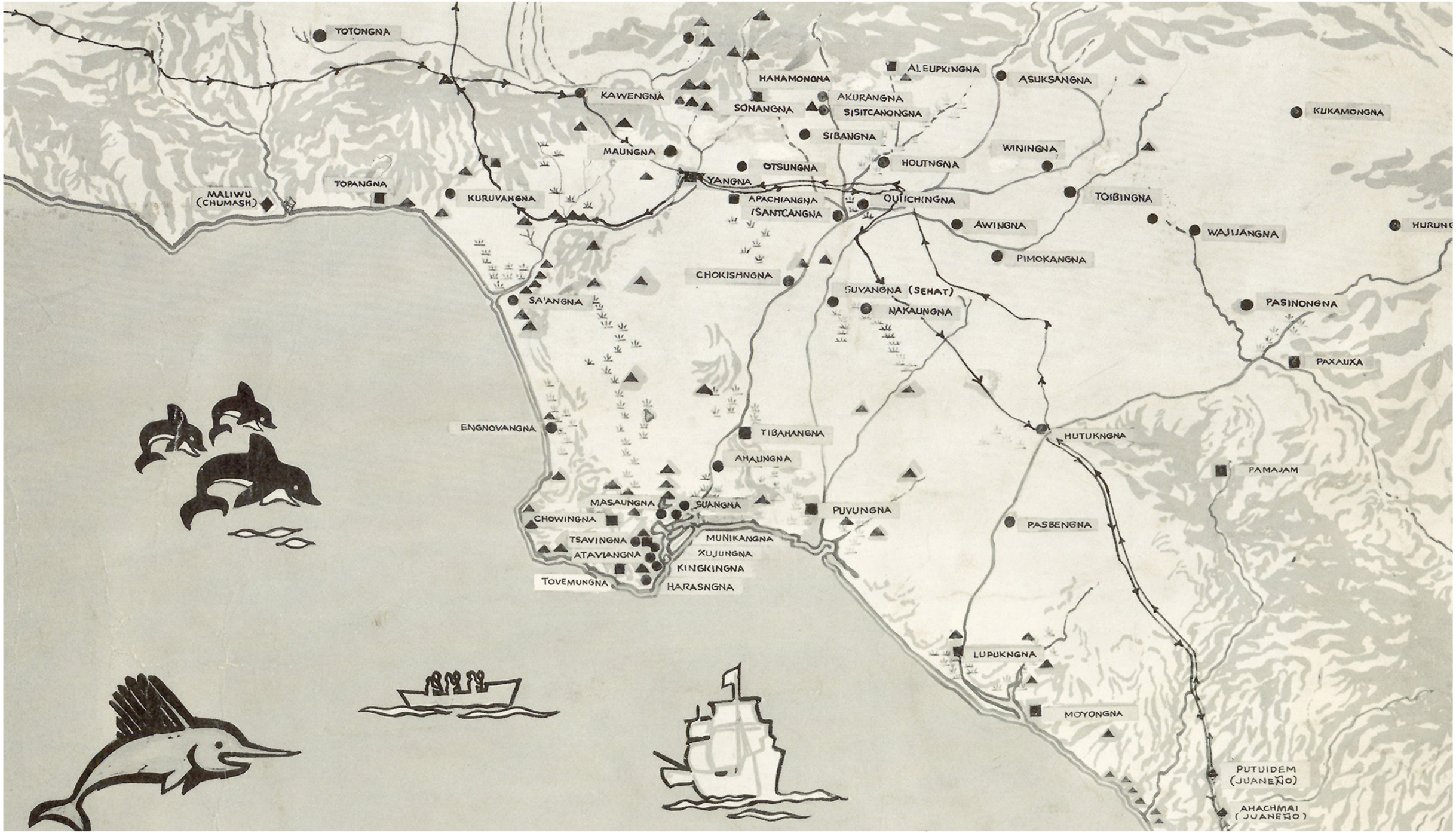


Figura 1-28. Mapa de los pueblos indígenas en el área de Los Ángeles

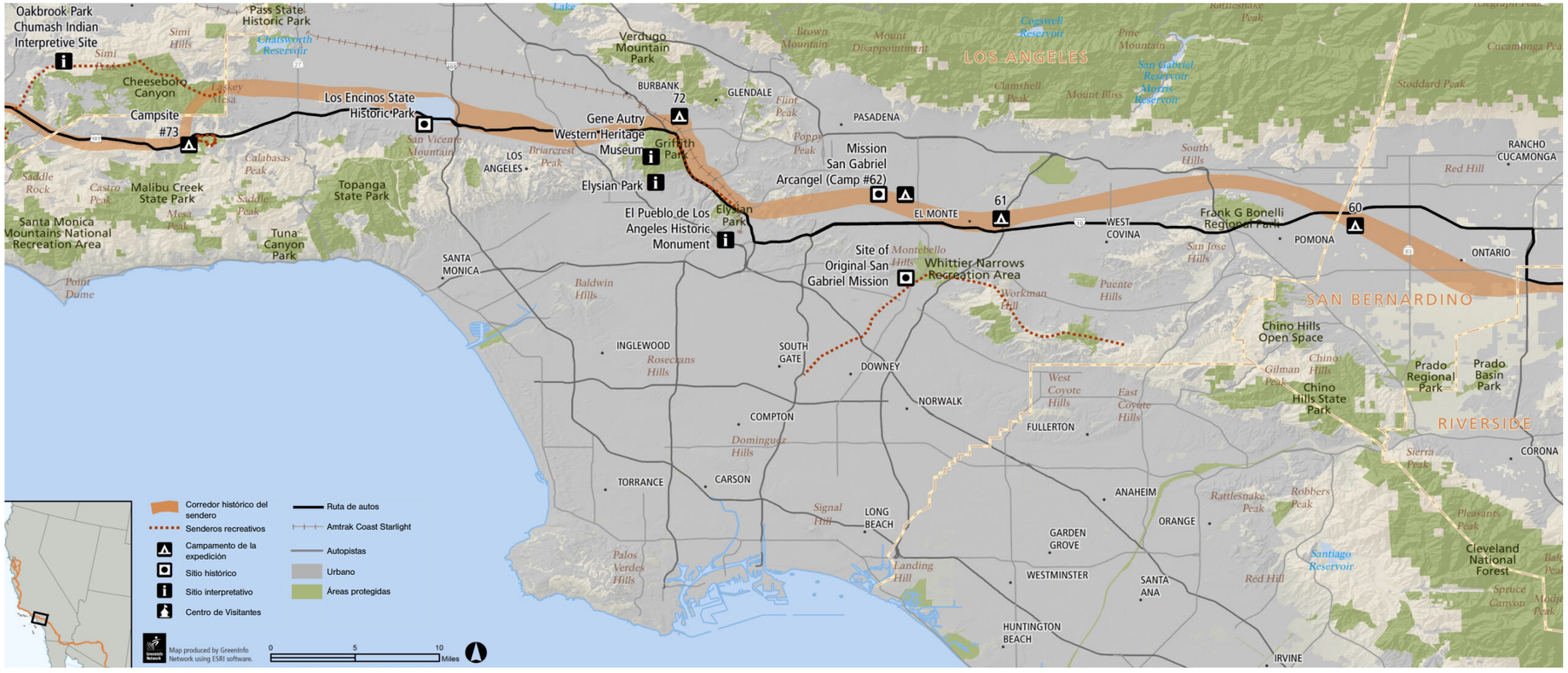
Fuente: Los Angeles Times

1.4.3 Sendero Histórico Nacional Juan Bautista de Anza

Administrado por el Servicio de Parques Nacionales, el Sendero Histórico Nacional Juan Bautista de Anza (Sendero Anza) desea asociarse con agencias estatales, locales, gobiernos tribales, organizaciones sin ánimo de lucro y propietarios privados para marcar, interpretar y preservar la historia de la Expedición Colonizadora Anza de 1775–1776. El Sendero Anza y su desarrollo pueden servir como un entorno para la comprensión y la sanación a través de la administración, el servicio, la recreación, el diálogo y el intercambio de espacios e historias. El corredor histórico del Sendero Anza pasa (Figuras 1-29 y 1-30) por el Valle de San Gabriel e intersecta gran parte de la red de vías verdes SGV. El corredor histórico puede verse e identificarse en la web del Servicio de Parques Nacionales, Sendero Anza (https://www.nps.gov/juba/planyourvisit/maps.htm).

El Plan de Gestión Integral del Sendero Anza, 1996, estableció la visión de un sendero continuo de uso múltiple y no motorizado a lo largo del corredor histórico 1200, conocido como el sendero de recreación. La visión para el sendero recreativo es un sendero continuo que permita a los usuarios sumergirse por completo y experimentar los variados paisajes en o cerca del corredor histórico. El Sendero Anza certifica los segmentos de senderos que califican con gestores y propietarios de terrenos. Entre tierras federales y gestionadas localmente, existen 481 millas de senderos recreativos certificados. El Plan de Red de Vías Verdes SGV ofrece una oportunidad para una mayor conectividad con los tramos certificados adyacentes existentes a lo largo de la ruta, utilizando senderos recreativos a lo largo de los canales y una mayor comprensión de la historia que alteró drásticamente las comunidades y el paisaje existentes en 1775. Los canales que se solapan con la ruta histórica de Anza incluyen los cauces secos Big Dalton, Little Dalton y San Dimas y el canal Walnut Creek (Figuras 1-30).

La Red SGV es el lugar de dos campamentos históricos donde la expedición Anza se detuvo a descansar durante su viaje; Estos son los campamentos históricos #61 y #62 representados en el mapa como triángulos negros o tiendas de campaña. El año conmemorativo ofrece la oportunidad de dialogar con la historia local, aumentar el sentido de pertenencia para residentes y visitantes, y aumentar la continuidad segura y accesible para la recreación no motorizada entre espacios abiertos y a lo largo de los principales corredores.



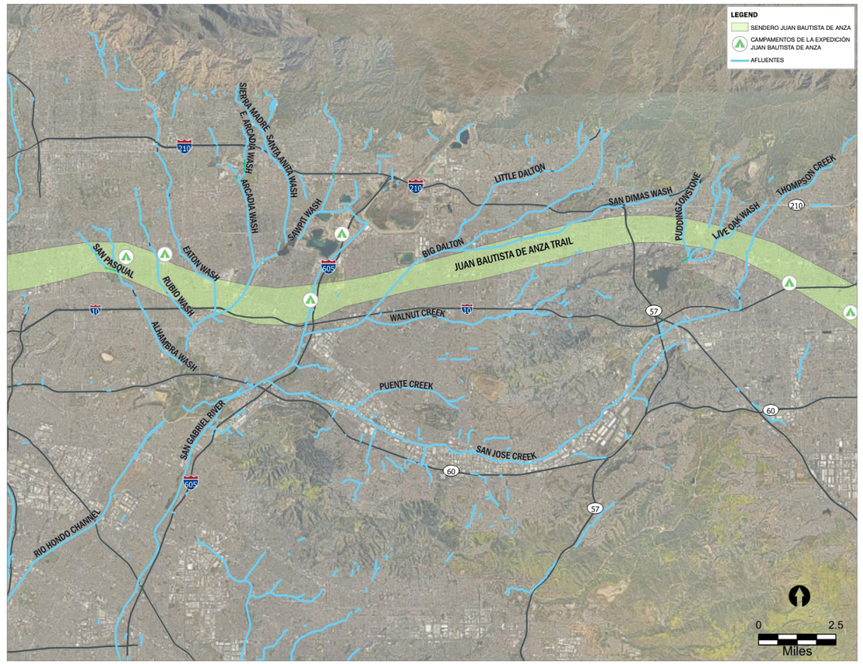


Figure 1-29. Valle de San Gabriel con el corredor histórico de la expedición Anza

Fuente: Servicio de Parques Nacionales

Figura 1-30. Canales del Valle de San Gabriel con el corredor histórico de la expedición Anza

Fuente: datos del Sistema de Drenaje Pluvial del Condado de Los Ángeles de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles

1.4.4 Desarrollo y control de inundaciones

A medida que el SGV fue colonizado por misioneros españoles (figura 1-31) y mineros (figura 1-32) y comenzó a urbanizarse, las inundaciones de los afluentes representaron una amenaza constante para el desarrollo.

La misión de San Gabriel se estableció cerca de Whittier Narrows en 1772, pero no duró mucho porque las inundaciones dañaron la estructura. La misión se trasladó a un terreno más alto y seco en 1775. Las grandes inundaciones también afectaron a los campamentos mineros a lo largo del siglo XIX, arrasando con equipos y edificios. A medida que el desarrollo se intensificó en el SGV, también lo hicieron los daños causados por las inundaciones.

En la década de 1880, se registraron tres grandes inundaciones (1884, 1886, 1889). La inundación de 1884 causó daños generalizados en el valle de San Gabriel. Durante esta época, los cursos de agua tendían a serpentear, por lo que las trayectorias de los flujos eran impredecibles. Incluso antes de la urbanización, los agricultores consideraban que esto era un problema. Tras la inundación de 1889, el condado de Los Ángeles inició una gran expansión agrícola e industrial. En 1890, la población del condado de Los Ángeles era de aproximadamente 100,000 personas. Para 1914, la población era de alrededor de 790,000 personas (aproximadamente el tamaño de la población actual del condado de Ventura).

En 1914, una gran inundación destruyó numerosos edificios y caminos que se habían construido en ciudades a lo largo del SGV. Esto impulsó la primera iniciativa organizada de ingeniería civil para controlar las inundaciones en la zona. En 1915, la Legislatura estatal adoptó la Ley de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles, que creó un distrito de control de inundaciones conocido en la actualidad como el Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles (Distrito). El mandato de la creación del Distrito fue brindar protección contra inundaciones y conservar del agua. El Distrito comenzó a implementar medidas de control de inundaciones, incluidos varios proyectos de represas que redujeron la destrucción en el SGV. Sin embargo, durante la inundación de 1938 (figura 1-33), tanto el río San Gabriel como el río Hondo (figura 1-34) se desbordaron y causaron daños significativos.

Desde 1915, el Distrito ha estado construyendo y manteniendo un extenso sistema de drenaje y conservación de agua en todo el condado de Los Ángeles para reducir el riesgo de inundaciones, mejorar la confiabilidad del suministro de agua local y brindar oportunidades de recreación pasiva. La mayoría de los afluentes naturales del río Hondo y del río San Gabriel fueron canalizados con concreto para establecer trayectorias de flujo predecibles.



Figura 1-31. Misión San Gabriel

Fuente: Biblioteca pública de Los Ángeles

Además, la urbanización ha hecho que las tierras existentes utilizadas para la recarga de aguas subterráneas sean irreemplazables y vitales para la sostenibilidad de los suministros de agua potable en la región. La figura 1-35 muestra el período en el que se construyeron muchos de los sistemas de canales abiertos dentro del SGV y las figuras 1-36 a 1-40 muestran imágenes aéreas de los canales del SGV desde 1961 hasta la actualidad.



Figura 1-32. Minero en el cañón de San Gabriel

Fuente: Biblioteca del estado de California

El sistema de canales se instaló en diferentes fases a lo largo de varias décadas, y la mayoría de los canales se construyeron en las décadas de 1960 y 1970 con la participación tanto del condado de Los Ángeles como del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE). Esta extensa red de derechos de paso en el Valle de San Gabriel ahora presenta una excelente oportunidad para desarrollar una extensa red de vías verdes.



Figura 1-33. Porqueriza derrumbada en 1938

Fuente: Biblioteca pública de Los Ángeles



Figura 1-34. Río Hondo desbordado en 1951

Fuente: Biblioteca pública de Los Ángeles

Figura 1-35. Mapa que muestra el tiempo estimado de construcción de canales de drenaje abiertos en el SGV
Fuente: Obras Públicas del Condado de Los Ángeles

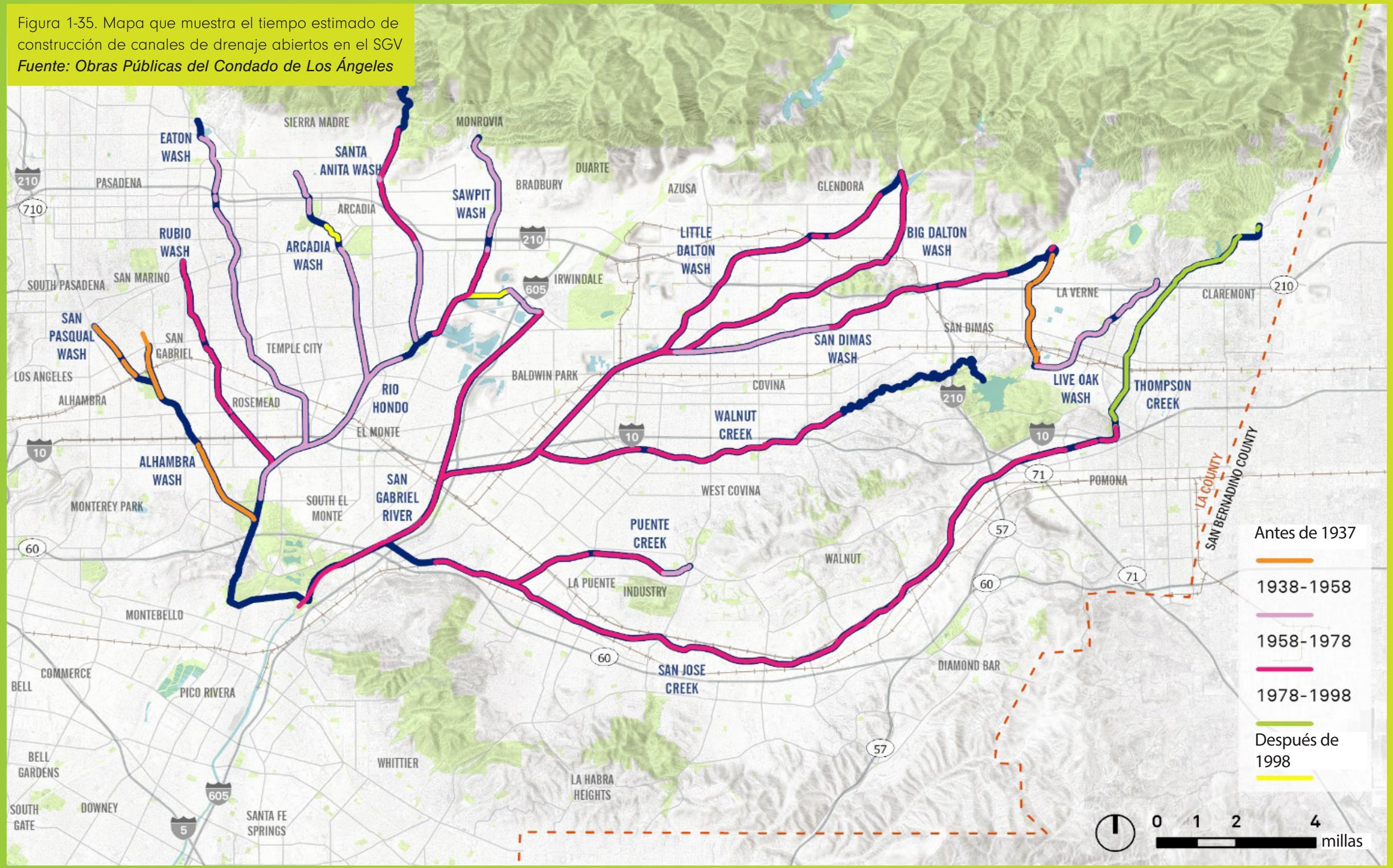




Figura 1-36. Río Hondo en 1961

Fuente: Biblioteca pública de Los Ángeles



Figura 1-37. Canal del arroyo Walnut a través de un área residencial en Baldwin Park



Figura 1-38. Arroyo San José en la transición a un fondo suave cerca de la confluencia con el río San Gabriel



Figura 1-39. Cauce seco Big Dalton cerca del parque Hilda Solis en Baldwin Park



Figura 1-40. Cauce seco Santa Anita en Monrovia

1.5 Socios y equipo del plan

El Plan de la red de vías verdes del SGV se desarrolló con transparencia, priorizando la participación de la comunidad en todo el proceso. Los aportes de la participación de la comunidad se incorporaron al Plan de la red de vías verdes del SGV para representar las necesidades y los deseos del distrito, las ciudades, las comunidades y todas las partes interesadas en la red de vías verdes del SGV. El núcleo del equipo del plan estuvo compuesto por el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles y los socios del plan, el Departamento de Parques y Recreación (DPR) del Condado de Los Ángeles y la Autoridad de Conservación de Cuencas (WCA), junto con el equipo de consultores. El comité directivo supervisó todo el proceso del Plan de la red de vías verdes del SGV, tal como se muestra en la figura 1-41 y se describe más adelante.



Figura 1-41. Estructura del comité directivo y del equipo del Plan de la red de vías verdes del SGV

1.5.1 Equipo del plan

El equipo de planificación estuvo dirigido por la División de Gestión de Aguas Pluviales (SWPD, por sus siglas en inglés) del Departamentos de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, que representó al equipo de gestión del proyecto. Otros miembros del equipo del Plan de la red de vías verdes del SGV fueron la División de Programas de Planificación de Transporte (TPP) del Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, el Departamento de Parques y Recreación (DPR) del Condado de Los Ángeles y la Autoridad de Conservación de Cuencas (WCA). Este equipo aportó su visión y orientación durante todo el proceso de planificación, y dirigió las iniciativas de participación tanto con la comunidad como con el comité directivo.

1.5.2 Comité directivo

El comité directivo estuvo integrado por el Distrito, los Distritos de Supervisión 1 y 5 del Condado de Los Ángeles (LACSD), la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG), el Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel (SGVCOG), Active San Gabriel Valley (ActiveSGV), el Cuerpo de Conservación del Valle de San Gabriel (SGVCC), el Fideicomiso de Tierras Públicas (TPL), Conservación de Ríos y Montañas de San Gabriel y Áreas Bajas de Los Ángeles (RMC), Nature for All, y la Comisión de Indios Nativos Americanos de la Ciudad y el Condado de Los Ángeles (NAIC). El grupo se reunió regularmente con el equipo del Plan de la red de vías verdes del SGV para analizar la información y los resultados, además de brindar comentarios y perspectivas durante todo el proceso de desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV. También apoyaron la participación de la comunidad en el proceso de planificación, promoviendo eventos de participación comunitaria y aportando comentarios sobre los materiales presentados en los eventos.

Cabe señalar que el Distrito de Supervisión 4 del Condado de Los Ángeles fue incluido y participó en el comité directivo desde el inicio del proceso de desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV. Sin embargo, debido a la redistribución de los límites de los LACSD en el año 2021, el área del Plan de la red de vías verdes del SGV ya no incluye la jurisdicción del Distrito 4 de los LACSD.

1.5.3 Equipo de consultores

El equipo de consultores estuvo dirigido por Brown and Caldwell (BC), quien se desempeñó como consultor principal e ingeniero principal, y brindó su experiencia en aguas pluviales, infraestructura ecológica, recursos hídricos y planificación. Otras empresas que formaron parte del equipo de consultores fueron:

- Studio-MLA: Empresa de arquitectura paisajística, diseño urbano y planificación
- Catalyst Environmental Solutions (Catalyst): empresa de consultoría medioambiental
- KOA Corporation (KOA): empresa de ingeniería de transporte
- Pacific Advanced Civil Engineering, Inc. (PACE): empresa de ingeniería civil
- Moore Iacofano Goltsman, Inc. (MIG): empresa de participación comunitaria

1.6 Enfoque para el desarrollo del plan

El desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV comenzó con una revisión exhaustiva de las iniciativas, estudios y proyectos de vías verdes realizados anteriormente en todo el SGV. También fue importante recopilar la información disponible sobre las iniciativas en curso y los proyectos de vías verdes planificados en el SGV. Posteriormente, la información recopilada se catalogó, organizó y analizó para identificar lagunas en la información y en los datos (sección 2). El objetivo del equipo del plan fue mantener un enfoque basado en la comunidad y en datos para el desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV a través de un proceso de revisión continua de iniciativas y estudios en toda la región, así como una amplia comunicación y colaboración con el público a través de talleres y eventos emergentes.

Debido a la gran extensión del área del Plan de la red de vías verdes de SGV que debía analizarse, en las primeras etapas del desarrollo se realizó un ejercicio de delimitación para establecer un área de enfoque. Los afluentes se segmentaron y dividieron en función de los límites jurisdiccionales u otras barreras naturales. Cada segmento de los afluentes y las comunidades adyacentes se evaluaron a través de cinco enfoques clave:

- **Circulación:** El enfoque de circulación se centra en las partes de la comunidad que tienen el menor acceso al transporte público y/o vehículos según los datos de la encuesta sobre la comunidad estadounidense.
- **Equidad:** El enfoque de equidad se basó en datos de CalEnviroScreen 3.0, que cartografía la carga ambiental y socioeconómica, como la sensibilidad y la exposición a la contaminación ambiental.
- **Comunidad:** El enfoque comunitario recopila información clave sobre los espacios de reunión de la comunidad, las necesidades de parques, las ubicaciones de los centros generadores de actividades y los espacios abiertos. También incluye datos demográficos clave, como la población étnica, los ingresos familiares y la densidad.
- **Medioambiente:** El enfoque medioambiental se centra en las condiciones medioambientales a lo largo de cada afluente, como las superficies impermeables, la vulnerabilidad al calor y la cobertura arbórea.
- **Sinergia:** El enfoque de sinergia incluye iniciativas y estudios previos, proyectos de implementación temprana (EIP) y terrenos baldíos o públicos que pueden ser un punto de partida para encontrar oportunidades de proyectos y formas de coordinarse con los proyectos existentes.

Estos enfoques fueron acordados por los miembros del comité directivo y sirvieron como base para el proceso de planificación de este plan. Se incluyen más detalles sobre los enfoques en las secciones 2 y 4.

En todo el SGV, hay diversas jurisdicciones en los diferentes niveles de implementación del proyecto de vías verdes. Esto permitió que el enfoque se trasladara de las áreas con progresos significativos a las áreas y regiones desatendidas del SGV que carecen de accesibilidad y espacios verdes. Después de la evaluación de cada afluente a través de los enfoques prioritarios, los afluentes se clasificaron en tres niveles: Nivel 1, nivel 2 y nivel 3. A los tramos de afluentes de nivel 1 se les asignó la máxima prioridad y se utilizaron como punto de partida para identificar restricciones y oportunidades, así como para desarrollar alineaciones de vías verdes y alternativas de diseño conceptual de ejemplo. Los tramos de nivel 2 y nivel 3 siguen siendo parte integral del Plan de la red de vías verdes del SGV y de la futura red de vías verdes, pero el enfoque inicial se centra en los tramos de nivel 1, que tienen una necesidad más inmediata según el marco de priorización. La evaluación y categorización de los diferentes niveles se explica en la sección 4 de este plan.

Dentro de cada tramo de nivel 1, se identificaron oportunidades para mejorar los proyectos de vías verdes mediante la inclusión de espacios abiertos adyacentes y la incorporación de subcomponentes y elementos beneficiosos del proyecto. Los conceptos de las vías verdes de usos múltiples y beneficios múltiples, las instalaciones de las vías verdes, los parques pequeños y los espacios verdes, los cruces seguros, y la gestión de aguas pluviales se combinaron en conceptos más amplios de vías verdes para los tramos de nivel 1 distribuidos en toda la red de vías verdes del SGV.

Se desarrollaron diez diseños conceptuales de ejemplo que incluían vías verdes, subcomponentes del proyecto y elementos beneficiosos para brindar una amplia gama de ideas para la implementación de proyectos de vías verdes por parte de cualquier jurisdicción (proponente del proyecto) en cualquier parte de la red de vías verdes del SGV. Los diseños conceptuales proporcionan ejemplos de cómo podría desarrollarse un proyecto de vías verdes y no están destinados a presentar un proyecto real que se vaya a construir. Existen al menos cientos de posibles combinaciones de vías verdes, subcomponentes y elementos beneficiosos para crear un proyecto de vía verde.

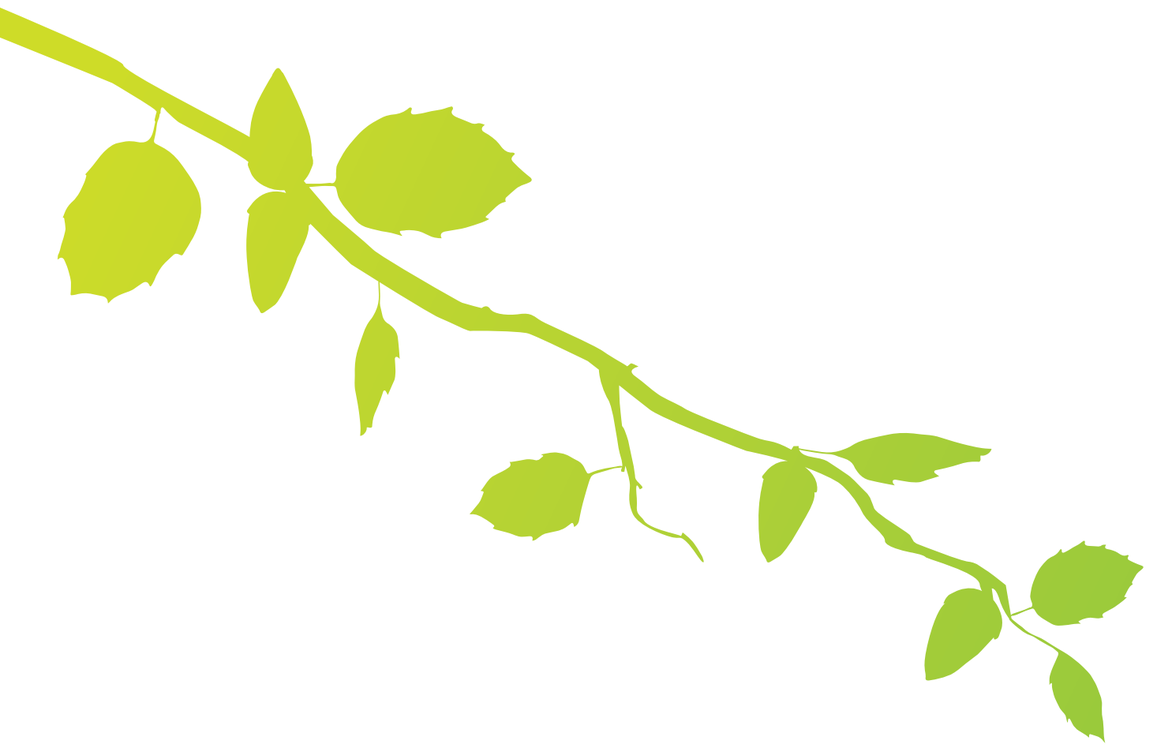
Las Directrices y normas de diseño son un documento complementario al Plan de la red de vías verdes del SGV que proporciona requisitos y orientación para los proyectos de vías verdes, lo que permite a los proponentes de proyectos adaptar su proyecto a la comunidad y, al mismo tiempo, garantizar una marca visual y una experiencia de usuario seguras y consistentes en toda la red de vías verdes del SGV. El propósito de las Directrices y normas de diseño es describir los tipos de proyectos de vías verdes, los subcomponentes y los elementos beneficiosos que se deben considerar, así como brindar un marco para el desarrollo adecuado y coherente de proyectos. Se ilustran numerosas opciones para secciones de vías verdes, junto con muchos otros ejemplos de elementos beneficiosos del proyecto e información descriptiva (sección 6 y apéndice H).



Usuarios de senderos ecuestres en el Sendero del Río San Gabriel

1.7 Cómo utilizar este documento

El Plan de la red de vías verdes del SGV se divide en seis secciones principales, dos secciones secundarias y ocho apéndices. Las secciones 1 a 4 introducen el Plan de la red de vías verdes del SGV y su descripción, resumen de las condiciones existentes, de los datos disponibles y las lagunas de información, la evaluación y priorización de las oportunidades de los afluentes, así como los aspectos de la participación comunitaria en el proceso de planificación. Las secciones 5 y 6 proporcionan amplios recursos que serán utilizados por los proponentes de proyectos para la implementación de vías verdes. Las secciones 7 y 8 presentan información complementaria y referencias que respaldan el Plan de la red de vías verdes del SGV.



Sección 1	Esta sección presenta la red de vías verdes del SGV y el Plan de la red de vías verdes del SGV, incluidos los objetivos del plan, el área y afluentes del plan, la descripción del plan junto con los subcomponentes y elementos beneficiosos, la historia natural y los pueblos indígenas, las mejoras en el control de inundaciones, los socios del plan y el equipo del plan, el enfoque para el desarrollo del plan y la organización del plan.
Sección 2	Esta sección sienta las bases para los futuros elementos del plan, enfocándose en las condiciones actuales de los afluentes del SGV y las tierras inmediatamente adyacentes. La sección incluye iniciativas y estudios previos, proyectos de implementación temprana y análisis/base de datos/cartografía de sistemas de información geográfica (SIG), características de los canales y narrativas de los afluentes (enfoques clave). Las narrativas de los afluentes sirven como un recurso valioso para los planificadores, diseñadores y miembros de la comunidad, ya que ofrecen información sobre aspectos clave de cada afluente. Estas narrativas informan y brindan orientación sobre las futuras iniciativas de revitalización y los proyectos de vías verdes.
Sección 3	Esta sección describe la estrategia de participación comunitaria y los resultados, incluida la colaboración con el comité directivo, los municipios, las partes interesadas y la comunidad. La participación de todas las partes interesadas fue el pilar del desarrollo del plan. Esta sección también describe cómo se incorporaron los comentarios del público al proceso de planificación.
Sección 4	Esta sección se centra en el desarrollo y la aplicación de un marco de priorización para la red de vías verdes del SGV, que incluye la identificación de los tramos de los afluentes de niveles 1, 2 y 3, la evaluación de oportunidades y restricciones de los afluentes de nivel 1 y el desarrollo de figuras para ambos, así como el desarrollo de tratamientos para cruces. La identificación de oportunidades y restricciones del proyecto, así como de las brechas, es fundamental para el futuro desarrollo del proyecto.
Sección 5	Esta sección se centra en el desarrollo y la presentación de recursos para la implementación del proyecto de vías verdes en todo el SGV, incluida la disponibilidad de derechos de paso del canal, alineaciones de vías verdes y secciones transversales alternativas basadas en el ancho de los derechos de paso, posibles subcomponentes del proyecto dentro de los derechos de paso del canal y en tierras públicas adyacentes (instalaciones de vías verdes, parques pequeños y espacios verdes, cruces seguros y gestión de aguas pluviales), y diez diseños conceptuales de ejemplo, representaciones en 3D de secciones seleccionadas de vías verdes, subcomponentes, y elementos beneficiosos.
Sección 6	Esta sección ofrece orientación a los proponentes de proyectos para implementar proyectos en toda la red de vías verdes del SGV. Incluye responsabilidades clave y partes involucradas en cinco fases de implementación del proyecto: planificación, diseño y permisos, licitación, construcción, y operaciones y mantenimiento (O&M). También ofrece orientación y recursos para los proponentes de proyectos sobre los permisos y aprobaciones, el fomento de asociaciones y la participación comunitaria, así como las fuentes de financiamiento locales, estatales y federales. Las directrices y normas de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV se resumen y se presentan en el apéndice H.

Las secciones complementarias incluyen lo siguiente:

Sección 7	Esta sección incluye referencias, lista de tablas, lista de figuras y agradecimientos.
Sección 8	Todos los apéndices del plan se proporcionan por separado en archivos PDF. Los apéndices incluyen memorandos técnicos y otros documentos relevantes que se desarrollaron para este proyecto. Estos documentos se utilizaron para desarrollar el Plan de la red de vías verdes del SGV.

SECCIÓN 2

RESUMEN DE LAS CONDICIONES EXISTENTES

SECCIÓN 2. RESUMEN DE LAS CONDICIONES EXISTENTES

BASADO EN INICIATIVAS ANTERIORES Y DATOS SÓLIDOS

Esta sección sienta las bases para los futuros elementos del plan, enfocándose en las condiciones existentes de los afluentes del SGV y las tierras inmediatamente adyacentes. La sección incluye iniciativas y estudios previos, proyectos de implementación temprana y análisis/base de datos/cartografía de sistemas de información geográfica (SIG), características de los canales y narrativas de los afluentes (enfoques clave). Las narrativas de los afluentes sirven como un recurso valioso para los planificadores, diseñadores y miembros de la comunidad, ya que ofrecen información sobre aspectos clave de cada afluente. Estas narrativas informan y brindan orientación sobre las futuras iniciativas de revitalización y los proyectos de vías verdes.

Anteriormente, se llevaron a cabo numerosas iniciativas de planificación y diseño relevantes en vías verdes, senderos, parques y espacios abiertos, iniciativas para el control de inundaciones, infraestructura ecológica y calidad del agua, y proyectos de transporte en el SGV. Estos documentos fueron fundamentales para crear un marco de implementación para proyectos de vías verdes, generando múltiples beneficios que impulsaron los objetivos de las comunidades, las partes interesadas y las agencias asociadas en todo el SGV. El objetivo de la evaluación de las condiciones actuales y la revisión de los documentos fue coordinar el Plan de la red de vías verdes del SGV con las iniciativas de planificación y diseño en curso. Además, al revisar los planes, estudios y proyectos en el área de las vías verdes del SGV y el derecho de paso para el control de inundaciones, el equipo del plan obtuvo una comprensión más clara de las brechas y oportunidades actuales, así como de las áreas en las que esta iniciativa debe priorizar sus recursos y próximos pasos.

2.1 Recopilación de iniciativas y estudios

Se revisaron, resumieron y cartografiaron los informes y datos existentes, incluidos los proyectos planificados de aguas pluviales, transporte activo y vías verdes dentro del SGV. Estas investigaciones se resumieron en el Memorando técnico de recopilación de iniciativas y estudios (TM) del apéndice A. El memorando técnico incluye un resumen del documento con descripciones; resultados clave; proyectos propuestos, planificados o completados de aguas pluviales, transporte activo, parques, senderos y vías verdes; y normas de diseño de vías verdes potencialmente relevantes. Además, se recopiló y organizó en un resumen maestro y en un mapa la información sobre la geolocalización, la agencia encargada de la implementación, el estado del proyecto y del financiamiento de cada plan, proyecto o estudio. La figura 2-1 muestra una vista aérea de un proyecto de vía verde, el cauce seco San Dimas en el parque Gladstone, que se revisó como parte del Memorando técnico de recopilación de iniciativas y estudios.



Figura 2-1. Vista aérea del cauce seco San Dimas en el parque Gladstone

2.1.1 Resumen de planes y estudios existentes

Los planes y estudios revisados, catalogados y resumidos son los siguientes:

- Plan maestro del corredor del río San Gabriel de 2006, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
- Plan maestro de bicicletas de 2012, Departamento de Obras públicas del Condado de Los Ángeles
- Plan regional de transporte de 2012-2035, SCAG
- Plan maestro regional de bicicletas del SGV de 2014, ciudades de Baldwin Park, El Monte, Monterey Park, San Gabriel y South El Monte
- Directrices de la CEQA de 2015 de la ciudad de Los Ángeles, Anexo 15168 al Informe de impacto ambiental programático (EIR) del EWMP del Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles, ciudad de Los Ángeles
- Programas mejorados de gestión de cuencas hidrográficas (EWMP) del condado de Los Ángeles de 2015, Programa del EIR, Distrito
- Plan de gestión de cuencas hidrográficas del este del SGV de 2015, Grupo de gestión de cuencas hidrográficas del este del SGV



Usuarios a lo largo del sendero multiusos Emerald Necklace

- Informe resumido del sendero del río San Gabriel de 2015, DPR
- Plan estratégico de transporte activo de 2016, Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (LACMTA)
- Evaluación de necesidades de parques y recreación (PNA), a nivel del condado de Los Ángeles de 2016, DPR
- Plan de gestión de cuencas hidrográficas revisado (RWMP) del río Hondo/San Gabriel de 2016, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
- Plan revisado de gestión de cuencas hidrográficas del alto río San Gabriel de 2016, Junta Regional de Control de Calidad del Agua de Los Ángeles
- Plan de implementación en Emerald Necklace de 2017, WCA
- EIR sobre bacterias en la vía verde del arroyo Ballona de 2018, ciudad de Los Ángeles
- Plan regional de transporte activo y estudio de la red de vías verdes del SGV de 2018, SGVCOG
- Plan de sostenibilidad del condado de Los Ángeles de 2019, condado de Los Ángeles
- Plan estratégico de transporte hacia parques de 2019, LACMTA
- Plan de transporte activo del este del SGV de 2020, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
- Inspecciones del estado de los canales abiertos de 2020, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
- Sistema regional adoptado de senderos de uso múltiple, Plan general del condado de Los Ángeles, capítulo 10, DPR

Algunos de los documentos revisados solo proporcionaban información general relacionada con el SGV y no se utilizaron en el desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV. Al revisar los planes y estudios existentes mencionados anteriormente, se catalogaron las directrices o normas de diseño relevantes que pueden respaldar la implementación de la red de senderos verdes del SGV y se compilaron en otra base de datos consultable para su uso en el desarrollo de las Directrices y normas de diseño.

Los planes y estudios que mencionaban normas y directrices de diseño de vías verdes, senderos de usos múltiples o ciclovías, y que fueron revisados para el plan son los siguientes:

- Plan maestro de bicicletas de 2012, Departamento de Obras públicas del Condado de Los Ángeles
- Plan regional de transporte de 2012-2035, SCAG
- Manual de senderos del condado de Los Ángeles de 2013, DPR
- Plan estratégico de transporte activo de 2016, LACMTA
- Plan de implementación en Emerald Necklace de 2017, WCA
- Plan regional de transporte activo y estudio de la red de vías verdes del SGV de 2018, SGVCOG

Además, según se consideró necesario, se revisaron los planes y normas posteriores al Memorando técnico de compilación de iniciativas y estudios inicial. Estos documentos revisados no están incluidos en el Memorando técnico de compilación de iniciativas y estudios, pero la información, los datos y la orientación que se proporcionan en estos documentos fueron incorporados e integrados en el proceso de planificación. Estos documentos incluían:

- Evaluación Plus de necesidades de parques en todo el condado de Los Ángeles de 2022 (PNA+), DPR
- Plan maestro del río Los Ángeles de 2022, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles

La figura 2-2 muestra los proyectos planificados y construidos en el SGV, identificados a partir de la revisión de las iniciativas y estudios anteriores. La información sobre los proyectos identificados se utilizó en el proceso de priorización de proyectos.

2.1.2 Análisis de brechas en la cartografía

Se realizaron revisiones bibliográficas para identificar brechas en los planes existentes y en los proyectos de vías verdes a lo largo de los segmentos del canal con el área de estudio del Plan de la red de vías verdes del SGV. Los proyectos planificados se catalogaron, geocodificaron y cartografiaron. Los datos geocodificados se utilizaron para crear un mapa maestro de calor de los proyectos que revela áreas con actividades de planificación, diseño y construcción existentes.

La figura 2-3 ilustra las brechas en los proyectos de vías verdes planificados o construidos anteriormente en el SGV. En el momento de la revisión, las brechas incluyen las partes norte del cauce seco Santa Anita, el cauce seco Arcadia, el cauce seco Rubio y el cauce seco Alhambra, así como la parte sur del cauce seco Alhambra.

En colaboración con el comité directivo, se utilizaron los mapas para identificar si existían brechas adicionales en las vías verdes o en el proyecto. El comité directivo también colaboró, validando los proyectos que eran "reales" y agregando cualquier proyecto que la revisión bibliográfica original pudo haber pasado por alto. Los proyectos "reales" fueron aquellos que se consideraba que estaban en fase de diseño o construcción, planificados con financiamiento o fuertemente respaldados por la comunidad y las agencias encargadas de la implementación. Esto fue crucial para las regiones del área del plan donde existían ideas para la implementación, pero no resultados viables.

El río San Gabriel y el río Hondo se incluyeron en el análisis inicial del área del SGV. Durante el desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV, y considerando las oportunidades existentes de planificación, desarrollo y financiamiento de las vías verdes (Plan maestro del río San Gabriel y Plan de implementación en Emerald Necklace), se optó por excluir estos segmentos del río de un análisis adicional. Las conexiones con estos segmentos se consideraron durante todo el proceso de planificación con el fin de alcanzar el objetivo del Plan de la red de vías verdes del SGV de crear una red de vías verdes interconectada y de primera categoría.

Figura 2-2. Mapa resumen de planes existentes y estudios revisados en el SGV

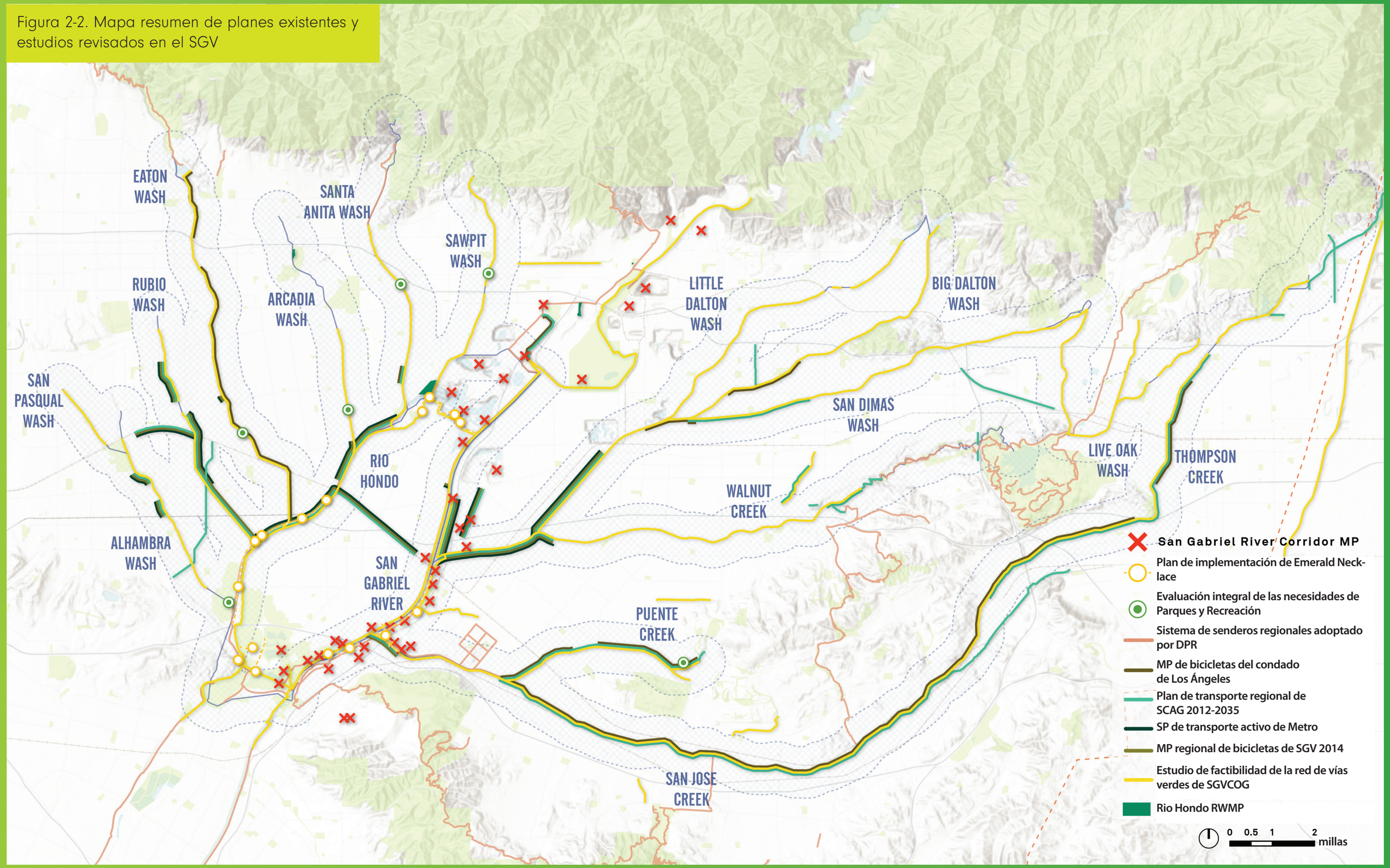
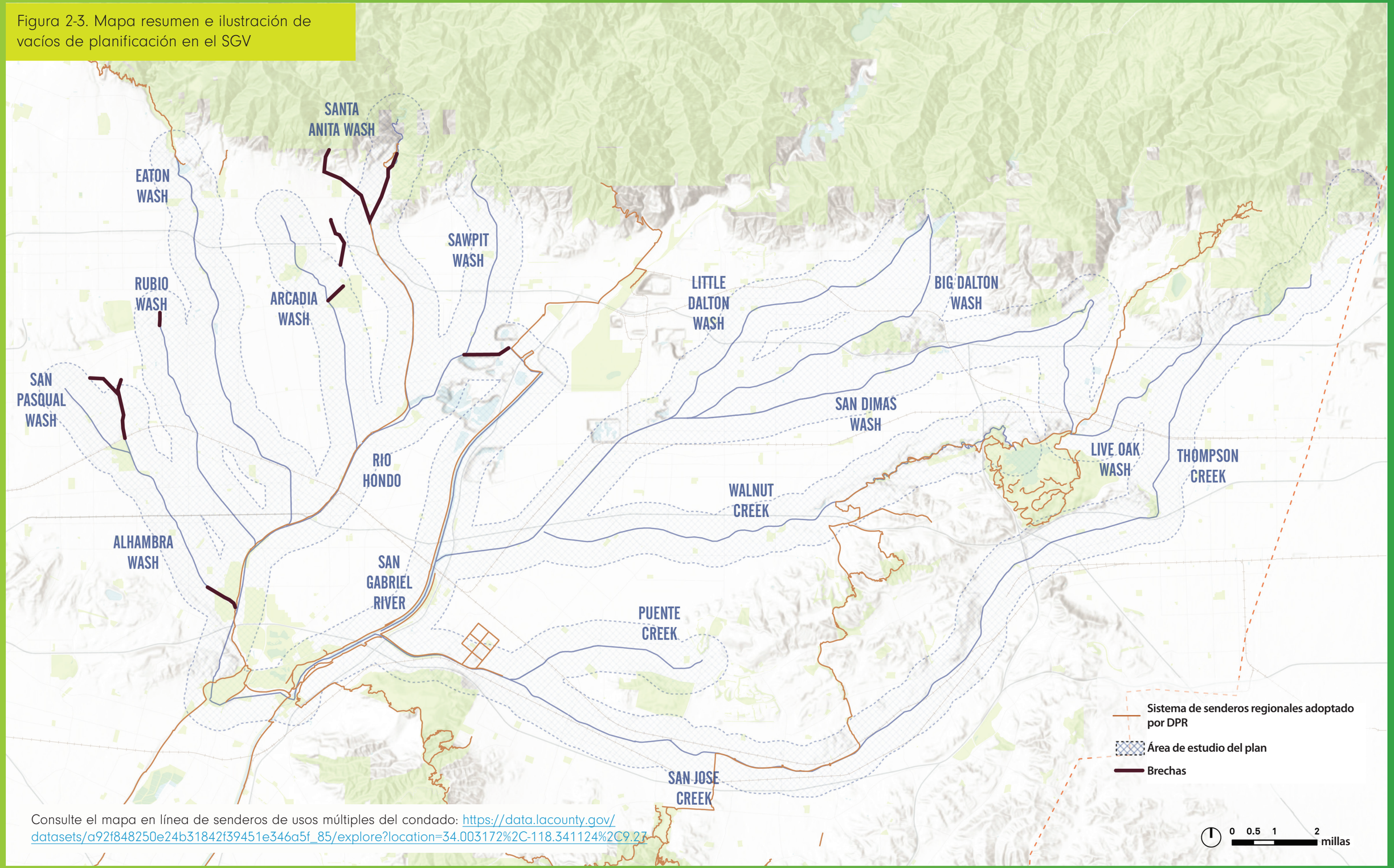


Figura 2-3. Mapa resumen e ilustración de vacíos de planificación en el SGV



Consulte el mapa en línea de senderos de usos múltiples del condado: https://data.lacounty.gov/datasets/a92f848250e24b31842f39451e346a5f_85/explore?location=34.003172%2C-118.341124%2C9.27

2.1.3 Revisión de las Directrices y normas de diseño de referencia para los proyectos planificados

Los planes y estudios revisados contenían numerosas normas y directrices sobre tráfico o transporte, ciclovías y señalización u orientación. La mayoría de los planes y estudios revisados hacían referencia a lo siguiente:

- Manual de dispositivos uniformes de control del tráfico de California para señalización de bicicletas, normas de orientación y colores de señalización.
- Guía de la Asociación Estadounidense de Funcionarios de Carreteras y Transporte Estatales (AASHTO, por sus siglas en inglés) para el desarrollo de instalaciones para bicicletas, que brinda orientación sobre las dimensiones, el uso y el diseño de instalaciones específicas para bicicletas.
- Política sobre diseño geométrico de autopistas y calles de la AASHTO, que ofrece investigaciones y prácticas de diseño actuales para el diseño geométrico de autopistas y calles, y el Manual de diseño de carreteras de California, que establece políticas y procedimientos uniformes para llevar a cabo funciones de diseño de carreteras para el Departamento de Transporte de California.

Hasta junio de 2022, el Distrito siguió las Directrices de diseño del Plan maestro del río Los Ángeles de 2004 y el Documento de paleta vegetal para desarrollar y permitir proyectos de vías verdes dentro de su derecho de paso. Posteriormente, Obras Públicas del Condado de Los Ángeles presentó el Plan maestro del río Los Ángeles, actualizado para 2022 y las Directrices de diseño. El Plan maestro del río San Gabriel de 2006 y el Plan de implementación de Emerald Necklace de 2014 hacían referencia a las Directrices de diseño del Plan maestro del río Los Ángeles de 2004 para los estándares de diseño de vías verdes y ciclovías. Además, el Plan de implementación de Emerald Necklace menciona específicamente que se deben seguir los estándares del Plan maestro de ciclovías del condado de Los Ángeles de 2012. El Plan de transporte activo regional del SGV y el Estudio de la red de vías verdes (2019) elaborado por el SGVCOG también establecen estándares de diseño.

En colaboración con el equipo de planificación, se han desarrollado nuevas Directrices y estándares de diseño para el Plan de la red de vías verdes del SGV, que tienen en cuenta las directrices y estándares de diseño pertinentes anteriores. Las Directrices y estándares de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV tienen como objetivo consolidar y expandir esos esfuerzos, teniendo en cuenta específicamente la diversidad del SGV. Se ofrece más información en la sección 6.4.1 y se incluye una copia de las Directrices y estándares de diseño en el apéndice H.

2.2 Proyectos de implementación temprana

Hay varios proyectos planificados de áreas verdes, senderos de usos múltiples y ciclovías dentro del SGV que ya han avanzado a la etapa de diseño, construcción o se han completado recientemente. Estos se conocen como Proyectos de implementación temprana (EIP, por sus siglas en inglés) y están siendo desarrollados por varios proponentes de proyectos, como el condado de Los Ángeles, las ciudades, la ciudad y el condado de Los Ángeles en conjunto y otras organizaciones del SGV. Es esencial que estos proyectos se identifiquen y se incorporen al plan para generar impulso, aumentar la conectividad y alinear el plan con los esfuerzos existentes.

Los proponentes del EIP se dedicaron a evaluar el estado de estos proyectos, recopilar documentación de diseño, aprender de esfuerzos anteriores y evaluar oportunidades para conectar futuros proyectos de vías verdes al EIP. Conectar las oportunidades del plan para futuros proyectos de vías verdes con el EIP llenará los vacíos y creará un sistema de vías verdes más continuo en el SGV. Para obtener más información sobre los esfuerzos de participación con las partes interesadas municipales, consulte la sección 3.

La información del EIP contenida en esta sección es preliminar, ya que el desarrollo del proyecto está en curso y está sujeto a cambios. Para obtener detalles completos del proyecto y su estado actual, comuníquese con la entidad prevista que lidera el proyecto. Los futuros proponentes de proyectos también deben consultar con Obras Públicas del Condado de Los Ángeles y los departamentos de planificación de cada ciudad para comprender el estado de cualquier proyecto existente en el área antes de continuar con la planificación o el diseño de futuros proyectos de vías verdes. En la figura 2-4 se muestra un resumen de las ubicaciones del EIP y en la siguiente sección se muestra la información del EIP.

Se incluyen los EIP descritos en este Plan de la red de vías verdes de SGV para establecer un entendimiento de los proyectos existentes y planificados con el fin de ayudar en los esfuerzos de planificación futuros que no se desarrollaron como parte del plan. Es importante tener en cuenta que los proponentes de proyectos de este EIP son responsables de su propio cumplimiento de la CEQA y todos los demás requisitos locales, estatales y federales.



Figura 2-4. Ubicaciones de los proyectos de implementación temprana (EIP, por sus siglas en inglés)

No.	PROJECT
1	San Dimas Wash Bikeway Phase I
2	San Gabriel River/ Walnut Creek - Bikeway
3	Santa Anita Wash Multi-Use Trail Project
4	Emerald Necklace Rio Hondo Phase 2
5	San Dimas Wash Bikeway Phase II
6	San Dimas Wash Bikeway Phase III
7	Eaton Wash Phase I
8	Puente Creek Bikeway/ Greenway
9	Vincent Community Bikeways
10	San Jose Creek Regional Access Project (Emerald Necklace Projects 10 and 11)
11	Eaton Wash Phase II
12	Emerald Necklace San Gabriel River Habitat Restoration Project
13	San Jose Creek Bikeway
14	Big Dalton Wash Trail Greening Project Phase II
15	City of Industry, East-West Bikeway Project

2.2.1 Implementación temprana Descripciones de proyectos

A continuación se incluye un breve resumen de cada EIP conocido con la descripción, la duración, el estado y la entidad principal.

1. Ciclovía de San Dimas, fase I

Descripción: Vía verde de 1 milla a lo largo del cauce seco San Dimas desde Sunflower Avenue hasta los terrenos en expansión en Forbes, que incorpora paisajes tolerantes a la sequía, áreas de descanso, señales informativas, cercas de seguridad, parques pequeños, arte público, nuevos cruces peatonales y puertas de acceso con cerradura (figura 2-5).

Estado: Terminado en 2019
Responsable: Ciudad de Glendora

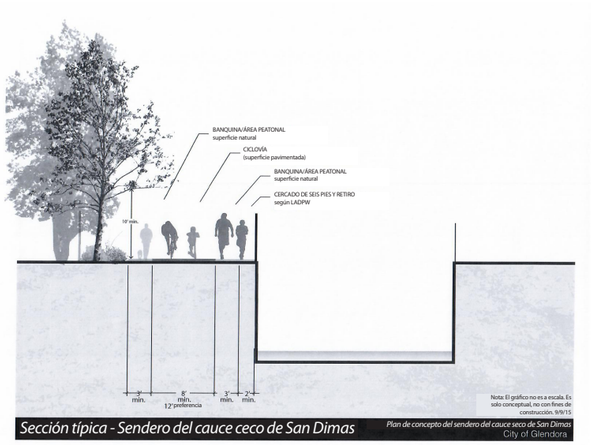


Figura 2-5. Sección típica del Proyecto de vías verdes de San Dimas

Fuente: Ciudad de Glendora

2. Ciclovía – Río San Gabriel / cauce seco Walnut

Descripción: Sendero para bicicletas de 2,2 millas desde Ramona Boulevard hasta Baldwin Avenue a lo largo del río San Gabriel y continuando por el cauce seco Walnut en Baldwin Park Boulevard (figura 2-6).

Estado: Permitido
Responsable: Ciudad de Baldwin Park
Finalización programada: 90 % completado, 10 % restante no disponible (N/A) – Esperando financiamiento

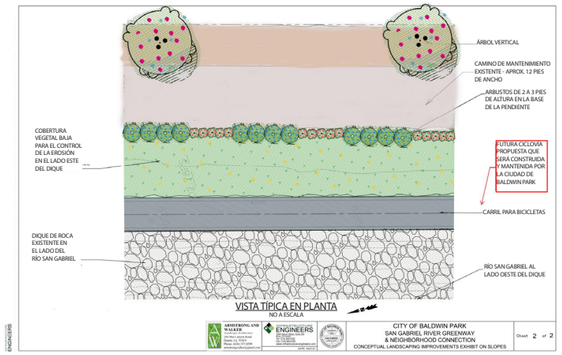


Figura 2-6. Vista típica en planta del Proyecto de ciclovía río San Gabriel/arroyo Walnut

Fuente: Ciudad de Baldwin Park

3. Proyecto de sendero multiusos en el cauce seco Santa Anita

Descripción: El proyecto propuesto incluye el diseño, realineamiento y reconstrucción de un segmento del sendero de usos múltiples existente y carril para bicicletas de clase I. El proyecto permitirá el acceso público sin obstáculos al sendero multiusos regional y al carril para bicicletas. Este proyecto también permitirá la operación y mantenimiento continuos del campo de golf de la ciudad.

Estado: "Se necesita financiamiento"
Responsable: Ciudad de Arcadia/Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles
Finalización programada: (N/A)

4. Mejoras de la fase II del sendero del río Hondo en Emerald Necklace y del parque de conservación de agua Peck Road

Descripción: Sendero peatonal de 1,2 millas, mejoras de acceso de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) al carril para bicicletas regional del río Hondo, que incluye drenajes sostenibles, árboles autóctonos y plantaciones de arbustos.

Estado: Terminado en 2023
Responsable: Amigos de los Ríos

5 y 6. Ciclovía de San Dimas Fases II y III

Descripción: Sendero de 1,65 millas desde Gladstone St y Sunflower Ave hasta Arrow HWY y Grand Ave que consta de un sendero urbano de clase I para bicicletas y peatones a lo largo del cauce seco San Dimas. El proyecto incluye caminos pavimentados, paisajismo autóctono, sistemas de riego, puertas de acceso, cercas, pasamanos, señalización y áreas de descanso.

Estado: Diseño
Responsable: Ciudad de Glendora
Finalización programada: N/A

7. Fase I del cauce seco Eaton

Descripción: Ciclovía y vía verde de 0,4 millas entre Longden Avenue y Rosemead Boulevard. Las mejoras incluirán franjas de usos múltiples, nuevas cercas omega a lo largo del canal, estructuras de contención, paisajismo y riego, puertas de acceso nuevas y señalización de orientación.

Estado: Diseño
Responsable: Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Finalización programada: Invierno de 2029

8. Vía verde/ciclovía en el arroyo Puente

Descripción: Ciclovía y vía verde de 1,9 millas entre Valinda Avenue y Hacienda Boulevard. Las mejoras incluyen: mejoras en el camino de acceso, señalización de senderos múltiples, nuevas cercas omega a lo largo del canal y el derecho de paso adyacente, paisajismo, señales de orientación, puertas de acceso nuevas y un área de descanso con bancos.

Estado: Los planos de diseño, las especificaciones y el presupuesto se completarán en octubre de 2022
Responsable: Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Finalización programada: A determinarse - Pendiente de redefinir el alcance del proyecto

9. Ciclovías y vía verde de la comunidad Vincent

Descripción: Ciclovía y vía verde de 3,1 millas a lo largo del cauce seco Big Dalton entre Irwindale Avenue y Lark Ellen Avenue, y entre Arrow Highway y Citrus Avenue. Las mejoras incluyen: mejoras en el camino de acceso, señalización de senderos múltiples, cercas omega nuevas a lo largo del canal y el derecho de paso adyacente, paisajismo, señales de orientación, puertas de acceso nuevas y un área de descanso con bancos. Propuesta de calzada para bicicletas fuera del canal en Irwindale Avenue, Arrow Highway y Lark Ellen Avenue. Las mejoras incluyen cruces peatonales de visibilidad alta y señalización de orientación en varios lugares.

Estado: Terminado en diciembre de 2024
Responsable: Obras Públicas del Condado de Los Ángeles

10. Proyecto de acceso regional en el arroyo San José (Proyectos de Emerald Necklace 10 y 11)

Descripción: El proyecto propuesto construirá 2,5 millas de un carril para bicicletas de clase I y 1,8 millas de sendero de usos múltiples a lo largo del arroyo San José y el río San Gabriel para acomodar a peatones, ciclistas y jinetes; así como un puente de un solo tramo de 230 pies sobre el arroyo San José que proporcionará una conexión fundamental entre el carril para bicicletas de clase I existente en la orilla sur del arroyo hasta el nuevo carril para bicicletas y el sendero que se desarrollará a lo largo de la orilla norte.

Estado: 30 % del diseño terminado
Responsable: Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Finalización programada: N/A – Esperando financiamiento

11. Fase II del cauce seco Eaton

Descripción: Ciclovía y vía verde de 1 milla entre Huntington Drive y Longden Avenue.

Estado: Planificación
Responsable: Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Finalización programada: N/A

12. Proyecto de restauración del hábitat de la fase II del río San Gabriel en Emerald Necklace

Descripción: Mejorar el río San Gabriel y su sendero y área de recreación existentes a lo largo de 5,85 millas y 10,6 acres. La fase I incluye la eliminación de malezas invasoras y la plantación de árboles y arbustos autóctonos, aproximadamente 900 árboles nativos y 460 arbustos. La fase II incluye mejoras de senderos, mejoras de desarrollo de bajo impacto, puertas de acceso decorativas y señalización educativa y de orientación.

Estado: Construcción
Responsable: Amigos de los Ríos
Finalización programada: 90 % completado, 10 % restante no disponible – Esperando financiamiento

13. Ciclovía del arroyo San José

Descripción: Los responsables del proyecto diseñarán y construirán un carril para bicicletas multimodal de 3,5 millas a lo largo del arroyo San José, dentro de la ciudad. Este corredor de transporte activo mejorará la conectividad de los senderos este-oeste en el área, incluidas rutas seguras y directas a seis escuelas, residencias, lugares de trabajo, centros comerciales y varios parques. Al ampliar la movilidad y el acceso, además de abordar las preocupaciones de seguridad de los residentes de todas las edades y capacidades, el proyecto propuesto aumentará el acceso a la recreación, los empleos y las escuelas, y también reducirá la contaminación al apoyar el uso del transporte activo dentro de la ciudad y las comunidades cercanas. El proyecto finalmente se conectará con el carril para bicicletas existente del arroyo San José y el futuro proyecto de acceso regional del arroyo San José identificado en el Plan de implementación de Emerald Necklace. Estos proyectos proporcionarán conexiones con el futuro parque Duck Farm River y la red de ciclovías del río San Gabriel de 28 millas de largo, lo que proporcionará una mayor conexión con las ciudades Gateway y South Bay pertenecientes al condado.

Estado: Diseño
Responsable: Ciudad de Pomona
Finalización programada: N/A

14. Fase II del proyecto de ecologización del cauce seco Big Dalton

Descripción: Vía verde de recreación pasiva de 2,8 millas y ciclovía con paisajes nativos, árboles tolerantes a la sequía, drenajes sostenibles, jardines, instalación de iluminación solar LED, cuatro exhibiciones de arte público, bancos, estructuras de sombra, estaciones de hidratación y estaciones de reparación de bicicletas a lo largo del cauce seco Big Dalton entre Central Avenue y Baldwin Park Boulevard (figura 2-7).

Estado: Diseño
Responsable: Ciudad de Baldwin Park
Finalización programada: N/A

15. Ciudad de Industry, Proyecto de ciclovía de este a oeste en el arroyo San José

Descripción: El proyecto propuesto incluye la construcción de un carril para bicicletas de clase I de 9,9 millas dentro del derecho de paso del Distrito y a lo largo del arroyo San José, entre 7th Avenue y Grand Avenue, dentro de la ciudad de Industry y en el Distrito de Supervisión 1. Las mejoras propuestas al proyecto incluirán un carril para bicicletas, demarcación, señalización, cercas, puertas de acceso, 5 áreas de parada con superficies duras decorativas, bancos, estructuras de sombra, portabicicletas, contenedores de basura, iluminación y cámaras de seguridad dentro del derecho de paso del Distrito. El proyecto también incluirá la instalación de balizas rectangulares de destello rápido (RRFB) y sistemas de cruces peatonales iluminados en el pavimento en 13 lugares donde la ciclovía cruzará calles arteriales principales y secundarias, fuera del derecho de paso del Distrito. La jurisdicción a lo largo del alcance del proyecto incluye la ciudad de Industry (9 millas) y la comunidad de Walnut, no incorporada al condado de Los Ángeles (aproximadamente 0,9 millas). La ciudad de Industry mantendrá las mejoras del proyecto.

Estado: Diseño
Responsable: Ciudad de Industry
Finalización programada: A determinarse

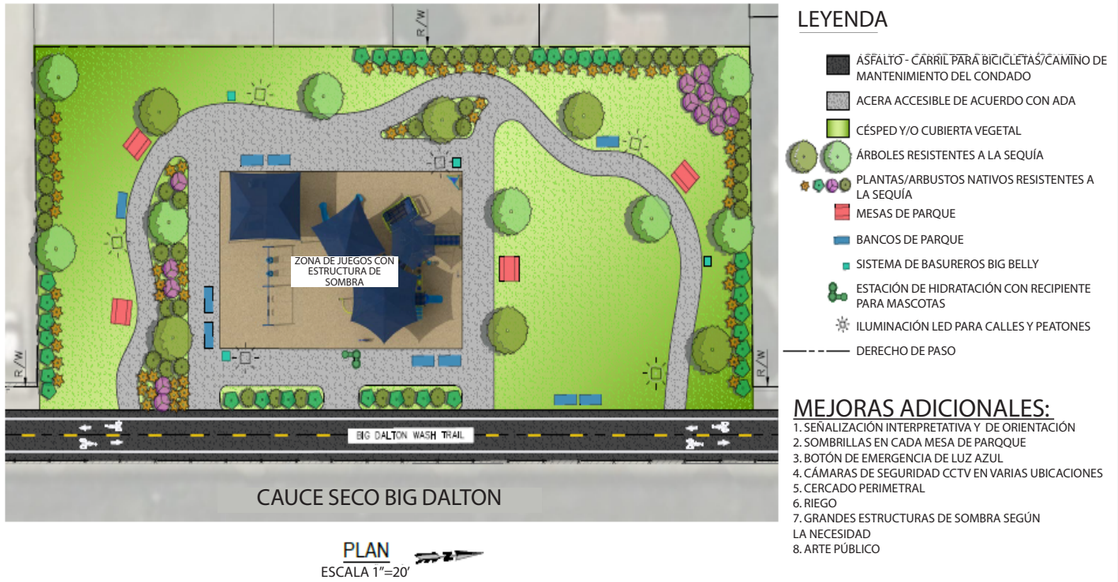
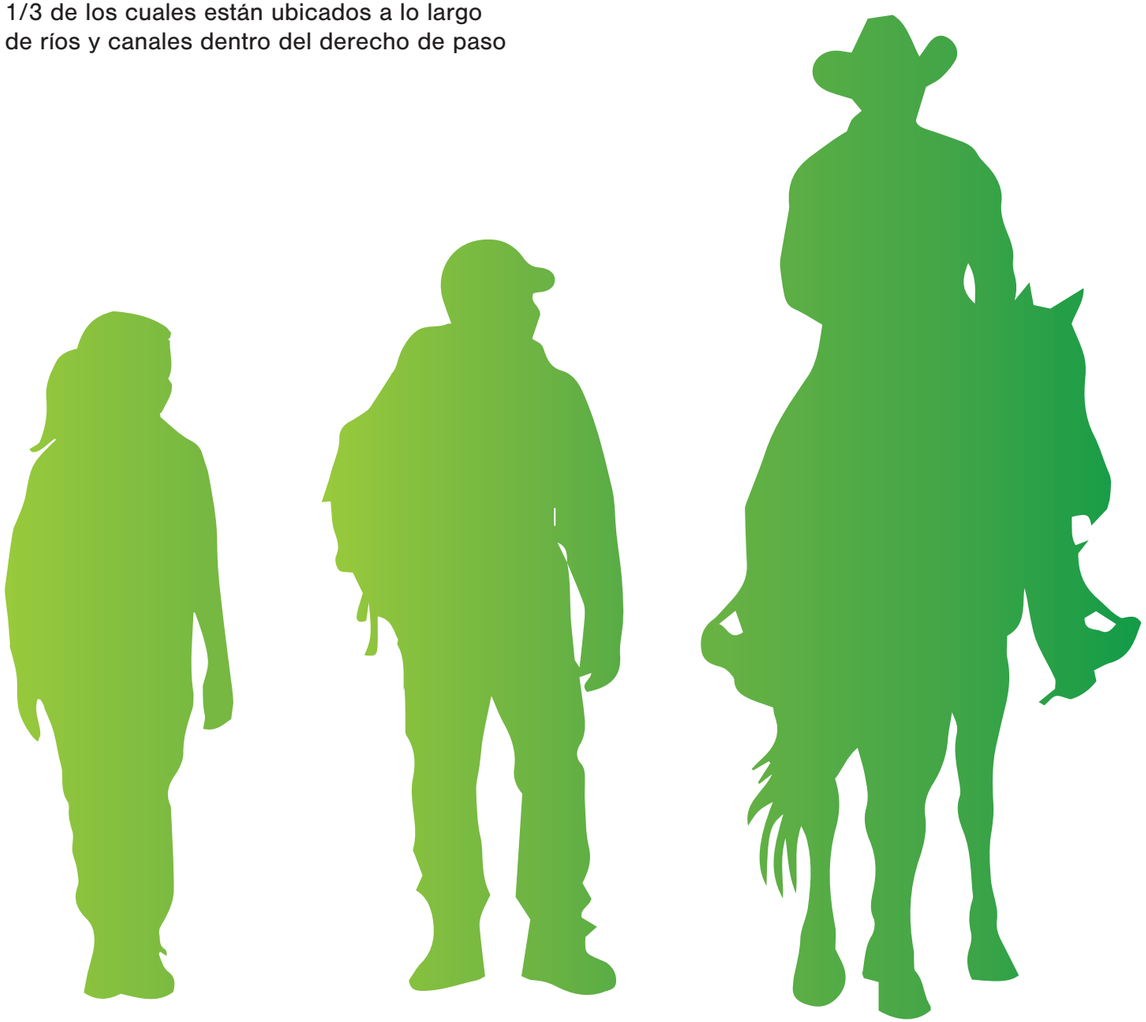


Figura 2-7. Parque pequeño en Garvey Avenue perteneciente al Proyecto de reforestación del cauce seco Big Dalton

Fuente: Ciudad de Baldwin Park

2.3 Red regional de senderos multiusos del condado de Los Ángeles

El condado se esfuerza por hacer que todos los senderos sean de usos múltiples y accesibles para todos los usuarios no motorizados, como peatones, jinetes y ciclistas de montaña, cuando corresponda. El DPR opera y mantiene más de 240 millas de senderos regionales de usos múltiples en todo el condado, aproximadamente 1/3 de los cuales están ubicados a lo largo de ríos y canales dentro del derecho de paso del Distrito. Estos senderos de usos múltiples son grandes senderos de superficie natural sin pavimentar que en muchas áreas complementan y sirven como alternativas de bajo impacto a las ciclovías pavimentadas del condado. La figura 2-8 muestra los senderos de usos múltiples existentes en el área del proyecto.



2.4 Parques y espacios abiertos existentes en el valle de San Gabriel

Además de la red de senderos de usos múltiples existente en el valle de San Gabriel, también hay muchos parques y espacios abiertos que ya disfruta la comunidad. El Plan de la red de vías verdes del SGV busca agregar nuevos parques y espacios abiertos al área del proyecto, así como conectar y brindar acceso a los numerosos parques existentes en el valle de San Gabriel. Durante la selección de las áreas de enfoque, se utilizaron como criterios de puntaje las oportunidades de conexión con parques y espacios abiertos existentes (sección 4). La Evaluación de necesidades de parques del DPR también se utilizó como criterio de puntaje para comprender y priorizar las áreas dentro de la red que están experimentando presión por la falta de parques. La figura 2-9 muestra una descripción general de los parques y espacios abiertos en el SGV.



Imagen de un sendero multiusos a lo largo del cauce seco Sawpit en el Valle de San Gabriel

Figura 2-8. Senderos de uso múltiple en el SGV

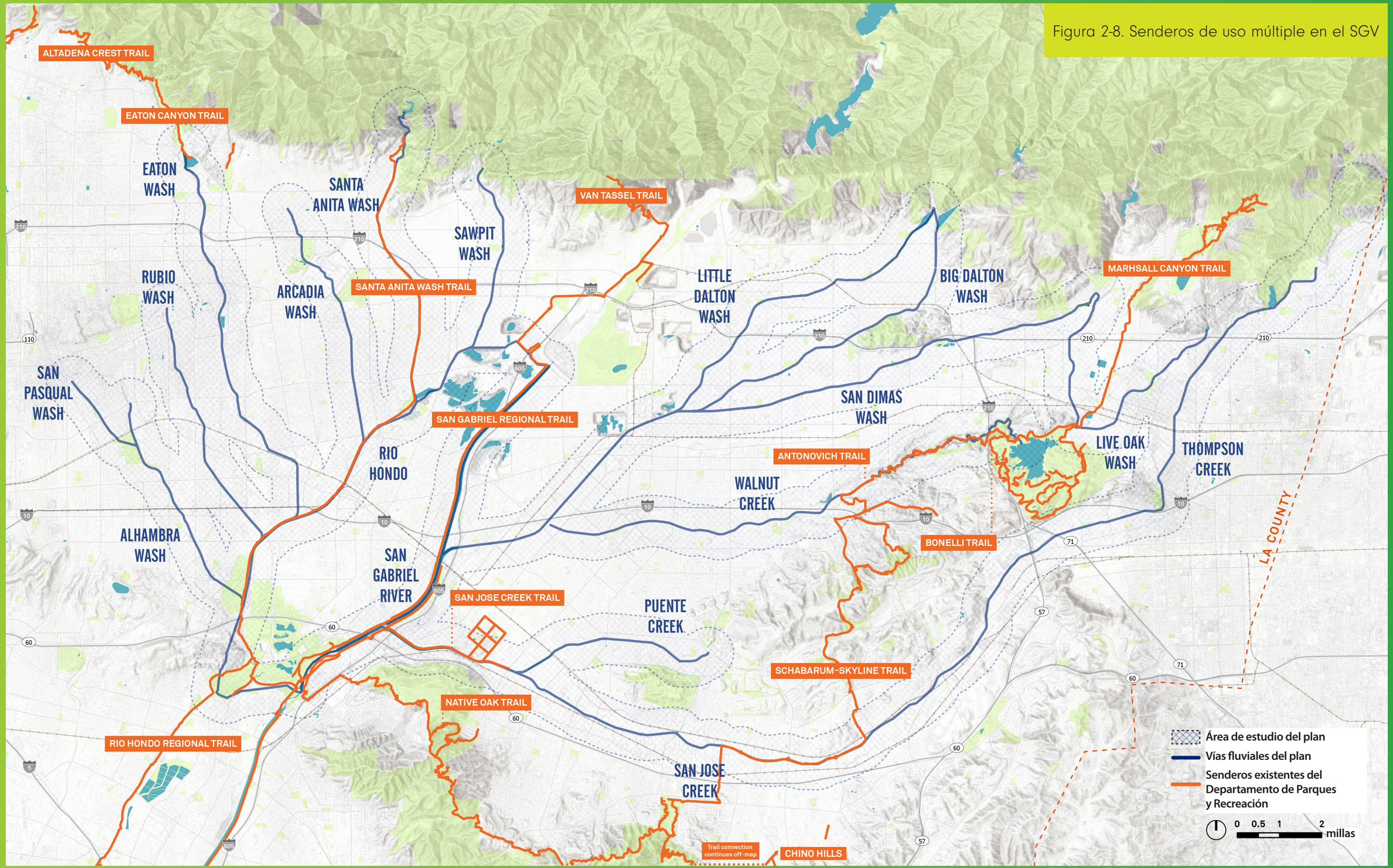
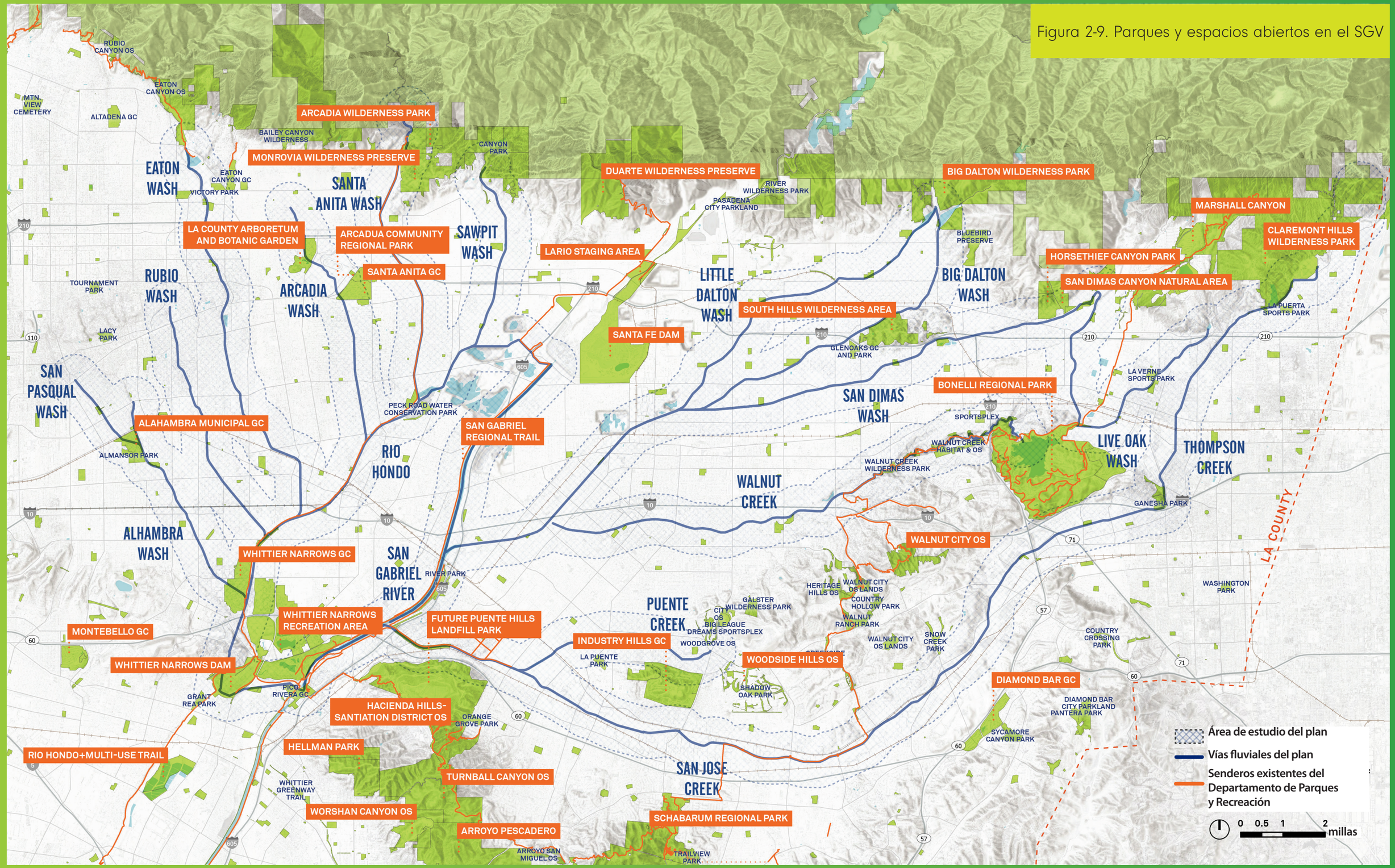


Figura 2-9. Parques y espacios abiertos en el SGV



2.5 Investigación de datos y digitalización
Desarrollo de bases de datos

Los datos completos que abarcan los atributos físicos, ambientales y sociales del SGV y sus hábitats informaron el desarrollo del plan (secciones 2.1 a 2.4). Se investigaron diversos conjuntos de datos para evaluar el potencial de las vías verdes, las limitaciones, las alineaciones del proyecto y los diseños conceptuales de ejemplo. La información se recopiló a partir de visitas al sitio, bases de datos de los SIG del condado de Los Ángeles, documentación conforme a obra de los canales y estudios y proyectos anteriores. En la figura 2-10 se ilustran ejemplos de datos, mientras que la tabla 2-1 proporciona una descripción general de los datos del SIG.

Como parte del desarrollo del plan, se crearon varios conjuntos de datos nuevos para completar los vacíos de información en el SGV. Por ejemplo, un nuevo conjunto de datos creado para su uso en el análisis del desarrollo de áreas verdes fue el cartografiado de la línea de la cerca del derecho de paso del canal del SGV, que se refería al área directamente adyacente a cada canal que está potencialmente disponible para el desarrollo de áreas verdes, bajo la jurisdicción del Distrito o del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE). Se llenaron vacíos de información adicionales en las herramientas de desarrollo para el desarrollo de los proyectos señalados en la sección 5.

Se evaluó el ancho de cada derecho de paso del canal y cualquier traspaso de límites para detectar oportunidades de vías verdes y subcomponentes del proyecto en parcelas públicas adyacentes. Los datos recopilados se utilizaron ampliamente para múltiples análisis de la cartografía, como la cartografía SIG de los canales del condado, el mapa base SIG del derecho de paso del canal, el análisis cartográfico del derecho de paso del canal y el análisis SIG de los canales existentes incluidos en el apéndice B: Análisis, bases de datos y cartografía de SIG.

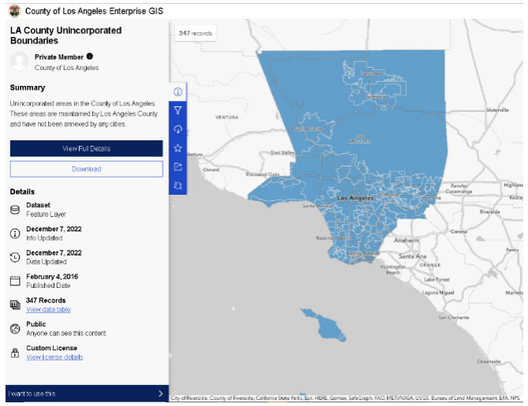


Figura 2-10. Recopilación de datos del almacén SIG de Los Ángeles, Documentos conforme a obra y planos existentes

Se realizaron numerosas visitas al sitio durante el desarrollo del plan para evaluar las condiciones existentes de los derechos de paso del canal, las vías verdes y los puntos de acceso existentes y potenciales, los espacios abiertos y las oportunidades de parques, las actividades operativas y de mantenimiento, la seguridad y la protección, las ubicaciones de los cruces y puentes existentes y potenciales, los terrenos baldíos, el uso de terrenos adyacentes y los corredores de servicios públicos. Durante las visitas al sitio también se analizó la conectividad con centros comunitarios, escuelas, universidades, áreas comerciales, transporte público y otros destinos, junto con posibles vías verdes e instalaciones del proyecto.

Tabla 2-1 Recursos de datos SIG del SGV

Categoría	Descripciones de capa	Nombre de capa
Comunidad	Densidad de población (censo de 2010)	Population_Density_Census 2000
Comunidad	Se necesita parque (Evaluación de necesidades de parques del DPR)	Park_Need_Codes_PNA2014
Comunidad	Puntajes percentiles sin procesar de CalEnviroScreen	CalEnviroScreen2018
Circulación	Generadores de actividad - Uso del suelo	Circulation_Activity_Generators_landuse
Circulación	Generadores de actividad - Centros comunitarios	Activity_Generators_Community_Centers
Circulación	Número de escuelas	Activity_Generators_Schools
Circulación	Ciclovías existentes (millas) dentro del área de influencia	Circulation_Existing_Bikeways_ATSP2016
Circulación	Ciclovías existentes (a lo largo) del segmento	Circulation_Existing_Greenways_SGVCOG_Study_2018
Circulación	Senderos (millas) en el área de influencia	Circulation_Existing_Trails_DPR2015
Circulación	Intersección con líneas ferroviarias	Circulation_Railway_Crossings
Circulación	Líneas ferroviarias	Circulation_Railways_OSM_2020
Circulación	Intersecciones	Circulation_Intersections
Tránsito	Paradas de autobús	Circulation_Transit_Bus_Stops
Tránsito	Estaciones de tren	Circualtion_Transit_Rail_Stations
Medio ambiente	Cobertura arbórea	Environment_LARIAC_Trees
Medio ambiente	Área ecológica significativa	Environment_Significant_Ecological_Areas
Sinergia	Proyectos de "Línea"	Synergy_Previous_Efforts_and_Studies_Memo_Line_Projects
Sinergia	Proyectos de "Punto"	Synergy_Previous_Efforts_and_Studies_Memo_Point_Projects
Sinergia	Parcelas vacantes propiedad del gobierno	Synergy_Vacant_Gov_Owned_Parcels
Sinergia	EIP a lo largo del segmento	Synergy_Early_Implementation_Projects
Sinergia	Proyectos de ciclovías planificados con anterioridad - TODOS	Synergy_LA_County_Proposed_Bikeways_ALL_MetroATSP_2016
Restricciones	Intersecciones - Complejidad	Constraints_Tier_1_Project_Areas_Intersections_Ranked
Restricciones	Parcelas del LACFCD - TODAS	Constraints_LACFCD_Parcels_All
Restricciones	Áreas de proyectos de nivel 1 por propiedad - Otros	Constraints_Tier_1_Project_Areas_by_ownership_other
Restricciones	Áreas de proyectos de nivel 1 por propiedad - Renuncia a la propiedad	Constraints_Tier_1_Project_Areas_by_ownership_quitclaim
Restricciones	Áreas de proyectos de nivel 1 por propiedad - Servidumbre	Constraints_Tier_1_Project_Areas_by_ownership_easement
Restricciones	Áreas de proyectos de nivel 1 por propiedad - Tarifa	Constraints_Tier_1_Project_Areas_by_ownership_fee
Puntaje	Proyectos de nivel 1: Los 20 primeros del escenario de ponderación final y “Cierres de brechas”	Scoring_Tier_1_Priority_Segments
Puntaje	Segmentos del área del proyecto	Scoring_Segments_All
Puntaje	Áreas de influencia de segmentos del área del proyecto	Scoring_Segments_All_Buffers
Capas base	Áreas de influencia de 0,5 millas del área del proyecto	Base_Layer_Project_Area_05_mi_buffer
Capas base	Canales del área del proyecto	Base_Layers_Project_Area_Channels

2.6 Análisis, bases de datos y cartografía SIG

El análisis del derecho de paso del canal del condado de Los Ángeles existente fue fundamental para identificar áreas posibles para la creación de vías verdes sin afectar la protección contra inundaciones, el mantenimiento y las actividades operativas.

Se recopilaron datos técnicos con un enfoque en información de cartografía digital y datos físicos del canal. La información de la cartografía digital se obtuvo de fuentes internas del condado de Los Ángeles, así como de fuentes externas como el comité directivo. La base de datos cartográfica se centró en la información contenida en el derecho de paso del canal, que incluía la línea central del diseño del canal, los límites del canal/líneas de propiedad, las mejoras del canal, las fotografías aéreas de alta resolución del canal, la topografía digital y los tipos de mejoras del canal (rectangular, trapezoidal de concreto, concreto con fondo de tierra y terreno aluvial natural) (consulte el apéndice B: Análisis, bases de datos y cartografía SIG). Los datos adicionales del canal incluyeron planos de construcción conforme a obra para mejoras del canal. Los datos obtenidos se revisaron y organizaron en una base de datos que se utilizó para determinar posibles lagunas de datos. Para obtener más información sobre cómo ver y acceder a esta base de datos, comuníquese con Obras Públicas del Condado de Los Ángeles en sgvgreenway@pw.lacounty.gov.

Se preparó un mapa base SIG para el derecho de paso del canal y el área adyacente para evaluar tanto las oportunidades como las limitaciones en función de la configuración existente. El mapa base utilizó una fotografía aérea de alta resolución del derecho de paso del canal que incluía líneas de propiedad, titularidad, uso de la tierra adyacente, caminos de mantenimiento del canal, servicios públicos y mejoras del canal, así como información tabular sobre las características geométricas y la hidráulica del canal.

Se completó un análisis cartográfico de "restricciones" para los derechos de paso de los afluentes a fin de definir el espacio disponible para construir áreas verdes y servicios asociados. El análisis de restricciones incluyó tanto las restricciones físicas como las regulatorias asociadas con el segmento afluente. Las restricciones regulatorias se basaban en la propiedad o designación de parcelas o canales. Las restricciones físicas definieron las limitaciones existentes sobre las posibles vías verdes dentro del área de derecho de paso del canal, que incluían servicios públicos, puentes, geotecnia, uso de la tierra, mantenimiento y acceso, topografía y la invasión de propiedades adyacentes. Si bien algunas de estas restricciones podrían incluirse y utilizarse en el desarrollo de áreas verdes como las áreas recreativas ya existentes, muchas otras podrían representar un conflicto u obstrucción para el desarrollo planificado, como las cajas de servicios públicos o las líneas de agua y los terrenos usados para otros fines. El acceso al canal para mantenimiento también debe mantenerse o incluirse cuando se desarrollan vías verdes, lo que podría limitar la vía verde en muchas áreas.



2.7 Características del canal

Se compiló información física sobre el derecho de paso y el canal utilizando una combinación de datos SIG, planos de construcción de canales conforme a obra, imágenes aéreas y reconocimiento de campo. Este proceso arrojó un ancho estimado del derecho de paso y el ancho de la base del canal. Se utilizaron imágenes aéreas para ayudar a identificar nuevas construcciones, cercas y otras obstrucciones, así como invasiones del derecho de paso del canal. Debido a la antigüedad de muchos planos de construcción del canal (más de 50 años), la construcción posterior en el SGV a menudo no aparecía en los planos de construcción del canal ni en los derechos de paso cercanos. Se crearon secciones transversales del canal con datos geométricos, aproximadamente cada 100 pies (ft) a lo largo de la línea central del canal. Para cada sección transversal, se estimaron el material del canal, el ancho de la base, las pendientes laterales, el coeficiente de rugosidad de Manning, la altura de la pared del canal y la parte inferior del canal. También se cartografiaron las ubicaciones de caminos existentes, vías de acceso y mantenimiento, salidas de drenaje pluvial y cercas existentes. La información del canal se proporciona en el apéndice B: Análisis SIG, bases de datos y cartografía, que pueden ser útiles a la hora de desarrollar un futuro proyecto de vía verde. Las secciones típicas del canal tienen forma rectangular, como se muestra en la figura 2-11.

2.7.1 Canales afluentes del SGV

Los canales de drenaje abiertos que descargan en el canal del río San Gabriel y del río Hondo (afluentes) incluidos en este Plan de la red de vías verdes del SGV varían en tamaño y carácter. Estos sistemas, que van desde canales trapezoidales de mayor tamaño y canales rectangulares hasta canales de fondo natural, tienen como función principal transportar de manera eficiente las aguas de las inundaciones y proteger la vida y la propiedad. En la parte superior de la mayoría de los canales existe un derecho de paso de propiedad que se utiliza para operaciones de mantenimiento. Las condiciones de este derecho de paso se analizaron para este Plan de red de vías verdes del SGV por su potencial para servir como vías verdes (figura 2-12).

El derecho de paso, tal como se presenta en el Plan de la red de vías verdes del SGV, es de propiedad privada, una renuncia a la propiedad o una servidumbre. Los proyectos propuestos en áreas de servidumbre pueden requerir la adquisición de los derechos de propiedad del propietario de la propiedad subyacente, además de la autorización del condado de Los Ángeles y del Distrito. Esto debería ser una prioridad alta para evaluar y definir los requisitos específicos al comienzo del proceso de planificación.

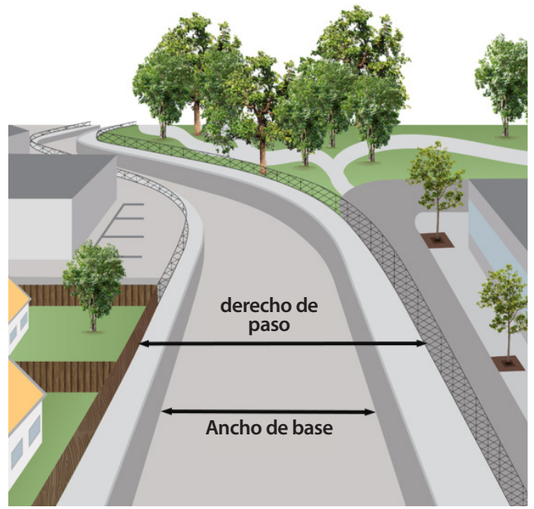


Figura 2-11. Análisis de características del derecho de paso y del canal



Figura 2-12. Canal del arroyo Walnut con derecho de paso y cercado



Usuarios en el sendero del río San Gabriel

2.8 Narrativas de afluentes

Las narrativas de afluentes se desarrollaron para los afluentes de la red de vías verdes del SGV y pueden usarse como un recurso para que los planificadores, diseñadores y miembros de la comunidad comprendan los aspectos clave de cada afluente e informen los futuros esfuerzos de revitalización y proyectos de vías verdes. Las narrativas de afluentes se desarrollaron como un primer paso para comprender los afluentes y las comunidades que los rodean. El equipo del plan reunió datos y compiló “Narrativas de afluentes”, cuyo objetivo es contar la historia de cada afluente a través de los siguientes puntos clave:

- **Comunidad**: este aspecto se desarrolló reuniendo información clave sobre los espacios de reunión de la comunidad, las necesidades del parque, las ubicaciones de los generadores de actividades y los espacios abiertos, y el cartografiado de datos demográficos clave como la población étnica, los ingresos familiares y la densidad.
- **Circulación**: este aspecto se desarrolló identificando los principales cruces, ferrocarriles, senderos de usos múltiples, ciclovías existentes, generadores de actividades, escuelas, paradas de tránsito y cruces ferroviarios, así como analizando su impacto en futuros proyectos de vías verdes. Esto incluía identificar qué partes de la comunidad tienen menos acceso al transporte público y/o vehículos según los datos de la Encuesta sobre la comunidad estadounidense.
- **Medio ambiente**: este aspecto se desarrolló cartografiando las condiciones ambientales a lo largo de cada afluente, como superficies impermeables, vulnerabilidad al calor y cobertura arbórea. Esta información podría ayudar a determinar la capacidad de los afluentes para mejorar las condiciones ambientales.
- **Sinergia**: este aspecto se desarrolló mediante la creación de una historia de sinergia que se basó en esfuerzos y estudios previos, EIP y terrenos públicos y vacantes. La historia de sinergia podría ser un punto de partida para encontrar oportunidades de proyectos y formas de coordinarlos con los proyectos existentes. Además, se incluyó el cartografiado de datos jurisdiccionales sobre quién mantenía el canal y bajo qué tipo de acuerdo de propiedad estaban las parcelas de derecho de paso adyacentes, y también se describieron algunas de las complejidades legales para la implementación del proyecto. Asimismo, se cartografiaron los principales cruces de calles y ferrocarriles y los anchos de vía disponibles como parte de la historia de sinergia para mostrar algunas de las limitaciones físicas que pueden aumentar la complejidad de un proyecto.
- **Equidad**: este aspecto se desarrolló cartografiando datos de carga ambiental y socioeconómica de CalEnviroScreen 3.0, como la sensibilidad y la exposición a la contaminación ambiental.

Las narrativas de afluentes del SGV ayudaron a informar las alineaciones de las vías verdes y los diseños conceptuales de ejemplo (analizados en la sección 5). La información sobre las necesidades de la comunidad, la conectividad, las escuelas, los centros de actividades, etc., ayudaron a contextualizar los diseños conceptuales y garantizar que se establecieran conexiones importantes.

Las siguientes secciones ofrecen una descripción general de los hallazgos clave de cada narrativa de afluente. Para ver las narrativas afluentes completas, consulte el apéndice C.

2.8.1 Cauce seco Alhambra

Descripción general

- El cauce seco Alhambra es un afluente de 4,7 millas que serpentea a través de un complejo tejido urbano y suburbano de diversas comunidades.
- El cauce seco Alhambra atraviesa las ciudades de San Gabriel, Alhambra y Rosemead, así como comunidades no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El cauce seco Alhambra presenta desafíos físicos complejos para la implementación, con derechos de paso restringidos, intersecciones complejas y desafíos jurisdiccionales para la implementación al incluir una sección al norte de Valley Blvd. que es propiedad del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.
- El cauce seco Alhambra es rico en destinos potenciales para los usuarios de áreas verdes, como áreas comerciales y minoristas a lo largo de Las Tunas Drive y Valley Boulevard.
- El parque Garvey, el área de recreación Whittier Narrows y el parque Vincent Lugo también sirven como destinos potenciales para los usuarios de la vía verde.
- Las escuelas adyacentes al afluente incluyen San Gabriel Mission Elementary, Richard Garvey Intermediate, Eldridge Rice Elementary y Saint Therese Catholic.
- Existen pocas conexiones de ciclovías en la zona, excepto el carril para bicicletas del río Hondo al sur.
- En 2012, el Plan de Transporte Regional de la SCAG propuso un camino de usos múltiples a lo largo de la servidumbre de servicios públicos entre Graves Avenue y el derecho de paso de Union Pacific.
- Ya existe un conector entre el sendero del río Hondo y Walnut Grove Ave, que cruza el campo de golf Whittier Narrows a lo largo del cauce seco Alhambra y se conecta con el sendero del río Hondo al sur.

- El cauce seco Alhambra fue identificado como un proyecto destacado por el Estudio de vías verdes del SGVCOG de 2018. También se identificaron secciones cortas del cauce seco Alhambra entre Ramona Street y Hovey Avenue, así como entre Del Mar Boulevard y la I-10, para el desarrollo de vías verdes en varios planes anteriores.
- Ambientalmente, el área que rodea el cauce seco Alhambra carece de cobertura arbórea, tiene altas concentraciones de superficies impermeables y un índice de calor altamente vulnerable.




Imagen tomada con dron del cauce seco Alhambra

Circulación

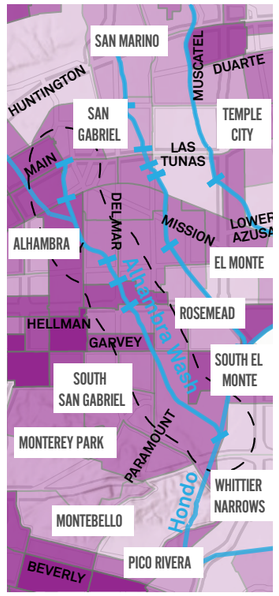
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

Centradas al oeste del cauce seco Alhambra, las comunidades de Monterey Park, Rosemead y Alhambra muestran las mayores concentraciones de hogares sin acceso a vehículos. Sin embargo, estas comunidades también muestran un mayor acceso al transporte público que sus vecinos del norte y del sur.

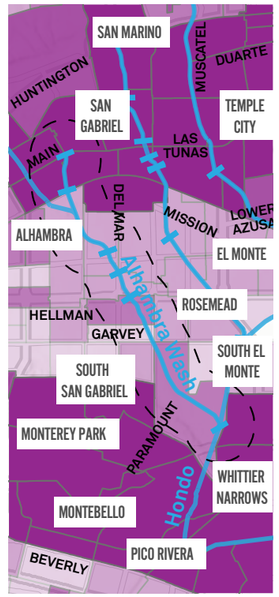
CICLOVÍAS EXISTENTES

Existen pocas ciclovías en la zona, aparte del carril para bicicletas del río Hondo y un segmento corto a lo largo de Junípero Serra.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO

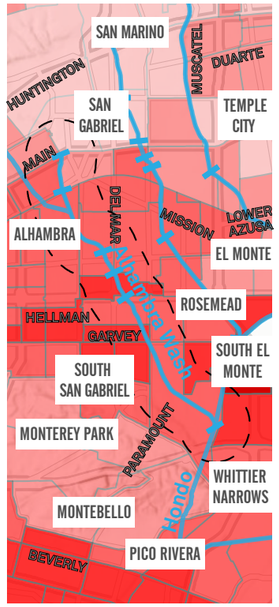


MUY BAJO
BAJO
PROMEDIO
ALTO
MUY ALTO

Medio ambiente

La cobertura arbórea a lo largo del cauce seco Alhambra es en su mayoría promedio.

Las superficies impermeables se concentran más en South San Gabriel, El Monte y Montebello, con mayores oportunidades de infiltración de agua al norte y al sur. El índice de vulnerabilidad al calor refleja este patrón, con las áreas más vulnerables cerca del centro del afluente.

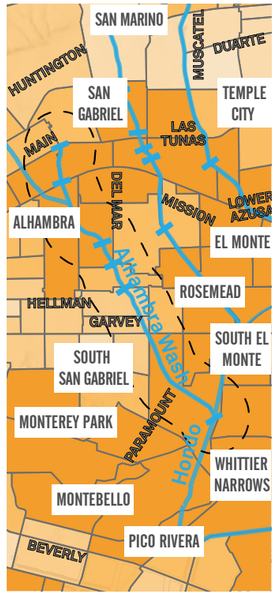


VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Equidad

Las comunidades más afectadas por el impacto ambiental se encuentran en el centro de este afluente, en Monterey Park y El Monte. El tramo más afectado en esta área tiene un puntaje percentil del 86% en CalEnviroScreen.



CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

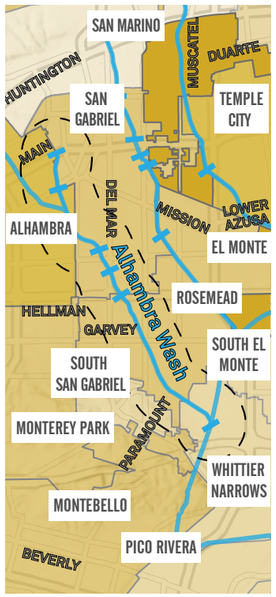
Comunidad

ESPACIOS DE REUNIÓN

Los generadores de actividad se concentran a lo largo de Las Tunas Blvd. y Valley Blvd.

NECESIDAD DE PARQUES

El extremo sur del afluente está cerca de los parques existentes a lo largo del río Hondo y Whittier Narrows. El segmento norte tiene menos parques y muestra una necesidad de parques que varía de “alta” a “muy alta”.



NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

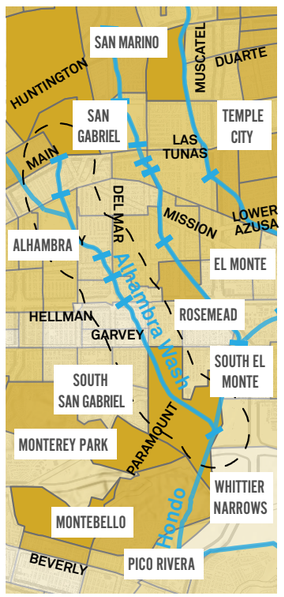
Comunidad

INGRESOS

Los ingresos medios en esta área son mixtos; sin embargo, vemos los ingresos más altos al norte, cerca de Pasadena, y al sur, cerca del área no incorporada. Los ingresos familiares promedio más bajos se encuentran en South San Gabriel, Pico Rivera y South El Monte.

POBLACIÓN

La demografía de la zona es diversa, con una gran población asiática en toda el área, concentrándose en la parte baja del cauce seco.



INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Oportunidades de sinergia

- Existen pocas conexiones de ciclovías en la zona, excepto el carril para bicicletas del río Hondo al sur.
- En 2012, el Plan de transporte regional de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés) propuso un camino de usos múltiples a lo largo de la servidumbre de servicios públicos entre Graves Avenue y el derecho de paso de Union Pacific.
- El Estudio de vías verdes del Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel (SGVCOG, por sus siglas en inglés) identificó el cauce seco Alhambra como un proyecto destacado en 2018. En varios planes anteriores también se identificaron secciones cortas del cauce seco Alhambra entre Ramona Street y Hovey Avenue, así como entre Del Mar Blvd y la I-10, para el desarrollo de vías verdes.
- El cauce seco Alhambra presenta desafíos físicos complejos para su implementación, con derechos de paso restringidos, intersecciones complejas y desafíos jurisdiccionales para su implementación, dado que el cauce seco está parcialmente controlado por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.



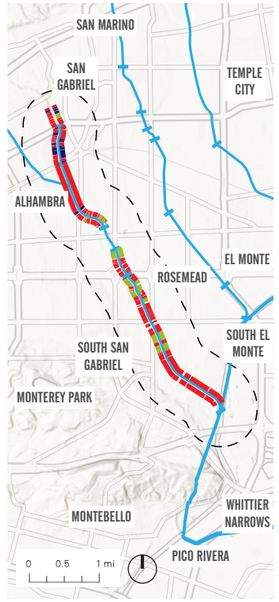
- EMERALD NECKLACE 2017
- PARK NEEDS 2016
- LA CTY BIKE MASTERPLAN 2012
- GREENWAY NETWORK
- REGIONAL TRANSIT 2012
- REGIONAL TRANSIT 2012
- METRO ACTIVE PLN 2016
- LA CTY PROPOSED BIKEWAYS
- EARLY IMPLEMENTATION
- VACANT GOV PARCELS

COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

La propiedad de las parcelas situadas a lo largo de cauce seco Alhambra es, en su mayoría, a través de acuerdos de servidumbre y tarifas. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde.

Sin embargo, al norte de Valley Blvd., un gran segmento del cauce es propiedad del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos; esto puede agregar una complejidad legal significativa y requerir mucho tiempo para implementar una vía verde u otras instalaciones en esta área.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.



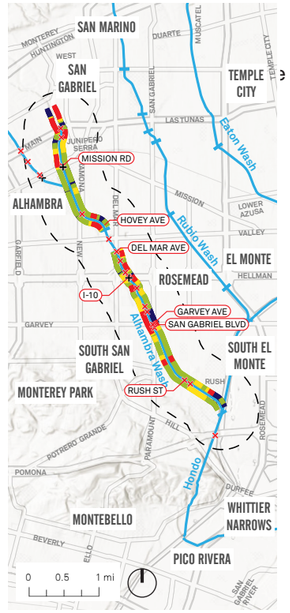
ACUERDO DE PROPIEDAD

- SERVIDUMBRE
- OTROS
- PROPIEDAD ABSOLUTA

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El cauce seco Alhambra tiene un derecho de paso muy restringido a ambos lados del canal. La mayor parte del afluente no cuenta con un camino de acceso adyacente y hay menos de 8 pies de espacio disponible. Hay un segmento corto de espacio disponible a lo largo del campo de golf municipal Alhambra, una sección corta cerca de la I-10 y otra al sur, cerca del río Hondo.

Explorar una vía verde a lo largo de cauce seco Alhambra probablemente incluiría soluciones más complejas, como cubiertas en voladizo o un canal inciso.



INTERSECCIONES Y CRUCES

- × INTERSECCIONES DE CARRETERAS
- \+ CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

- < 8 FT
- 8-13 FT
- 13-26 FT
- > 26 FT

2.8.2 Cauce seco Arcadia

Descripción general

- El cauce seco Arcadia tiene aproximadamente 5 millas de longitud.
- El cauce seco Arcadia pasa por Arcadia, Temple City y El Monte.
- El cauce seco Arcadia presenta oportunidades físicas y legales para el desarrollo de vías verdes; sin embargo, una gran sección del cauce seco Arcadia está bajo tierra al norte de Huntington Boulevard.
- El cauce seco Arcadia serpentea a través de un área principalmente residencial con algunos destinos más grandes en los alrededores, como el hipódromo de Santa Anita, el arboreto del condado y el campo de golf de Santa Anita.
- Hay varias escuelas en el área adyacente, como las escuelas elementales Longley Way, Holly Avenue y Cleminson.
- Los residentes de la zona generalmente tienen acceso a un vehículo, con poco acceso al transporte público.
- El cauce seco Arcadia está adyacente a una gran población asiática, así como a poblaciones hispanas hacia el sur del afluente.
- Los niveles de ingresos en el área varían, con ingresos promedio más altos en las comunidades a lo largo de la sección norte del cauce.
- Hay rutas en la calle planificadas en el área, pero no hay proyectos planificados previamente a lo largo del cauce seco.
- El sendero de usos múltiples del río Hondo existente se conecta con el cauce seco Arcadia.
- El cauce seco Arcadia ofrece una conectividad potencial con el sendero regional del río Hondo o limitaciones debido a brechas de conectividad.
- En términos ambientales, el cauce seco Arcadia tiene una necesidad promedio de cobertura arbórea y superficies permeables. Hay algunas áreas más grandes de superficies impermeables cerca del centro del afluente.

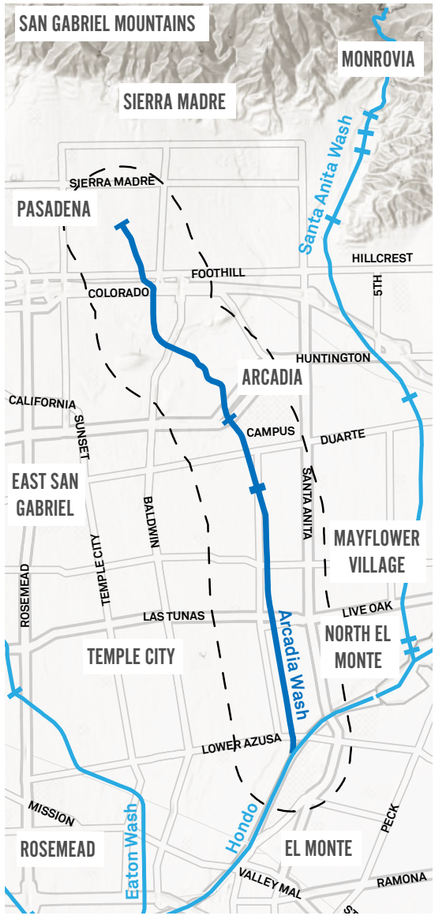



Imagen tomada con dron del cauce seco Arcadia

Circulación

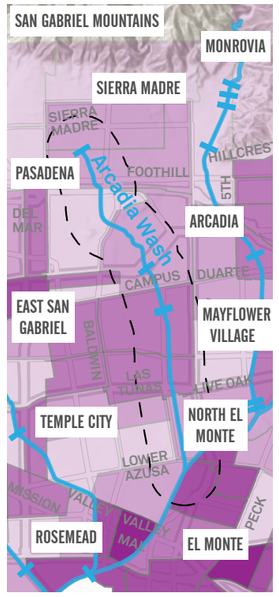
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

La mayoría de las comunidades en el área del cauce seco Arcadia tienen acceso “promedio” a vehículos, aparte de una concentración sin acceso a vehículos en el sur, cerca de Rosemead. Además, toda la zona carece de acceso a transporte público de calidad alta.

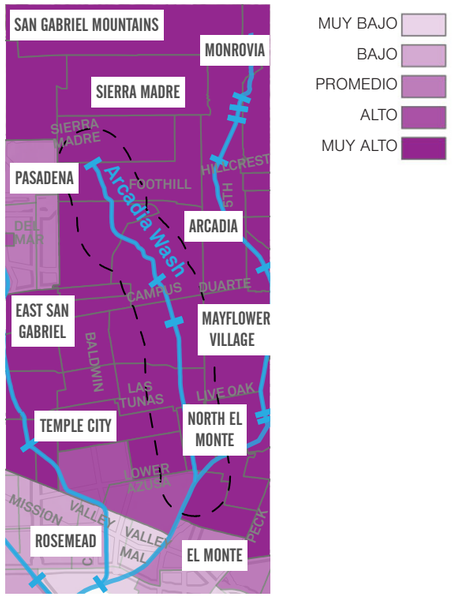
CICLOVÍAS EXISTENTES

Existen pocas ciclovías en la zona, aparte del carril para bicicletas del río Hondo.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



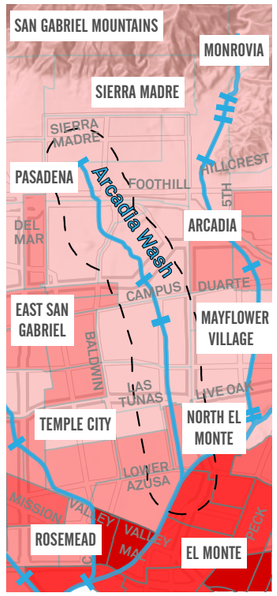
SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO



Medio ambiente

El cauce seco Arcadia tiene una cobertura arbórea saludable en gran parte del área adyacente, y solo unas pocas áreas pequeñas al sur carecen de cobertura arbórea. Además, esta área tiene un índice de vulnerabilidad al calor promedio, con alta vulnerabilidad al calor cerca de El Monte.

Esta zona tiene una permeabilidad media. Existe una concentración de superficies impermeables en el centro del afluente, probablemente debido al hipódromo y sus estacionamientos adyacentes que afectan la calidad del agua.

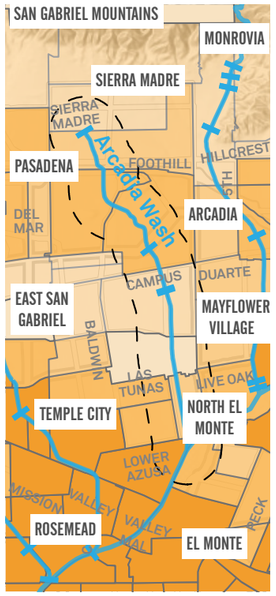


VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Equidad

Los factores socioeconómicos y de sensibilidad de la zona se sitúan en la media. La carga ambiental en la zona también es media. La zona más afectada en cuanto al medioambiente se encuentra en Arcadia. Como gran parte del valle de San Gabriel, los residentes de esta zona se ven afectados por el asma y hay enclaves de aislamiento lingüístico.



CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

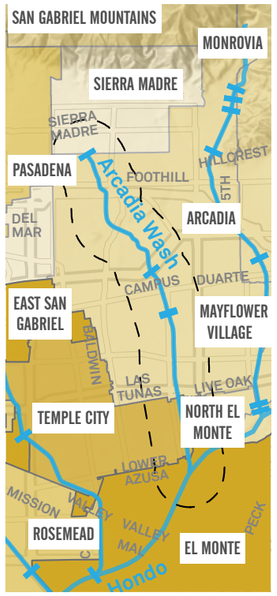
Comunidad

ESPACIOS DE REUNIÓN

Como es un área principalmente residencial, hay pocos generadores de actividad a lo largo del cauce seco Arcadia. Los centros de actividades principales incluyen las escuelas adyacentes, el arboreto y jardín botánico del condado de Los Ángeles y el campo de golf de Santa Anita.

NECESIDAD DE PARQUES

La necesidad de parques es promedio en toda el área tributaria, además de una concentración de necesidad alta en el área sur, cerca de North El Monte y Rosemead.



NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

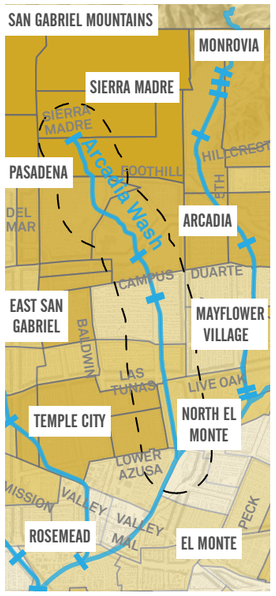
Comunidad

INGRESOS

Los ingresos medios en esta área varían de promedio a altos, con algunas zonas del norte dentro del 10 % superior del condado.

POBLACIÓN

La demografía de la zona es diversa, con una gran población asiática en toda el área, concentrándose en la parte baja del cauce seco.



INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Oportunidades de sinergia

- Esta área carece de infraestructura de ciclovías, ni existentes ni planificadas, a excepción del sendero de usos múltiples al sur del río Hondo. El perfil de Temple City en la Evaluación de necesidades de parques exige un “nuevo parque en las cercanías del área a lo largo de Eaton y el cauce seco Arcadia”. Asimismo, la comunidad identificó como máxima prioridad el “desarrollo y la construcción de senderos multiusos a lo largo de los canales de control de inundaciones del condado dentro de los límites de la ciudad”.
- También hay varias rutas planificadas en áreas adyacentes, como Temple City y East San Gabriel.

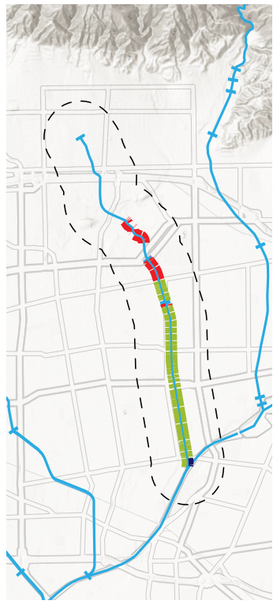


- EMERALD NECKLACE 2017
- PARK NEEDS 2016
- LA CTY BIKE MASTERPLAN 2012
- GREENWAY NETWORK
- REGIONAL TRANSIT 2012
- REGIONAL TRANSIT 2012
- METRO ACTIVE PLN 2016
- LA CTY PROPOSED BIKEWAYS
- EARLY IMPLEMENTATION
- VACANT GOV PARCELS

COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

El cauce seco Arcadia está completamente dentro de la jurisdicción del Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles y opera a través de varios acuerdos de tarifas y servidumbres. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.

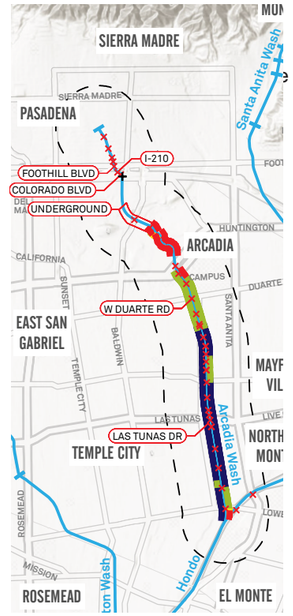


ACUERDO DE PROPIEDAD

- SERVIDUMBRE
- OTROS
- PROPIEDAD ABSOLUTA

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El cauce seco Arcadia presenta grandes oportunidades físicas para una vía verde, ya que la mayor parte del derecho de paso adyacente al canal tiene más de 13 pies. Cabe señalar que al norte de Huntington Blvd., el afluente se encuentra en su mayor parte bajo tierra y cubierto por el hipódromo de Santa Anita.



INTERSECCIONES Y CRUCES

- × INTERSECCIONES DE CARRETERAS
- \+ CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

- < 8 FT
- 8-13 FT
- 13-26 FT
- > 26 FT

2.8.3 Cauce seco Big Dalton

Descripción general

- Con 16,6 millas, el cauce seco Big Dalton es uno de los afluentes más largos del área de estudio, y se extiende desde el río San Gabriel hasta el Bosque Nacional Los Ángeles.
- El cauce seco Big Dalton pasa por Glendora, Azusa, Covina y las zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El derecho de paso disponible a lo largo del cauce seco Big Dalton es prometedor y la mayoría de las áreas tienen más de 13 pies de ancho disponible.
- Hay aproximadamente 26 escuelas a ½ milla del cauce seco Big Dalton.
- Los hogares que rodean el cauce seco Big Dalton generalmente tienen acceso a un vehículo y carecen de acceso a transporte público de alta calidad.
- Los niveles de ingresos en el área varían; el ingreso familiar promedio al este cerca de Glendora está dentro del 10 por ciento superior del condado de Los Ángeles. Las áreas en el oeste, cerca de Baldwin Park y El Monte, están en el 10 por ciento más bajo.
- Actualmente, se está mejorando una sección de este afluente con una ciclovía y una vía verde que se extiende a lo largo de 2 millas del cauce seco Big Dalton entre Irwindale y Lark Ellen Avenues, y entre Arrow Highway y Citrus Avenue.
- En otros estudios se han propuesto porciones limitadas del cauce seco Big Dalton para vías verdes.
- Ambientalmente, el área tiene una cobertura arbórea limitada y es vulnerable a los efectos de isla de calor.



Imagen tomada con dron del cauce seco Big Dalton



SEGMENTOS AFLUENTES

AFLUENTE DEL CAUCE SECO BIG DALTON

0 0.5 1 millas

Circulación

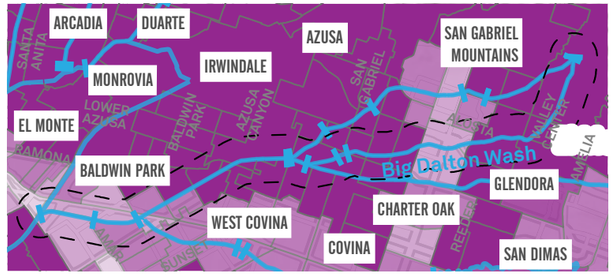
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

Aparte de una pequeña área cerca del centro del cauce en las cercanías de Covina y Azusa, los hogares que rodean el cauce seco Big Dalton generalmente tienen acceso a un vehículo. De manera similar, la mayor parte del área circundante no tiene acceso a transporte público de alta calidad.

CICLOVÍAS EXISTENTES

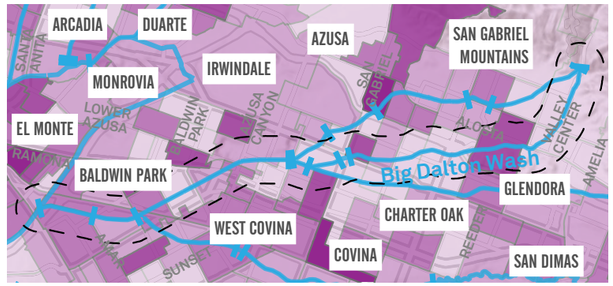
El afluente se encuentra en las proximidades de muchas rutas existentes de bicicletas en la calle, tanto en Glendora como en partes de Covina y hasta el río San Gabriel. La ciudad de Baldwin Park está diseñando actualmente una vía verde de recreación pasiva de 2,8 millas desde el arroyo Walnut en Baldwin Park Blvd hasta el cauce seco Big Dalton en Central Avenue.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



MUY BAJO
BAJO
PROMEDIO
ALTO
MUY ALTO

SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO

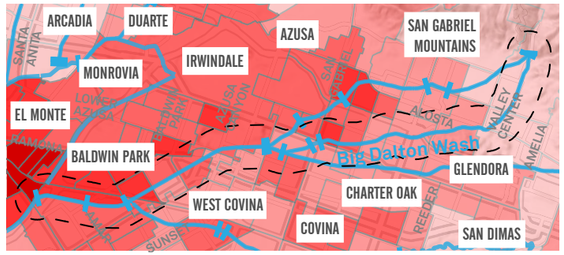


Medio ambiente

El área que rodea el cauce seco Big Dalton tiene una cobertura arbórea limitada. Esto contribuye a la vulnerabilidad al calor en la zona, que es mayor en la parte occidental del cauce. Afortunadamente, la cantidad de superficies impermeables en el área parece ser de promedio a baja, lo que contribuye a menos problemas de contaminación por escorrentía de agua de lo que hemos visto en otras áreas.

VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

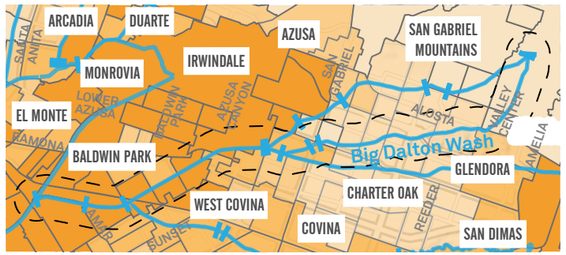


Equidad

Los factores socioeconómicos y la carga ambiental se concentran en la mitad occidental del cauce seco Big Dalton. Ciertas áreas de Baldwin Park hacia el río San Gabriel están en el percentil 98 de carga ambiental.

CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

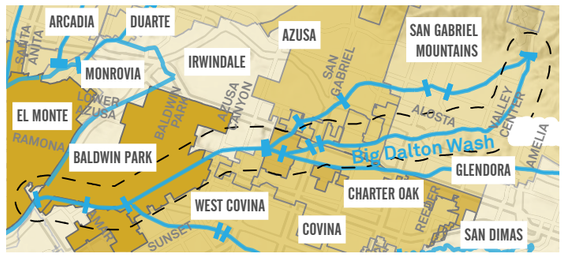


Comunidad

Los principales espacios de reunión y recreación a lo largo del cauce seco Big Dalton incluyen el área silvestre de South Hills, así como el campo de golf y parque Glenoaks. El cauce seco Big Dalton se extiende desde el río San Gabriel y la propiedad Duck Farm hasta el parque Big Dalton Wilderness en el Bosque Nacional de Los Ángeles y podría servir como conexión entre ambos.

NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Comunidad

INGRESOS

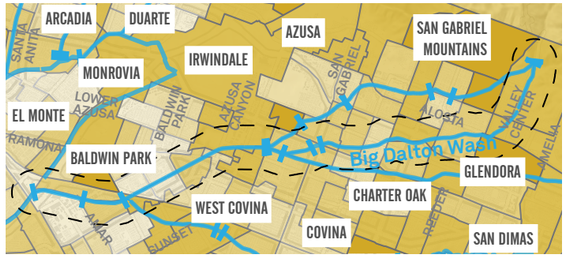
El ingreso familiar promedio en esta área es de promedio a alto, con excepción de algunas áreas al oeste, cerca del río San Gabriel. El cauce seco Big Dalton sirve como conexión entre aquellos que ganan el 20 % más bajo del ingreso familiar promedio del condado y el 10 % más alto.

POBLACIÓN

Hay una gran población hispana en el área, concentrada principalmente hacia el oeste en la confluencia del río San Gabriel.

INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



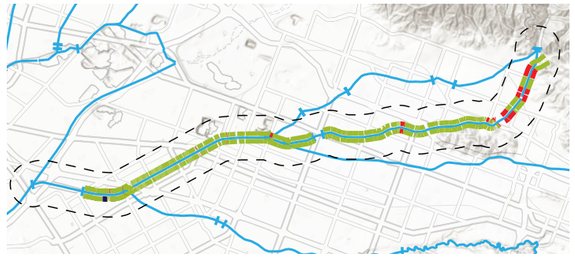
Oportunidades de sinergia

- Sendero de usos múltiples al sur del río Hondo. Hay muchas instalaciones en la calle propuestas en esta área que podrían convertirse en conexiones potenciales con la vía verde.
- Anteriormente se había propuesto construir una vía verde a lo largo de la parte occidental del cauce seco Big Dalton, entre el río San Gabriel y Ramona Ave. Este segmento estaba en el Plan estratégico de transporte activo metropolitano, así como en el Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles.
- Actualmente se está diseñando una vía verde recreativa pasiva de 2,8 millas desde el arroyo Walnut en Baldwin Park Blvd hasta el cauce seco Big Dalton en Central Avenue.
- En el presente, se está diseñando una ciclovía y vía verde de 3,14 millas entre Irwindale Ave y Lark Ellen Ave, y entre Arrow Hwy y Citrus Ave.



COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

Las parcelas subyacentes del cauce seco Big Dalton pertenecen en su mayoría al Distrito de Control de Inundaciones del Condado, lo que permite la posible implementación de vías verdes. Es posible que sea necesario actualizar algunos acuerdos de servidumbre para permitir usos distintos al control de inundaciones. Asimismo, el cauce seco Big Dalton es operado y mantenido íntegramente por el Distrito de Control de Inundaciones del Condado. Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.

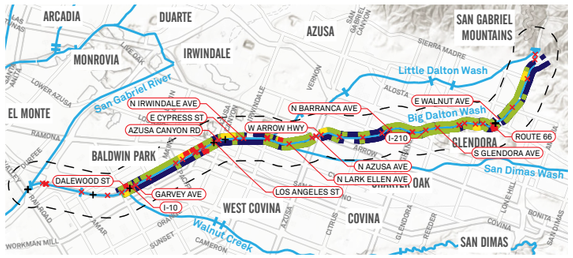


ACUERDO DE PROPIEDAD

SERVIDUMBRE · PROPIEDAD ABSOLUTA · OTROS

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El derecho de paso adyacente a lo largo del cauce seco Big Dalton generalmente está disponible y es lo suficientemente ancho para una vía verde. Ciertas secciones del afluente, como cerca de Azusa Avenue y Alosta Avenue, están bajo tierra. También hay importantes cruces de autopistas y arterias principales que podrían presentar desafíos por todo este largo corredor.



INTERSECCIONES Y CRUCES

× INTERSECCIONES DE CARRETERAS
\+ CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

< 8 FT · 8-13 FT · 13-26 FT · > 26 FT

2.8.4 Cauce seco Eaton

Descripción general

- El cauce seco Eaton es un afluente de 8,1 millas que fluye desde Pasadena hasta el río Hondo.
- El cauce seco Eaton atraviesa Pasadena, Temple City, El Monte, Rosemead y zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El cauce seco Eaton tiene una cantidad prometedora de derechos de paso disponibles a lo largo de sus orillas y la mayoría de las áreas cumplen con el requisito mínimo para una vía verde (13 pies). Los segmentos subterráneos y las intersecciones pueden presentar desafíos para la alineación.
- El cauce seco Eaton tiene una represa y dos (2) instalaciones de recarga de acuíferos que se utilizan para mantener el suministro local de agua potable.
- Las escuelas en el área son Chaim Weizmann Jewish School, Living Way Christian Academy, Hale School, Pasadena Continuation High, Jefferson Middle, Savannah Elementary y Cortada Elementary.
- Los espacios comerciales, de oficinas e industriales a lo largo de Colorado, Huntington, Valley Boulevard y Las Tunas pueden impulsar la actividad a lo largo del afluente.
- La zona tiene poco acceso al transporte público.
- El ingreso familiar promedio es generalmente medio o alto en todo el corredor.
- Algunas partes de la vía verde a lo largo del cauce seco Eaton se encuentran actualmente en fase de implementación: Un carril para bicicletas de 0,4 millas entre Longden Ave y Rosemead Boulevard, así como una ciclovía y vía verde de 1 milla entre Huntington Drive y Longden Avenue.
- En la actualidad, se está mejorando una sección de este afluente con una ciclovía y una vía verde que se extiende durante 1,1 millas a lo largo de dos segmentos del cauce seco Eaton; el primer segmento discurre entre Longden Avenue y Muscatel Avenue y el segundo entre Las Tunas Drive y Rosemead Boulevard en las ciudades de San Gabriel y Temple City, así como en la comunidad no incorporada East San Gabriel.

- El cauce seco Eaton fue identificado como proyecto destacado en el Estudio de vías verdes de 2018 del SGVCOG, así como en el Plan de bicicletas del condado de Los Ángeles de 2012.
- Eaton Canyon Nature Center, el parque ecuestre y el sendero del cañón de Eaton pueden funcionar como destinos potenciales para los usuarios de la vía verde del cauce seco Eaton.
- El cauce seco Eaton también se conecta con el sendero existente del río Hondo a lo largo del derecho de paso del río Hondo.
- Existe una falta de cobertura arbórea en la zona sur de Las Tunas.

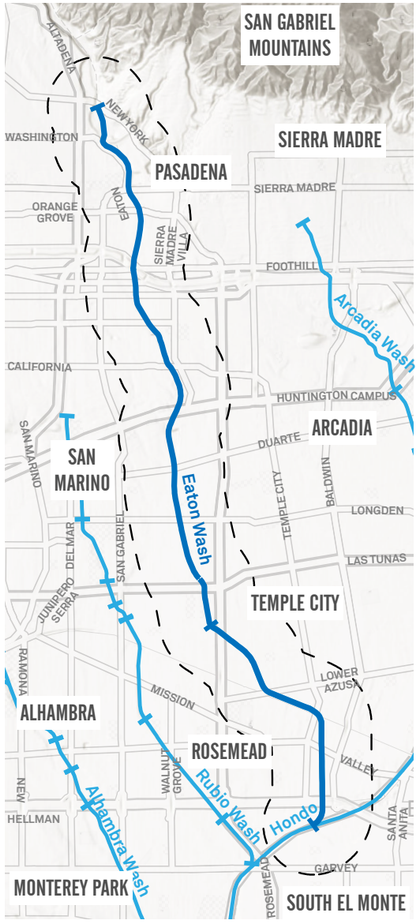



Imagen tomada con dron del cauce seco Eaton

Circulación

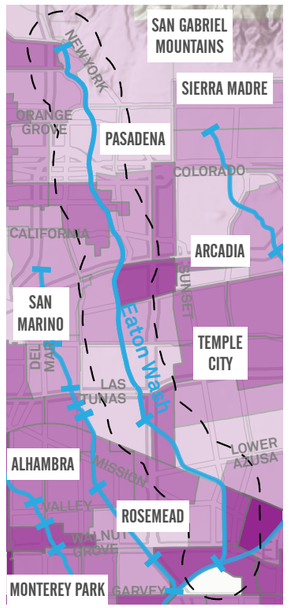
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

Al norte de Sierra Madre y al sur de Las Tunas, hay falta de acceso a transporte público confiable. La mayoría de la comunidad del cauce seco Eaton tiene acceso a un vehículo.

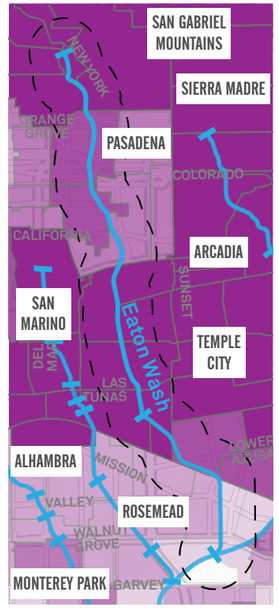
CICLOVÍAS EXISTENTES

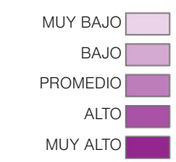
Las ciclovías existentes se concentran al norte de Pasadena. También hay una ciclovía de clase IV existente a lo largo de Rosemead Blvd que proporcionaría una conexión adicional a la vía verde.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



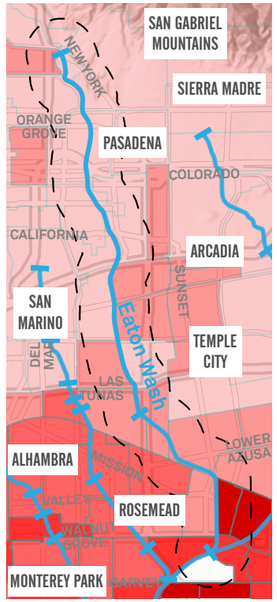
SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO





Medio ambiente

En muchas áreas al sur de Las Tunas, existe una vulnerabilidad alta o muy alta al calor. Es también el área que carece de una cobertura arbórea sólida. Las áreas con un alto porcentaje de superficies impermeables se concentran en el área al sur de Huntington Drive.



VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Equidad

Al norte de Longden Ave, la sensibilidad y los factores socioeconómicos varían de bajos a muy bajos. La exposición a la contaminación es alta o muy alta, particularmente en el área de Pasadena y East Pasadena.

Al sur de Longden Ave, la comunidad en general sufre una carga ambiental muy alta. También hay una sobrerrepresentación de poblaciones sensibles (por ejemplo, asma, carga de vivienda, aislamiento lingüístico) al sur de Valley Blvd.



CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

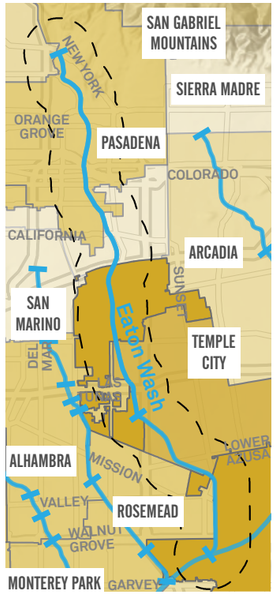
Comunidad

ESPACIOS DE REUNIÓN

Hay espacios comerciales, de oficinas e industriales a lo largo de Colorado, Huntington y Las Tunas que podrían generar actividad a lo largo de una futura vía verde.

NECESIDAD DE PARQUES

La Evaluación de las necesidades de parques del Departamento de Parques y Recreación muestra una necesidad de parques alta o muy alta al sur de Huntington Drive.



NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

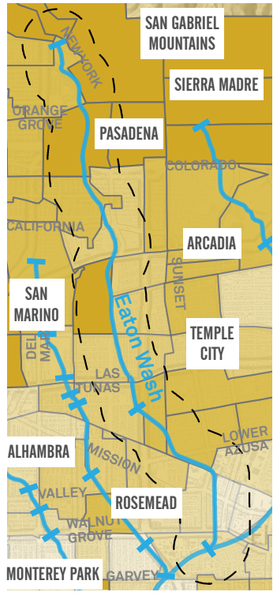
Comunidad

INGRESOS

La comunidad del cauce seco Eaton tiene ingresos más altos que el promedio del condado, especialmente al norte.

POBLACIÓN

Al sur de Huntington Drive hay una gran comunidad asiática.



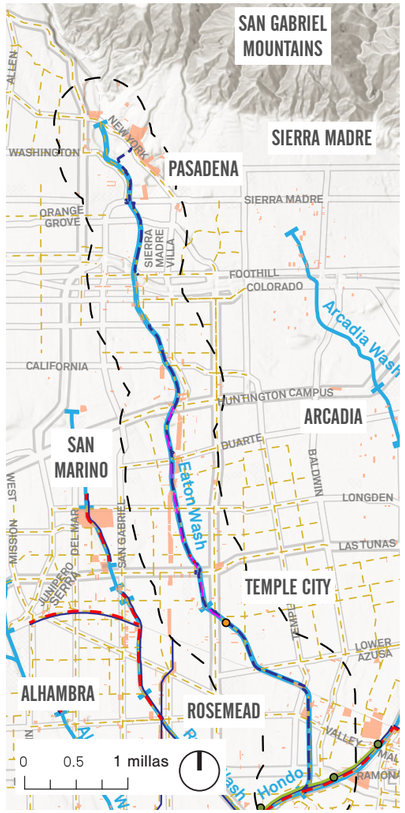
INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Oportunidades de sinergia

El cauce seco Eaton es un afluente popular y ha sido identificado en muchos estudios e iniciativas de planificación en el pasado:

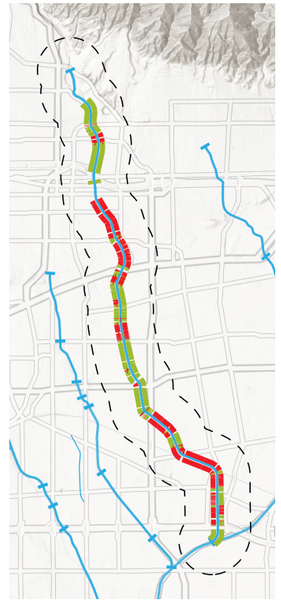
- El Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles de 2012 identificó una alineación de vía verde a lo largo de este tramo.
- El Estudio de vías verdes del Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel (SGVCOG) clasificó el cauce seco Eaton entre sus “50 millas principales”.
- Actualmente se está diseñando un camino verde de 1,3 millas a lo largo de la parte sur del cauce seco Eaton, entre Rosemead Ave y Longden Ave.
- La fase 2 continuará hacia el norte desde Longden Ave hasta Huntington Drive (actualmente en fase de planificación).
- Además, la comunidad identificó la “construcción de un parque en las cercanías del cauce seco Eaton” como un proyecto de alta prioridad durante la Evaluación de necesidades de parques de 2016.



COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

Las parcelas del cañón de Eaton son en su mayoría propiedades en régimen de propiedad privada, con algunas renuncias a la propiedad y servidumbres pequeñas a lo largo del canal. Las parcelas “tarifarias” requerirían la menor cantidad de aprobaciones regulatorias. Es posible que sea necesario actualizar algunos acuerdos de servidumbre para permitir usos distintos al control de inundaciones.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.



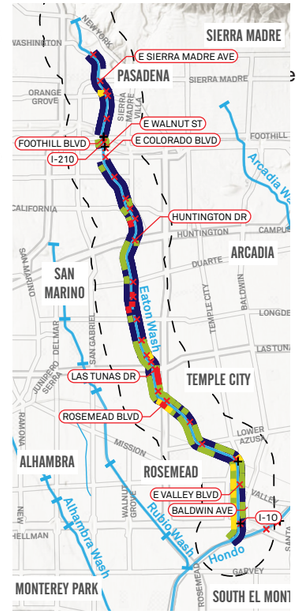
ACUERDO DE PROPIEDAD

- SERVIDUMBRE
- OTROS
- PROPIEDAD ABSOLUTA

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

En general, el cauce seco Eaton tiene más de 10 pies de derecho de paso disponible fuera del canal de control de inundaciones.

Los cruces potencialmente desafiantes a lo largo del cauce seco Eaton pueden incluir East Sierra Madre Ave, autopista I-210, entre East Walnut St y East Colorado Blvd, Huntington Dr, Las Tunas Dr, Rosemead Blvd, East Valley Blvd, autopista I-10.



INTERSECCIONES Y CRUCES

- INTERSECCIONES DE CARRETERAS
- CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

- < 8 FT
- 8-13 FT
- 13-26 FT
- > 26 FT

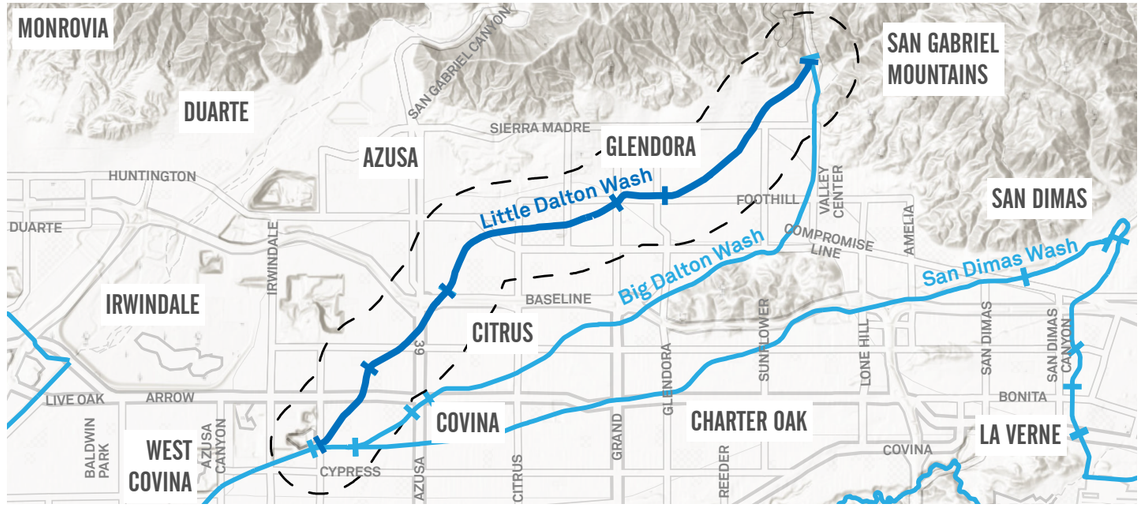
2.8.5 Cauce seco Little Dalton

Descripción general

- El cauce seco Little Dalton es un afluente de 6,7 millas que conecta el bosque nacional de Los Ángeles con el río San Gabriel a través del cauce seco Big Dalton.
- El cauce seco Little Dalton pasa por Glendora, Azusa, Irwindale y zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El área es principalmente residencial con pocas áreas comerciales/minoristas. Hay varias instituciones educativas en el área, como la universidad comunitaria Citrus, la universidad Asuza, la escuela elemental Paramount, la escuela elemental Merwin y otras.
- Hacia el centro del afluente, la estación de la línea Azusa Gold ofrece una conexión potencial con transporte público de calidad alta.
- Las áreas alrededor del cauce seco Little Dalton generalmente tienen una clasificación baja en términos del nivel de carga socioeconómica y ambiental que enfrenta la comunidad.
- Hay muy pocos proyectos planificados con anterioridad a lo largo del cauce seco Little Dalton; el cauce seco fue identificado como un proyecto principal por el Estudio de vías verdes del Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel.
- Físicamente, el cauce seco Little Dalton presenta muchas oportunidades, con derecho de paso disponible a lo largo de la mayor parte del afluente.
- Esta área tiene una cobertura arbórea limitada.



Imagen del cauce seco Little Dalton



SEGMENTOS AFLUENTES

AFLUENTE DEL CAUCE SECO LITTLE DALTON

0 0.5 1 millas

Circulación

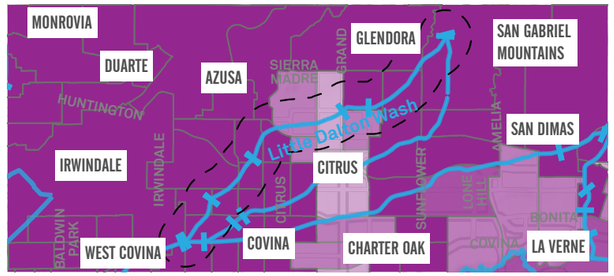
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

Generalmente, los hogares adyacentes al cauce seco Little Dalton tienen acceso a un vehículo. Algunas áreas al sur de Azusa informan tasas más bajas de acceso vehicular. Hay muy pocas áreas a poca distancia del afluente que tengan acceso a transporte público de alta calidad.

CICLOVÍAS EXISTENTES

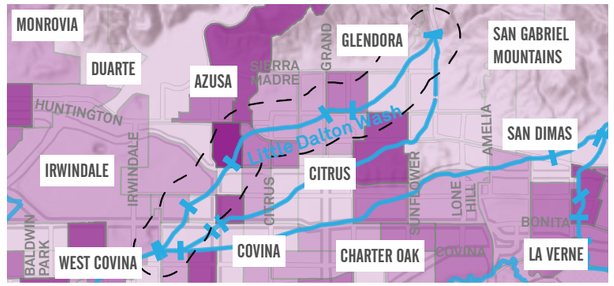
Las ciclovías existentes en la calle en esta área se concentran generalmente al este en Glendora, y algunas cruzan el tramo superior de Little Dalton.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



MUY BAJO
BAJO
PROMEDIO
ALTO
MUY ALTO

SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO

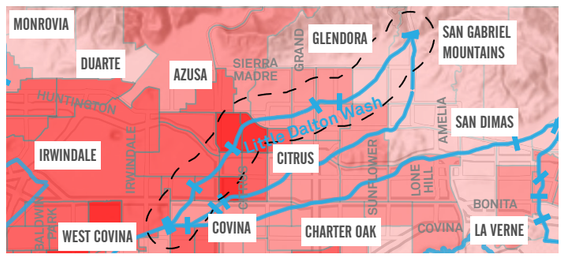


Medio ambiente

La cobertura arbórea de esta zona es muy limitada. Aparte del segmento más al noreste del cauce seco, se observa una cobertura arbórea baja y áreas de vulnerabilidad al índice de calor severo, en especial en el área justo al sur de Azusa. La permeabilidad parece ser un problema menor a lo largo de Little Dalton, con la mayoría de las áreas registrándose en el nivel promedio. Más cerca de la confluencia con Big Dalton y Live Oak, el área es menos permeable, lo que puede afectar la calidad del agua y el riesgo de inundaciones.

VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

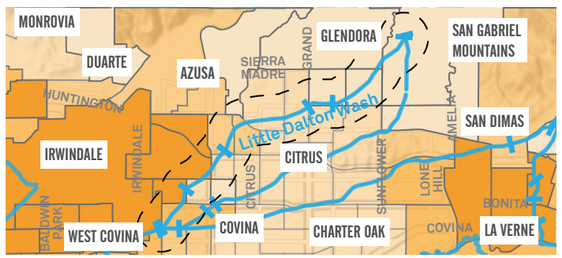


Equidad

La carga ambiental y los factores socioeconómicos o de sensibilidad en las áreas que rodean el cauce seco Little Dalton son generalmente bajos. Sin embargo, algunas áreas cercanas a la parte occidental del afluente cerca de Irwindale y Azusa están altamente impactadas. Al igual que en la mayor parte del valle de San Gabriel, el problema de sensibilidad ambiental más comúnmente informado en el área es el asma.

CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

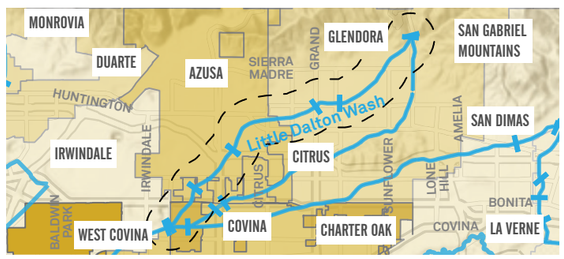


Comunidad

Como es una zona principalmente residencial, hay un número limitado de espacios de reunión en la zona. Hay solo unas pocas áreas comerciales o minoristas a corta distancia del cauce seco Little Dalton y hay muy poco espacio para parques. Sin embargo, la proximidad al bosque nacional de Los Ángeles al este y al área de recreación de la presa Santa Fe al oeste produce un puntaje de promedio a bajo para esta área en términos de “Necesidad de parques”.

NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Comunidad

INGRESOS

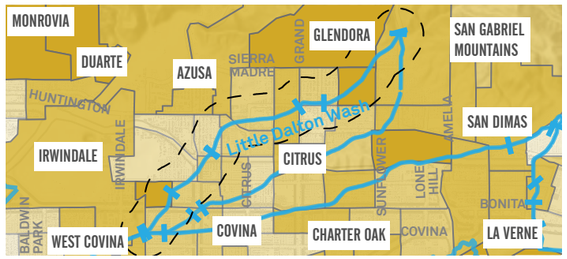
Los ingresos familiares promedio en el área que rodea el cauce seco Little Dalton son generalmente medios o altos, y algunos hogares cerca de la parte oriental del afluente se encuentran en el tramo de ingresos más alto del condado, el 10 %.

POBLACIÓN

Hacia la parte occidental del afluente en Irwindale, Azusa y Citrus, hay una gran población hispana.

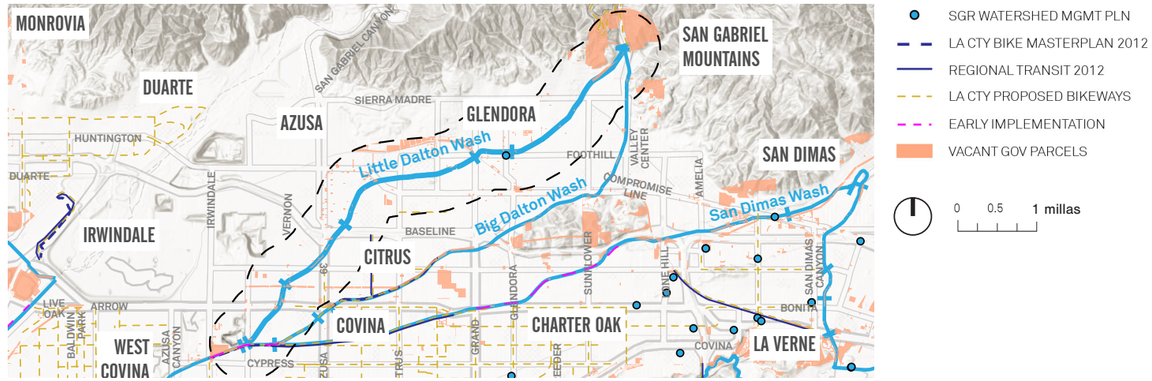
INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Oportunidades de sinergia

- Actualmente no hay vías verdes planificadas ni propuestas a lo largo del afluente.
- A medida que la línea Metro Gold avanza hacia el este, Little Dalton tiene potencial para proporcionar una conexión clave al tránsito para las comunidades al sur de esa vía férrea. Además, como se mencionó en mapas anteriores, Little Dalton es una conexión directa con la recreación en el bosque nacional de Los Ángeles y podría generar sinergia con los esfuerzos para atraer personas a los destinos de recreación en las montañas de San Gabriel.
- A lo largo del afluente existe una cantidad moderada de parcelas vacantes propiedad del gobierno que podrían ser espacios potenciales para parques.



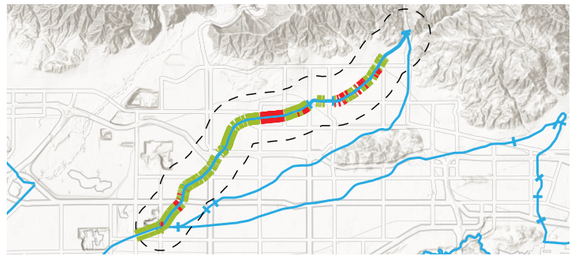
COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

Las parcelas subyacentes del cauce seco Little Dalton pertenecen en su mayoría al Distrito de Control de Inundaciones del Condado, lo que permite la posible implementación de vías verdes. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde. El cauce seco Little Dalton es operado y mantenido completamente por el Distrito de Control de Inundaciones del Condado.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.

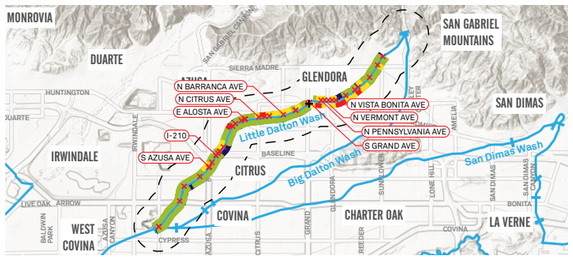
RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El derecho de paso disponible a lo largo del cauce seco Little Dalton es generalmente prometedor, con pocas áreas restringidas al suroeste de Citrus Ave y la universidad comunitaria Citrus. A través de Glendora, el afluente se vuelve más restringido, con tramos de derecho de paso angosto, así como tramos que son subterráneos. Los cruces principales incluyen la autopista Foothill (210) y varias líneas de ferrocarril de mucho tránsito.



ACUERDO DE PROPIEDAD

SERVIDUMBRE · PROPIEDAD ABSOLUTA · OTROS



INTERSECCIONES Y CRUCES

× INTERSECCIONES DE CARRETERAS
\+ CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

< 8 FT · 8-13 FT · 13-26 FT · > 26 FT

2.8.6 Cauce seco San Dimas

Descripción general

- Esta área de estudio está compuesta por el cauce seco San Dimas, el canal de Puddingstone y el cauce seco Live Oak.
- El cauce seco San Dimas, incluido el canal de Puddingstone, y el cauce seco Live Oak, pasan por Claremont, La Verne, San Dimas, Glendora, Covina, así como por el condado no incorporado de Los Ángeles.
- El área es principalmente residencial, con varias escuelas, así como conexiones a algunos parques y áreas recreativas importantes como el parque regional Boneli, el área recreativa South Hills, el parque Horsethief Canyon y otros.
- La carga ambiental y socioeconómica en la zona es media.
- El ingreso familiar promedio es de medio a alto para el condado.
- Hay varios proyectos en desarrollo a lo largo de estos afluentes. Se identificó el área como un proyecto destacado en el Estudio de vías verdes del Consejo de Gobiernos de San Gabriel. Además, hay un proyecto de tres fases en desarrollo a lo largo del cauce seco San Dimas dentro de Glendora.
- Existen muchas oportunidades para construir vías verdes a lo largo de estos afluentes y en muchas áreas hay suficiente derecho de paso.
- Ambientalmente, el área ocupa un lugar promedio en términos de cobertura arbórea, vulnerabilidad al calor y permeabilidad.



SEGMENTOS AFLUENTES

AFLUENTE DEL CAUCE SECO SAN DIMAS


Imagen tomada con dron del cauce seco San Dimas

Circulación

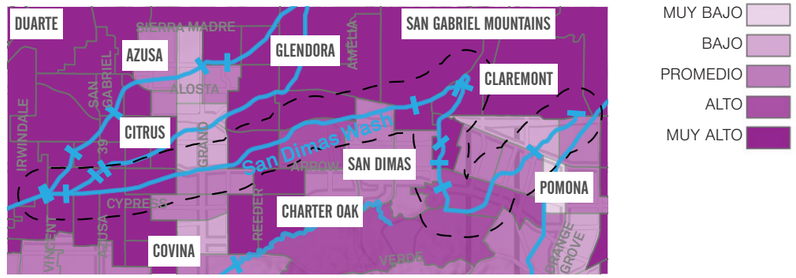
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

En general, los hogares adyacentes a este afluente tienen acceso a un vehículo. Hay muy pocas áreas a poca distancia del afluente que tengan acceso a transporte público de alta calidad.

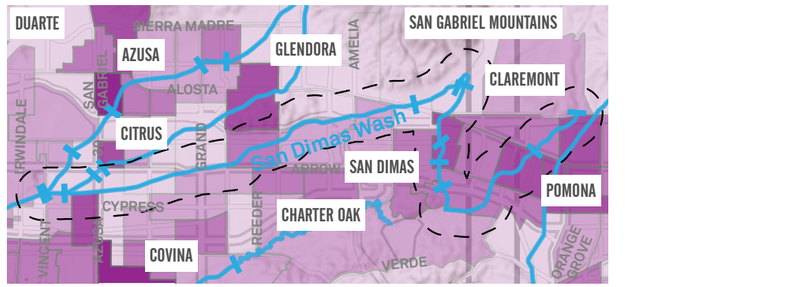
CICLOVÍAS EXISTENTES

Las ciclovías existentes en la zona se concentran en San Dimas, justo al sur del afluente. El sendero del cañón Marshall se conecta con este afluente cerca del campo Brackett, con posibilidad de conectar con las colinas. La ciudad de Glendora completó recientemente un sendero para bicicletas de 1 milla a lo largo del cauce seco San Dimas desde Sunflower Ave. hasta los terrenos en expansión de Forbes.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO

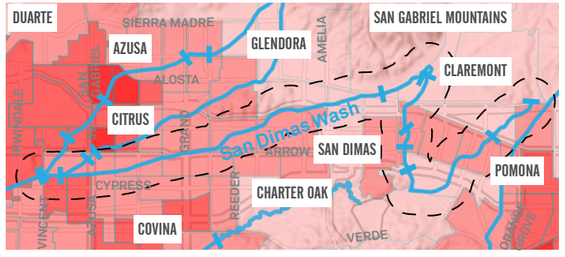


Medio ambiente

Ambientalmente, se observa una cobertura arbórea saludable en las comunidades al este y una cobertura arbórea limitada en el oeste. A pesar de la cantidad limitada de árboles, la vulnerabilidad del índice de calor sigue siendo promedio para las áreas occidentales de este afluente. La permeabilidad también es promedio en el área, con las áreas más impermeables cerca de la confluencia del cauce seco Big Dalton. Esto podría causar problemas en la calidad del agua y riesgo de inundaciones.

VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

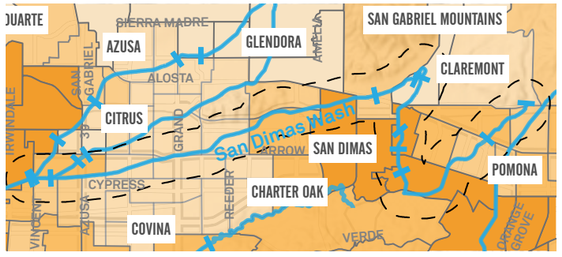


Equidad

La carga ambiental y los factores socioeconómicos en las áreas que rodean este cauce seco son generalmente bajos. Sin embargo, algunas áreas del afluente cerca de Pomona están altamente impactadas. Al igual que en la mayor parte del valle de San Gabriel, el problema de sensibilidad ambiental más comúnmente informado en el área es el asma.

CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Comunidad

Como es un área principalmente residencial, hay generadores de actividad limitados en el área provenientes de usos de suelo comerciales, minoristas o industriales. Hay algunos espacios de parque importantes, como el área silvestre de South Hills, el parque regional Frank G Bonelli y el parque Horsethief Canyon.

Sin embargo, al oeste, cerca de Covina, se observan algunas áreas que tienen una gran necesidad de parques.

NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Comunidad

INGRESOS

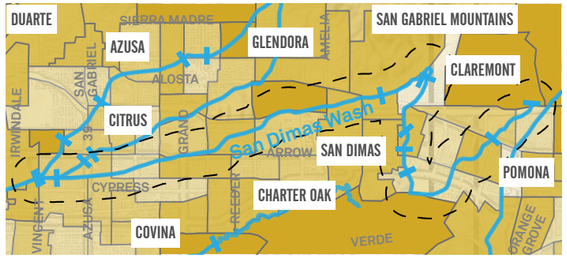
Los ingresos familiares promedio en el área que rodea a este afluente son generalmente medios o altos, y algunos hogares cerca de las partes media y oriental del afluente se encuentran en el tramo de ingresos más alto del condado, el 10 %.

POBLACIÓN

Hacia la parte occidental del afluente, en Irwindale y Vincent, hay una gran población hispana.

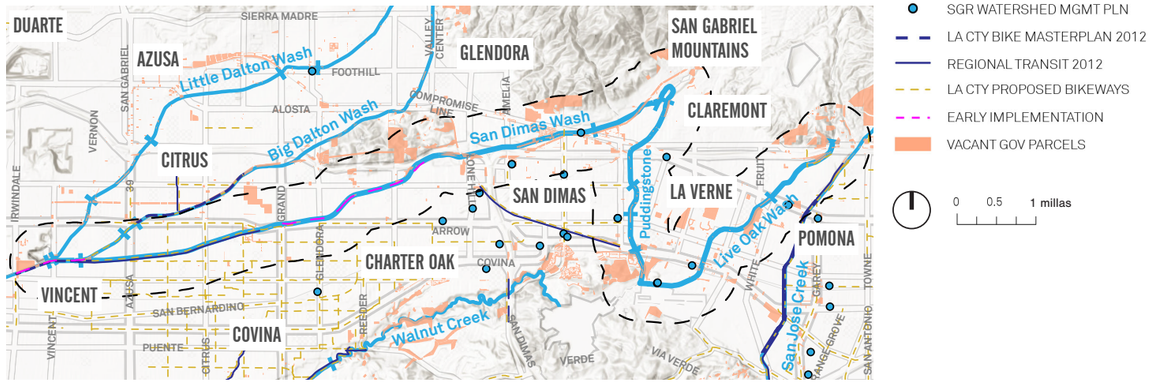
INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Oportunidades de sinergia

- El cauce seco San Dimas, la porción occidental de este afluente, ha sido estudiado en varios planes regionales y se propuso una vía verde a lo largo de ciertas secciones. Tanto el Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles como el Plan de transporte regional propusieron una ciclovía a lo largo de este segmento, desde Grand Ave. hasta la confluencia con el cauce seco Big Dalton. Se han propuesto otras partes del cauce seco San Dimas para áreas verdes como parte del Plan maestro de Glendora.
- Recientemente se completó una vía verde de 1 milla en el cauce seco San Dimas desde Sunflower Ave. hasta los terrenos en expansión en Forbes.
- Actualmente se está diseñando un camino verde de 1,75 millas en el cauce seco San Dimas entre Grand Ave. y Gladstone St.
- Las secciones Puddingstone y Live Oak de este afluente permanecen en gran parte sin estudiar. Esta área parece tener amplias oportunidades para espacios de parque que potencialmente pueden desarrollarse en terrenos vacantes adyacentes de propiedad del gobierno.



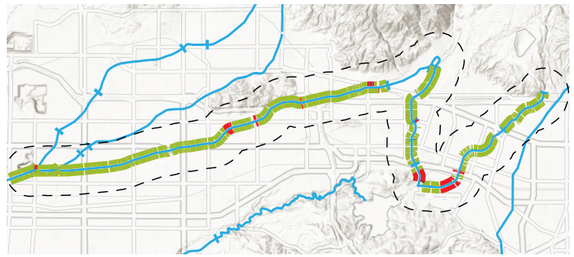
COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

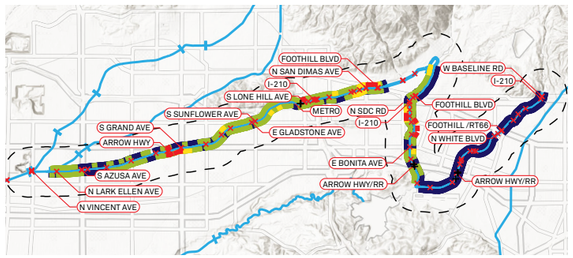
Las parcelas subyacentes de este afluente pertenecen en su mayoría al Distrito de Control de Inundaciones del Condado a través de varios acuerdos de tarifas y servidumbres. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde. Además, estos canales son operados y mantenidos íntegramente por el Distrito de Control de Inundaciones del Condado.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El derecho de paso disponible a lo largo de este afluente es generalmente prometedor, con pocas áreas restringidas. El área en la intersección del canal San Dimas y Puddingstone no está canalizada; sin embargo, aún puede haber oportunidades disponibles para incorporar una vía verde conectada.





ACUERDO DE PROPIEDAD

SERVIDUMBRE · PROPIEDAD ABSOLUTA · OTROS

INTERSECCIONES Y CRUCES

× INTERSECCIONES DE CARRETERAS
\+ CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

< 8 FT · 8-13 FT · 13-26 FT · > 26 FT

2.8.7 Arroyo Puente

Descripción general

- El arroyo Puente es un afluente corto de 4 millas al norte del arroyo San José.
- El arroyo Puente pasa por la ciudad de Industry, La Puente y las zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El arroyo Puente tiene algunos sectores de áreas comerciales o minoristas que pueden generar actividad, como varias escuelas en los alrededores: la escuela elemental Wing Lane, la escuela secundaria Workman, la escuela Del Valle, la escuela intermedia Sierra Vista, la escuela elemental Sparks y otras.
- El arroyo Puente está cerca de algunas de las principales ciclovías existentes en la calle que podrían transformarse en conexiones importantes.
- El área del arroyo Puente generalmente está fuertemente impactada por cargas socioeconómicas y ambientales.
- Se ha recomendado en muchos estudios de planificación anteriores la construcción de una ciclovía en el arroyo Puente y actualmente se está diseñando una parte del afluente entre Rimgrove Drive y Hacienda Blvd.
- Hay derecho de paso disponible a lo largo de gran parte del afluente y la mayor parte de la propiedad adyacente al canal es propiedad del condado.
- En esta zona falta cobertura arbórea.

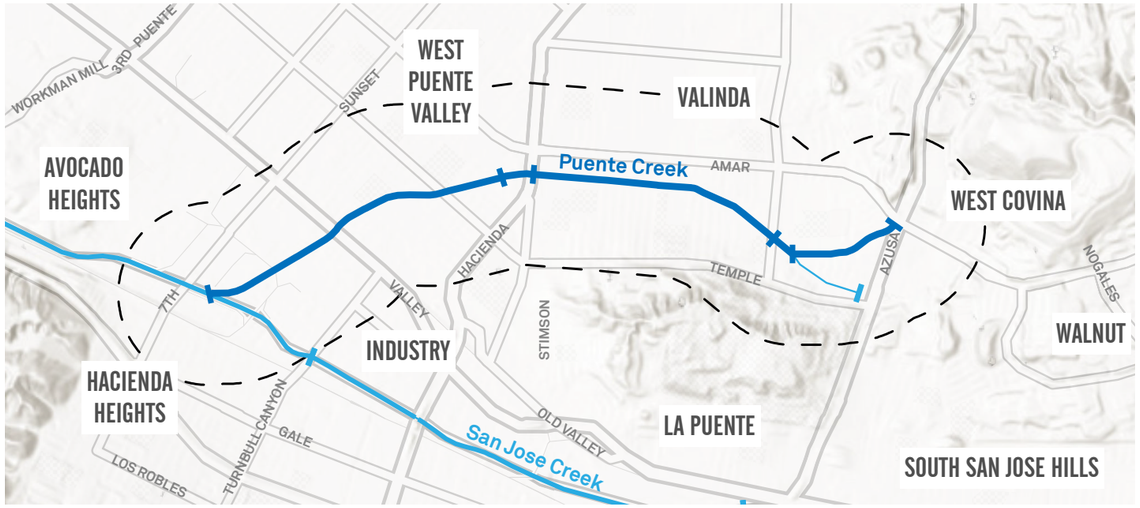



Imagen tomada con dron del arroyo Puente

Circulación

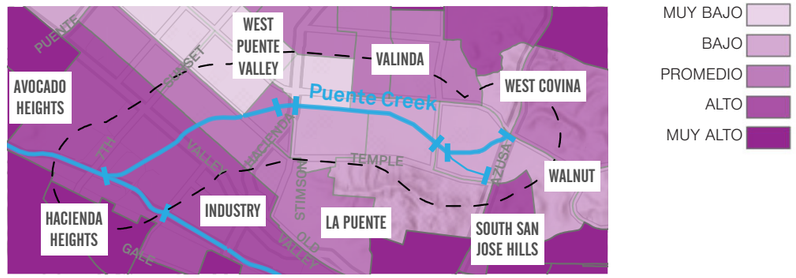
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

En general, los hogares adyacentes al arroyo Puente tienen acceso a un vehículo. Además, hay muy pocas zonas a poca distancia del afluente que tengan acceso a transporte público de calidad alta.

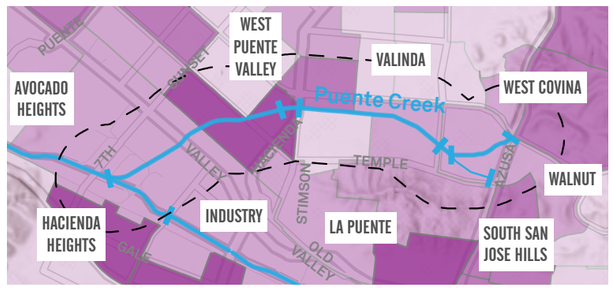
CICLOVÍAS EXISTENTES

Cerca del arroyo Puente hay algunas ciclovías importantes en la calle que podrían funcionar como valiosas conexiones futuras, como Temple Ave, Valinda Ave y la ciclovía existente a lo largo del arroyo San José.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO

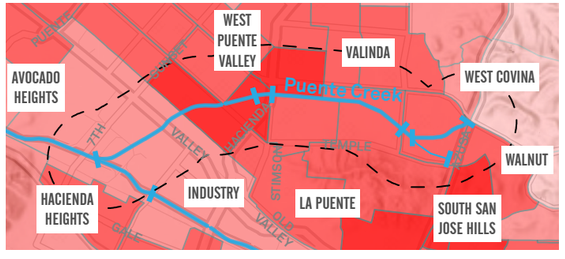


Medio ambiente

En esta zona la cobertura arbórea es muy escasa. Aparte del segmento más al este del cauce seco, se observa una cobertura arbórea baja y áreas de vulnerabilidad con índice de calor severo y superior al promedio, especialmente en el área del valle de West Puente. La permeabilidad parece ser un problema menor a lo largo del arroyo Puente, ya que la mayoría de las áreas se registran en el nivel promedio. En el valle de West Puente y colinas del sur de San José, el área es menos permeable, lo que puede afectar la calidad del agua y el riesgo de inundaciones.

VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



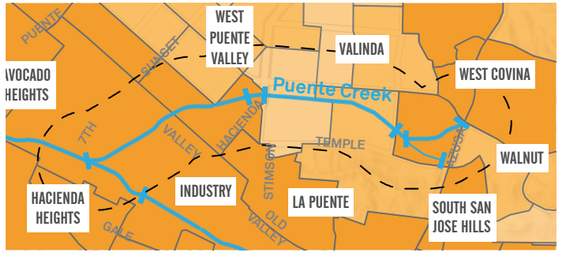
Equidad

El arroyo Puente está adyacente a muchas comunidades que están fuertemente impactadas por la carga ambiental y factores socioeconómicos, entre ellas Industry, Hacienda Heights, Avocado Heights y otras.

La carga ambiental es mayor en las áreas al oeste de Stimson Ave, mientras que los factores de sensibilidad están más concentrados al este de Stimson.

CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

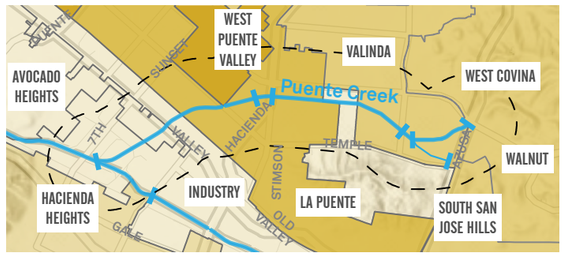


Comunidad

El arroyo Puente tiene pequeñas áreas de desarrollo comercial o minorista; sin embargo, carece de espacios para parques. El espacio abierto más grande de la zona es un campo de golf, lo que lleva a que algunas áreas tengan una designación de necesidad de parques “alta” o “muy alta” en el último análisis del Departamento de Parques y Recreación.

NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Comunidad

INGRESOS

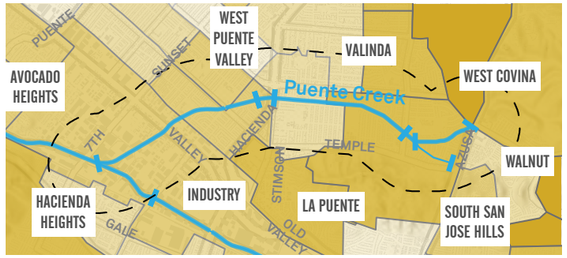
Gran parte de la comunidad adyacente al arroyo Puente se encuentra en los niveles de ingresos promedio del condado. Algunas partes del extremo oriental del cauce seco, cerca de West Covina, tienen mayores ingresos.

POBLACIÓN

Hay una gran población hispana en la mayor parte del área adyacente al arroyo Puente.

INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Oportunidades de sinergia

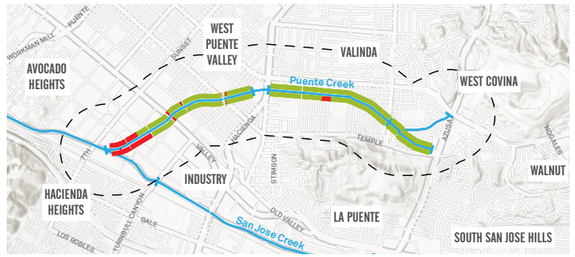
- El arroyo Puente ha sido recomendado para una ciclovía en múltiples iniciativas y estudios previos, incluido el Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles, el Plan de transporte regional de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) y el Estudio de vías verdes del Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel (SGVCOG).
- Un proyecto de ciclovía de “implementación temprana” de 1,9 millas se encuentra en fase de diseño entre Rimgrove Drive y Hacienda Boulevard.



COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

Las parcelas subyacentes de este afluente pertenecen en su mayoría al Distrito de Control de Inundaciones del Condado, lo que permite la posible implementación de vías verdes. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde. Además, estos canales son operados y mantenidos íntegramente por el Distrito de Control de Inundaciones del Condado.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.

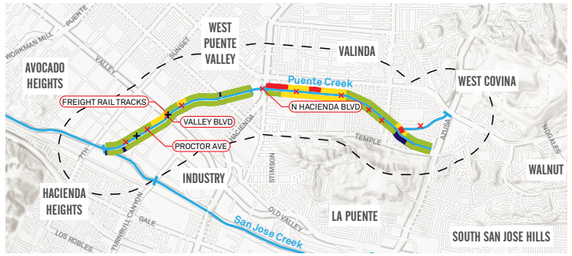


ACUERDO DE PROPIEDAD

SERVIDUMBRE · PROPIEDAD ABSOLUTA · OTROS

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El derecho de paso disponible a lo largo del arroyo Puente es en general prometedor, con pocas áreas restringidas. Las limitaciones físicas principales incluyen el cruce en Hacienda Blvd, así como el estrecho derecho de paso entre Hacienda Blvd y North Echelon Ave.



INTERSECCIONES Y CRUCES

× INTERSECCIONES DE CARRETERAS
\+ CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

< 8 FT · 8-13 FT · 13-26 FT · > 26 FT

2.8.8 Cauce seco Rubio

Descripción general

- El cauce seco Rubio es un afluente de cinco millas que serpentea a través de diversas comunidades urbanas y suburbanas.
- El cauce seco Rubio pasa por San Marino, San Gabriel, Rosemead y El Monte.
- El cauce seco Rubio es rico en destinos potenciales, incluidos corredores comerciales a lo largo de Valley Blvd, Southern Pacific Railway y Las Tunas Blvd.
- En el área se encuentran las escuelas elementales Emma Shuey y Mildred Janson.
- Las comunidades en la parte norte del cauce seco carecen de acceso a un transporte público confiable.
- La mayoría de la comunidad cercana al cauce seco Rubio tiene un ingreso familiar igual o superior al promedio del condado.
- Se ha propuesto una vía verde a lo largo del cauce seco Rubio en muchos documentos de planificación anteriores, incluido el Plan de transporte regional de la Asociación de Gobiernos del Sur de California, el Estudio de vías verdes del Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel, así como en el Plan de bicicletas del condado de Los Ángeles de 2012.
- El cauce seco Rubio presenta desafíos físicos complejos para su implementación, con derechos de paso restringidos a lo largo de gran parte de sus orillas.
- Ambientalmente, la parte sur del cauce seco Rubio carece de cobertura arbórea, tiene altas concentraciones de superficies impermeables y un índice de calor altamente vulnerable.
- El extremo sur del afluente ofrece la mayor oportunidad para mejorar las condiciones ambientales.




Imagen tomada con dron del cauce seco Rubio

Circulación

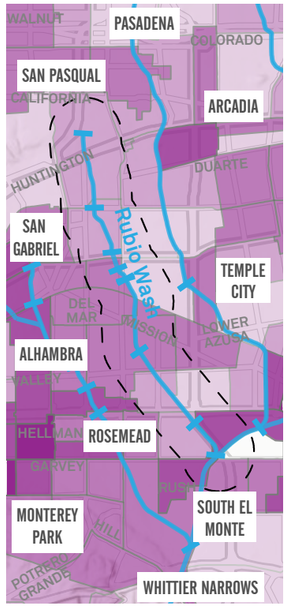
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

Centradas al oeste del cauce seco Rubio, las comunidades de Monterey Park, Rosemead y Alhambra muestran concentraciones de hogares “sin vehículo”. La sección norte del cauce seco Rubio sobre Mission Road, así como el área más al sur, cerca del río Hondo, muestran altas concentraciones de hogares que no tienen acceso a transporte público de alta calidad.

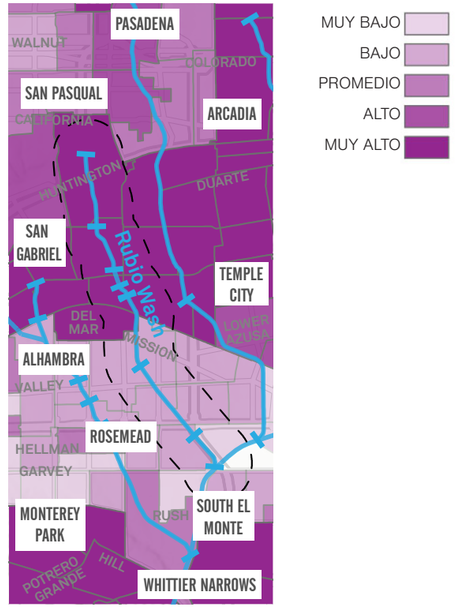
CICLOVÍAS EXISTENTES

Existen pocas ciclovías en la zona, aparte del carril para bicicletas del río Hondo y más al norte, en Pasadena.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



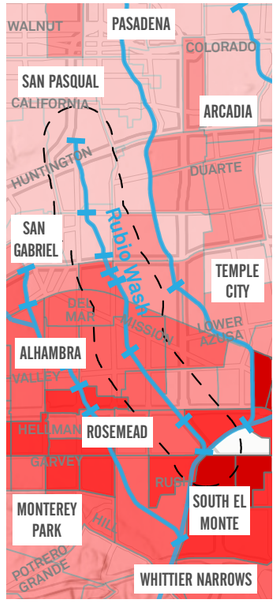
SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO



Medio ambiente

La cobertura arbórea a lo largo del cauce seco Rubio es escasa, a excepción de unas pocas áreas pequeñas al norte.

Las superficies impermeables están más concentradas en el sur de San Gabriel, El Monte y Rosemead. El índice de vulnerabilidad al calor y la concentración de superficies impermeables son más altos en las comunidades del sur de South El Monte, South San Gabriel y Rosemead.



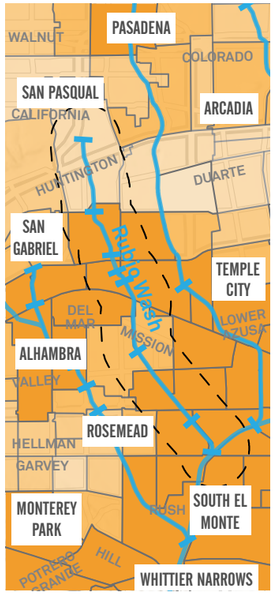
VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Equidad

Las comunidades del cauce seco Rubio más afectadas ambientalmente se concentran hacia el sur de este afluente, a través de San Gabriel y El Monte. El terreno más afectado en esta área está cerca de Rosemead con un puntaje percentil de CalEnviroScreen del 83 %.

También se registran focos de carga ambiental, carga de vivienda y aislamiento lingüístico en las áreas centrales del cauce seco Rubio.



CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

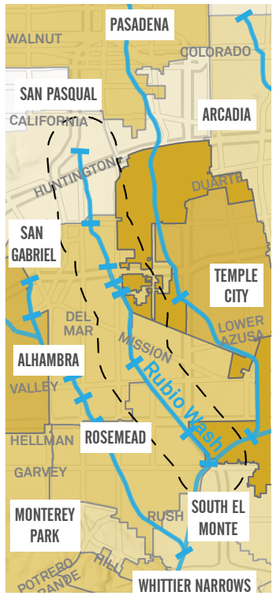
Comunidad

GENERADORES DE ACTIVIDAD

Los espacios de reunión se concentran a lo largo de Las Tunas, Valley y Huntington Blvds. Hay muy pocos parques y espacios abiertos en el área adyacente al cauce seco Rubio.

NECESIDAD DE PARQUES

La necesidad de parques varía de media a muy alta en toda el área del afluente. La mayor concentración de necesidad de parques se encuentra en el área sur, cerca de Rosemead, y también al este en Temple City y el sur de Arcadia.



NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

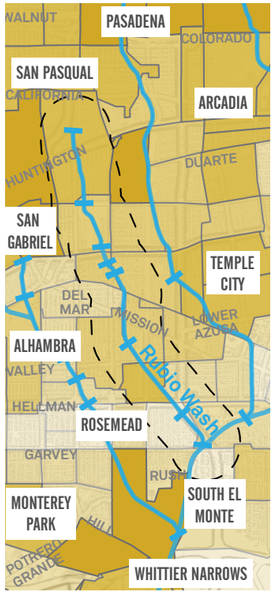
Comunidad

INGRESOS

Los ingresos medios en esta área son generalmente de promedio a alto; sin embargo, los ingresos más altos se registran al norte, cerca de San Marino, el este de San Gabriel. Los ingresos familiares promedio más bajos se encuentran en San Gabriel, Rosemead y El Monte.

POBLACIÓN

Hay una gran presencia de la comunidad asiática en toda la zona. Las comunidades hispanas son más grandes en El Monte.

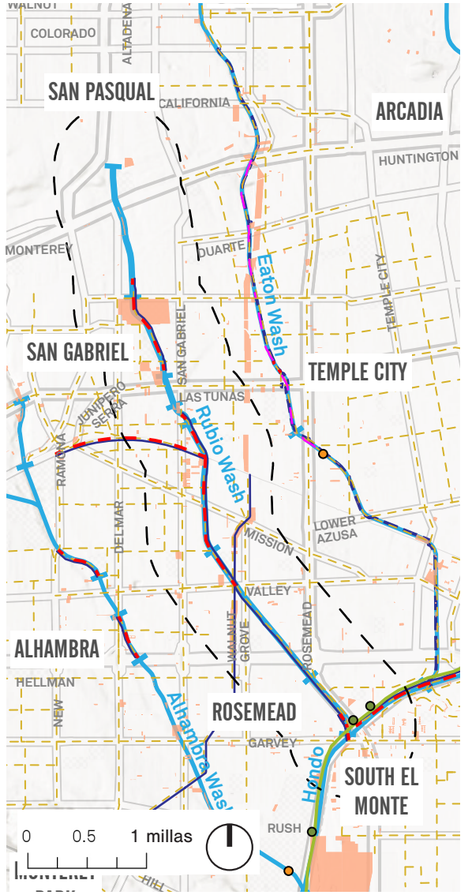


INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Oportunidades de sinergia

- Hay muchas instalaciones en la calle propuestas para esta área que podrían proporcionar conexiones futuras.
- El cauce seco Rubio ha sido identificado para el desarrollo una vía verde en el Estudio de vías verdes del Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel (SGVCOG), y algunos segmentos del mismo fueron identificados en el Plan estratégico de transporte activo del metro; incluida una vía verde a lo largo del ferrocarril de la subdivisión Alhambra.
- El Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles de 2012, así como el Plan regional de bicicletas del valle de San Gabriel de 2014 y el Plan de transporte regional de 2014 de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) también identificaron el cauce seco Rubio para el futuro desarrollo de vías verdes.



- EMERALD NECKLACE 2017
- PARK NEEDS 2016
- LA CTY BIKE MASTERPLAN 2012
- GREENWAY NETWORK
- REGIONAL TRANSIT 2012
- REGIONAL TRANSIT 2012
- METRO ACTIVE PLN 2016
- LA CTY PROPOSED BIKEWAYS
- EARLY IMPLEMENTATION
- VACANT GOV PARCELS

COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

El cauce seco Rubio está completamente dentro de la jurisdicción de mantenimiento del Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles. El canal se opera a través de varios acuerdos de tarifas y servidumbres con los propietarios de las propiedades subyacentes. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde.

Es posible que se necesiten permisos del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos para realiza trabajos que afecten el control de inundaciones.

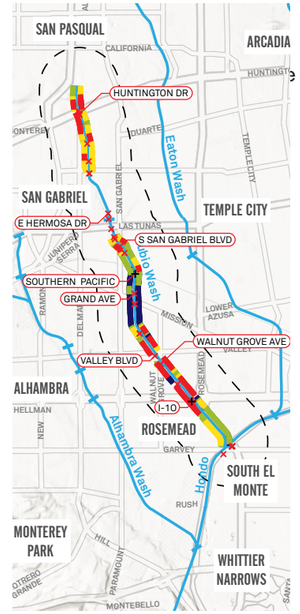


ACUERDO DE PROPIEDAD

- SERVIDUMBRE
- OTROS
- PROPIEDAD ABSOLUTA

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El cauce seco Rubio tiene derechos de paso muy restringidos a ambos lados del canal. La mayor parte del afluente no cuenta con un camino de acceso adyacente y hay menos de 8 pies de espacio disponible. Hay un segmento corto de espacio disponible cerca de Mission Road, y otro al sur, cerca del río Hondo. Explorar una vía verde a lo largo del cauce seco Rubio probablemente incluiría soluciones más complejas, como plataformas en voladizo o un canal excavado.



INTERSECCIONES Y CRUCES

- INTERSECCIONES DE CARRETERAS
- CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

- < 8 FT
- 8-13 FT
- 13-26 FT
- > 26 FT

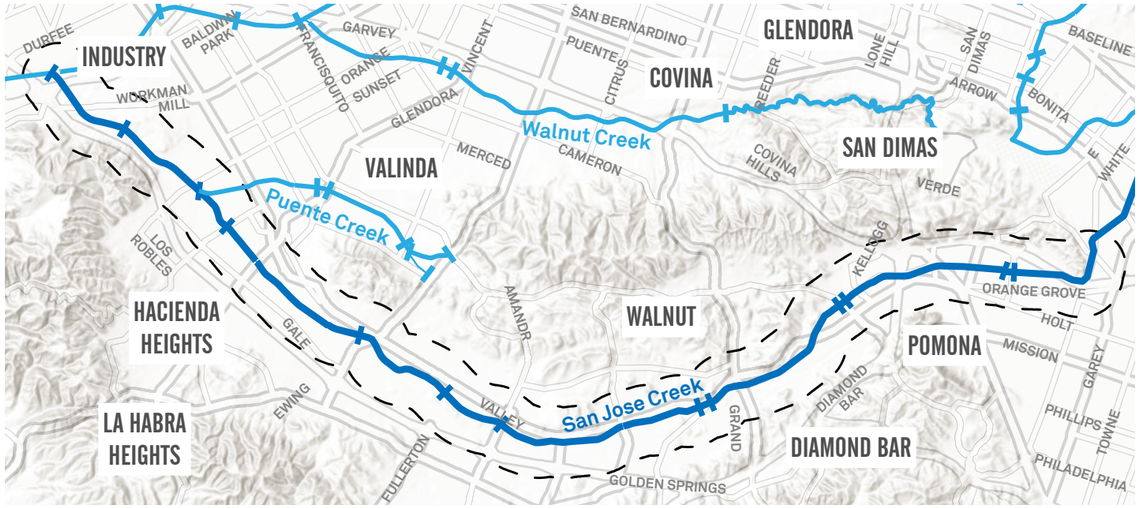
2.8.9 Arroyo San José

Descripción general

- Con 24 millas, el arroyo San José es uno de los afluentes más grandes del área de estudio. El afluente se extiende desde el río San Gabriel hasta las montañas a través del arroyo Thompson.
- El arroyo San José pasa por Pomona, la ciudad de Industry y zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El arroyo San José es un destino ecuestre popular y está adyacente a la comunidad ecuestre de Avocado Heights.
- Hay un sendero de usos múltiples existente a lo largo del arroyo San José entre 7th Avenue, que se conecta con el sendero regional del río San Gabriel. - Los senderos existentes proporcionan circulación de usos múltiples entre los distritos ecuestres de Avocado Heights y Pellissier Village, y a lo largo de la orilla este que conduce al parque River. - La comunidad que rodea el arroyo San José tiene un alto nivel de uso ecuestre.
- Existen muchas oportunidades para el desarrollo vías verdes a lo largo de las orillas del arroyo San José y solo algunos segmentos menores tienen derecho de vía restringido.
- El área no tiene muchos corredores comerciales o minoristas, pero hay algunos centros de trabajo de industria ligera y conexiones importantes al transporte público.
- Muchas de las comunidades del arroyo San José están muy afectadas ambiental y socioeconómicamente.
- Muchas de las comunidades del arroyo San José son “pobres en parques”.
- Existe una ciclovía corta en el extremo occidental del arroyo San José. Se ha identificado el arroyo San José para el desarrollo una vía verde en múltiples planes y actualmente se está desarrollando una vía verde de 3 millas dentro de Pomona.
- En esta zona falta cobertura arbórea.



Imagen tomada con dron del arroyo San José



SEGMENTOS AFLUENTES

AFLUENTE DEL ARROYO SAN JOSÉ

0 0.5 1 millas

Circulación

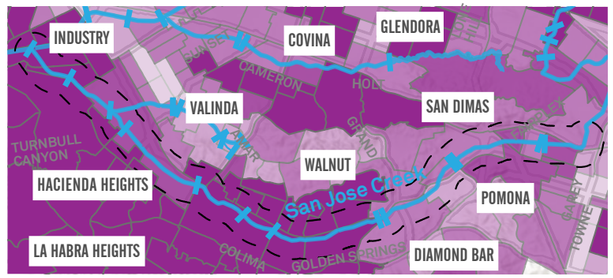
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

En general, los hogares adyacentes al arroyo San José tienen acceso a un vehículo. Además, hay muy pocas áreas a poca distancia del arroyo San José que tengan acceso a transporte público de alta calidad, especialmente en el lado occidental del afluente.

CICLOVÍAS EXISTENTES

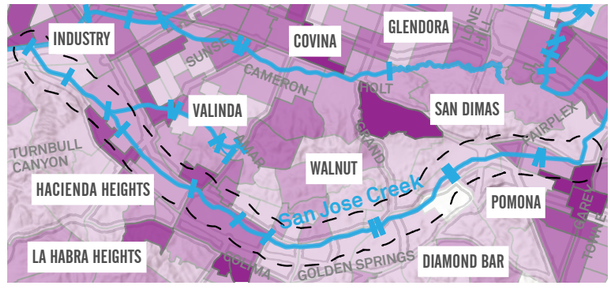
El arroyo San José tiene un camino de usos múltiples existente desde dos distritos ecuestres: Avocado Heights y Pellissier Village. Hay algunas ciclovías importantes en la calle, cerca del arroyo San José, que podrían funcionar como valiosas conexiones futuras. Estas son North Grand Avenue y Colima Road. Además, Metrolink corre justo al sur del arroyo San José y dos estaciones cercanas podrían transformarse en conexiones de tránsito vitales.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



MUY BAJO
BAJO
PROMEDIO
ALTO
MUY ALTO

SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO

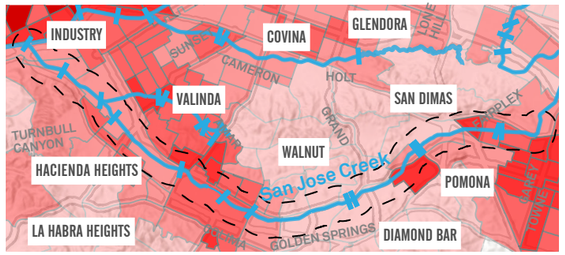


Medio ambiente

Ambientalmente, se observa una cobertura arbórea saludable en las comunidades al este y una cobertura arbórea limitada en el oeste. A pesar de la cantidad limitada de árboles, la vulnerabilidad del índice de calor sigue siendo promedio para las áreas occidentales de este afluente. La permeabilidad también es promedio en el área, con las áreas más impermeables cerca de la confluencia del cauce seco Big Dalton. Esto podría causar problemas en la calidad del agua y riesgo de inundaciones.

VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

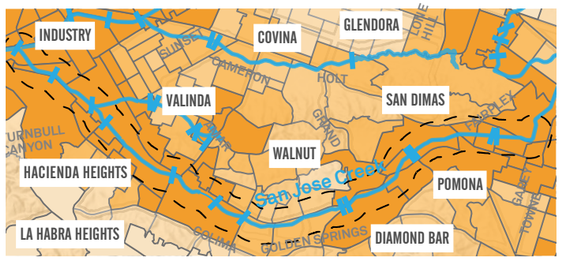


Equidad

Las comunidades del arroyo San José están fuertemente impactadas por la carga ambiental, así como por factores socioeconómicos. La contaminación industrial y otros factores han dado lugar a una comunidad en gran medida desfavorecida. Los factores socioeconómicos y la carga ambiental varían de altos a muy altos en la mayor parte de esta zona.

CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

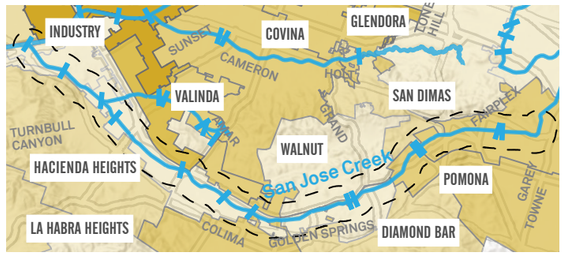


Comunidad

Hay grandes espacios de parque al norte y al sur del arroyo San José que alivian parte de la “presión de parques” del área; sin embargo, la mayoría de ellos están fuera del alcance de una caminata desde el arroyo San José y, por lo tanto, de muchos de los residentes que viven cerca del arroyo. Muchas de las áreas cercanas al arroyo San José se encuentran en las categorías de necesidad de parques alta o muy alta. La comunidad que rodea el arroyo San José tiene un alto nivel de uso ecuestre, que incluye los siguientes distritos ecuestres: Avocado Heights y Pellissier Village. Aparte de algún uso industrial ligero al este, hay pocas áreas comerciales o minoristas a lo largo del arroyo San José.

NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Comunidad

INGRESOS

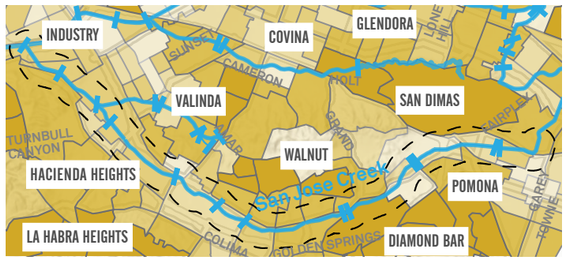
Los ingresos medios en esta área son mixtos, con muchas áreas en el tramo de ingresos del 20 % más bajo, pero unas pocas áreas al extremo este del afluente están en el tramo del 10 % más alto del condado.

POBLACIÓN

La demografía de la zona también es mixta, con una gran población asiática en toda el área, así como áreas hispanas en la parte occidental del afluente.

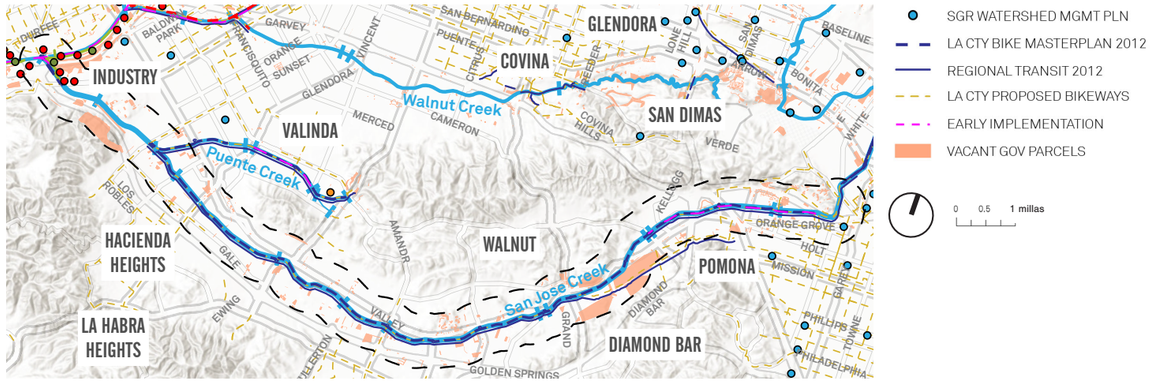
INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



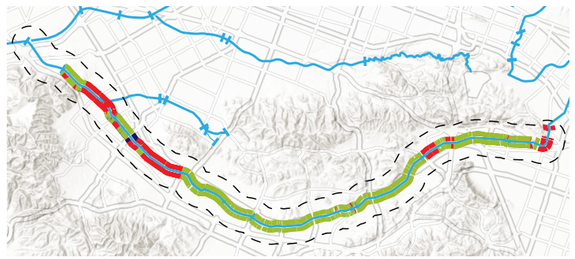
Oportunidades de sinergia

- El arroyo San José ha sido identificado tanto por el Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles como por el Plan de transporte regional de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) para el desarrollo vías verdes.
- En la actualidad, se está diseñando un carril para bicicletas de 3,3 millas dentro de los límites de la ciudad de Pomona, entre W Temple Avenue y Murchison Avenue.
- Hay una ciclovía existente a lo largo de una sección corta del arroyo cerca del río San Gabriel, entre Workman Mill y 7th; sin embargo, no se conecta con la ciclovía del río en sí. Se están desarrollando planes para conectar esta parte de la vía verde con el sendero del río San Gabriel.



COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

Las parcelas subyacentes de este afluente pertenecen en su mayoría al Distrito de Control de Inundaciones del Condado, lo que permite la posible implementación de vías verdes. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde. Hay una parte del arroyo San José, hacia la confluencia del río San Gabriel, que es operada por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos; esto podría presentar desafíos legales y regulatorios para su implementación en esa área. Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.

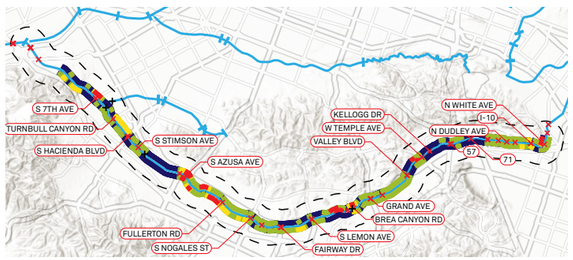


ACUERDO DE PROPIEDAD

SERVIDUMBRE · PROPIEDAD ABSOLUTA · OTROS

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El derecho de paso disponible a lo largo del arroyo San José es generalmente prometedor; sin embargo, hay algunos anchos restringidos entre Azusa Way y Nogales St. Algunos cruces arteriales, así como la autopista Orange, presentan importantes desafíos de cruce.



INTERSECCIONES Y CRUCES

× INTERSECCIONES DE CARRETERAS
\+ CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

< 8 FT · 8-13 FT · 13-26 FT · > 26 FT

2.8.10 Cauce seco Santa Anita

Descripción general

- El cauce seco Santa Anita se extiende 6,3 millas desde las montañas de San Gabriel en la ciudad de Arcadia y río abajo hasta el río Hondo.
- El cauce seco Santa Anita pasa por Monrovia, Arcadia y zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El cauce seco Santa Anita presenta muchas oportunidades para el desarrollo de áreas verdes, con amplios derechos de paso disponibles a lo largo de la mayoría de sus orillas.
- Hay varias escuelas muy cerca del cauce seco Santa Anita, como la escuela intermedia Foothills, la escuela secundaria Rancho y las escuelas elementales Camino Grove y Río Hondo.
- La zona es principalmente residencial, con poco acceso a transporte público de alta calidad, y presenta tasas altas de propiedad de vehículos.
- La comunidad del cauce seco Santa Anita tiene tasas de carga ambiental y socioeconómica bajas a promedio.
- El ingreso familiar promedio en el área varía, con un ingreso promedio más alto en las zonas del norte del área.
- Existe un sendero del cauce seco Santa Anita que recorre el cauce seco Santa Anita y puede conectar la vía verde con el parque de conservación de agua Peck Road y hacia el norte, hasta el bosque nacional de Los Ángeles.
- El cauce seco Santa Anita tiene un sendero de usos múltiples ya existente que va desde Foothill Boulevard hasta el parque de conservación de agua Peck Road y el sendero de usos múltiples del río Hondo.
- Conectado a parques regionales y áreas silvestres, la presión del parque es baja.
- El Estudio de vías verdes del SGVCOG identificó el cauce seco Santa Anita como proyecto destacado. Hay una corta vía verde planificada en el área no incorporada entre Live Oak Ave y Longden Ave, identificada tanto en el Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles como en el Plan de transporte regional de la SCAG. Además, el perfil de la ciudad de Monrovia dentro de la Evaluación de necesidades de parques del Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles identificó el “sendero de usos múltiples en el cauce seco de control de inundaciones” como una prioridad máxima para la comunidad.
- En la actualidad, el carril para bicicletas del cauce seco Santa Anita se inunda durante meses a lo largo del aliviadero del río Hondo en el parque Peck. Completar un carril para bicicletas alrededor del parque Peck y conectar el cauce seco Santa Anita con el cauce seco Sawpit y Peck Road es una prioridad alta.
- Esta área tiene una cobertura arbórea saludable.




Imagen tomada con dron del cauce seco Santa Anita

Circulación

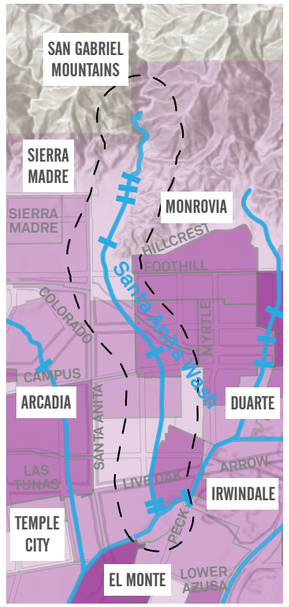
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

Las comunidades del cauce seco Santa Anita generalmente tienen tasas altas de propiedad de vehículos y muy poco acceso a transporte público de alta calidad.

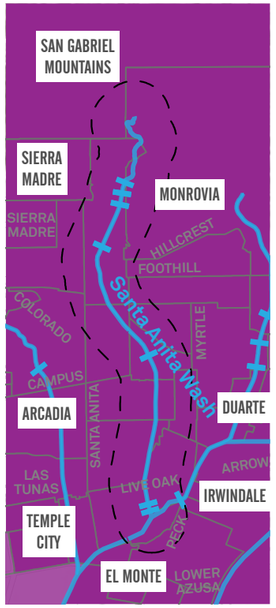
CICLOVÍAS EXISTENTES

En esta área Hay pocas ciclovías en la calle, aparte de una ruta de este a oeste a lo largo de Colorado Blvd y Olive Ave. Sin embargo, hay un sendero de usos múltiples a lo largo del cauce seco.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



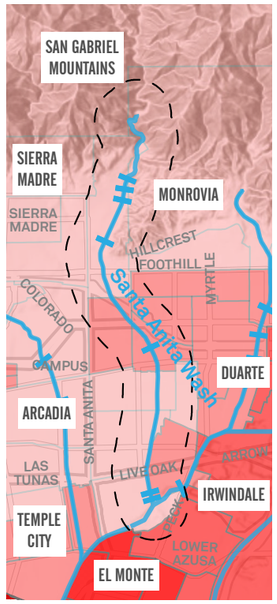
SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO





Medio ambiente

Esta área tiene una cobertura arbórea saludable en gran parte de la zona, lo que probablemente contribuye a una vulnerabilidad baja al calor. Gran parte del área adyacente tiene buena permeabilidad, especialmente al norte; sin embargo, hay algunas áreas pequeñas de superficies impermeables que pueden contribuir a problemas de calidad del agua y riesgo de inundaciones.

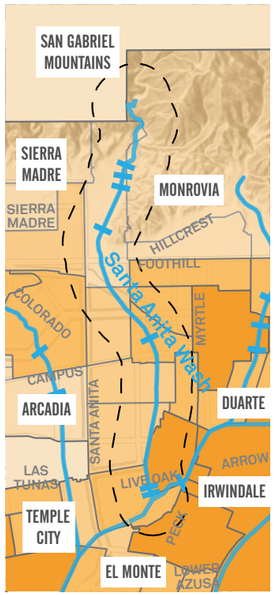


VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Equidad

La carga ambiental y los factores socioeconómicos son bajos o promedio en las comunidades que rodean el cauce seco Santa Anita. Al igual que en el resto del valle de San Gabriel, las tasas de asma son altas. Las zonas con mayor carga ambiental se encuentran cerca del extremo sur del afluente.



CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Comunidad

El área del cauce seco Santa Anita es principalmente residencial con pocos distritos comerciales, de oficinas o industriales.

El parque natural Arcadia y el bosque nacional de Los Ángeles al norte, así como el arboreto y jardín botánico del condado de Los Ángeles hacia la mitad del afluente, están aliviando la presión de parques en esta área, lo que le otorga una calificación de baja a promedio en términos de necesidad de parques.



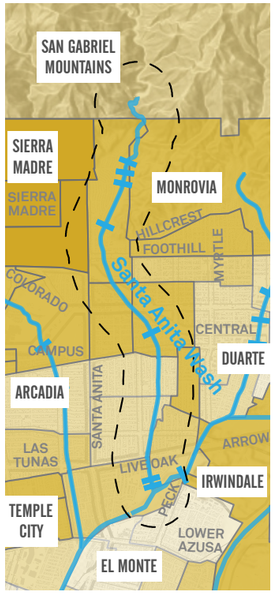
NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Comunidad

Demográficamente, esta zona tiene una gran población asiática y el ingreso familiar promedio está en el rango promedio a alto.

También hay una gran población hispana en el área sureste adyacente a este afluente en Irwindale y Duarte.



INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Oportunidades de sinergia

- El Estudio de vías verdes del Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel (SGVCOG) identificó el cauce seco Santa Anita como un proyecto con el puntaje más alto.
- Hay una vía verde corta planificada en el área no incorporada entre Live Oak Ave y Longden Ave hacia el sur, identificada tanto en el Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles como en el Plan de transporte regional de SCAG.
- Además, el perfil de la ciudad de Monrovia dentro de la Evaluación de necesidades de parques del Departamento de Parques y Recreación identificó el “sendero de usos múltiples en el cauce seco de control de inundaciones” como una prioridad máxima para la comunidad.
- Las parcelas vacías a lo largo del afluente que son propiedad del gobierno podrían brindar oportunidades para parques pequeños y servicios adyacentes en esta área.

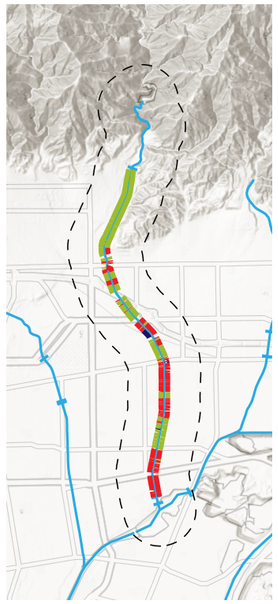


- EMERALD NECKLACE 2017
- PARK NEEDS 2016
- LA CTY BIKE MASTERPLAN 2012
- GREENWAY NETWORK
- REGIONAL TRANSIT 2012
- REGIONAL TRANSIT 2012
- METRO ACTIVE PLN 2016
- LA CTY PROPOSED BIKEWAYS
- EARLY IMPLEMENTATION
- VACANT GOV PARCELS

COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

Las parcelas subyacentes de este afluente pertenecen en su mayoría al Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles (LACFCD), lo que permite la posible implementación de vías verdes. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde. Además, estos canales son operados y mantenidos íntegramente por el LACFCD.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.



ACUERDO DE PROPIEDAD

- SERVIDUMBRE
- OTROS
- PROPIEDAD ABSOLUTA

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El cauce seco Santa Anita presenta excelentes oportunidades para el desarrollo de una vía verde con más de 20 pies de ancho de derecho de paso disponible a lo largo de la mayoría de sus orillas. Sin embargo, las principales arterias y cruces de autopistas aumentan la complejidad de la implementación.



INTERSECCIONES Y CRUCES

- INTERSECCIONES DE CARRETERAS
- CRUCES DE FERROCARRIL

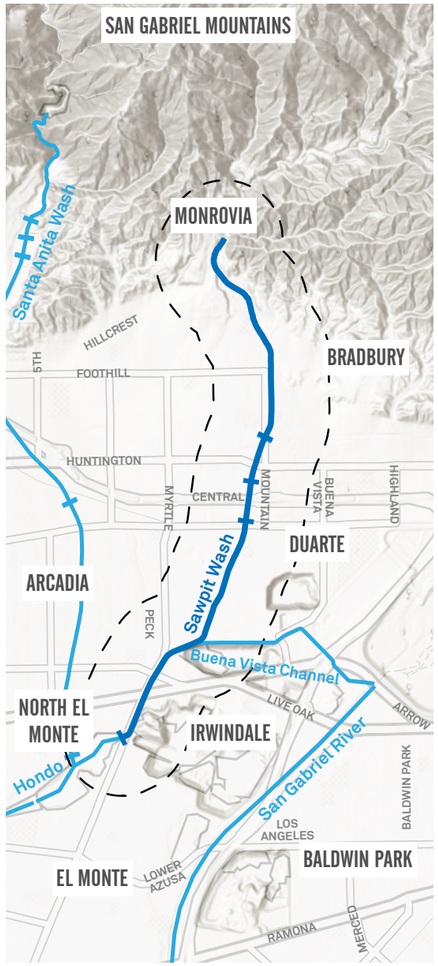
ROW ANCHO

- < 8 FT
- 8-13 FT
- 13-26 FT
- > 26 FT

2.8.11 Cauce seco Sawpit

Descripción general

- El cauce seco Sawpit se extiende durante 4,9 millas desde la base de las montañas San Gabriel en Monrovia hasta la confluencia del río Hondo en el norte de El Monte.
- El cauce seco Sawpit pasa por Monrovia, así como por zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El cauce seco Sawpit muestra muchas áreas de oportunidades para vías verdes, con pocas áreas restringidas a lo largo de su derecho de paso.
- El área del cauce seco Sawpit es principalmente residencial, con un puñado de escuelas y centros industriales. Estas escuelas incluyen la escuela Immaculate Conception, la escuela elemental Plymouth y la escuela Annunciation.
- El parque del condado de Pamela y el parque de conservación de agua Peck Road pueden transformarse en destinos potenciales para los usuarios de esta vía verde.
- La línea Metro Gold cruza el cauce seco Sawpit, que está adyacente a dos estaciones: Monrovia y Duarte.
- El cauce seco Sawpit fue identificado dentro del Estudio de vías verdes del SGVCOG como “proyecto destacado”. Además, como parte de la Evaluación de necesidades de parques del Departamento de Parques y Recreación del Condado de Los Ángeles, el desarrollo de un área verde a lo largo del cauce seco Sawpit fue una prioridad identificada para la comunidad.
- El área es demográficamente mixta, con poblaciones hispanas y asiáticas e ingresos promedio a altos.
- En esta área la cobertura arbórea es mayoritariamente sana, mientras que las comunidades al este muestran una cobertura arbórea más pequeña y una mayor vulnerabilidad al calor.



SEGMENTOS AFLUENTES

0 0.5 1 millas

AFLUENTE DEL CAUCE SECO SAWPIT



Imagen tomada con dron del cauce seco Sawpit

Circulación

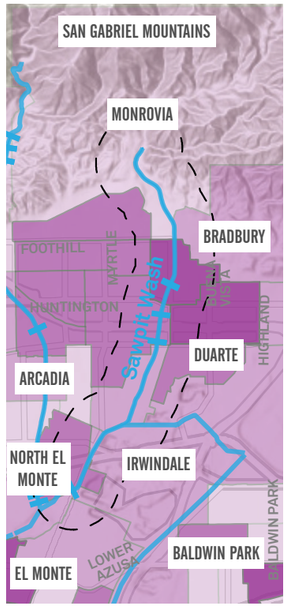
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

La mayor parte de la comunidad del cauce seco Sawpit tiene acceso a vehículos, a excepción de algunos sectores en la región de Duarte. A pesar de cruzar la línea Gold, la mayor parte de esta área muestra poco o ningún acceso a transporte público de alta calidad según los datos del censo.

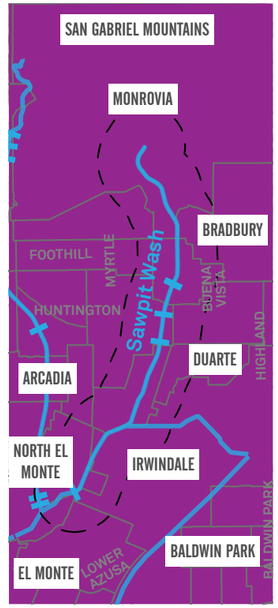
CICLOVÍAS EXISTENTES

Al norte existen algunos servicios en la calle; sin embargo, en general hay pocas conexiones.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



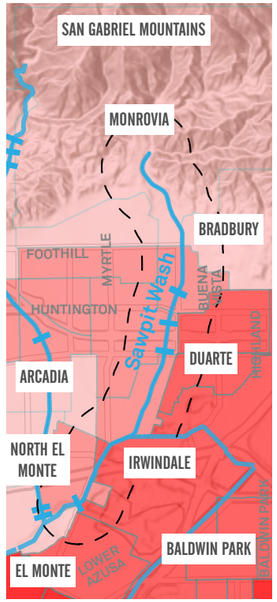
SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO



MUY BAJO
BAJO
PROMEDIO
ALTO
MUY ALTO

Medio ambiente

Esta área tiene una cobertura arbórea saludable y un índice de vulnerabilidad al calor bajo. En general, las comunidades al sureste, cerca de Duarte e Irwindale, son las más afectadas por factores ambientales, mostrando mayor vulnerabilidad al calor, una cobertura arbórea más pequeña y superficies menos permeables.

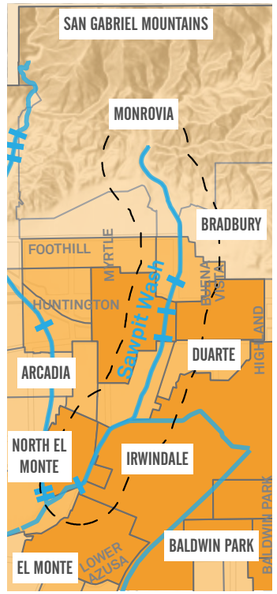


VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Equidad

Los factores socioeconómicos y la carga ambiental son de medios a altos en esta zona. Al igual que en el resto del valle de San Gabriel, el asma es un problema generalizado. La carga ambiental es alta, mientras que la carga socioeconómica es baja o promedio.

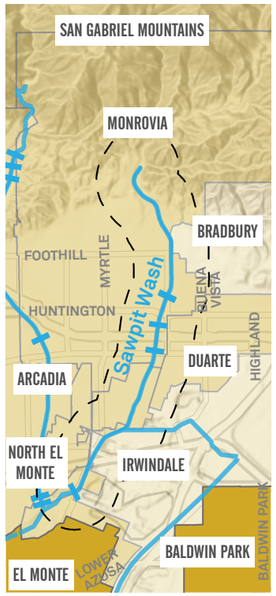


CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Comunidad

Además de unas pocas áreas comerciales pequeñas, en esta zona no existen muchos espacios de reunión comunitaria que puedan generar una mayor circulación. Sin embargo, la enorme zona de recreación y vida silvestre al norte (bosque nacional de Los Ángeles) es un destino regional que también alivia la presión de parques. La mayor parte del área alrededor del cauce seco Sawpit indica una necesidad baja de parques. Hay algunas áreas en el extremo sur del afluente, en El Monte, con una necesidad de parques muy alta.



NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

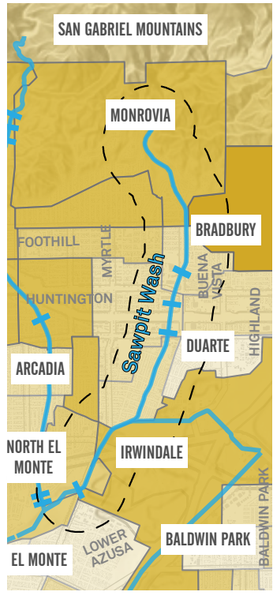
Comunidad

INGRESOS

El ingreso familiar promedio en esta zona generalmente es de medio a alto.

POBLACIÓN

La zona sureste del afluente es mayoritariamente hispana, mientras que hay comunidades asiáticas al oeste del cauce seco Sawpit.

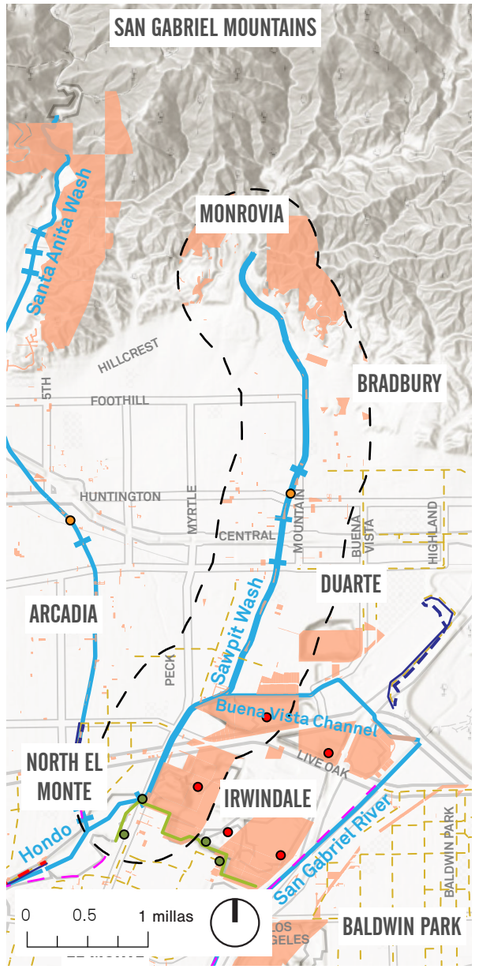


INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

Oportunidades de sinergia

- El cauce seco Sawpit fue identificado dentro del Estudio de vías verdes del Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel (SGVCOG) como un proyecto muy importante. Además, como parte de la Evaluación de necesidades de parques del Departamento de Parques y Recreación, el desarrollo de un área verde a lo largo del cauce seco Sawpit fue una prioridad identificada para la comunidad.
- Las parcelas vacías a lo largo del afluente que son propiedad del gobierno también podrían brindar oportunidades para parques pequeños y servicios adyacentes en esta área.



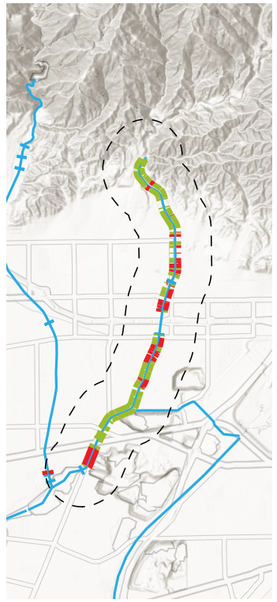
- EMERALD NECKLACE 2017
- PARK NEEDS 2016
- LA CTY BIKE MASTERPLAN 2012
- GREENWAY NETWORK
- REGIONAL TRANSIT 2012
- REGIONAL TRANSIT 2012
- METRO ACTIVE PLN 2016
- LA CTY PROPOSED BIKEWAYS
- EARLY IMPLEMENTATION
- VACANT GOV PARCELS

COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

Las parcelas subyacentes de este afluente pertenecen en su mayoría al Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles (LACFCD), lo que permite la posible implementación de vías verdes. Las parcelas "tarifarias" requerirían la menor cantidad de aprobaciones regulatorias.

Algunos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y necesitarían ser modificados para poder abrir una vía verde. Además, estos canales son operados y mantenidos íntegramente por el Distrito de Control de Inundaciones del Condado.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.

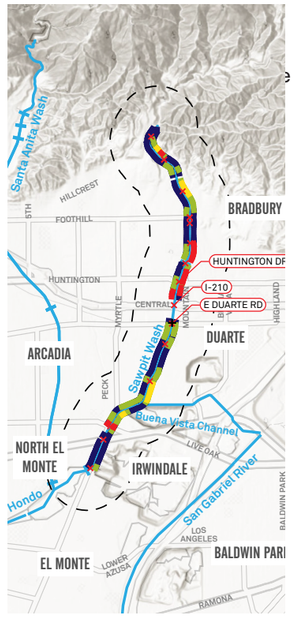


ACUERDO DE PROPIEDAD

- SERVIDUMBRE
- OTROS
- PROPIEDAD ABSOLUTA

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El derecho de paso adyacente al cauce seco Sawpit presenta muchas oportunidades para el desarrollo vía verdes con muy pocas áreas restringidas. Tanto la línea Metro Gold como la autopista I-210 presentan grandes desafíos de cruce. En esta zona, el afluente se encuentra en gran parte bajo tierra.



INTERSECCIONES Y CRUCES

- INTERSECCIONES DE CARRETERAS
- CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

- < 8 FT
- 8-13 FT
- 13-26 FT
- > 26 FT

2.8.12 Arroyo Thompson

Descripción general

- El arroyo Thompson es una conexión de 7,5 millas desde los cañones que hay sobre Claremont hasta el arroyo San José.
- El arroyo Thompson pasa por Claremont, Pomona y zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El arroyo Thompson presenta excelentes oportunidades para el desarrollo de vías verdes, con más de 20 pies de ancho de derecho de paso disponible a lo largo de la mayoría de sus orillas.
- Hay un puñado de escuelas y universidades en el área, así como una línea de Metrolink y varias ciclovías en la calle.
- Las áreas al sur del arroyo Thompson son las más afectadas ambiental y socioeconómicamente.
- Varios parques de la zona sirven como lugares de reunión y alivian la presión de parques. En general, esta zona muestra una necesidad promedio de parques.
- El parque regional Bonelli y el centro ecuestre Bonelli pueden transformarse en destinos para el extenso sistema de senderos de la zona.
- La mayor parte de la zona carece de cobertura arbórea.




Imagen tomada con dron del arroyo Thompson

Circulación

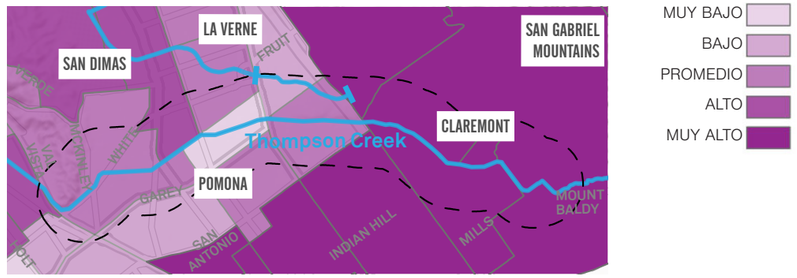
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

El arroyo Thompson está cerca de Metrolink y muestra niveles mixtos de propiedad de automóviles y acceso al transporte público. Cerca del tramo intermedio del afluente se registran tasas de propiedad de vehículos más bajas, mientras que hacia el norte, a través de Claremont, se observan tasas más altas.

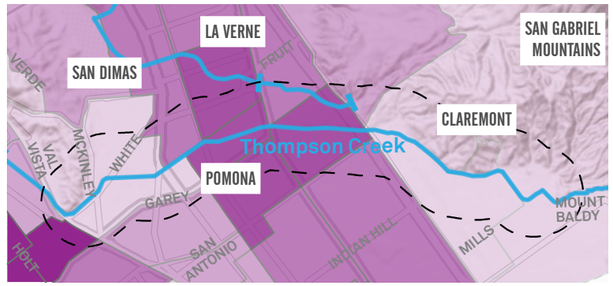
CONEXIONES DE CICLOVÍAS

En general, esta área cuenta con instalaciones de ciclovías en la calle con conexiones principales en Baseline Road, así como una ciclovía a lo largo de una parte del propio arroyo.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO

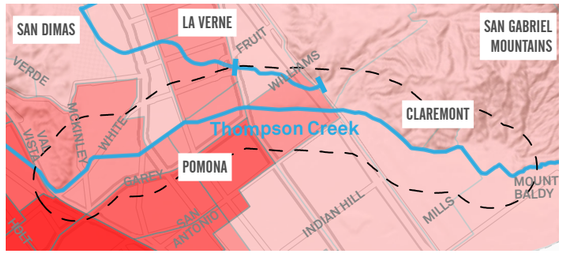


Medio ambiente

Esta zona sufre una falta de cobertura arbórea hacia el sur, lo que aumenta la vulnerabilidad al calor en el área de Pomona. Esta área cercana a Pomona también muestra un porcentaje de promedio a alto de superficies impermeables.

VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

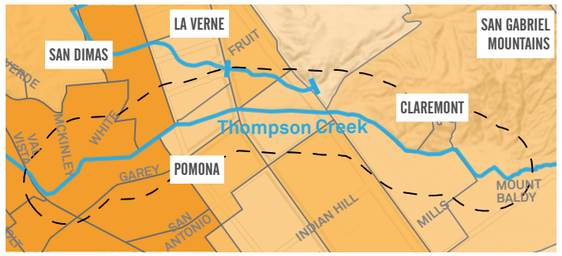


Equidad

Las comunidades del arroyo Thompson son las más afectadas por la carga ambiental, así como por los factores socioeconómicos en las comunidades del sur de Pomona y sus alrededores. La contaminación industrial y otros factores han provocado contaminación ambiental y han hecho que las comunidades sean sensibles a estos contaminantes.

CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

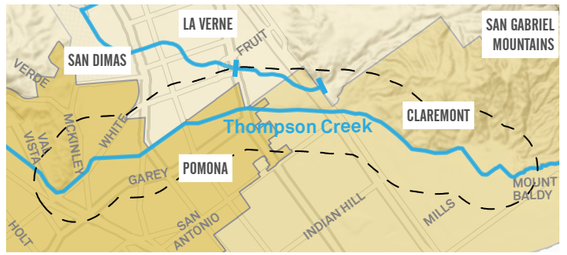


Comunidad

Los espacios de reunión comunitaria son escasos a lo largo del arroyo Thompson; sin embargo, el afluente proporciona una conexión valiosa entre las comunidades adyacentes y el parque natural Claremont Hills, un área de recreación de 2500 acres popular para practicar senderismo. Al sur, el parque Ganesha en Pomona ofrece una piscina pública y otras instalaciones.

NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

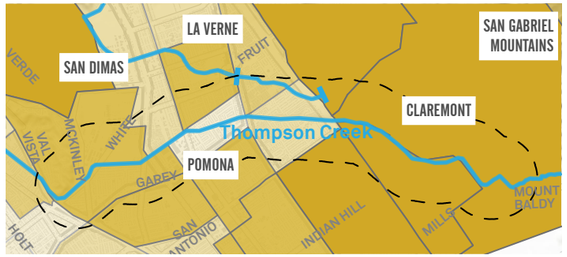


Comunidad

El arroyo Thompson pasa por diversas comunidades desde Claremont en el norte hasta Pomona en el sur. La población hispana en el sur es alta para el promedio del condado. En el norte, se registran ingresos en el 10 % superior del condado.

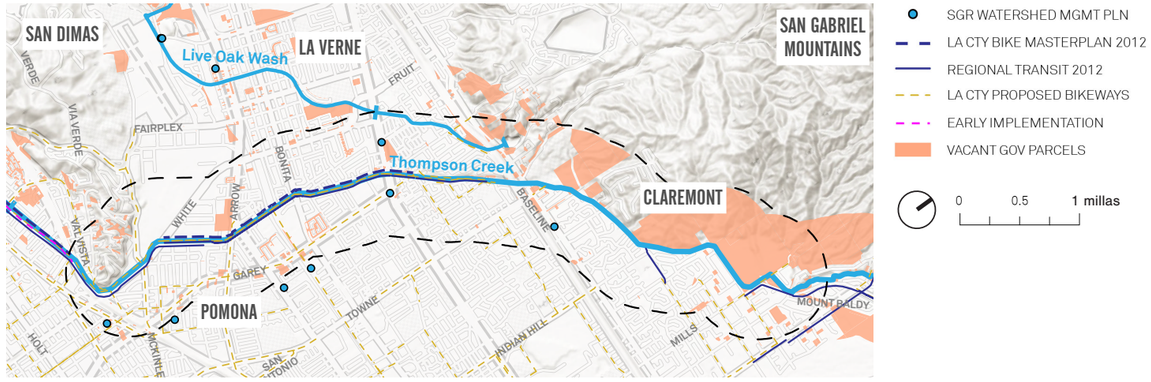
INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Oportunidades de sinergia

- Tanto el Plan maestro de bicicletas del condado de Los Ángeles como el Plan de transporte regional de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) proponen una ciclovía a lo largo de la mitad inferior del arroyo Thompson. Las parcelas vacías a lo largo del afluente que son propiedad del gobierno podrían brindar oportunidades para parques pequeños y servicios adyacentes en esta área.



COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

Las parcelas subyacentes de este afluente pertenecen en su mayoría al Distrito de Control de Inundaciones del Condado, lo que permite la posible implementación de vías verdes. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde. El Distrito de Control de Inundaciones del Condado opera y mantiene íntegramente el canal.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El arroyo Thompson presenta excelentes oportunidades para el desarrollo de vías verdes, con más de 20 pies de ancho de derecho de paso disponible a lo largo de la mayoría de sus orillas. Sin embargo, las arterias principales y los cruces de autopistas aumentan la complejidad de la implementación. El arroyo Thompson al norte de Mills Ave es un canal natural.





ACUERDO DE PROPIEDAD

- SERVIDUMBRE
- PROPIEDAD ABSOLUTA
- OTROS

INTERSECCIONES Y CRUCES

- INTERSECCIONES DE CARRETERAS
- CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

- < 8 FT
- 8-13 FT
- 13-26 FT
- > 26 FT

2.8.13 Arroyo Walnut

Descripción general

- El arroyo Walnut se extiende 11,5 millas desde una confluencia con el cauce seco Big Dalton hasta las colinas sobre Pomona y el embalse Puddingstone.
- El arroyo Walnut pasa por San Dimas, Covina, West Covina, Baldwin Park, así como por zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles.
- El derecho de paso a lo largo del arroyo Walnut tiene generalmente entre 13 y 24 pies de ancho, lo que presenta una gran oportunidad para el desarrollo de vías verdes.
- El arroyo Walnut es un canal naturalizado al este de Covina Hill Road.
- El arroyo Walnut atraviesa diversas áreas suburbanas y tiene potencial para conectarse con varias ciclovías en la calle.
- El parque regional del arroyo Walnut puede transformarse en un destino potencial para los usuarios de la vía verde. En el área también están los senderos Antonovich y Schabarum-Skyline, que se conectan a los sistemas de senderos regionales.
- El arroyo Walnut y el sendero Antonovich corren uno paralelo al otro durante la mayor parte del sendero de usos múltiples del DPR que conecta con el parque regional Bonelli.
- La carga ambiental y socioeconómica en esta zona es de media a alta.
- La demografía es diversa y hay comunidades asiáticas, hispanas y afroamericanas cercanas.
- Actualmente no hay ciclovías planificadas a lo largo del arroyo Walnut.
- La cobertura arbórea y otros factores ambientales son más saludables al sur, mientras que al norte del afluente se observa una cobertura arbórea limitada, mayor vulnerabilidad al calor y baja permeabilidad.


Imagen tomada con dron del arroyo Walnut



SEGMENTOS AFLUENTES

AFLUENTE DEL ARROYO WALNUT

0 0.5 1 millas

Circulación

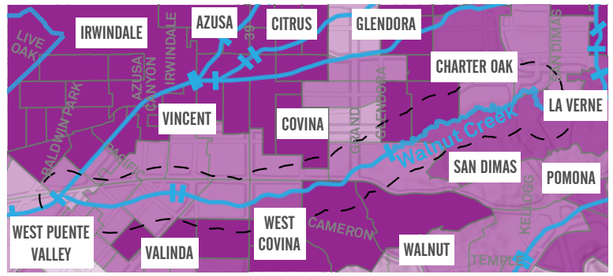
ACCESO PARA VEHÍCULOS/ TRANSPORTE PÚBLICO

La mayor parte de la comunidad del arroyo Walnut tiene acceso a un vehículo, salvo algunas zonas de Covina y Walnut que muestran poco acceso. Las zonas al norte y al sur muestran falta de acceso al transporte público, mientras que la zona directamente adyacente al afluente tiene mayor acceso.

CICLOVÍAS EXISTENTES

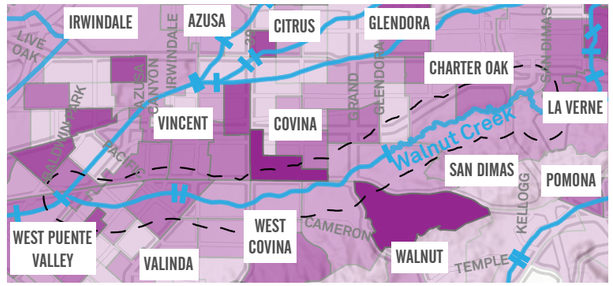
Las ciclovías existentes se concentran en las áreas del este, cerca de La Verne, con algunas instalaciones en la calle cerca de West Covina.

SIN ACCESO A VEHÍCULOS



MUY BAJO
BAJO
PROMEDIO
ALTO
MUY ALTO

SIN ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO

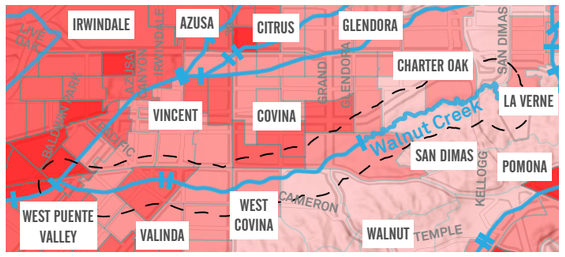


Medio ambiente

Ambientalmente, se observa una cobertura arbórea saludable en las comunidades al este y una cobertura arbórea limitada en el oeste. A pesar de la cantidad limitada de árboles, la vulnerabilidad del índice de calor sigue siendo promedio para las áreas occidentales de este afluente. La permeabilidad también es promedio en el área, con las áreas más impermeables cerca de la confluencia del cauce seco Big Dalton. Esto podría causar problemas en la calidad del agua y riesgo de inundaciones.

VULNERABILIDAD AL CALOR

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO

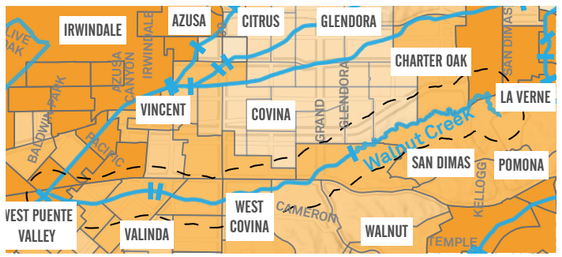


Equidad

Las comunidades del arroyo San José se ven afectadas por la carga ambiental, así como por factores de sensibilidad y socioeconómicos. La carga más alta se observa en el área occidental del afluente, cerca del valle de West Puente, y al este, cerca de Charter Oak.

CARGA AMBIENTAL

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Comunidad

NECESIDAD DE PARQUES

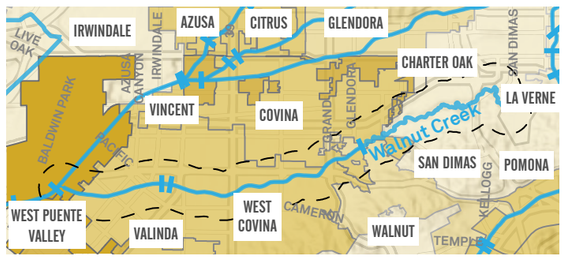
El parque regional Frank Bonelli está situado en el extremo oriental de este afluente. Esta zona tiene una gran necesidad de parques, especialmente en la parte occidental del afluente.

ESPACIOS DE REUNIÓN

Hay una serie de áreas comerciales y minoristas a lo largo del afluente que pueden impulsar la actividad y funcionar como lugares de reunión.

NECESIDAD DE PARQUES

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Comunidad

INGRESOS

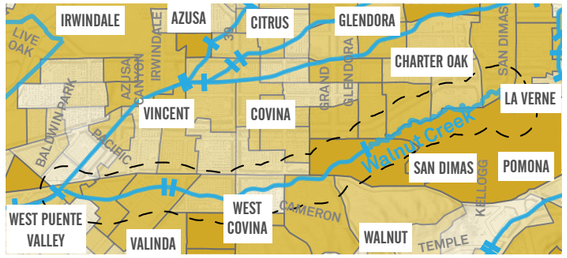
El ingreso familiar promedio varía en esta área. Las zonas al sur del arroyo Walnut muestran un ingreso promedio en el 20 % más bajo, y las áreas en el extremo oriental del afluente en el 10 % más alto del condado.

POBLACIÓN

El área es étnicamente diversa, con sólidas comunidades asiáticas, hispanas y afroamericanas, todas vecinas de este afluente.

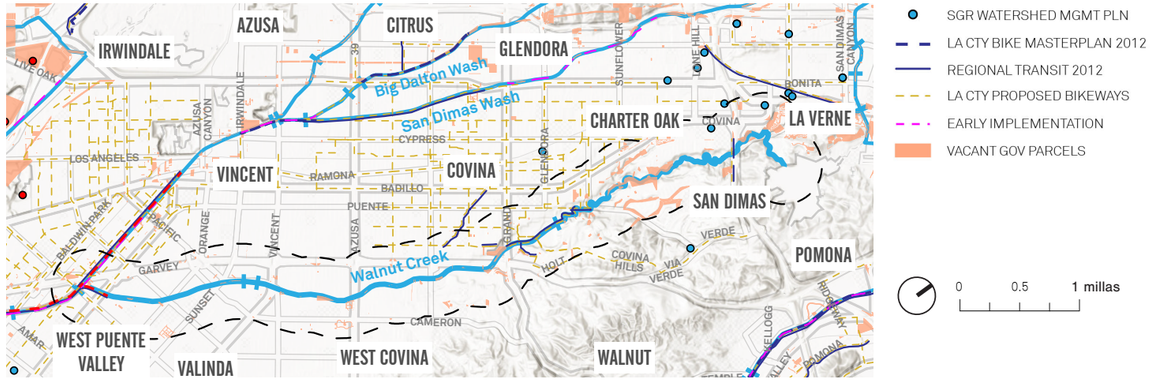
INGRESO FAMILIAR PROMEDIO

- MUY BAJO
- BAJO
- PROMEDIO
- ALTO
- MUY ALTO



Oportunidades de sinergia

- Actualmente se ha permitido construir un sendero para bicicletas de 2,2 millas desde Ramona Blvd hasta Baldwin Ave a lo largo del río San Gabriel y continuando por el arroyo Walnut en Baldwin Park Boulevard.
- Las parcelas vacías a lo largo del afluente que son propiedad del gobierno podrían brindar oportunidades para parques pequeños y servicios adyacentes en esta área.



COMPLEJIDAD DE LA PROPIEDAD DEL DERECHO DE PASO

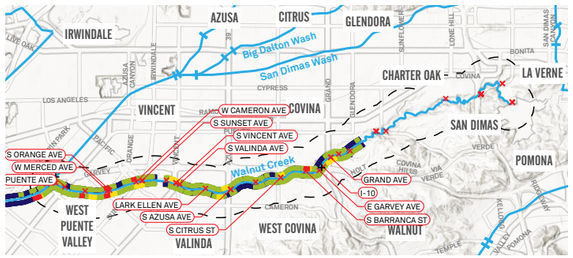
Las parcelas subyacentes de este afluente pertenecen en su mayoría al Distrito de Control de Inundaciones del Condado, lo que permite la posible implementación de vías verdes. Algunos de estos acuerdos de servidumbre solo permiten operaciones de control de inundaciones y sería necesario modificarlos para poder abrir una vía verde. Además, estos canales son operados y mantenidos íntegramente por el Distrito de Control de Inundaciones del Condado.

Es posible que se necesite un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército para cualquier trabajo que afecte el control de inundaciones.

RESTRICCIONES DE CONDICIONES EXISTENTES

El arroyo Walnut presenta excelentes oportunidades para el desarrollo de vías verdes, con más de 20 pies de ancho de derecho de paso disponible a lo largo de la mayoría de sus orillas. Sin embargo, las arterias principales y los cruces de autopistas aumentan la complejidad de la implementación. El arroyo Walnut al este de Covina Hill Road es un canal naturalizado. Aquí todavía puede haber oportunidades para el desarrollo de vías verdes; sin embargo, se necesitan más estudios e ingeniería.





ACUERDO DE PROPIEDAD

SERVIDUMBRE | PROPIEDAD ABSOLUTA | OTROS

INTERSECCIONES Y CRUCES

× INTERSECCIONES DE CARRETERAS
\+ CRUCES DE FERROCARRIL

ROW ANCHO

< 8 FT | 8-13 FT | 13-26 FT | > 26 FT

SECCIÓN 3

ESTRATEGIA DE COMPROMISO Y RESULTADOS

SECCIÓN 3. ESTRATEGIA DE COMPROMISO Y RESULTADOS

UN MARCO DE TRABAJO IMPULSADO POR LA COMUNIDAD

Esta sección describe la estrategia de participación comunitaria y los resultados, incluida la colaboración con el comité directivo, los municipios, las partes interesadas y la comunidad. La participación de todas las partes interesadas fue la pieza clave para el desarrollo del plan. Esta sección también describe cómo se incorporaron los comentarios del público al proceso de planificación.

Desde el inicio del desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV, la participación de la comunidad ha sido una prioridad para el condado de Los Ángeles. El equipo del plan comprendió que la comunidad necesitaba brindar preferencias, dar comentarios y hacer preguntas en todas las etapas del desarrollo para garantizar que el plan final satisficiera las necesidades de la comunidad. A través de una variedad de métodos de comunicación proporcionados en tres idiomas en todo el SGV y el área metropolitana del condado de Los Ángeles, se mantuvo un medio bidireccional de contacto y conexión durante todo el desarrollo del plan.



3.1 Plan de participación comunitaria

La red de vías verdes del SGV pasa por 31 municipios y comunidades no incorporadas diferentes. En 2020, se desarrolló el Plan de participación comunitaria (apéndice E) con la aprobación del comité directivo para representar las necesidades de las ciudades y comunidades del SGV, las agencias multijurisdiccionales que sirven al área y las partes interesadas en la red de vías verdes del SGV. Los grupos de interesados clave incluyeron defensores de la justicia ambiental y la salud, jóvenes, grupos de movilidad alternativa, residentes del área y empresas.

El Plan de participación comunitaria sirvió para informar, empoderar y desarrollar capacidad entre las organizaciones comunitarias y las partes interesadas locales y regionales para aumentar la conciencia, la competencia cultural y la inclusión de las necesidades de la comunidad a lo largo de las vías verdes. Incluía descripciones de los materiales de comunicación propuestos, los tipos de plataformas de participación, actividades en medios sociales y digitales, y descripciones de los talleres, presentaciones y otras actividades dirigidas al público. También presentó una estrategia de equidad centrada en actividades de participación para comunidades históricamente desatendidas con el fin de garantizar su inclusión en el proceso y los resultados de la red de vías verdes del SGV, así como medidas de adaptación para monitorear su eficacia.

3.1.1 Audiencia y mensajes

La participación en el plan incluyó a los residentes del condado de Los Ángeles y del SGV, pero se centró en aquellos que viven y trabajan cerca o dentro del área del plan. Los miembros de la comunidad pudieron proporcionar la ubicación deseada de los proyectos prioritarios de vías verdes, los elementos del proyecto y los resultados generales de la implementación del plan.

3.1.2 Objetivos de la participación

El equipo del plan organizó las actividades de participación utilizando materiales, plataformas de participación, plataformas de medios sociales y digitales, talleres, presentaciones y otras actividades públicas con medidas adaptativas que monitorearon la efectividad. La estrategia de equidad se centró en los siguientes objetivos para abordar las comunidades históricamente desatendidas y garantizar su inclusión en el proceso de desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV:

- Crear conciencia y capacidad entre los residentes, las comunidades y otras partes interesadas sobre el proceso de planificación, las oportunidades y los proyectos potenciales de la red de vías verdes del SGV.
- Asegurar que las partes interesadas clave comprendan y participen en el proceso de planificación y que todas las partes interesadas tengan acceso equitativo a los recursos que necesitan.
- Crear un proceso accesible con una variedad de opciones y plataformas de participación (por ejemplo, tiempo, ubicación, idioma y opciones no digitales) para fomentar la participación en la planificación y el uso de la red de vías verdes del SGV, incluido el desarrollo de capacidades cuando sea necesario para garantizar una participación equitativa.
- Desarrollar una visión y prioridades con aportes de un sector representativo de audiencias y partes interesadas de toda la red de vías verdes del SGV, centrando la atención en las comunidades históricamente desatendidas de la región.
- Demostrar transparencia a través de una interacción abierta y continua con la comunidad durante todo el proceso de desarrollo del plan y una comunicación clara sobre cómo se incorporarán los aportes de la comunidad en el desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV.

- Garantizar que los resultados del Plan de la red de vías verdes del SGV reflejen las necesidades y prioricen los beneficios para los grupos históricamente desatendidos.
- Identificar las necesidades de la comunidad para la futura red de vías verdes del SGV.

3.1.3 Materiales y actividades de participación

Para llegar a las diversas partes interesadas en la red de vías verdes del SGV, el Plan de participación comunitaria incluyó materiales promocionales, múltiples tipos de plataformas de participación, medios sociales y digitales, encuestas en línea y en papel, presentaciones del comité directivo, presentaciones en reuniones de la comunidad local, entrevistas con las partes interesadas, carteles laminados en las instalaciones del distrito y otras iniciativas orientadas a la comunidad.

En 2020, todas las reuniones y actividades de participación se trasladaron en línea para cumplir con las pautas del condado de Los Ángeles durante la pandemia del COVID-19. El equipo pudo llevar a cabo con éxito reuniones de personal, reuniones del comité directivo, participación comunitaria y talleres en línea a través de las aplicaciones Zoom y Microsoft Teams.

En 2022, una vez que se levantaron las restricciones por el COVID-19, se llevaron a cabo eventos itinerantes en persona, talleres comunitarios, actividades estructuradas, presentaciones de grupos comunitarios locales y sesiones de preguntas y respuestas en varios sitios dentro del área del SGV. Los materiales de participación incluyeron el desarrollo de la marca, logotipos, sitio web, materiales promocionales y materiales para redes sociales de la red de vías verdes del SGV.

3.1.3.1 Sitio web

Se creó un sitio web público de la red de vías verdes del SGV para que la información relacionada con el desarrollo del plan esté disponible para la comunidad. A través del enlace, cualquier miembro del público podía acceder al sitio web con los eventos, documentos, presentaciones y notas de reuniones más actuales. El sitio web proporcionó detalles sobre los objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV, los próximos eventos comunitarios, talleres y reuniones, y también sirvió como plataforma para solicitar aportes y brindar comentarios, como se muestra en la figura 3-1.

Una característica especial del sitio web era el botón “Compartir comentarios” ubicado en la parte inferior de la página de inicio. Al hacer clic en el botón, el usuario era redirigido a otra página con un formulario para insertar su nombre, correo electrónico, organización, asunto y comentario. Se enviaron aproximadamente 25 comentarios a través del formulario del sitio web para que el equipo del Plan pudiera acceder a ellos y brindar respuestas. Estos comentarios del sitio web están disponibles en el apéndice E: Plan e informe de participación comunitaria.

3.1.3.2 Materiales promocionales

Se desarrollaron materiales promocionales para difundir el conocimiento sobre el Plan de la red de vías verdes del SGV, alentar a los miembros de la comunidad a completar la encuesta y aumentar la asistencia a los talleres. Se compartió material impreso con la esperanza de que las personas se llevaran los materiales a casa, investigaran el plan por su cuenta, completaran la encuesta y compartieran el plan con familiares y amigos.

Los materiales promocionales incluyeron hojas informativas, imágenes de redes sociales, folletos de talleres y folletos de encuestas. Las hojas informativas contenían información de

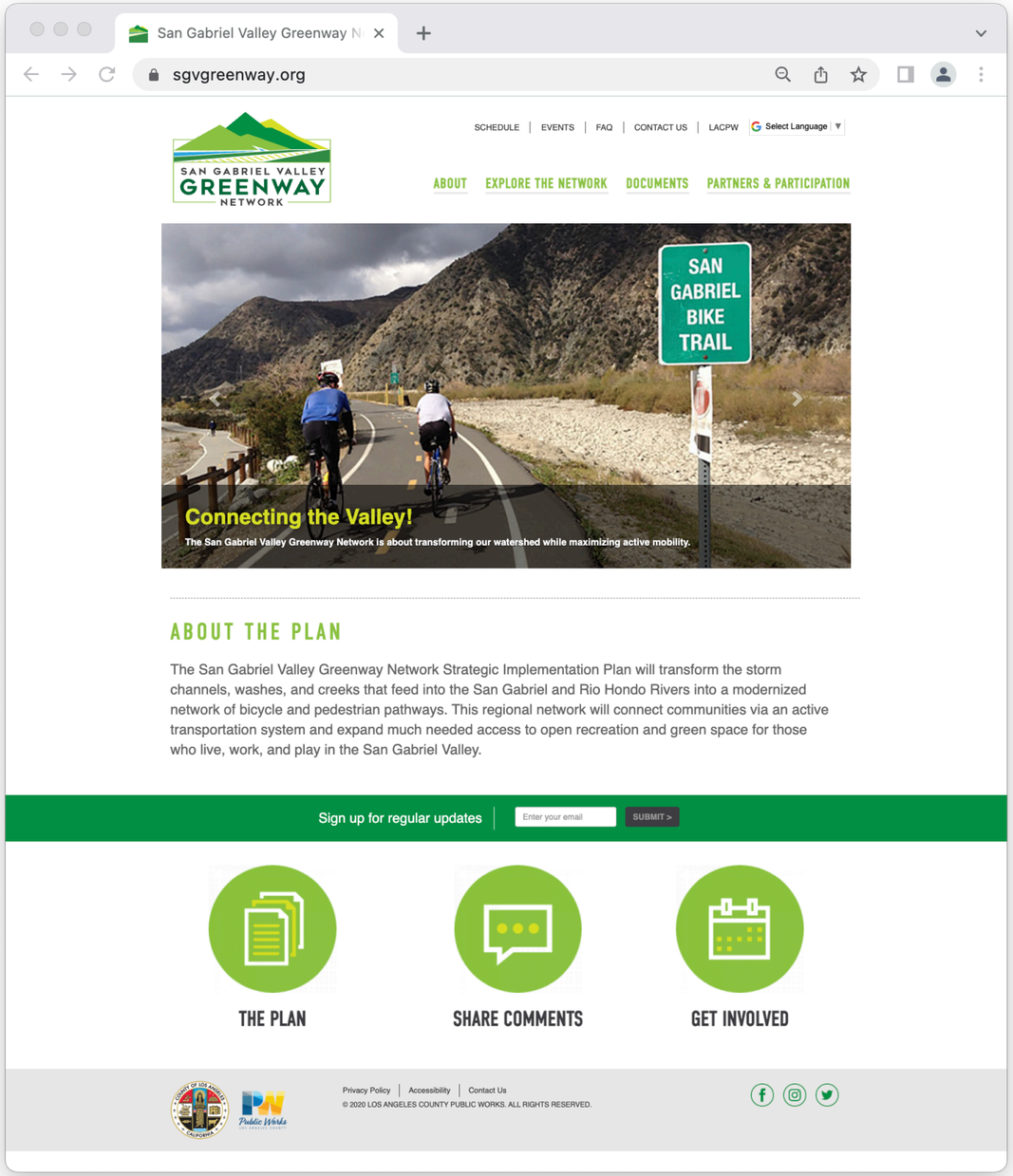


Figura 3-1. Página principal del sitio web oficial de la red de vías verdes del SGV

fondo, objetivos clave, beneficios comunitarios y recursos para el Plan de la red de vías verdes del SGV. Se imprimieron en inglés, español y chino, como se muestra en la figura 3-2, y se publicaron en parques regionales y centros comunitarios, además de distribuirse durante eventos itinerantes y talleres en persona. Los materiales se publicaron en el sitio web y se enviaron por correo electrónico a los miembros de la comunidad que se habían registrado para recibir actualizaciones a través del sitio web, encuestas e inscripciones a reuniones. Para cada taller comunitario se desarrollaron materiales digitales, incluidas publicaciones en redes sociales, y se promocionaron en diversas plataformas de redes sociales.

3.1.3.3 Encuesta en línea con mapas

Se desarrolló una encuesta en línea basada en mapas para recopilar información de los residentes locales y los posibles usuarios de las vías verdes, así como para obtener información sobre sus actividades, destinos y servicios deseados a lo largo de las vías verdes del SGV.



Figura 3-2. Hojas informativas impresas en idioma chino mandarín, español e inglés

Se desarrolló una versión de la encuesta en papel para adaptarse a los encuestados que pudieran tener barreras tecnológicas. Las preguntas eran opcionales y algunas permitían a los participantes seleccionar dos o más respuestas. Esto dio como resultado un mayor número de respuestas recibidas en comparación con el número de encuestados. La encuesta estaba disponible en formatos chino, español e inglés. Un total de 1546 miembros de la comunidad completaron la encuesta, lo que dio como resultado 826 respuestas en papel y 1039 respuestas en línea. La encuesta estuvo disponible para el público desde el 14 de octubre de 2021 hasta el 30 de julio de 2022.

Los mapas que se muestran en las figuras 3-3 y 3-4 muestran todas las respuestas enviadas por los miembros de la comunidad local. Se puede encontrar un análisis más detallado de la encuesta en el Informe de participación comunitaria (apéndice E).

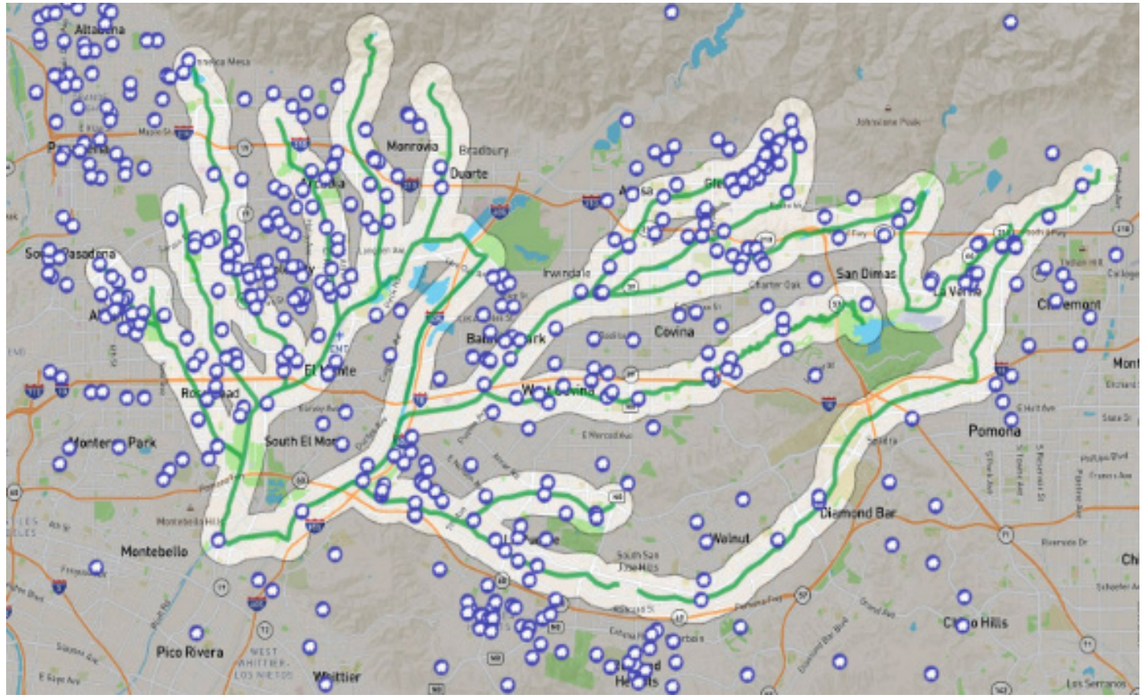


Figura 3-3. Respuestas de la encuesta basada en mapas a la pregunta "Aproximadamente, ¿dónde se encuentra su hogar?"

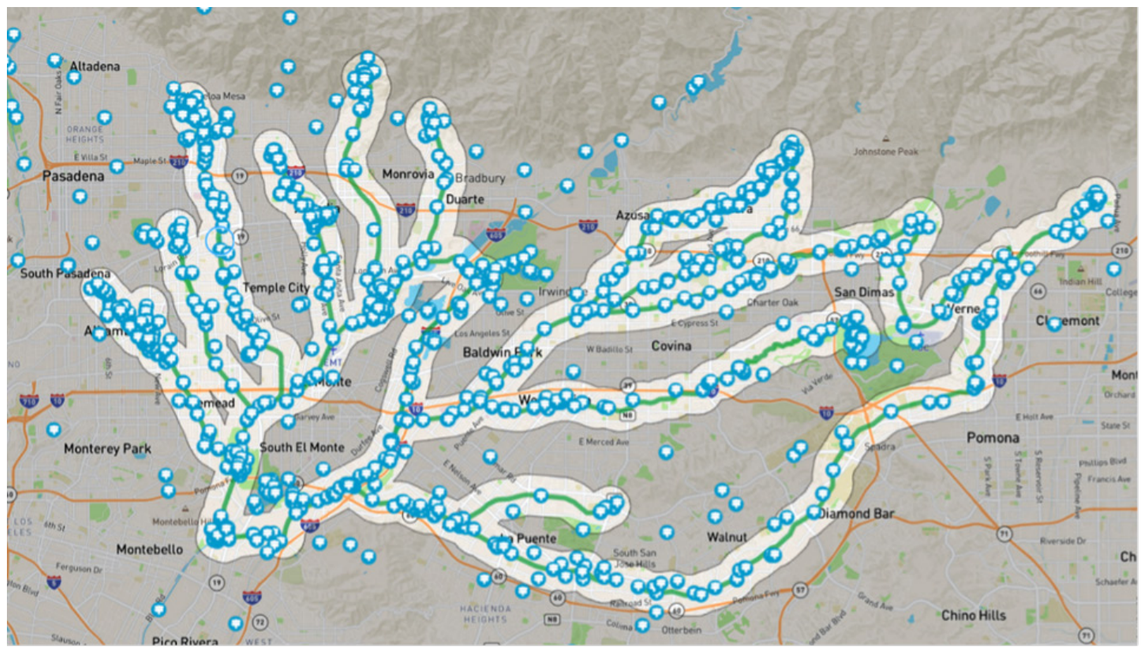


Figura 3-4. Respuestas de la encuesta basada en mapas a la pregunta: "Qué áreas de las vías verdes del SGV utilizaría y de qué manera?"

3.1.3.4 Carteles laminados

Se imprimieron carteles laminados y se colocaron en lugares estratégicos dentro de las áreas de afluentes de nivel 1. Los miembros del equipo investigaron utilizando Google Maps para identificar áreas residenciales donde mostrar los carteles a peatones, ciclistas y otros miembros caminantes de la comunidad. Los carteles, de 11 por 17 pulgadas, contenían información sobre el Plan de la red de vías verdes de SGV, la dirección del sitio web y un enlace a la encuesta en línea basada en mapas.

Un total de 75 carteles laminados fueron instalados en las cercas a lo largo de los canales propiedad del Distrito, como se ve en la figura 3-5. En algunos casos, una ubicación identificada en línea como un lugar factible para una posible publicación no era accesible o apropiada para el cartel una vez que se accedía a ella en persona. En estos casos, se seleccionaron ubicaciones alternativas.



Figura 3-5. Cartel laminado a lo largo del cauce seco San Dimas en Glendora

Un objetivo clave de estos carteles laminados era motivar a los miembros de la comunidad a participar en la encuesta en línea. Se agregó un código QR a los folletos y un enlace específico a los carteles laminados para rastrear la efectividad de la ubicación conjunta de los folletos dentro del área del plan. En un período de cinco meses (de abril de 2022 a agosto de 2022), el equipo del plan recibió un total de 87 respuestas a la encuesta, las cuales se originaron únicamente en los carteles laminados.

3.1.3.5 Talleres comunitarios

El equipo del plan organizó tres series de talleres comunitarios con el fin de recopilar aportes esenciales de la comunidad para su incorporación al Plan de la red de vías verdes del SGV. Cada serie cubrió una etapa diferente del desarrollo del plan para darle a la comunidad la oportunidad de responder y brindar comentarios en varias etapas del desarrollo del plan. La primera serie tuvo como objetivo educar a la comunidad sobre el propósito y los objetivos del plan; generar comprensión sobre el proceso de planificación; recopilar comentarios sobre las instalaciones, los usos y las posibles preocupaciones; y promover el plan. La segunda serie puso al día a los miembros de la comunidad sobre las iniciativas de participación y compartió posibles alineaciones de ciclovías y subcomponentes del proyecto. Finalmente, la tercera serie recordó los hallazgos clave de actividades anteriores de participación comunitaria, describió las Directrices y estándares de diseño y presentó diez ejemplos de diseños conceptuales para los cuales se ubicaron estaciones de carteles alrededor de la sala para que el personal y los participantes interactuaran directamente.



Figura 3-6. Público del taller comunitario en la biblioteca de San Gabriel el 12 de junio, 2022

Debido a la pandemia, las primeras dos series de talleres comunitarios se llevaron a cabo de forma virtual en Zoom para cumplir con las pautas y precauciones de seguridad del Departamento de Salud Pública del Condado de Los Ángeles (DPH). La tercera serie, sin embargo, se llevó a cabo en persona en la biblioteca de San Gabriel y el centro comunitario de Baldwin Park. La primera serie se realizó en noviembre de 2021, la segunda en febrero de 2022 y la tercera en junio de 2022.

Se invitó a los participantes a través de las redes sociales, correos electrónicos masivos y llamadas telefónicas realizadas a varias organizaciones y agencias basándose en la investigación de la coordinación del evento itinerante y los contactos proporcionados por los miembros del comité directivo. Se pidió a los miembros de la comunidad que se registraran antes de los talleres para evaluar el número de participantes. Para cada serie de talleres se realizaron de dos a cuatro talleres en distintos horarios y días de la semana con el objetivo de que fueran accesibles a diversos públicos.

Cada presentación del taller contó con interpretación en español disponible y comenzó con una bienvenida del equipo, el reconocimiento de tierras tribales y una descripción general de la agenda del taller. Los períodos de debate abierto animaron a los miembros de la comunidad a hacer preguntas y ofrecer comentarios. El personal de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles respondió las preguntas e instó a los participantes a ser ambiciosos con sus ideas y abiertos con sus inquietudes. Los talleres finalizaron con una descripción general de los temas clave discutidos durante el taller y los siguientes pasos del Plan de la red de vías verdes del SGV. Los talleres comunitarios contaron con la participación de 134 miembros de la comunidad a lo largo de los nueve talleres. La figura 3-6 muestra la audiencia del taller comunitario presencial en la biblioteca de San Gabriel el 16 de junio de 2022.

3.1.3.6 Iniciativas de participación de la Autoridad de Conservación de Cuencas Hidrográficas

En 2020, la Autoridad de Conservación de Cuencas Hidrográficas (WCA) desarrolló su propio Plan de participación en apoyo del Plan de la red de vías verdes del SGV. La WCA facilitó esfuerzos colaborativos de participación comunitaria con Nature for All, ActiveSGV, Amigos de los Ríos y Rowland Heights Women's Club. La prioridad fue involucrar a comunidades históricamente desatendidas y a poblaciones diversas a las que no se podría llegar con los métodos convencionales. El objetivo era generar conciencia y obtener comentarios constructivos representativos de las comunidades locales y los usuarios potenciales de una red ampliada.

Las iniciativas de participación incluyeron presentaciones directas del Plan de la red de vías verdes del SGV con ciudades y municipios, sesiones de preguntas y respuestas con grupos comunitarios locales, eventos itinerantes no estructurados, actividades estructuradas como paseos en bicicleta y eventos de servicio (como se muestra en las figuras 3-7 y 3-8), entrevistas con partes interesadas y explicaciones de las encuestas y los objetivos del plan. Las iniciativas de participación incluyeron el cartografiado de áreas prioritarias y la conversión de las preguntas de la encuesta digital al formato de encuesta en papel para llegar a una audiencia más amplia a través de traducciones, interpretación y difusión a través de una amplia red de expertos y poblaciones diversas. Se puede encontrar un informe más detallado de las iniciativas de participación comunitaria de la WCA en el Informe de participación comunitaria (apéndice E).



Figura 3-7. Paseo en bicicleta por el cauce seco San Dimas en la ciudad de Glendora organizado por ActiveSGV, 2022



Figura 3-8. Paseo en bicicleta por el arroyo San José en la ciudad de Pomona organizado por ActiveSGV, 2022

3.1.3.7 Eventos itinerantes en la comunidad

Se organizaron ochenta y nueve eventos comunitarios itinerantes en una gran variedad de lugares del SGV. Los objetivos principales de los eventos itinerantes fueron generar conciencia sobre el proyecto y recopilar comentarios para el Plan de la red de vías verdes del SGV. Se planificaron eventos itinerantes para interceptar a los miembros de la comunidad mientras estaban en instalaciones recreativas existentes o en eventos comunitarios, como se muestra en las figuras 3-9 y 3-10. Los eventos itinerantes se llevaron a cabo durante un período de transición de la pandemia del COVID-19, entre diciembre de 2021 y julio de 2022. Al asistir a estos eventos, los miembros del equipo del plan siguieron las pautas de COVID-19 y las precauciones de seguridad del DPH. Los participantes pudieron asistir a los eventos itinerantes libremente y a tantos como quisieran.

Los eventos itinerantes tenían diseños y materiales similares, y se llevaron a cabo de la misma manera para garantizar que los participantes tuvieran experiencias comparables. Se utilizó una serie de carteles de exhibición que resumían la descripción general del Plan de la red de vías verdes del SGV, las características potenciales y las oportunidades de las vías verdes. Los materiales distribuidos a los participantes incluyeron una hoja informativa y un folleto de encuesta, disponibles en inglés, español y chino, y artículos promocionales de la marca de la Red de vías verdes del SGV, como bolsas de tela reutilizables, botellas de agua de aluminio reutilizables, botellas de agua de plástico reutilizables para bicicletas y bolígrafos.

Los debates que tuvieron lugar durante estos eventos fueron informales e informativos. El personal compartió una descripción general del plan y describió una visión de los posibles usos, características y configuraciones. El personal alentó e incentivó a los miembros de la comunidad a completar la encuesta en línea basada en mapas y recopiló comentarios y opiniones verbales. Casi 800 miembros de la comunidad visitaron y participaron en los 89 eventos itinerantes.



Figura 3-9. Miembros de la comunidad debaten el Plan de la red de vías verdes del SGV en el evento emergente del Covina Farmers Market



Figura 3-10. Ciclistas en el evento emergente en la represa Santa Fe hacen una pausa para tomar una foto mientras aprenden sobre el Plan de la red de vías verdes del SGV



Paseo comunitario en bicicleta a lo largo del sendero para bicicletas del arroyo Ballona en Culver City

3.2 Participación del Comité directivo

El comité directivo estuvo integrado por el Distrito, los Distritos de Supervisión 1 y 5 del Condado de Los Ángeles (LACSD), la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG), el Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel (SGVCOG), Active San Gabriel Valley (ActiveSGV), el Cuerpo de Conservación del Valle de San Gabriel (SGVCC), el Fideicomiso de Tierras Públicas (TPL), Conservación de Ríos y Montañas de San Gabriel y Áreas Bajas de Los Ángeles (RMC), Nature for All, y la Comisión de Indios Nativos Americanos de la Ciudad y el Condado de Los Ángeles (NAIC). El grupo se reunió periódicamente con el equipo del plan para brindar comentarios y perspectivas durante todo el proceso de desarrollo del plan. Se celebraron un total de 20 reuniones con el comité directivo y el equipo del plan. Los materiales de las reuniones del comité directivo se pueden encontrar en el apéndice D: Materiales de las reuniones del comité directivo, o en el sitio web de la red de vías verdes del SGV, en la pestaña Documentos: https://www.sgvgreenway.org/project-documents.

El Distrito de Supervisión 4 del Condado de Los Ángeles fue incluido y participó en el comité directivo desde el inicio del proceso de desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV. Sin embargo, debido a la redistribución de los límites de los LACSD en el año 2021, el área del Plan de la red de vías verdes del SGV ya no incluye la jurisdicción del Distrito 4 de los LACSD.

El comité directivo contribuyó a las iniciativas de participación participando de forma activa y expresando su opinión, promoviendo también eventos de participación comunitaria. Los miembros del comité directivo también proporcionaron comentarios valiosos sobre todos los materiales promocionales e informativos utilizados durante todo el proceso de participación. Asimismo, brindaron su apoyo proporcionando una lista de contactos y grupos comunitarios con los que interactuar.



3.3 Compromiso con las partes interesadas municipales

En total, 30 ciudades se encuentran dentro del área del plan del SGV. Varias ciudades del SGV participaron en reuniones de partes interesadas municipales a lo largo del desarrollo del plan para brindar aportes sobre las alineaciones y los objetivos del documento. Estas reuniones fueron realizadas por el equipo del plan e incluyeron al menos un representante de cada ciudad participante. Los materiales de reunión para las reuniones de partes interesadas municipales se pueden encontrar en el Plan e informe de participación comunitaria (apéndice E).

3.3.1 Ronda 1. Reuniones de partes interesadas municipales

En febrero de 2021, el equipo del plan invitó a todas las partes interesadas municipales en el área del Plan del SGV a asistir a reuniones virtuales. El equipo del plan se reunió con las partes interesadas municipales que respondieron a las invitaciones. Se llevaron a cabo reuniones con partes interesadas de Pomona, West Covina, Industry, La Puente, Glendora, San Gabriel, Monrovia, Claremont, Temple City, Arcadia y South El Monte. La presentación de la reunión presentó el desarrollo y el estado del plan, con un enfoque en la metodología de priorización y los resultados, y solicitó aportes y comentarios de las partes interesadas municipales. A continuación se realizó una discusión en grupo sobre las preguntas o inquietudes que surgieron con los temas presentados. Los comentarios recogidos durante las reuniones apoyaron en general las iniciativas del plan. El objetivo de esta iniciativa de participación fue brindar a las ciudades la oportunidad de trabajar con el equipo del plan durante todo el proceso y mantener abierto el diálogo para una posible colaboración en proyectos en el área del plan.

3.3.2 Ronda 2. Reuniones de partes interesadas municipales

En agosto de 2022, el equipo del plan tomó la iniciativa de comunicarse con 13 partes interesadas municipales (ciudades) que se superponían con los diez diseños conceptuales de ejemplo. El equipo del plan se reunió con las partes interesadas municipales de Baldwin Park, Pomona, Industry, Glendora, San Gabriel, Claremont, Pasadena y Covina. La intención era interactuar con cada administrador municipal con respecto a los diseños conceptuales propuestos dentro de su jurisdicción. Cada reunión consistió en una descripción general del plan, con un enfoque en los diseños conceptuales, seguida de una discusión grupal sobre las inquietudes y los cambios recomendados para los diseños conceptuales presentados. Los comentarios generales proporcionados durante las reuniones fueron muy positivos hacia las iniciativas del plan. Algunas de las partes interesadas de la ciudad expresaron recomendaciones de pequeños cambios en las oportunidades propuestas en los diseños conceptuales de ejemplo que abordó el equipo del plan. El objetivo era colaborar en los diseños conceptuales de ejemplo propuestos a través de estas reuniones de participación para brindar una oportunidad de debate sobre posibles proyectos futuros de vías verdes en sus jurisdicciones.

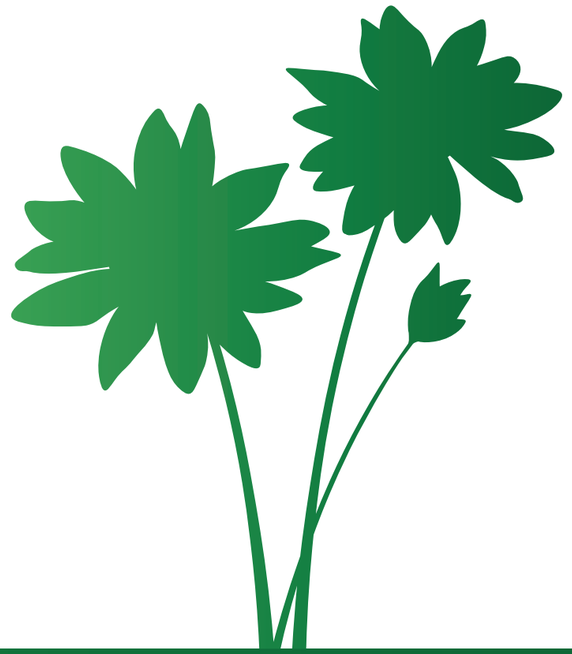
3.4 Colaboración del condado

Durante el desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV se brindaron actualizaciones en varias reuniones con comités y departamentos del condado con intereses y objetivos compartidos. Uno de los comités, el Grupo de trabajo de diseño saludable (HDW), fue una colaboración entre los departamentos del condado para desarrollar políticas y prácticas con el fin de planificar, diseñar y construir entornos comunitarios saludables con el objetivo de mejorar constantemente la coordinación interdepartamental. En 2012, el Consejo de Supervisores aprobó una moción que establecía que era política del condado diseñar instalaciones públicas y privadas de una manera que fomentara la actividad peatonal, el ciclismo, el uso del transporte público y las actividades físicas al aire libre, creando así un grupo de trabajo interdepartamental para promover estos objetivos.

El HDW se desarrolló para aumentar los niveles de actividad física y el acceso a alimentos saludables en áreas no incorporadas del condado de Los Ángeles. Los objetivos de este comité incluyeron la identificación de posibles oportunidades de subvenciones colaborativas para proyectos o planificación relacionados con el diseño saludable, la coordinación para maximizar los beneficios conjuntos, el cumplimiento de las prioridades o planes de trabajo de varios departamentos y el intercambio de información para aprovechar las iniciativas pasadas o actuales de cada departamento. El HDW también se centró en revisar las mejores prácticas, determinar qué prácticas debería exigir o fomentar el condado, desarrollar un programa de implementación e identificar posibles mecanismos de financiamiento.

Los miembros del HDW incluyeron los siguientes equipos de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles: Tráfico y Movilidad Segura (TSM), (SWPD), Grupo de Relaciones Comunitarias y Gubernamentales (CGRG) y Planificación y Programas de Transporte (TPP). El comité HDW también incluyó los siguientes equipos de otros departamentos del condado: Departamento de Salud Pública (DPH), Departamento de Planificación Regional (DRP), Departamento de Parques y Recreación (DPR), Departamento de Bomberos (LACoFD), Oficina del Director General (CEO), Comisión de Artes (LACAC), Playas y Puertos (BH), Comisión de Desarrollo Comunitario (CDC) y Autoridad de Vivienda del Condado de Los Ángeles (HACOLA).

Los miembros del equipo del plan asistieron a las reuniones el 28 de febrero de 2018, el 28 de octubre de 2020, el 25 de agosto de 2021 y el 23 de febrero de 2022 para brindar actualizaciones sobre el desarrollo del plan y destacar otras iniciativas pasadas o actuales, así como oportunidades de subvenciones.



3.5 Informe e incorporación de la participación comunitaria

Después de recopilar aportes de la comunidad, las partes interesadas y el comité directivo, se documentó un resumen de todas las actividades de participación, las conclusiones clave y los comentarios sobre el desarrollo del plan en el Informe de participación comunitaria (apéndice E). El informe resumió los principales temas de los comentarios de la comunidad, qué usos eran importantes para la comunidad, las preferencias de acceso a la red de vías verdes del SGV, la priorización a lo largo de las alineaciones de los carriles para bicicletas y las posibles preocupaciones.

Además de los comentarios generales sobre el proceso de desarrollo del plan, se solicitó una evaluación de las Directrices y estándares de diseño y los posibles diseños conceptuales del proyecto. Los resultados se incluyeron como parte del Informe de participación comunitaria. También se incluyó un resumen detallado de los materiales de participación, enfoques y actividades empleadas para involucrar a la comunidad. La figura 3-11 proporciona una descripción general rápida de los principales logros de las iniciativas de participación comunitaria.



Figura 3-11. Participación comunitaria en cifras

3.5.1 Comentarios sobre los objetivos del plan

En los diferentes eventos y enfoques de participación (es decir, talleres, eventos itinerantes y encuestas), surgieron temas consistentes en los comentarios de la comunidad, específicamente conectividad, servicios, seguridad, justicia ambiental y mantenimiento.

3.5.1.1 Conectividad

La respuesta general a la red de vías verdes del SGV fue positiva; los participantes enfatizaron que la red de vías verdes del SGV debería ser útil y destacaron la accesibilidad a todas las poblaciones dentro del SGV como una máxima prioridad, incluidos los jóvenes, los adultos mayores, las personas con discapacidades, las familias y las futuras generaciones del condado de Los Ángeles. La comunidad destacó necesidades específicas relacionadas con la facilidad de uso:

- **Senderos de usos múltiples**: senderos accesibles y seguros para que los miembros de la comunidad de todas las edades y capacidades puedan viajar mediante diversos modos de transportarse, como caminar, andar en bicicleta, correr, andar en patineta y patinar.
- **Espacios de descanso**: oportunidades para descansar y relajarse mediante la integración de asientos, fuentes de agua, estaciones de recarga de agua y baños.
- **Espacios de acceso**: espacios de transición y recreativos con asientos, sombra, iluminación, mesas de picnic, fuentes de agua y espacios para eventos cerca de las calles para hacer que la vía verde sea visible, de fácil acceso y dinámica para la comunidad adyacente.
- **Conexión con el transporte**: rutas para desplazarse a escuelas, trabajo, tiendas y servicios, así como a redes de transporte existentes.
- **Transporte activo**: los carriles para bicicletas y las vías verdes se alinearán con la infraestructura existente para crear una red continua de rutas para peatones y ciclistas.
- **Puntos de acceso sin interrupciones**: se utilizarán como puntos de entrada a la red los parques existentes, senderos, escuelas, lotes baldíos, centros de tránsito y terrenos de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles a lo largo de los afluentes.
- **Caminos continuos**: red de caminos que sean continuos y estén en buen estado para brindar experiencias seguras y consistentes, considerando las alturas y anchos de los caminos y las carreteras y puentes circundantes que puedan obstruir las vistas y el uso del espacio.
- **Senderos ecuestres**: instalaciones y senderos que incorporen más oportunidades para el uso y acceso ecuestre, especialmente en áreas con instalaciones y senderos ecuestres existentes.
- **Transporte público**: carriles para bicicletas y vías verdes que brinden conexiones con rutas, paradas y centros de tránsito para autobuses, trenes ligeros y trenes que dan servicio al SGV.

3.5.1.2 Servicios

Los participantes destacaron la preferencia de utilizar la red de vías verdes del SGV para fines recreativos y de acceso a la naturaleza, además de para fines de viaje. Los servicios no relacionados con el transporte que se destacaron durante la participación comunitaria incluyen:

- **Elementos para bicicletas**: servicios para bicicletas, como soportes para bicicletas, estaciones de reparación, casilleros, caminos protegidos y parques de habilidades en varios lugares para promover el uso de la bicicleta y visibilidad para los usuarios.

- **Espacios para perros**: espacio de parque exclusivo para perros para brindar a los dueños de mascotas más opciones recreativas.
- **Árboles autóctonos y plantación de hábitat:** Para proporcionar sombra, combatir el calor excesivo y restaurar el hábitat natural para la fauna.
- **Orientación**: señalización instalada en forma de mapas y marcadores de millas, destinos y tránsito para mejorar la navegación hacia los destinos adyacentes de la red de vías verdes del SGV.
- **Recursos culturales**: señalización cultural, informativa e histórica instalada a lo largo de la red de vías verdes del SGV para mejorar el conocimiento de la historia, el contexto y la educación de la comunidad.
- **Elementos para actividades ecuestres**: áreas de preparación, enganches y tanques de agua instalados para ofrecer más elementos para actividades ecuestres.
- **Equipos de recreación**: instalación de equipos de preparación física y espacios de ejercicio al aire libre resistentes a la intemperie, a prueba de manipulaciones, de bajo consumo y biomecánicamente correctos.
- **Elementos de iluminación**: iluminación de bajo consumo a lo largo de las vías verdes para mejorar la visibilidad.
- **Señalización de seguridad**: señalización de seguridad y restricción para proteger a los usuarios, la comunidad circundante, la vida silvestre y el medio ambiente.
- **Recursos en línea**: aplicación dedicada a mapas, mapas existentes o sitio web para aplicaciones de planificación de viajes (Apple Maps, Google Maps, Waze, etc.) que se puedan utilizar para acceder a recursos, empresas y eventos locales.

3.5.1.3 Mantenimiento

La necesidad de mantenimiento del área del plan fue un tema recurrente en los comentarios recibidos. Se destacó la importancia de mantener una zona verde limpia, segura y cuidada. Consulte las Directrices y estándares de diseño en el apéndice H para obtener más información.

- **Residuos**: mantenimiento de vertederos, recipientes para reciclaje y compostaje en toda la vía verde para fomentar la limpieza a lo largo de los senderos.
- **Daños en la vía verde**: las características e instalaciones de la vía verde deben ser resistentes a la intemperie y a la manipulación para evitar grafitis y daños a los equipos, elementos naturales e instalaciones.
- **Informes**: programas de informes de mantenimiento para que los vecinos y usuarios informen sobre vertidos y actividades sospechosas.

3.5.1.4 Seguridad y protección

Los participantes identificaron la necesidad de priorizar la seguridad de los usuarios, vecinos y servicios de la red de vías verdes del SGV. Expresaron su preocupación por el hecho de que, dado que la red de vías verdes del SGV se encuentra en medio de varios municipios y áreas residenciales, la implementación del plan haría que los vecinos y las empresas que están junto a los cauces secos fueran más vulnerables a problemas de seguridad: Se hicieron recomendaciones para aliviar vulnerabilidades con el alumbrado, amortiguadores de ruido y limitando el acceso físico de usos con los propietarios y las instalaciones de recarga adyacentes.

3.5.1.5 Personas sin hogar (PEH, por sus siglas en inglés)

Las personas sin hogar o personas sin hogar a veces utilizan espacios públicos, incluidos las vías verdes, para refugiarse y descansar. Estas personas son reconocidas como usuarios legítimos de la Red de Vías Verdes SGV. Al mismo tiempo, los campamentos pueden suponer riesgos para la salud y la seguridad tanto de las personas sin hogar como de otros usuarios de la vía verde. También pueden presentar dificultades para los usuarios de la vía verde, crear problemas para el personal de mantenimiento y contribuir a la contaminación de las aguas pluviales en los canales adyacentes.

Las Directrices y Normas de Diseño del Plan de Red de Vías Verdes SGV (Apéndice H) incluyen diseño (Secciones 2 - 10) y directrices de operación y mantenimiento (Sección 12). Estas estrategias tienen como objetivo desalentar el establecimiento de campamentos de manera que promueva la seguridad compartida, asegurando al mismo tiempo que todos los usuarios, incluidas las personas sin hogar, sean tratados con dignidad y respeto.

Elementos de diseño como una distancia visual y una iluminación suficientes ayudan a que todos los usuarios se sientan más seguros y conscientes de su entorno. La vía verde debería incluir instalaciones, como estaciones de agua y cubos de basura, o estar situada cerca de instalaciones públicas donde los usuarios puedan desechar la basura y atender necesidades personales e higiénicas. Todas las comodidades de la vía verde deben estar diseñadas para resistir el vandalismo y/o la manipulación. Algunos pueden expresar preocupación de que estas instalaciones puedan atraer a personas sin hogar, pero están destinadas a prevenir la acumulación de basura y escombros, fomentar la limpieza y prevenir condiciones que puedan disuadir el uso de la vía verde.

Además, el mantenimiento rutinario de las vías verdes, subcomponentes y servicios, como la eliminación de grafitis y la limpieza de malezas, crea un destino acogedor y fomenta la igualdad de cuidado por parte de los usuarios de las vías verdes. Eventos, exposiciones de arte y otros programas que fomentan el uso frecuente de la vía verde pueden aumentar la comodidad de los usuarios dentro de la Red de Vías Verdes SGV y crear una sensación de visibilidad, conciencia y seguridad.

Es importante reconocer que la falta de vivienda tiene muchos factores complejos que no pueden abordarse únicamente con el Plan de la Red de Vías Verdes SGV. Aunque se pueden incluir elementos de diseño para crear un entorno más acogedor que fomente espacios activos positivos y seguros, se requiere una participación sólida y una estrategia multifacética para abordar los factores que rodean la falta de vivienda. Este esfuerzo implicaría la colaboración entre diversas agencias y organizaciones municipales y del condado de Los Ángeles para identificar y abordar los factores de estrés en cada comunidad y proporcionar los tipos de servicios y políticas apropiados a las causas identificadas.

La política del condado de Los Ángeles se seguirá en los proyectos de vías verdes para abordar los campamentos de personas sin hogar dentro del derecho de paso del Distrito. Esto incluye el compromiso del Distrito de 1) garantizar que se ofrezcan servicios, se dé el aviso y se gestionen adecuadamente las pertenencias personales; y 2) asistir al Departamento de Salud Pública en la instalación de instalaciones de higiene pública cuando se considere necesario (Distrito, 2018). Cada proyecto de vía verde SGV requiere un Acuerdo de Uso entre el gobierno local o el promotor local del proyecto y el Distrito. Los requisitos abordan la construcción, operación y mantenimiento de vías verdes, incluyendo a personas sin hogar y la atención a campamentos de personas sin hogar. El Acuerdo de Uso incluye un proceso que garantiza que todas las personas sean tratadas con dignidad y respeto, y que está incluido en las Directrices y Normas de Diseño (Apéndice H).

3.5.1.6 Problemas medioambientales

Se identificaron cuestiones ambientales como preocupaciones para las comunidades y los usuarios de la red de vías verdes del SGV. Se destacaron como necesidades específicas la equidad, el mantenimiento y la protección del medio ambiente y de los seres humanos:

- **Justicia ambiental**: el mantenimiento de la red de vías verdes del SGV en comunidades marginadas se implementará y mantendrá de manera equitativa y no contribuirá al desplazamiento de propietarios vulnerables a través de la gentrificación verde.
- **Impacto ambiental**: se discutió el posible contacto con lugares, plantas y animales peligrosos para proteger a los usuarios y el medio ambiente natural.

3.5.2 Incorporación de los comentarios en los componentes del plan

Los comentarios de la comunidad y las partes interesadas sobre los objetivos del plan y las prioridades específicas del proyecto de vía verde se incorporaron en las Directrices y estándares de diseño y en los diseños conceptuales de ejemplo. El impacto de estos comentarios sobre los componentes del plan incluye:

- **Seguridad.** Es de suma importancia que todos los proyectos de la red de vías verdes del SGV sean seguros para todos los usuarios y que la sensación de seguridad sea perceptible. Esto incluye la seguridad personal de los visitantes de los espacios comunes, así como la protección de la vida y la propiedad en toda la red de vías verdes. Las vías verdes del SGV se diseñarán, construirán y mantendrán de tal manera que proporcionen una experiencia de usuario segura y accesible. La seguridad debe abordarse en cada componente de la vía verde. Algunos de los elementos esenciales son el acceso de vehículos de emergencia y mantenimiento, cercas o barreras de protección contra caídas, iluminación adecuada, cabinas de llamada de seguridad, ubicación de vegetación y estructuras y líneas visuales despejadas, publicación de instrucciones sobre cómo evitar riesgos de inundaciones y tormentas, y una operación y mantenimiento adecuados a largo plazo. Se deben proporcionar estaciones de descanso con sombra y dispensadores de agua en la vía verde o inmediatamente adyacentes a ella, al menos cada media milla.

  Con el fin de preservar la seguridad de los usuarios, la red de vías verdes del SGV también debe diseñarse para resistir en gran medida el vandalismo y disuadir el crimen mediante el diseño ambiental y la selección de materiales. Los diseñadores deben incorporar vigilancia natural a lo largo de las vías verdes mediante el uso de iluminación y espacios abiertos y visibles, controlar el acceso y las instalaciones de la red de vías verdes del SGV mediante puntos de entrada definidos, así como ubicar señales e instalaciones en áreas muy visibles. El mantenimiento regular también puede disuadir el vandalismo y la manipulación a lo largo de las vías verdes. En las secciones posteriores de este documento se incorporan recomendaciones específicas para el diseño y el mantenimiento.
- **Control de vectores.** Es fundamental revisar las medidas de minimización con el distrito de control de vectores de la jurisdicción al comienzo del proceso de diseño. El proyecto debe estar diseñado para facilitar la vigilancia necesaria, así como los esfuerzos de control físico y químico de mosquitos por parte del organismo de control de vectores. Las medidas de minimización incluyen la implementación de un plan integral de operación y mantenimiento con manejo de la vegetación.
- **Comodidad.** La red de vías verdes del SGV debe ser un espacio acogedor e inclusivo para todos los residentes y visitantes. Las instalaciones como sombra, asientos, dispensadores de agua, baños, terminales de información y otros servicios mejoran la usabilidad y comodidad de la red de vías verdes del SGV.

- **Participación comunitaria.** A medida que se conceptualizan y desarrollan proyectos de vías verdes específicos, el patrocinador del proyecto debe involucrar activamente a la comunidad para obtener aportes sobre las preferencias y la creatividad que se incorporarán al diseño y la implementación del proyecto (Figura 3-12). Las instalaciones deben reflejar el carácter de la comunidad y mejorar la estética.
- **Conectividad.** Las vías verdes deben proporcionar conectividad dentro y entre las comunidades del valle de San Gabriel. Los elementos clave incluyen la conectividad con parques, escuelas, otros destinos, áreas verdes adyacentes y diversas formas de transporte (por ejemplo, estacionamiento de vehículos y conexión al transporte público).
- **Conexión con el medio ambiente.** Las vías verdes deberían incorporar y demostrar una gestión responsable de las aguas pluviales. Se deberían proporcionar espacios verdes, vegetación y hábitats adicionales para el beneficio de la vida silvestre, además de los usuarios humanos de la red de vías verdes.



Figura 3-12. Participación comunitaria en uno de los numerosos eventos emergentes

3.6 Participación para la presentación pública del plan

Se estima que Obras Públicas del Condado de Los Ángeles presentará al público en general el borrador y el Plan de la red de vías verdes del SGV definitivo en febrero de 2025 y septiembre de 2025, respectivamente. Con el objetivo de promover la concienciación dentro de la comunidad del SGV, el equipo del plan pretende organizar diversas actividades de participación. Se puede encontrar un resumen más detallado de las iniciativas de interacción en el Esquema de participación comunitaria para borradores y comunicados públicos finales (apéndice E).

3.6.1 Participación para la divulgación pública del borrador del plan

Para la publicación del borrador del Plan de la red de vías verdes del SGV al público, el equipo del plan ejecutará las siguientes actividades de participación desde febrero de 2025 hasta abril de 2025.

- **Comunicaciones mediante redes sociales y correo electrónico.** Se estima que habrá 170 000 impresiones.
- **Colocación de volantes dentro del área del plan del SGV.** Mínimo de 50 ubicaciones.
- **Presentaciones a grupos comunitarios locales.** Mínimo de 15 reuniones.
- **Paseos comunitarios en bicicleta.** Mínimo de 3 paseos comunitarios en bicicleta.
- **Presentación a las partes interesadas de la ciudad dentro del área del plan.** Un máximo de 15 reuniones.
- **Eventos emergentes/Eventos con mesa informativa.** Un mínimo de 30 eventos.
- **Actualizaciones del sitio web del proyecto público.** Actualizaciones en curso.
- **Reuniones comunitarias de preguntas y respuestas.** Un estimativo de 2 reuniones.
- **Folleto de preguntas frecuentes.** Disponible en español e inglés.
- **Encuesta comunitaria opcional**

3.6.2 Participación para la presentación pública del plan final

Durante la presentación final del Plan de la red de vías verdes del SGV, el equipo del plan promoverá la presentación al público mediante la utilización de los métodos que se mencionan a continuación entre julio y septiembre de 2025.

- **Comunicaciones mediante redes sociales y correo electrónico.** Un estimativo de 170 000 impresiones.
- **Actualizaciones del sitio web del proyecto público.** Actualizaciones en curso.
- **Reuniones comunitarias opcionales de preguntas y respuestas.** Un estimativo de 2 reuniones.



Sendero del arroyo San José

SECCIÓN 4

ANÁLISIS DE LAS OPORTUNIDADES DEL PROYECTO

SECCIÓN 4. ANÁLISIS DE LAS OPORTUNIDADES DEL PROYECTO

CÓMO ENCONTRAR OPORTUNIDADES EN LA RED DE VÍAS VERDES DEL VALLE DE SAN GABRIEL

Esta sección se centra en el desarrollo y la aplicación de un marco de priorización para la red de vías verdes del SGV, que incluye la identificación de los tramos de los afluentes de niveles 1, 2 y 3, la evaluación de oportunidades y restricciones de los afluentes de nivel 1 y el desarrollo de figuras para ambos, así como el desarrollo de tratamientos para cruces. La identificación de oportunidades y restricciones del proyecto, así como de las brechas, es fundamental para el futuro desarrollo del proyecto.

Para preparar los recursos necesarios para desarrollar proyectos de vías verdes a lo largo de la red de 130 millas de vías verdes del SGV, el equipo del plan desarrolló un "Marco de priorización", tal como se describe en esta sección. El desarrollo de este marco le permitió al equipo del plan enfocarse en un subconjunto más reducido del área del plan para llevar a cabo análisis más detallados y desarrollar, a modo de ejemplo, diseños conceptuales con potenciales oportunidades de proyectos.

A través de un proceso exhaustivo basado en datos, los tramos de afluentes fueron agrupados en tres niveles, de los cuales el nivel 1 representa el puntaje más alto. Se estudiaron con mayor profundidad los tramos de nivel 1 como punto de partida para identificar oportunidades y limitaciones, así como para diseñar alineaciones de desarrollo de vías verdes y ejemplos de diseños conceptuales. Los tramos de nivel 2 y 3 presentan oportunidades similares para las vías verdes y siguen siendo una parte integral del plan y de la futura red de vías verdes. Los recursos desarrollados durante este proceso de priorización son valiosos y están destinados a facilitar la futura implementación de proyectos en todo el SGV.

4.1 Priorización de afluentes

A partir del área de estudio original que comprende 130 millas de vías fluviales y zonas de influencia circundantes, el equipo del plan, junto con el comité directivo y los comentarios de la comunidad, crearon un proceso de priorización para clasificar los segmentos del área del plan en tres niveles. Este proceso de delimitación permitió aplicar recursos adicionales de planificación para centrarse en las áreas del nivel 1. Los objetivos del marco de priorización de afluentes son los siguientes:

- Evaluar toda el área del plan del SGV mediante un proceso regional basado en datos y alineado con los objetivos y directrices originales del plan.
- Encontrar tramos dentro del área del plan donde los proyectos de vías verdes potencialmente puedan cumplir con los objetivos del plan y profundizar en el análisis de esas áreas.

Uso del marco de priorización

- Se analizaron 108 millas de afluentes del SGV. Para ello, se clasificaron en tres niveles (los segmentos del río San Gabriel y de río Hondo no se incluyeron en la evaluación debido a que ya cuentan con instalaciones de vías verdes).
- Aproximadamente 60 millas (56 %) fueron identificadas como segmentos de nivel 1. 38 millas (35 %) fueron identificadas como segmentos de nivel 2, y 10 millas (9 %), de nivel 3.
- Las áreas de nivel 1 son los tramos con puntajes más altos según el marco de priorización. Estas áreas no incluyen necesariamente las oportunidades de implementar vías verdes más viables o más fáciles.
- Los tramos de nivel 1 se usaron como punto de enfoque para que el equipo del plan recopilara más datos, desarrollara posibles alineaciones de vías verdes y definiera las áreas de diseño conceptual.

4.1.1 Metodología de puntaje

Utilizando conjuntos de datos seleccionados, el equipo del plan clasificó cada afluente en relación con cada categoría y entre sí. Para mejorar la precisión del proceso de clasificación, se dividió cada afluente en segmentos más pequeños antes de ser calificados. La segmentación se basó en factores que afectan la viabilidad de las vías verdes, como el derecho de paso, el análisis de la capacidad de inundación del canal adyacente y los límites jurisdiccionales.

Como se muestra en este ejemplo (figura 4-1), se dividió el arroyo San José en nueve segmentos. A cada segmento de afluente se le asignó un área de influencia de 0,5 millas, basándose en el área que estaría a una corta caminata de la potencial vía verde. El puntaje se basó en los datos recopilados dentro del área de influencia de cada segmento.

El equipo del plan, junto con la comunidad y teniendo en cuenta los comentarios del comité directivo, determinó los conjuntos de datos más relevantes de la base de datos de condiciones existentes para incluirlos en la matriz de puntaje. Las cinco categorías finales de datos incluidas en la matriz de puntaje fueron las siguientes:



Figura 4-1. Ejemplo de segmentación general del arroyo San José con un área de influencia de 0,5 millas (los colores de las líneas representan diferentes segmentos de afluentes)

Comunidad

Este puntaje mide el posible beneficio para la comunidad. Los segmentos con mayor capacidad de servir a la mayor cantidad de personas en áreas con escasez de parques y espacios abiertos recibieron puntajes más altos.

Se utilizaron los siguientes conjuntos de datos:

- Densidad de población (censo de 2020)
- Se necesita parque (Evaluación de necesidades de parques del DPR)

Equidad

Los puntajes de equidad se determinaron utilizando datos de CalEnviroScreen (CES) 3.0. CES es un conjunto de datos a nivel estatal administrado por la Oficina de Evaluación de Riesgos para la Salud Ambiental de California. Estos puntajes miden diversos factores relacionados con la carga ambiental y socioeconómica. A cada segmento potencial de la vía verde se le asignó un puntaje basado en el puntaje del CES para los distritos censales circundantes. Estos datos brindan información sobre el potencial del proyecto para servir a comunidades desfavorecidas y contribuir a la salud ambiental general. El puntaje del CES suele influir en el financiamiento de diversos programas estatales de subvenciones y, por lo tanto, se mantuvieron en su formato original y no se tradujeron en puntajes comparativos.

Se utilizaron los siguientes conjuntos de datos:

- Puntajes percentiles brutos del CES

Circulación

Los puntajes de circulación reflejan la capacidad del segmento para funcionar como una instalación de transporte activa, funcional y bien utilizada. Los segmentos con generadores de actividad en las cercanías recibieron puntajes más altos. Los generadores de actividad son destinos que tienden a atraer a más usuarios a la vía verde, como escuelas y centros comunitarios. Además, los segmentos con el potencial de conectarse a ciclovías existentes o senderos de usos múltiples recibieron puntajes más altos. Dado que los cruces ferroviarios representan un gran impedimento para la implementación de las vías verdes, los segmentos con numerosos cruces ferroviarios vieron reducido su puntaje de circulación. El SGV es un área extensa y las vías verdes que conectan con el transporte público permiten a los usuarios viajar más lejos sin necesidad de trasladarse en automóvil. El puntaje de circulación también consideró la capacidad del segmento para conectar con sistemas de autobuses y trenes en la zona.

Se utilizaron los siguientes conjuntos de datos:

- Generadores de actividad – total
- Centros comunitarios
- Número de escuelas
- Ciclovías existentes (millas) dentro del área de influencia
- Ciclovías existentes (a lo largo) del segmento
- Senderos (millas) en el área de influencia
- Intersección con líneas ferroviarias
- Paradas de autobús
- Estaciones de tren

Medio ambiente

Las vías verdes tienen un gran potencial para contribuir a la salud ambiental general. En particular, los árboles y otras áreas verdes a lo largo de las vías verdes pueden ofrecer muchos beneficios, como la sombra y el enfriamiento urbano, la captura de carbono y hábitats adicionales para diversas especies. Las áreas con poca cobertura arbórea recibieron puntajes ambientales más altos, al igual que aquellas que conectan con “Áreas de especial importancia ecológica (Departamento de Parques y Actividades Recreativas)”.

Se utilizaron los siguientes conjuntos de datos:

- Cobertura arbórea
- Área ecológica significativa

Sinergia

Los puntajes de sinergia evalúan qué segmentos tienen potencial para alinearse con otros proyectos y oportunidades en el área. Las vías verdes que conectan con otros proyectos tendrán un mayor impacto y utilidad. Se evaluaron tanto proyectos de vías verdes como “otros” proyectos de gestión de aguas pluviales, ya que pueden combinarse para dar lugar a oportunidades con múltiples beneficios y representar una posibilidad para coordinar el financiamiento.

También se evaluaron los lotes vacantes de propiedad pública a lo largo de cada segmento, ya que estos lotes podrían servir para crear parques pequeños y puertas de acceso adyacentes.

Se utilizaron los siguientes conjuntos de datos:

- "Otros" proyectos dentro del área de influencia del segmento
- Lotes vacantes de propiedad pública
- Proyectos de implementación temprana a lo largo del segmento

Estos conjuntos de datos se utilizaron para generar puntajes brutos para cada segmento de afluente. Los puntajes brutos de cada categoría se normalizaron y posteriormente se convirtieron en un puntaje comparativo entre 1 y 10. Estos puntajes comparativos permitieron clasificar cada segmento en relación con todos los demás segmentos dentro del área del plan.

Además, se determinó que no todas las categorías son iguales en términos de priorización. A cada categoría se le asignó un peso para ajustar su impacto en el puntaje final.

El equipo del plan y el comité directivo consideraron varios escenarios de ponderación. El escenario final de ponderación fue diseñado para reflejar los objetivos originales del Plan de la red de vías verdes del SGV y la opinión recopilada de la comunidad. El escenario de ponderación final se muestra en la tabla 4-1.

Tabla 4-1. Escenario de ponderación final

Categoría	Ponderación
Circulación	40
Equidad	28
Comunidad	16
Sinergia	8
Medio ambiente	8
Total	100

4.1.2 Resultados de puntaje de los segmentos de afluentes

Los 25 segmentos con mayor puntaje se convirtieron en áreas de enfoque de nivel 1, con algunos ajustes para cerrar brechas. Como se muestra en la figura 4-2, aproximadamente 60 millas (56 %) fueron identificadas como segmentos de nivel 1. 38 millas (35 %) fueron identificadas como segmentos de nivel 2 y 10 millas (9 %) como segmentos de nivel 3.

Los segmentos de nivel 1 sirvieron como base para estudios posteriores realizados por el equipo del plan. Se realizaron los siguientes análisis adicionales en los segmentos de nivel 1:

- Se verificaron las condiciones del derecho de paso en las orillas superiores de los canales y se ajustaron en función de las condiciones de los límites de cercado y las posibles interferencias.
- Se desarrollaron alineaciones preliminares de las vías verdes.
- Se diseñaron alternativas seguras de cruce para vías verdes con calles.
- Se evaluaron oportunidades potenciales de subcomponentes adyacentes a los canales y elementos beneficiosos del proyecto, algunos de los cuales se incluyeron en los diez diseños conceptuales de ejemplo.



Paseo comunitario para bicicletas a lo largo de un sendero de usos múltiples en el SGV.

4.2 Oportunidades y restricciones de los afluentes de nivel 1

Cada área de afluente de nivel 1 se analizó en profundidad para evaluar las oportunidades y restricciones de proyectos de potenciales vías verdes. El equipo del plan y el comité directivo revisaron estas oportunidades y restricciones, que posteriormente fueron diagramadas en mapas. Estos diagramas muestran el derecho de paso disponible y las parcelas de propiedad pública adyacentes para posibles proyectos de vías verdes, identifican los segmentos de vías verdes para el diseño conceptual de ejemplo y fueron utilizados para la participación comunitaria. Los diagramas resultantes de oportunidades y restricciones son un recurso valioso para futuros proponentes de proyectos y miembros de la comunidad.

4.2.1 Identificación de oportunidades y restricciones

El diagrama de oportunidades y restricciones a lo largo de las 60 millas de las áreas de nivel 1 proporciona una perspectiva valiosa para la planificación y diseño futuros en estas áreas, y puede aplicarse en toda la red de vías verdes del SGV. Los diagramas de oportunidades incluyen alineaciones, resúmenes de cruces seguros e identificación de parcelas adyacentes, con el objetivo de ayudar a los proponentes de proyectos a identificar y aclarar futuros proyectos con el mayor potencial posible. Además, el equipo del plan utilizó parte de esta información para destacar ciertas áreas e incluirlas en los diseños conceptuales de ejemplo. Los diez diseños conceptuales de ejemplo incluyen un carril de vía verde, subcomponentes del proyecto y elementos beneficiosos.

Las oportunidades diagramadas incluyen los siguientes elementos:

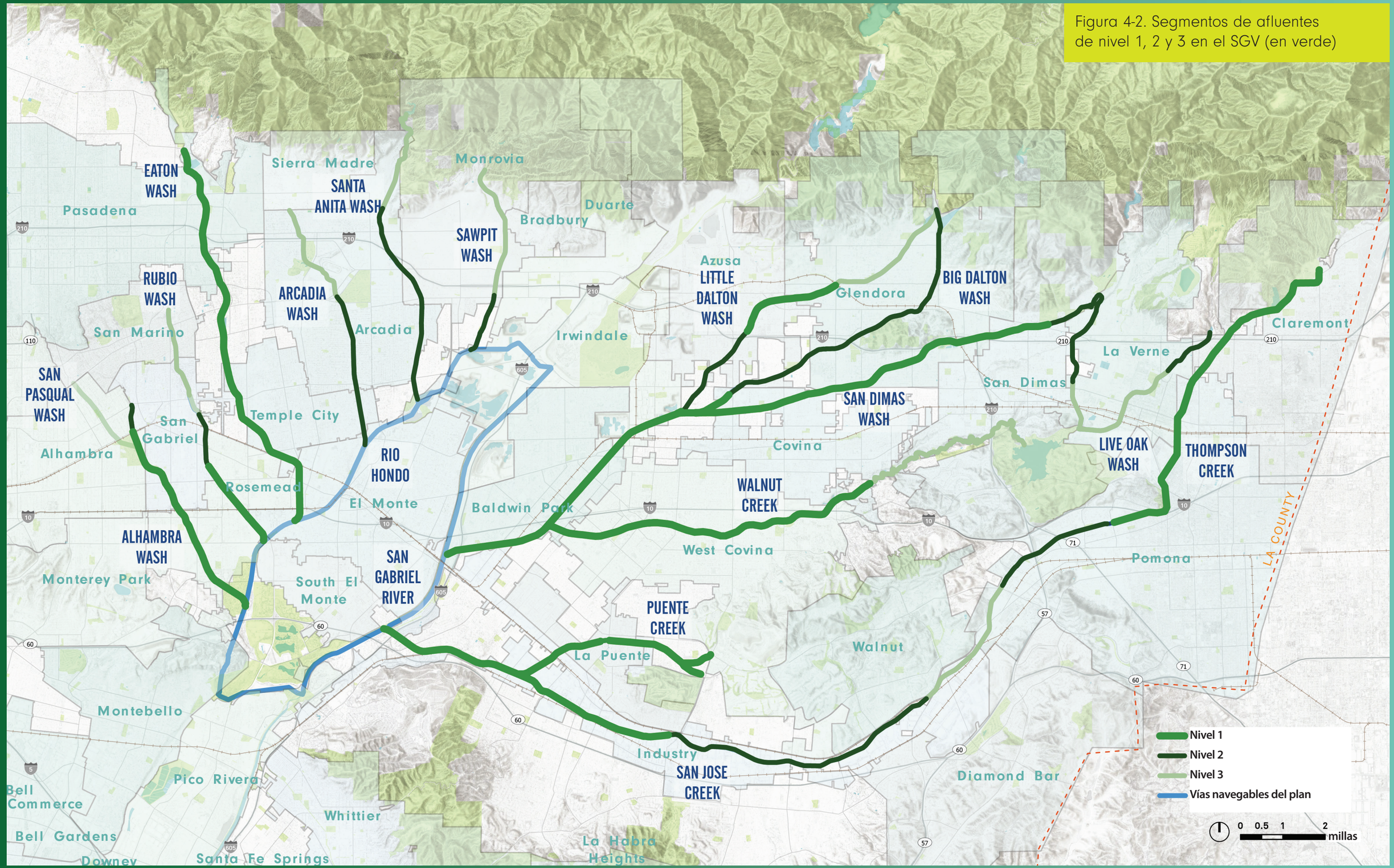
- Alternativas de alineación de ciclovías basadas en el derecho de paso disponible (en la orilla izquierda y/o derecha del canal):
  - Incluidas las conexiones fuera del canal y en la vía pública.
- Tratamientos para cruces seguros (apéndice F):
  - Cruces de calles principales, carreteras y vías férreas.
  - Cruces de canales.
- Parcelas para proyectos potenciales:
  - Parcelas desocupadas y de propiedad pública adyacentes a las vías verdes que podrían proporcionar subcomponentes y elementos beneficiosos.
- Conexiones con las ciclovías existentes y los Proyectos de implementación temprana (EIP) de ciclovías.
- Conexiones con los parques y senderos existentes.

Las restricciones diagramadas incluyen los siguientes elementos:

- Derecho de paso disponible adyacente a los canales de afluentes, en ambos lados:
  - Medido a partir de planos de construcción, análisis aéreo y verificaciones en campo para identificar intrusiones y líneas de cercado existentes.
  - Las categorías del ancho del derecho de paso se determinaron según los requisitos de ancho para diferentes configuraciones, secciones transversales y servicios de las vías verdes.
- Otras características físicas dentro del derecho de paso adyacentes al canal que podrían impedir la implementación de las vías verdes (por ejemplo, estacionamientos existentes o estructuras de servicios dentro del derecho de paso).
- Límites jurisdiccionales:
  - Se identificaron áreas mantenidas por el Cuerpo de ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE) para coordinar permisos adicionales.
- Cruces de calles principales, carreteras y vías férreas (incluidos el número de carriles en calles y carreteras).

Los diagramas de restricciones para todos los tramos de nivel 1 se presentan en las figuras 4-3 a 4-12. Los diagramas de oportunidades y los tratamientos de cruce correspondientes para todos los tramos de nivel 1 se presentan en las figuras 4-13 a 4-32.

Figura 4-2. Segmentos de afluentes de nivel 1, 2 y 3 en el SGV (en verde)



Restricciones

Cauce seco Alhambra

CRUCES DE CARRETERAS

- 1 1 CARRIL
- 2 2 CARRILES
- 4 4 CARRILES
- 5 5 CARRILES
- 12 12 CARRILES - AUTOPISTA
- NO VEHICULAR

ANCHO DEL DERECHO DE PASO

- < 8 pies
- 8-13 pies
- 13-26 pies
- > 26 pies

0 0.3 0.5 millas



Figura 4-3. Restricciones en el cauce seco Alhambra

Restricciones

Cauce seco Big Dalton

CARRILES DE INTERSECCIÓN

- 1 1 CARRIL
- 4 4 CARRILES
- 5 5 CARRILES
- 14 14 CARRILES - AUTOPISTA
- NO VEHICULAR

RESTRICCIONES

- CANAL SUBTERRÁNEO

ANCHO DEL DERECHO DE PASO

- < 8 pies
- 8-13 pies
- 13-26 pies
- > 26 pies

0 0.3 0.5 millas

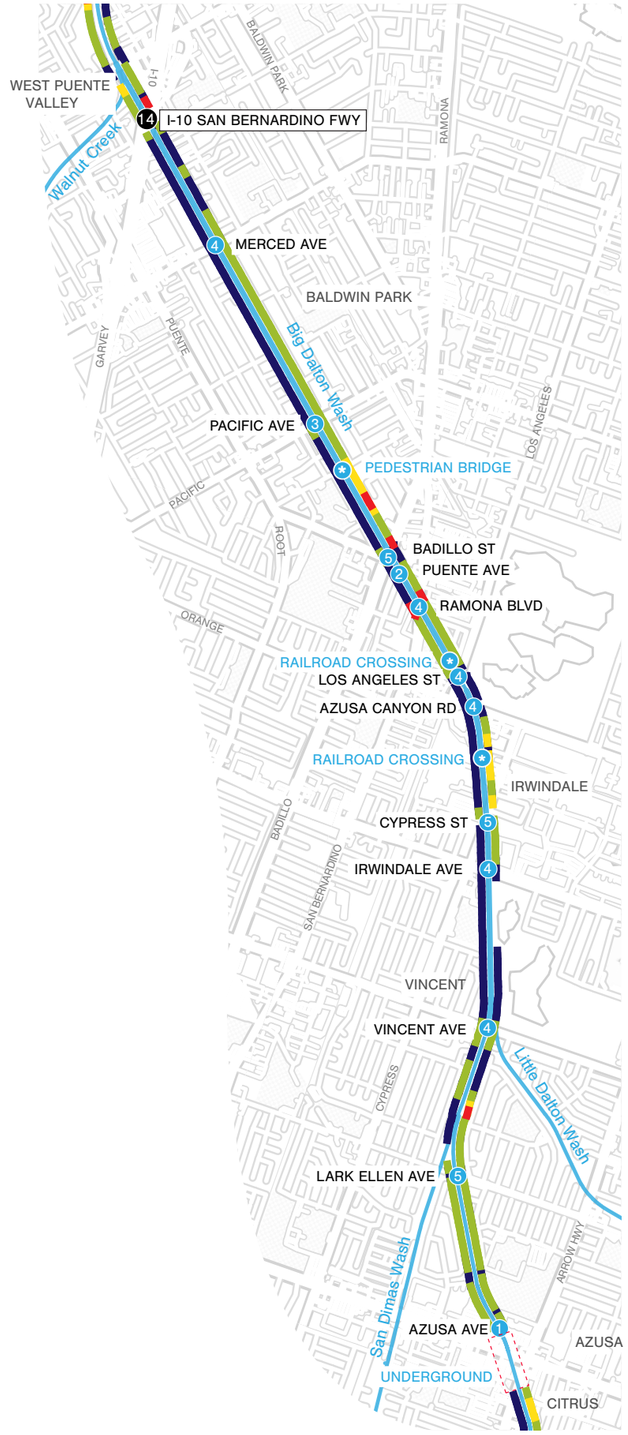


Figura 4-4. Restricciones en el cauce seco Big Dalton

Restricciones

Cauce seco Eaton



CARRILES DE INTERSECCIÓN

- 2 2 CARRILES
- 4 4 CARRILES
- 5 5 CARRILES
- 6 6 CARRILES
- 7 7 CARRILES
- 8 8 CARRILES
- 12 12 CARRILES - AUTOPISTA
- 14 14 CARRILES - AUTOPISTA
- NO VEHICULAR

RESTRICCIONES

- CANAL SUBTERRÁNEO

ANCHO DEL DERECHO DE PASO

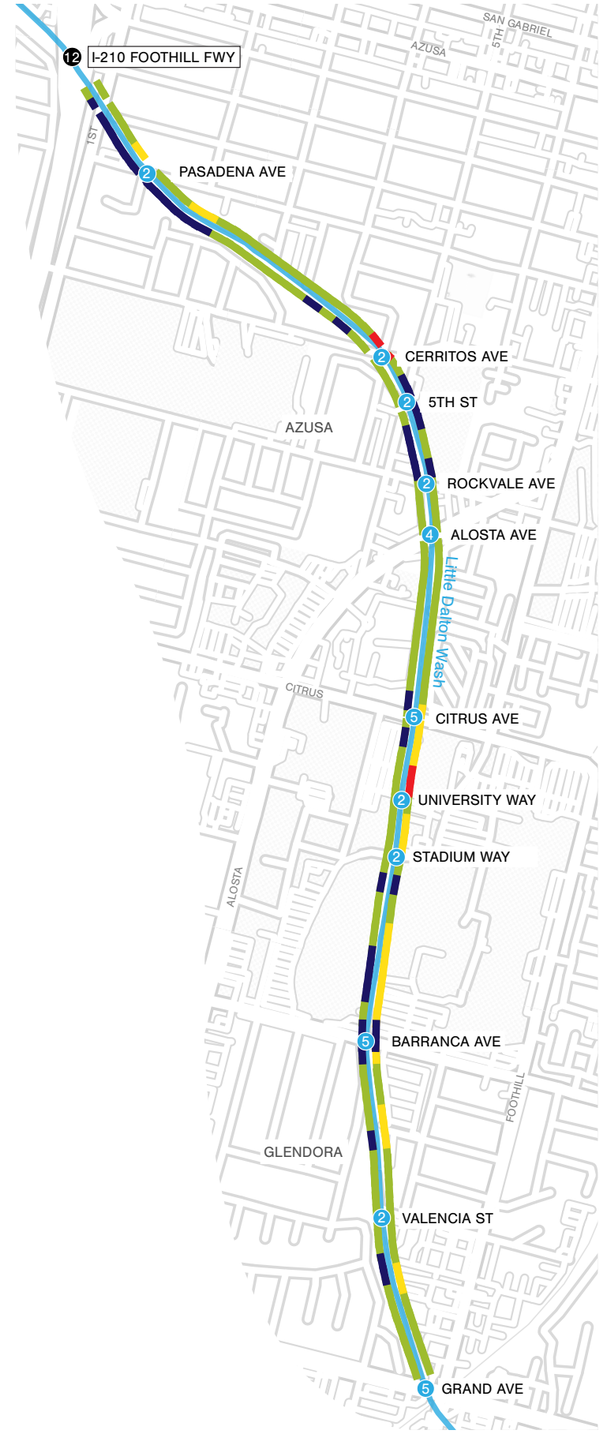
- < 8 pies
- 8-13 pies
- 13-26 pies
- > 26 pies

0 0.3 0.7 millas

Figura 4-5. Restricciones en el cauce seco Eaton

Restricciones

Cauce seco Little Dalton



CARRILES DE INTERSECCIÓN

- 2 2 CARRILES
- 4 4 CARRILES
- 5 5 CARRILES
- 12 12 CARRILES - AUTOPISTA

ANCHO DEL DERECHO DE PASO

- < 8 pies
- 8-13 pies
- 13-26 pies
- > 26 pies

0 0.1 0.2 millas

Figura 4-6. Restricciones en el cauce seco Little Dalton

Restricciones

Arroyo Puente





Figura 4-7. Restricciones en el arroyo Puente

Restricciones

Cauce seco Rubio





Figura 4-8. Restricciones en el cauce seco Rubio

Restricciones

Cauce seco San Dimas



CRUCES DE CARRETERA

- 1 1 CARRIL
- 2 2 CARRILES
- 3 3 CARRILES
- 4 4 CARRILES
- 5 5 CARRILES
- 6 6 CARRILES
- 12 12 CARRILES - AUTOPISTA
- * NO VEHICULAR

ANCHO DEL DERECHO DE PASO

- < 8 pies
- 8-13 pies
- 13-26 pies
- > 26 pies

0 0.5 0.9 millas

Figura 4-9. Restricciones en el cauce seco San Dimas

Restricciones

Arroyo San Jose



CARRILES DE INTERSECCIÓN

- 2 2 CARRILES
- 5 5 CARRILES
- 6 6 CARRILES
- 10 10 CARRILES - AUTOPISTA
- * NO VEHICULAR

ANCHO DEL DERECHO DE PASO

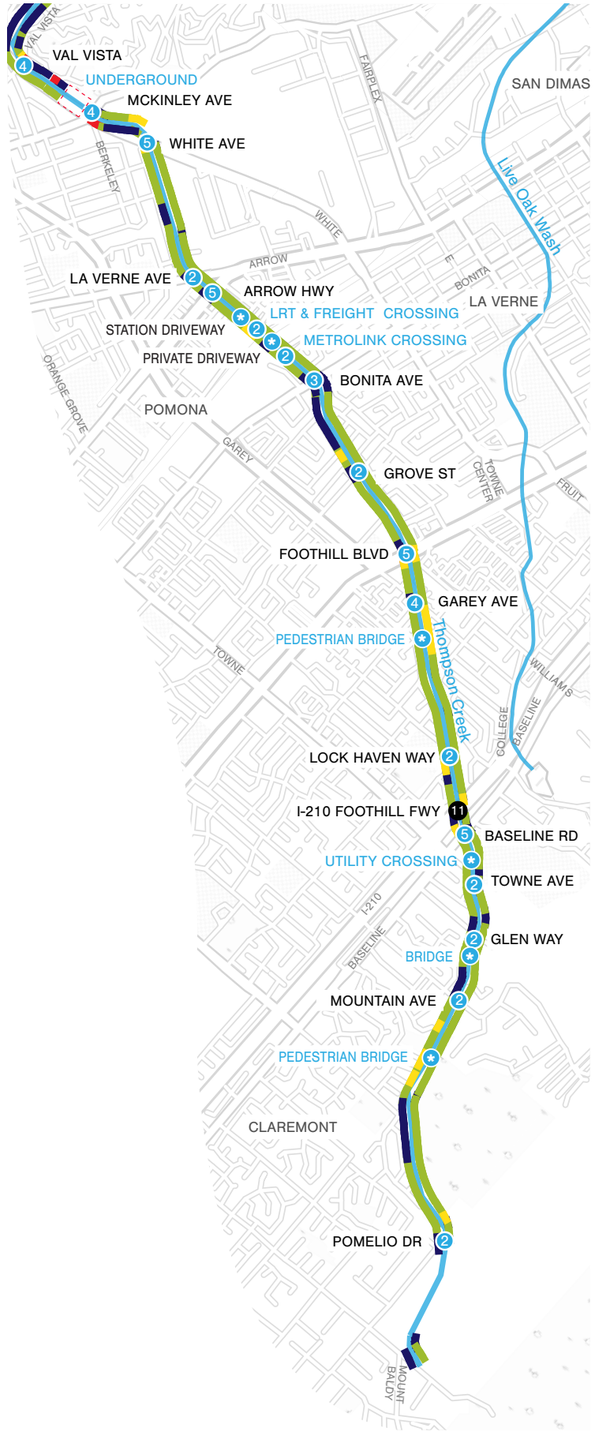
- < 8 pies
- 8-13 pies
- 13-26 pies
- > 26 pies

0 0.5 1 millas

Figura 4-10. Restricciones en San José

Restricciones

Arroyo Thompson



CARRILES DE INTERSECCIÓN

- 2 2 CARRILES
- 3 3 CARRILES
- 4 4 CARRILES
- 5 5 CARRILES
- 11 11 CARRILES - AUTOPISTA
- NO VEHICULAR

RESTRICCIONES

- CANAL SUBTERRÁNEO

ANCHO DEL DERECHO DE PASO

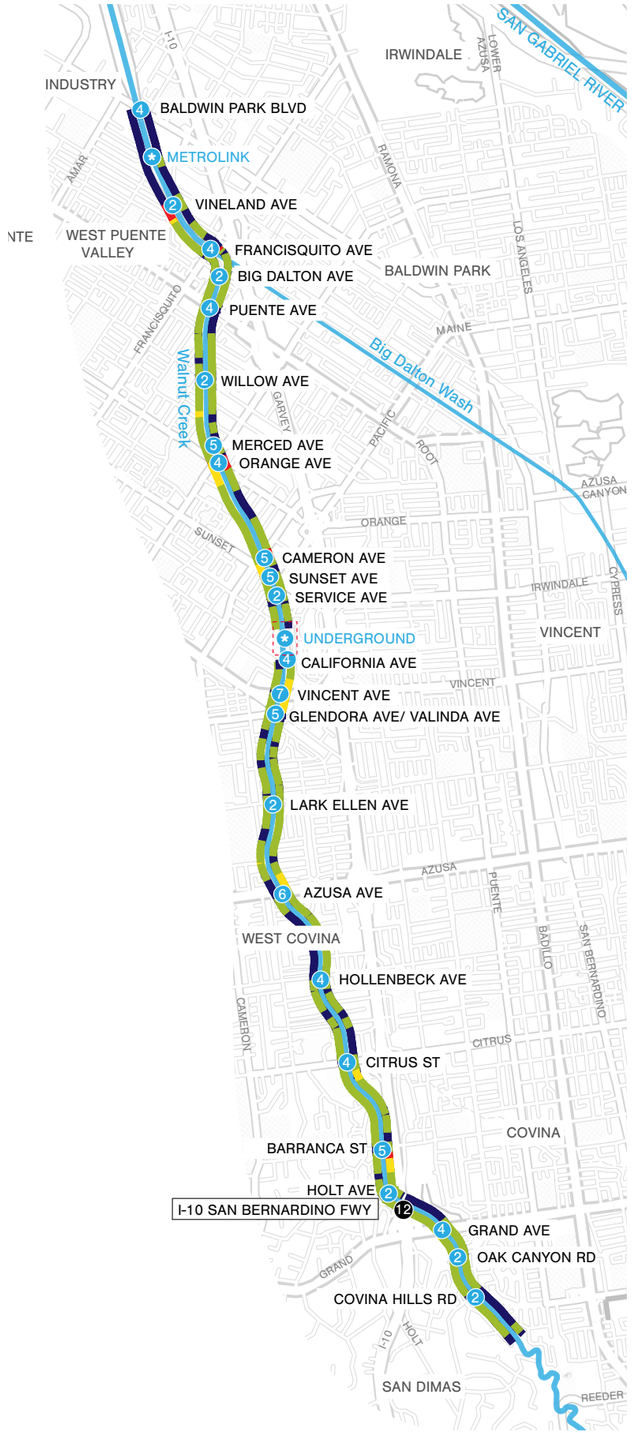
- < 8 pies
- 8-13 pies
- 13-26 pies
- > 26 pies

0 0.3 0.7 millas

Figura 4-11. Restricciones en el arroyo Thompson

Restricciones

Arroyo Walnut



CRUCES DE CARRETERA

- 2 2 CARRILES
- 4 4 CARRILES
- 5 5 CARRILES
- 6 6 CARRILES
- 7 7 CARRILES
- 12 12 CARRILES - AUTOPISTA
- NO VEHICULAR

RESTRICCIONES

- CANAL SUBTERRÁNEO

ANCHO DEL DERECHO DE PASO

- < 8 pies
- 8-13 pies
- 13-26 pies
- > 26 pies

0 0.5 1 millas

Figura 4-12. Restricciones en el arroyo Walnut

Oportunidades

Cauce seco Alhambra



OPORTUNIDADES DE ALINEACIÓN

- RIBERA DERECHA
- RIBERA IZQUIERDA
- FUERA DEL CANAL

RED EXISTENTE

- CARRIL PARA BICICLETAS
- PROYECTOS DE IMPLEMENTACIÓN TEMPRANA

TRATAMIENTOS PROPUESTOS PARA CRUCES

- # CRUCES
  Consulte la tabla en la siguiente página para más información.

CRUCE DE CANALES

- CRUCE NO VEHICULAR

0 0.3 0.5 millas

Figura 4-13. Oportunidades en el cauce seco Alhambra

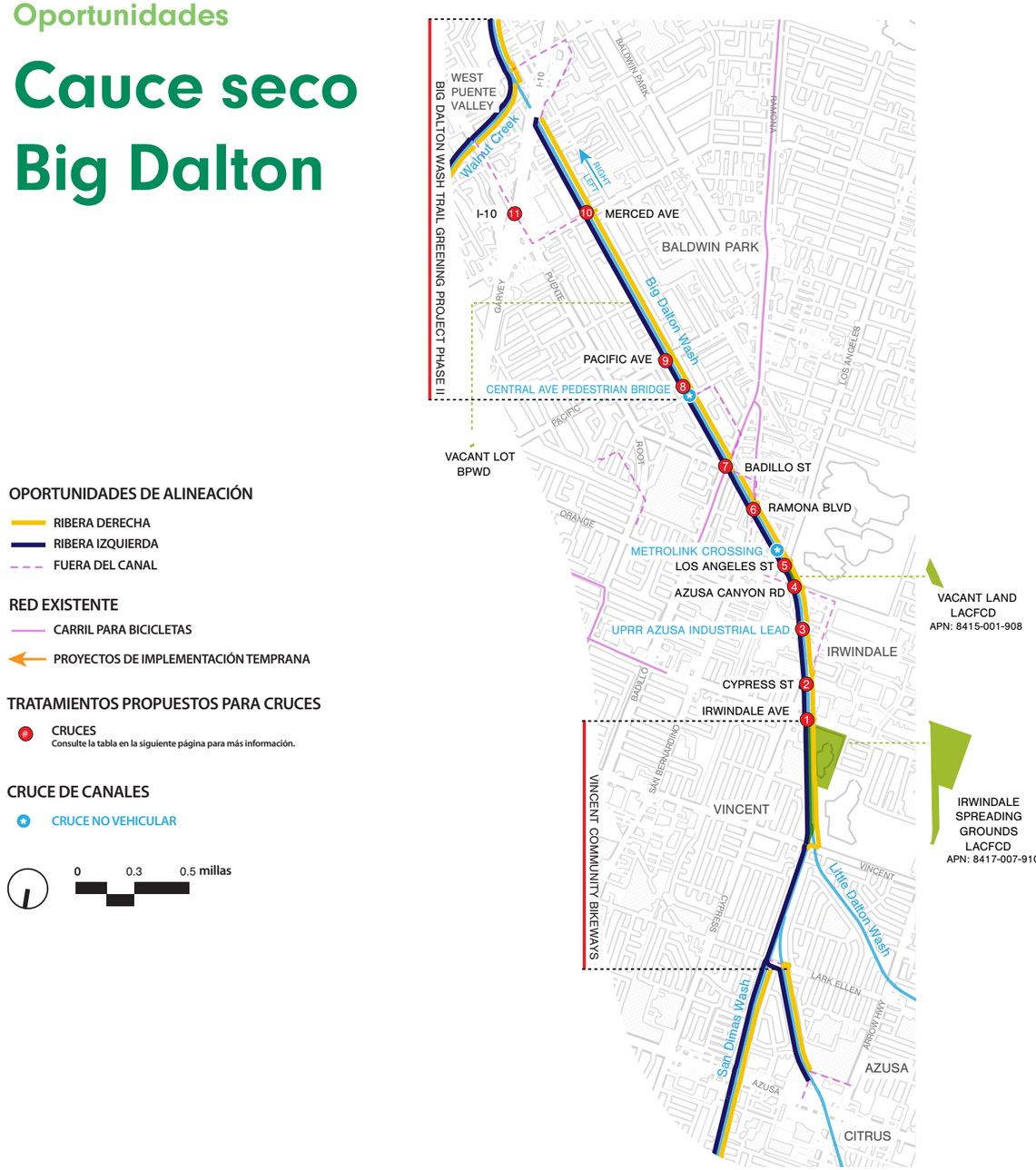
Tratamientos de cruces en el cauce seco Alhambra

N.º de cruce	Cruce	Tratamiento
1	Cruce del ferrocarril UP y Mission Road	Construcción de un paso elevado sobre las vías del ferrocarril y, además, un cruce elevado o un cruce peatonal sobre Mission Road.
2	Cruce del canal al sur del ferrocarril UP	Instalación de un puente este-oeste sobre el canal, al sur del ferrocarril UP, para conectar el sendero del cauce seco Alhambra con las carreteras de servicio del campo de golf y la escuela secundaria.
3	Carretera de servicio del campo de golf Alhambra hasta Corto St.	Instalación de una ruta ciclista de clase III en la carretera de servicio del campo de golf, a lo largo del borde del sur del ferrocarril UP, desde el cauce seco Alhambra hasta Corto Street.
4	Carretera de servicio de la escuela secundaria San Gabriel hasta Ramona St.	Instalación de una ruta de bicicletas de clase III a lo largo del borde del sur del UPRR, desde el cauce seco Alhambra hasta Ramona St.
5	Patio de servicios públicos de la ciudad de Alhambra	Colocación de señalización direccional.
6	Ramona Street	Instalación de un cruce peatonal en Ramona Street y de carriles exclusivos para bicicletas en el puente de Ramona Street.
7	Puente peatonal de Newby Ave	Modernización del puente para convertirlo en un puente peatonal y ciclista.
8	Hovey Avenue	Habilitación de un punto de acceso en la calle sin salida de Hovey Avenue.
9	Jackson Ave. Cruce elevado en la autopista I-10	Creación de una ruta ciclista de clase III para conectar el cruce elevado de la autopista I-10 en Jackson Avenue con el puente peatonal de Newby Avenue.
10	Valley Boulevard en Abbot Avenue	Instalación de un semáforo en el extremo norte de Abbot Avenue.
11	Wainut Grove Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
12	Cruce inferior para carritos de golf	Modificación de los puentes para carritos de golf con el fin de ensanchar el conector del sendero del río Hondo de Walnut Grove Avenue, cumpliendo con los estándares de clase I para carriles para bicicletas.
13	Rebosadero "Oasis"	Instalación de un puente peatonal y ciclista sobre el rebosadero del cauce seco Alhambra para conectar con el estanque "Oasis".

Figura 4-14. Tratamientos de cruces en el cauce seco Alhambra

Oportunidades

Cauce seco Big Dalton



OPORTUNIDADES DE ALINEACIÓN

- RIBERA DERECHA
- RIBERA IZQUIERDA
- FUERA DEL CANAL

RED EXISTENTE

- CARRIL PARA BICICLETAS
- PROYECTOS DE IMPLEMENTACIÓN TEMPRANA

TRATAMIENTOS PROPUESTOS PARA CRUCES

- CRUCES
  Consulte la tabla en la siguiente página para más información.

CRUCE DE CANALES

- CRUCE NO VEHICULAR

0 0.3 0.5 millas

Figura 4-15. Oportunidades del cauce seco Big Dalton

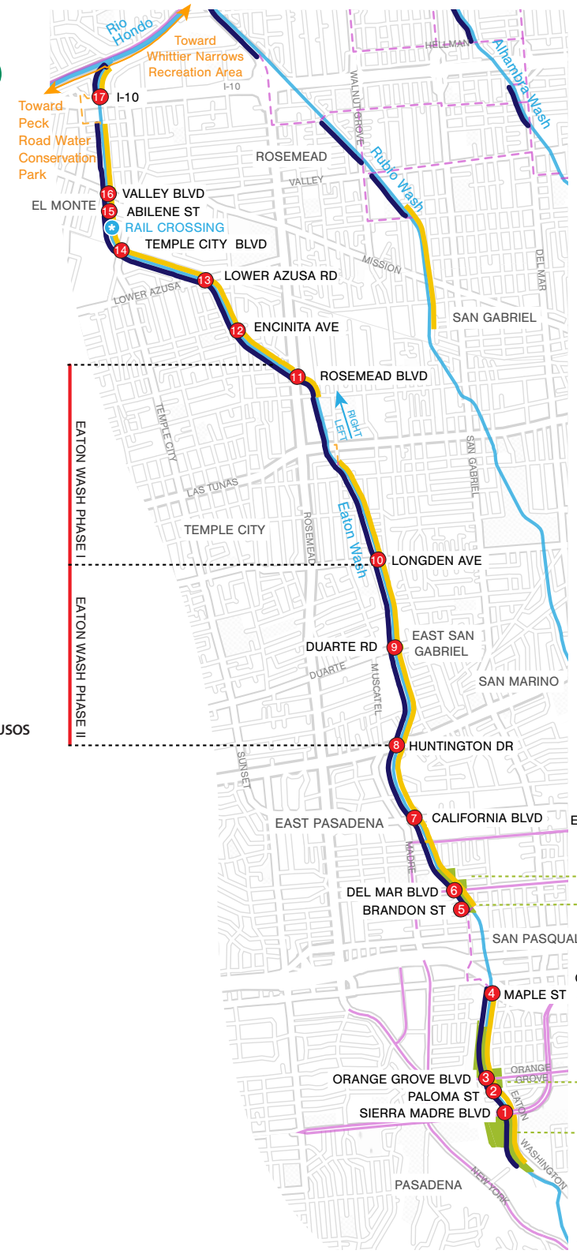
Tratamientos de cruces del cauce seco Big Dalton

N.º de cruce	Cruce	Descripción
1	Irwindale Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
2	Cypress St.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
3	Ramal industrial de UPRR en Azusa	Creación de una ruta ciclista alternativa en Cypress Street y Azusa Canyon Road para evitar un posible nuevo cruce a nivel en el ramal industrial de UPRR en Azusa.
4	Azusa Canyon Road	Creación de una ruta ciclista alternativa en Azusa Canyon Road para evitar un posible nuevo cruce a nivel en las vías de Metrolink.
5	Metrolink y Los Angeles St.	Creación de una ruta ciclista alternativa en Azusa Canyon Road para evitar un posible nuevo cruce a nivel en las vías de Metrolink.
6	Ramona Blvd/San Bernardino Rd.	Implementación de un punto de acceso a la vía verde del cauce seco Big Dalton al sur de Ramona Boulevard/San Bernardino Road.
7	Puente Ave/Badillo St.	Adquisición de terreno en la esquina noreste de la intersección para habilitar un carril para bicicletas entre Badillo Street y el cauce seco Big Dalton al norte.
8	Central Ave. Puente peatonal	Reemplazo del puente peatonal con un puente peatonal y ciclista.
9	Pacific Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
10	Merced Ave.	Diseño de una ruta ciclista alternativa (clase I, III, o IV) en Merced Avenue.
11	Interestatal 10	Diseño de una ruta para bicicletas alternativa (clase I, III, o IV) en Puente Avenue, lo que genera una conexión entre las vías verdes en el cauce seco Big Dalton y el arroyo Walnut.

Figura 4-16. Tratamientos de cruces en el cauce seco Big Dalton

Oportunidades

Cauce seco Eaton



OPORTUNIDADES DE ALINEACIÓN

- RIBERA DERECHA
- RIBERA IZQUIERDA
- FUERA DEL CANAL

RED EXISTENTE

- CARRIL PARA BICICLETAS
- PROYECTOS DE IMPLEMENTACIÓN TEMPRANA
- POTENCIAL CONEXIÓN CON SENDERO EXISTENTE DE USOS MÚLTIPLES

TRATAMIENTOS PROPUESTOS PARA CRUCES

- CRUCES
  Consulte la tabla en la siguiente página para más información.

CRUCE DE CANALES

- CRUCE NO VEHICULAR

0 0.3 0.7 millas

Figura 4-17. Oportunidades en el cauce seco Eaton

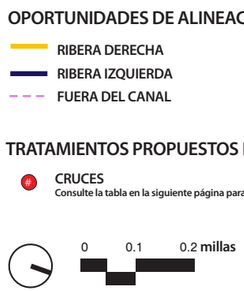
Tratamientos de cruces en el cauce seco Eaton

N.º de cruce	Cruce	Descripción
1	Sierra Madre Blvd.	Implementación de un cruce peatonal en el tramo este de la intersección con Washington Boulevard, regulado por semáforo.
2	Paloma St.	Instalación de cruce peatonal.
3	Orange Grove Blvd.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
4	Maple St.	Instalación de un carril ciclista de contraflujo de clase II en sentido este en Maple Street, entre Sunnyslope Avenue y Foothill Boulevard.
5	Kinneloa Ave./Brandon St.	Señalización de orientación en el punto de acceso.
6	Del Mar Blvd.	Construcción de una rampa de conexión en el borde sur de Del Mar Boulevard.
7	California Blvd.	Construcción de rampas de conexión en los bordes norte y sur de California Boulevard. Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
8	Huntington Drive	Construcción de rampas de conexión en los bordes norte y sur de Huntington Drive. Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
9	Duarte Road	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
10	Longden Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
11	Rosemead Blvd	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
12	Encinita Ave.	Instalación de cruce peatonal.
13	Lower Azusa Rd.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
14	Temple City Blvd.	Implementación de una ruta para bicicletas de clase III en Temple City Boulevard hasta Abilene Street.
15	Abilene St.	Implementación de una ruta para bicicletas de clase III en Abilene Street entre Temple City Boulevard y el cauce seco Eaton.
16	Valley Blvd.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
17	I-10	Implementación de una ruta para bicicletas de clase III en Loftus Street, Baldwin Avenue, y Flair Drive.

Figura 4-18. Tratamientos de cruces en el cauce seco Eaton

Oportunidades

Cauce seco Little Dalton



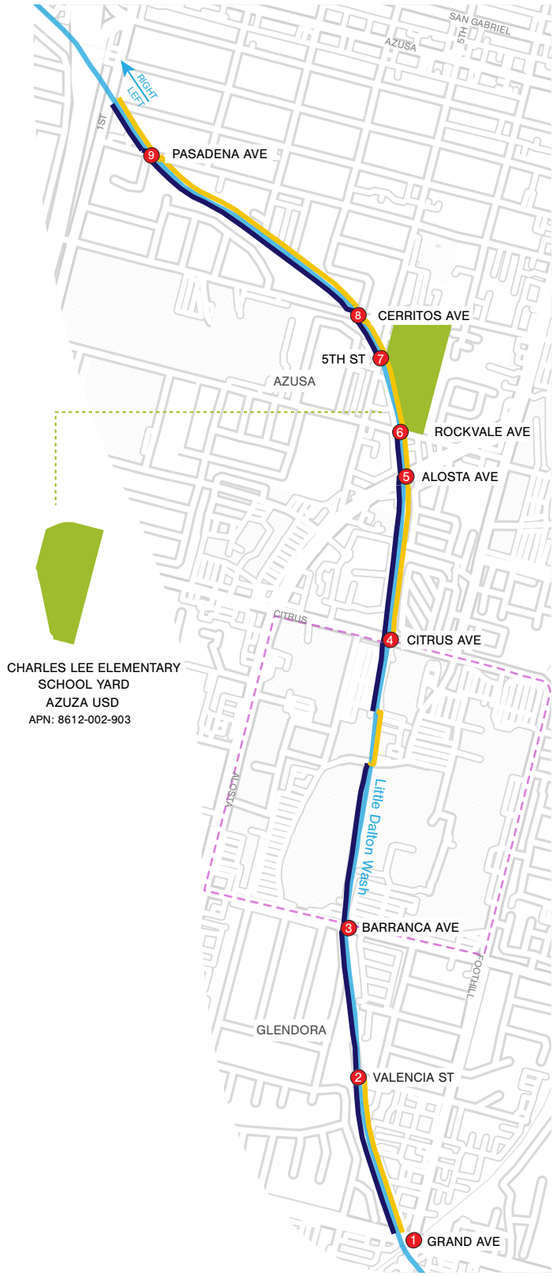


Figura 4-19. Oportunidades en el cauce seco Little Dalton

Tratamientos de cruces en el cauce seco Little Dalton

N.º de cruce	Cruce	Tratamiento
1	Grand Ave.	Señalización de orientación en el punto de acceso del término de la vía verde.
2	Valenca St.	Colocación de señalización direccional.
3	Barranca Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico, y ciclovías alternativas (clase II, III o IV) en los alrededores de los campus de Citrus College y Azusa Pacific University.
4	Citrus Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico, y ciclovías alternativas (clase II, III o IV) en los alrededores de los campus de Citrus College y Azusa Pacific University.
5	Alosta Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
6	Rockvale Ave.	Instalación de cruce peatonal.
7	5th St.	Instalación de cruce peatonal.
8	Cerritos Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
9	Pasadena Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.

Figura 4-20. Tratamientos de cruces en Little Dalton

Oportunidades

Arroyo Puente



OPORTUNIDADES DE ALINEACIÓN

- RIBERA DERECHA
- RIBERA IZQUIERDA
- FUERA DEL CANAL

RED EXISTENTE

- CARRIL PARA BICICLETAS
- PROYECTOS DE IMPLEMENTACIÓN TEMPRANA

TRATAMIENTOS PROPUESTOS PARA CRUCES

- CRUCES
  Consulte la tabla en la siguiente página para más información.

CRUCE DE CANALES

- CRUCE NO VEHICULAR

0 0.3 0.5 millas

Figura 4-21. Oportunidades en el arroyo Puente

Tratamientos de cruces en el arroyo Puente

N.º de cruce	Cruce	Tratamiento
1	Hacienda Blvd.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico, a lo largo de Hacienda Boulevard, y una ciclovía alternativa de clase II o III a lo largo de Elliot Avenue, Amar Road y Unruh Avenue.
2	Valley Blvd.	Instalación de una ciclovía de clase II o III alternativa a lo largo de Elliot Avenue, Amar Road y Unruh Avenue.
3	Proctor Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
4	Ramal ferroviario de UPRR	Solicitud de aprobación de la Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC) para un cruce ferroviario pasivo destinado a carril para bicicletas.
5	Don Julian Road	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.

Figura 4-22. Tratamientos de cruces en el arroyo Puente

Cauce seco Rubio



OPORTUNIDADES DE ALINEACIÓN

- RIBERA DERECHA
- RIBERA IZQUIERDA
- FUERA DEL CANAL

RED EXISTENTE

- CARRIL PARA BICICLETAS
- POTENCIAL CONEXIÓN CON SENDERO EXISTENTE DE USOS MÚLTIPLES

TRATAMIENTOS PROPUESTOS PARA CRUCES

- CRUCES
  Consulte la tabla en la siguiente página para más información.

0 0.1 0.3 millas

Figura 4-23. Oportunidades en el cauce seco Rubio

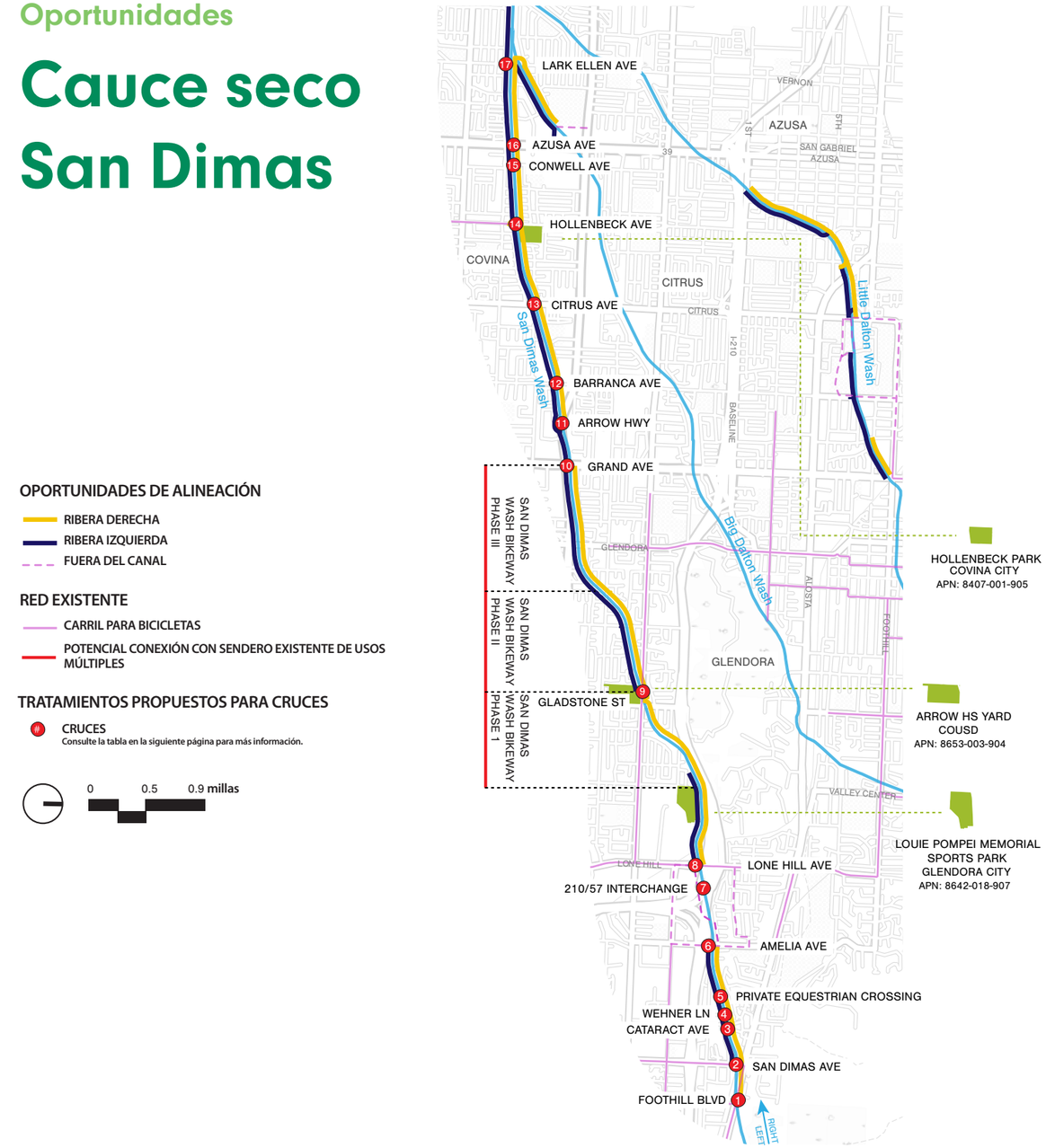
Tratamientos de cruces en el cauce seco Rubio

N.º de cruce	Cruce	Descripción
1	Intersección de Rosemead Boulevard y la autopista I-10.	Mejora del paso peatonal inferior bajo el puente de la I-10 para habilitar un carril para bicicletas de clase I.
2	Confluencia del río Hondo	Mejora del puente peatonal existente sobre el cauce seco Rubio en la confluencia con el río Hondo para habilitar un carril para bicicletas de clase I.
3	Garvey Avenue	Construcción de una rampa para conectar la orilla derecha (lado oeste) del sendero del río Hondo con el lado sur de Garvey Avenue.

Figura 4-24. Tratamientos de cruces en el cauce seco Rubio

Oportunidades

Cauce seco San Dimas



OPORTUNIDADES DE ALINEACIÓN

- RIBERA DERECHA
- RIBERA IZQUIERDA
- FUERA DEL CANAL

RED EXISTENTE

- CARRIL PARA BICICLETAS
- POTENCIAL CONEXIÓN CON SENDERO EXISTENTE DE USOS MÚLTIPLES

TRATAMIENTOS PROPUESTOS PARA CRUCES

- (#) CRUCES
  Consulte la tabla en la siguiente página para más información.

0 0.5 0.9 millas

Figura 4-25. Oportunidades en el cauce seco San Dimas

Tratamientos de cruces en el cauce seco San Dimas

N.º de cruce	Cruce	Tratamiento
1	Foothill Blvd.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
2	San Dimas Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
3	Cataract Ave.	Instalación de cruce peatonal.
4	Wehner Lane	Instalación de cruce peatonal.
5	Cruce ecuestre privado al este de Wehner Lane	Colocación de señalización direccional.
6	Amelia Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
7	Intersección de las autopistas 210/57	Instalación de un nuevo carril para bicicletas y peatones por la intersección, posiblemente a lo largo del arcén derecho de la vía de conexión de este a sur y del arcén sur de la calzada principal de la I-210 en dirección este.
8	Lone Hill Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
9	Sunflower Ave and Gladstone Street	Extensión del extremo oeste del sendero urbano Glendora a lo largo del borde este de Sunflower Avenue, dentro del derecho de paso público hasta la esquina noreste de la intersección de Gladstone Street y Sunflower Ave. Extensión del extremo este de la ciclovía de clase II del cauce seco San Dimas a lo largo del borde sur de Gladstone Street, mediante la adquisición del derecho de paso desde el distrito escolar unificado Charter Oaks hasta la intersección de Gladstone Street y Sunflower Ave. Implementación del tratamiento de una intersección protegida en las esquinas NE, NO y SO para facilitar el cruce a los ciclistas por los tramos norte y oeste de la intersección.
10	Grand Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
11	Arrow Hwy.	Construcción de un puente sobre el canal, 1200 pies al oeste de Grand Avenue para conectar la orilla derecha (lado norte) de la vía con el borde norte de Arrow Highway. Instalación de un cruce peatonal en Arrow Highway, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
12	Barranca Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
13	Citrus Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
14	Hollenbeck Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
15	Conwell Ave.	Instalación de cruce peatonal.
16	Azusa Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
17	Lark Ellen Ave.	Instalación de cruce peatonal. Aplicación de las modificaciones necesarias a la ciclovía de clase IV propuesta para que el Proyecto de ciclovías comunitarias del condado de Vincent lleve a cabo su instalación en Lark Ellen Avenue.

Figura 4-26. Tratamientos de cruces en el cauce seco San Dimas

Oportunidades

Arroyo San José



POSIBILIDADES DE ALINEACIÓN

- RIBERA DERECHA
- RIBERA IZQUIERDA
- FUERA DEL CANAL

RED EXISTENTE

- CARRIL PARA BICICLETAS
- PROYECTOS DE IMPLEMENTACIÓN TEMPRANA
- POTENCIAL CONEXIÓN CON SENDERO EXISTENTE DE USOS MÚLTIPLES

TRATAMIENTOS PROPUESTOS PARA CRUCES

- CRUCES
  Consulte la tabla en la siguiente página para más información.

CRUCE DE CANALES

- CRUCE NO VEHICULAR

0 0.5 1 millas

Figura 4-27. Oportunidades en el arroyo San José

Tratamientos de cruces en el arroyo San José

N.º de cruce	Cruce	Tratamiento
1	Fullerton Road	Colocación de señalización direccional en el término de la vía verde.
2	Anaheim y Puente Road	Instalación de una ciclovía de clase II o III alternativa en Anaheim y Puente Road, así como en Chestnut Street.
3	Vías principales del patio ferroviario de UP Railroad al este de Stimson Avenue	Instalación de una ciclovía de clase II o III alternativa en Bixby Drive, Gale Avenue y Stimson Avenue.
4	Hacienda Boulevard y Parriott Place	Aprovechamiento de los pasos inferiores de la carretera de servicio de control de inundaciones bajo Hacienda Boulevard. Instalación de un cruce peatonal en Parriott Place, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
5	Turnbull Canyon Rd	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
6	Ramal ferroviario de UP Railroad	Solicitud a la CPUC de un nuevo cruce a nivel del carril para bicicletas a través de estas vías ferroviarias de uso poco frecuente. En caso de rechazo, se deberá implementar una ruta alternativa de clase III en Don Julian Road, entre Turnbull Canyon Road y el canal del arroyo Puente.
7	7th Avenue	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
8	Workman Mill Road	Aprovechamiento de los pasos inferiores de la carretera del servicio de control de inundaciones bajo Workman Mill Road. Instalación de una rampa conectora entre el mirador del parque del arroyo San José y el sendero existente en la orilla derecha del canal (lado norte).
9	Autopista I-605	Instalación de un camino adyacente a la carretera de servicio de la Planta de recuperación de agua del arroyo San José a lo largo de la orilla izquierda (lado sur) del canal, bajo la autopista I-605 y en voladizo sobre el canal en caso de ser necesario.

Figura 4-28. Tratamientos de cruces en San José

Oportunidades

Arroyo Thompson

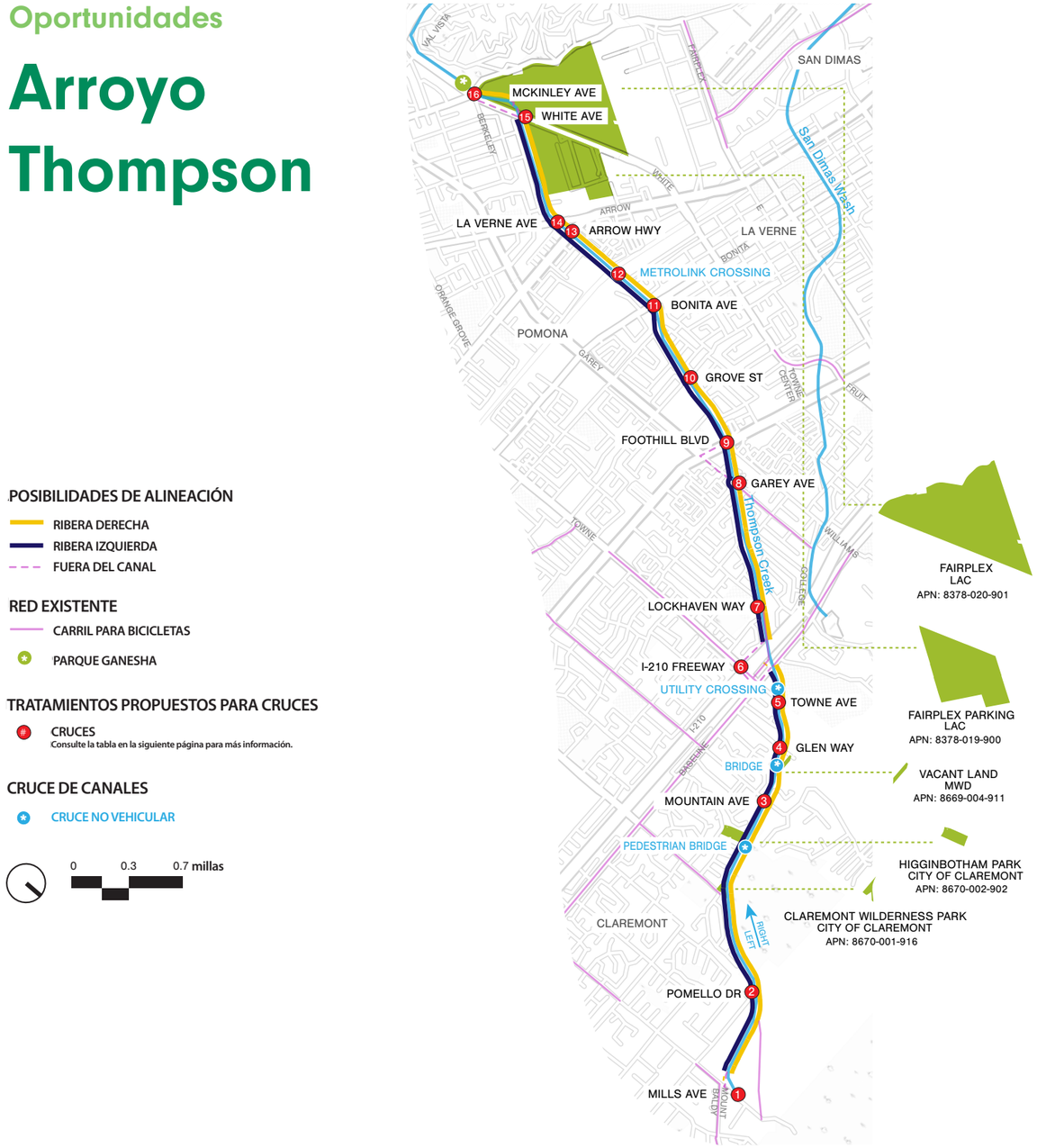


Figura 4-29. Oportunidades en el arroyo Thompson

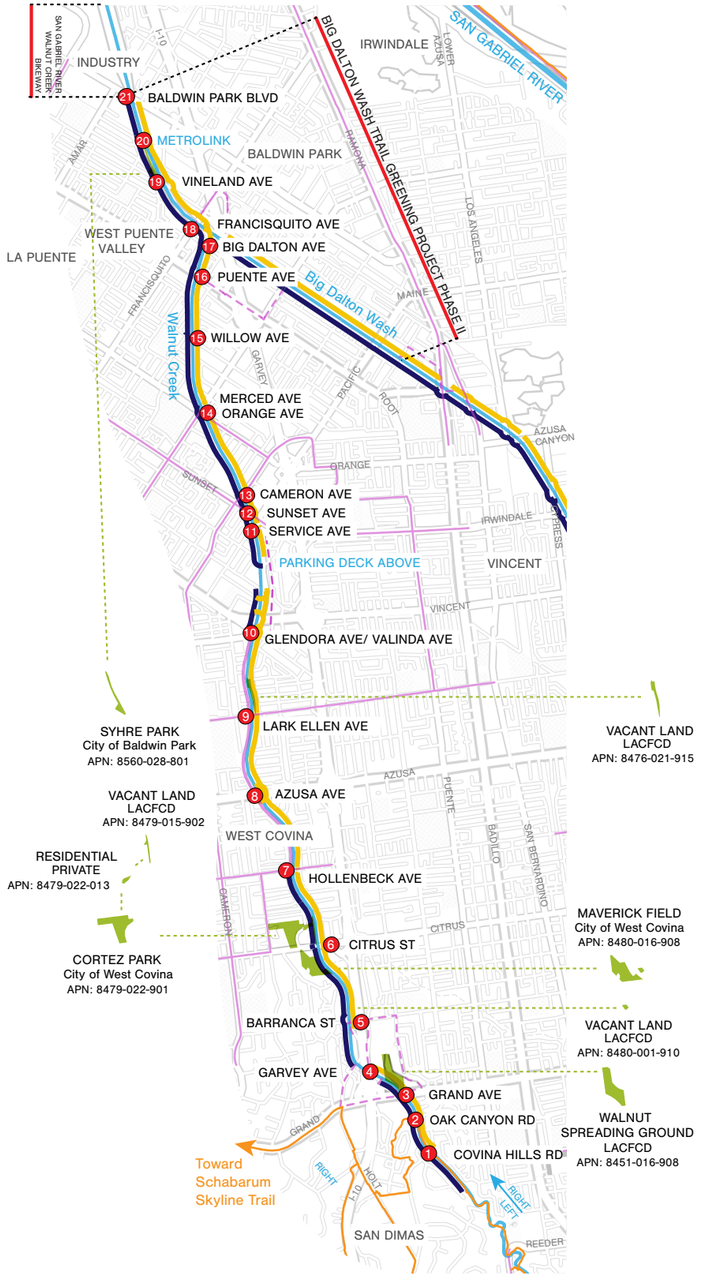
Tratamientos de cruces en el arroyo Thompson

N.º de cruce	Cruce	Tratamiento
1	Mills Ave.	Colocación de señalización direccional en el término de la vía verde.
2	Pomello Dr.	Utilización del paso peatonal existente.
3	Mountain Ave.	Utilización del paso peatonal existente.
4	Glen Way	Colocación de señalización direccional.
5	Towne Ave.	Instalación de una ciclovía de clase II o III exterior al canal en Towne Avenue que conduzca a Foothill Boulevard.
6	Autopista 210	Instalación de un carril para bicicletas de clase II o III exterior al canal en Towne Avenue, entre Foothill Boulevard y el carril para bicicletas existente al sur de la intersección de la autopista.
7	Lockhaven Way	Implementación de una ruta para bicicletas de clase III en Sumner Avenue, entre el punto de acceso al carril para bicicletas existente en Ridgefield Drive y Lockhaven Way.
8	Garey Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
9	Foothill Blvd.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
10	Grove St.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
11	Bonita Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
12	Cruces a nivel de Metrolink y Transporte de Tren Ligero Metro, además de acceso a estaciones.	Implementación de un paso peatonal/ciclista elevado sobre cinco vías de ferrocarril y dos accesos a estaciones, con un puente de conexión a un elevador/escalera que sirva para las dos estaciones de tren.
13	Arrow Hwy.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
14	La Verne Ave.	Instalación de un cruce peatonal, posiblemente con balizas o señales de tráfico.
15	White Ave.	Uso de semáforo existente en las entradas 5 y 6 para cruzar White Avenue. Implementación de un carril para bicicletas a nivel de acera hacia el sur y un carril para bicicletas de clase 2 hacia el norte en White Avenue.
16	McKinley Ave.	Implementación de un carril para bicicletas a nivel de acera hacia el sur y un carril para bicicletas de clase 2 hacia el norte en White Avenue.

Figura 4-30. Tratamientos de cruces en el arroyo Thompson

Oportunidades

Arroyo Walnut



POSIBILIDADES DE ALINEACIÓN

- RIBERA DERECHA
- RIBERA IZQUIERDA
- FUERA DEL CANAL

RED EXISTENTE

- CARRIL PARA BICICLETAS
- PROYECTOS DE IMPLEMENTACIÓN TEMPRANA
- POTENCIAL CONEXIÓN CON UN CARRIL EXISTENTE DE USOS MÚLTIPLES

TRATAMIENTOS PROPUESTOS PARA CRUCES

- # CRUCES
  Consulte la tabla en la siguiente página para más información.

0 0.5 1 millas

Figura 4-31. Oportunidades en el arroyo Walnut

Tratamientos de cruces en el arroyo Walnut

N.º de cruce	Cruce	Tratamiento
1	Covina Hills Rd	Señalización direccional.
2	Oak Canyon Rd	Nuevo cruce peatonal. Reubicación de sendero ecuestre al este de Oak Canyon Road hacia la orilla izquierda.
3	Grand Ave.	Nuevo cruce peatonal. Modificación de la mediana.
4	Garvey Ave North	Señalización direccional.
5	Barranca St @ Garvey North	Semáforo existente.
6	Citrus St	Calzadas para bicicletas en el cruce elevado de la autopista I-10 en Barranca St.
7	Hollenbeck Ave.	Nuevo cruce peatonal.
8	Azusa Ave.	Nuevo cruce peatonal. Modificación de la mediana.
9	Lark Ellen Ave.	Cruce peatonal existente.
10	Glendora Ave/Valinda Ave	Semáforo existente con una luz apagada. Instalación de una nueva plataforma sobre el canal en el lado este de la intersección.
11	Service Ave	Señalización direccional.
12	Sunset Ave	Implementación de nuevos cruces peatonales (2), equipados con balizas rectangulares de intermitencia rápida (RRFB)
13	Cameron Ave	Nuevo cruce peatonal.
14	Merced Ave/Orange Ave	Semáforo existente. Adquisición de derecho de paso de WCUSD.
15	Willow Ave	Nuevo cruce peatonal.
16	Puente Ave	Nuevo cruce peatonal, modificación de la mediana.
17	Big Dalton Ave	Nuevo cruce peatonal.
18	Francisquito Ave	Nuevo cruce peatonal.
19	Vineland Ave	Nuevo cruce peatonal.
20	Metrolink	Nuevo paso elevado para peatones y ciclistas.
21	Baldwin Park Blvd	Depende de las otras dos alineaciones del EIP.

Figura 4-32. Tratamientos de cruces en el arroyo Walnut



SECCIÓN 5

OPORTUNIDADES DE VÍAS VERDES Y EJEMPLOS DE DISEÑOS CONCEPTUALES

SECCIÓN 5. OPORTUNIDADES DE VÍAS VERDES Y DISEÑOS CONCEPTUALES DE EJEMPLO

Esta sección se centra en el desarrollo y la presentación de recursos para la implementación del proyecto de vías verdes en todo el SGV, incluida la disponibilidad de derechos de paso del canal, alineaciones de vías verdes y secciones transversales alternativas basadas en el ancho de los derechos de paso, posibles subcomponentes del proyecto dentro de los derechos de paso del canal y en tierras públicas adyacentes (instalaciones de vías verdes, parques pequeños y espacios verdes, cruces seguros y gestión de aguas pluviales), y diez diseños conceptuales de ejemplo, representaciones en 3D de secciones seleccionadas de vías verdes, subcomponentes, y elementos beneficiosos.



Los ejemplos incluidos en el Plan de la red de vías verdes del SGV no son prescriptivos. Su propósito es ilustrar cómo se pueden aplicar las vías verdes y sus subcomponentes en ubicaciones estratégicas dentro de la red de vías verdes del SGV. Los futuros proponentes deben utilizar los recursos disponibles para identificar oportunidades e implementar proyectos de vías verdes. Los diseños conceptuales de ejemplo se desarrollaron utilizando herramientas de caracterización de oportunidades y abarcan una amplia gama de alineaciones, secciones, subcomponentes y elementos beneficiosos de las vías verdes. En cada segmento de afluente y en las parcelas públicas adyacentes existe una gran variedad de combinaciones posibles de elementos para el proyecto que pueden implementarse según las prioridades y necesidades de la comunidad. En la sección 6.8 se detallan las fuentes de financiamiento disponibles para desarrollar proyectos alineados con las prioridades comunitarias.

Los mapas de alineación de las vías verdes fueron elaborados para detallar la disponibilidad del derecho de paso en los segmentos de nivel 1 con mayor precisión que la caracterización de afluentes presentada en el análisis del derecho de paso del canal expuesto en la sección 4.2. En la sección 5.1 se abordan las clasificaciones del derecho de paso, el impacto de dichas clasificaciones en el desarrollo de las vías verdes y la información relevante para justificar la planificación futura. Los proponentes del proyecto pueden utilizar los recursos descritos en la sección 4.2, Oportunidades y restricciones de los afluentes, para completar un ejercicio similar para las áreas de nivel 2 y 3. En la sección 5.1 también se incluyen ejemplos de secciones de vías verdes según el ancho disponible del derecho de paso. Las alineaciones, subcomponentes y elementos beneficiosos de las vías verdes pueden aplicarse en toda la red de vías verdes del SGV, de conformidad con las directrices y normas de diseño (sección 6 y apéndice H).

Los cruces seguros de las vías verdes, incluidas las intersecciones estratégicas, fueron analizados en toda la extensión de los segmentos de nivel 1. En la sección 5.2 se describen los diferentes tipos de cruces seguros y se proporcionan ejemplos para ayudar a los proponentes de proyectos a desarrollar soluciones para los niveles 1, 2 y 3 de la red de vías verdes del SGV.

Además, se identificaron parcelas adyacentes a los canales que podrían servir de apoyo a los subcomponentes de los proyectos a lo largo de los tramos de nivel 1. La atención se centró especialmente en parques y espacios verdes pequeños, y oportunidades de gestión de aguas pluviales. En la sección 5.3 se detalla cómo se identificaron y caracterizaron los sitios de oportunidad para su uso futuro. Los proponentes del proyecto deben utilizar este enfoque y sus resultados para identificar subcomponentes que puedan integrarse con rutas de las vías verdes para implementar proyectos de vías verdes, con el fin de maximizar sus beneficios en los tramos de los niveles 1, 2 y 3 del SGV.

Para complementar los objetivos de la resolución del Consejo de Supervisores (BOS) y del Plan de la red de vías verdes del SGV, se desarrollaron diez diseños conceptuales de ejemplo que incluyen componentes para el proyecto, vías verdes y una amplia variedad de subcomponentes y elementos beneficiosos. No se trata de proyectos listos para su implementación, sino que demuestran las herramientas y recursos disponibles para redactar un proyecto de vías verdes dentro de la red de vías verdes del SGV. En la sección 5.4 se describe el desarrollo de estos diez diseños conceptuales de ejemplo y también se muestra cómo los proyectos de la red de vías verdes con múltiples beneficios se alinean con los objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV. En la sección 5.5 se incluyen diagramas en 3D de algunos subcomponentes y elementos beneficiosos para su aplicación en toda la red de vías verdes del SGV. Encontrará más información en las directrices y normas de diseño (sección 6 y apéndice H).

5.1 Oportunidades de alineación de las vías verdes con el derecho de paso (ROW, por sus siglas en inglés)

Se analizaron los segmentos de nivel 1 con áreas de derecho de paso potenciales adyacentes al canal para identificar tramos de afluentes que puedan respaldar futuros proyectos de vías verdes. Este análisis fue más allá del análisis del derecho de paso presentado en la sección 4, ya que el equipo del plan seleccionó manualmente alineaciones potenciales en los tramos de nivel 1. Los segmentos de nivel 2 y 3 ofrecen oportunidades similares, y el mismo enfoque puede aplicarse para identificar proyectos viables de vías verdes en todos los tramos del Plan de la red de vías verdes del SGV. El ancho disponible de derecho de paso para posibles alineaciones de senderos en vías verdes a lo largo de los tramos de nivel 1 se muestra en la figura 5-1. Se necesita un ancho mínimo de derecho de paso de 13 pies para implementar un proyecto de carril en una vía verde. Estas alineaciones y los anchos de derecho de paso asociados pueden utilizarse en futuras iniciativas de planificación en el SGV mediante el uso del apéndice G, Alternativas de alineación de vías verdes. Para obtener información sobre cómo diseñar segmentos de senderos de vías verdes con diferentes anchos de derechos de paso, consulte esta sección, así como la sección 6 y las directrices y normas de diseño que acompañan al Plan de la red de vías verdes del SGV (sección 6 y apéndice H).

5.1.1 Objetivo de identificación de alineación

En la fase inicial de caracterización de vías verdes para la planificación futura, se identificaron todos los segmentos potenciales de derecho de paso adyacente al canal de nivel 1 que podrían admitir vías verdes. Estos segmentos se identificaron en ambos lados del canal y, cuando fue necesario, fuera del canal para garantizar la conectividad entre segmentos dentro del canal. Esta colección de alineaciones de vías verdes sirve como herramienta para localizar posibles proyectos de vías verdes en áreas donde no se han identificado iniciativas de este tipo. Además, estas alineaciones pueden considerarse en conjunto con otros proyectos, como los proyectos de gestión de aguas pluviales de Safe Clean Water (https://safecleanwaterla.org/), que es posible que inicialmente no se centren en el desarrollo de vías verdes.

Se incluyeron el EIP y los carriles para bicicletas existentes para contextualizar las alineaciones de vías verdes potenciales identificadas en el Plan de la red de vías verdes del SGV. Los EIP se encuentran en diversas etapas de diseño, construcción y finalización, lo que se detalla en el apéndice G: Alternativas de alineación de vías verdes, donde se proporciona información sobre la disponibilidad de derecho de paso adyacente al canal. Las alineaciones especificadas en el Plan de la red de vías verdes del SGV incluyen numerosos puntos de conexión con vías verdes existentes, los EIP y otros destinos, lo que ofrece oportunidades para maximizar la conectividad en todo el SGV.

5.1.2 Metodología de identificación de alineación

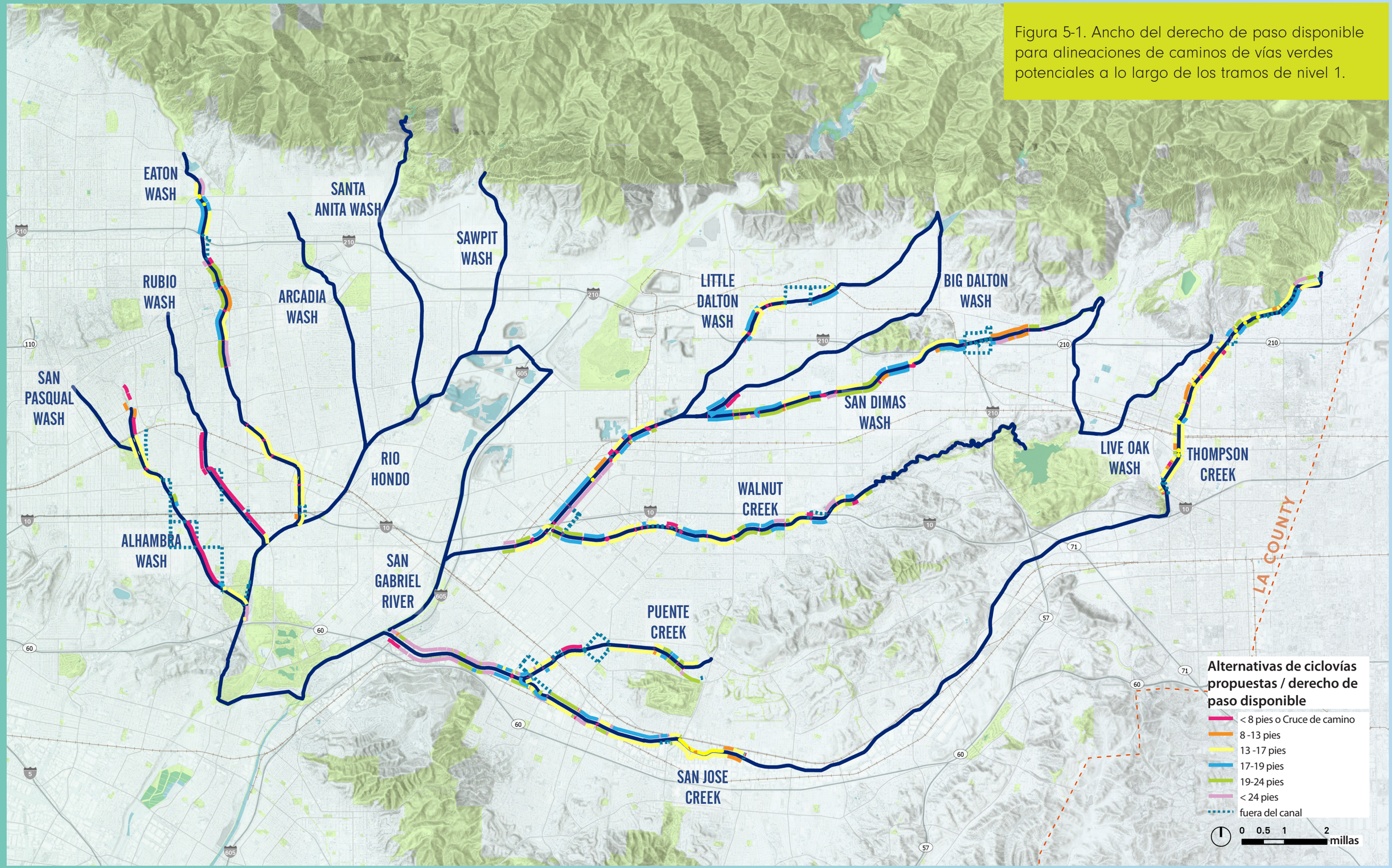
Las alineaciones potenciales de vías verdes se desarrollaron considerando factores limitantes como restricciones de ancho de derecho de paso, vegetación, estructuras de servicios públicos, cruces ferroviarios, intersecciones y estacionamientos, entre otros. Se evaluaron ocho secciones transversales de vías verdes, aplicables a los tres niveles de afluentes, para cuatro anchos diferentes de derecho de paso (13 pies, 17 pies, 19 pies y 24 pies). Cada sección transversal se diseñó para diferentes usos. Se consideraron los cuatro anchos diferentes del derecho de paso porque admiten distintos tipos de uso (es decir, caminos para peatones, ciclistas y jinetes).

Los proponentes del proyecto pueden llevar a cabo la clasificación del ancho del derecho de paso para los tramos de niveles 2 y 3 utilizando un análisis de SIG de escritorio realizado con las herramientas proporcionadas en el apéndice B: Análisis de SIG, base de datos y cartografía, como se hizo para los tramos de nivel 1, o mediante la verificación física de la disponibilidad de derecho de paso. La tabla 5-1 proporciona un resumen de los posibles usos de vías verdes para cada ancho de derecho de paso. Las figuras 5-2 a 5-7 muestran ejemplos de secciones transversales para múltiples usuarios si el derecho de paso es al menos de 13 pies, 19 pies o 24 pies. Encontrará más secciones de vías verdes en las directrices y normas de diseño (apéndice H).

Tabla 5-1. Resúmenes de secciones transversales del ancho del derecho de paso de la red de vías verdes del SGV

Ancho mínimo de derecho de paso	Tipo de uso			
	Peatón (ancho mínimo de 4 pies)	**Bicicleta** (ancho mínimo de 8 pies)	**Peatón y bicicleta** (ancho mínimo de 8 pies)	**Ecuestre** (ancho mínimo de 4 pies)
13 pies			●	
17 pies	●		●	●
19 pies opción A	●		●	●
19 pies opción B	●		●	●
24 pies opción A	●	●		●
24 pies opción B	●	●		●

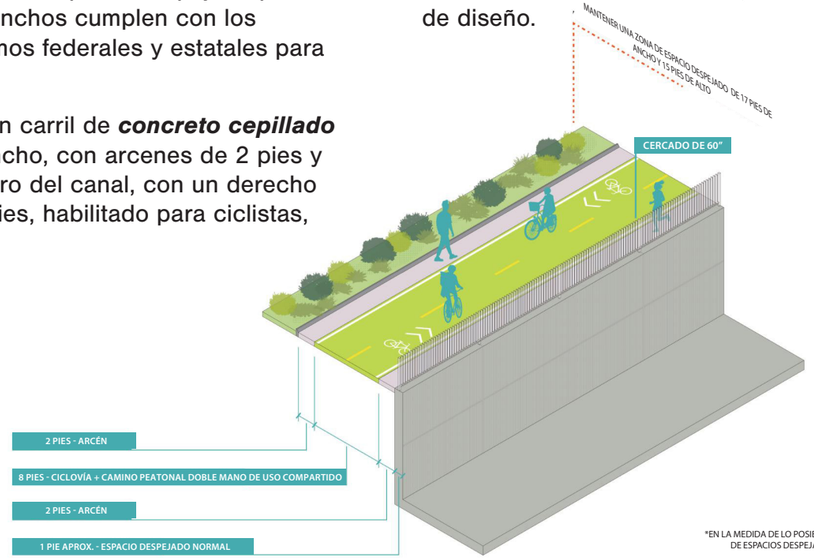
Figura 5-1. Ancho del derecho de paso disponible para alineaciones de caminos de vías verdes potenciales a lo largo de los tramos de nivel 1.



SENDERO DE USOS MÚLTIPLES DE DERECHO DE PASO DE 13 PIES

Este ejemplo de configuración de vía verde muestra un carril de uso compartido bidireccional de 8 pies con arcenes libres de 2 pies y 1 pie de espacio despejado para cercado. Estos anchos cumplen con los estándares mínimos federales y estatales para ciclovías.

Se puede usar un carril de ***concreto cepillado*** de 12 pies de ancho, con arcenes de 2 pies y 1 pie junto al muro del canal, con un derecho de paso de 17 pies, habilitado para ciclistas, peatones y jinetes para lograr la conectividad de senderos de usos múltiples si es necesario, aunque no se recomienda para largas distancias. Para más detalles, consulte las guías de diseño.

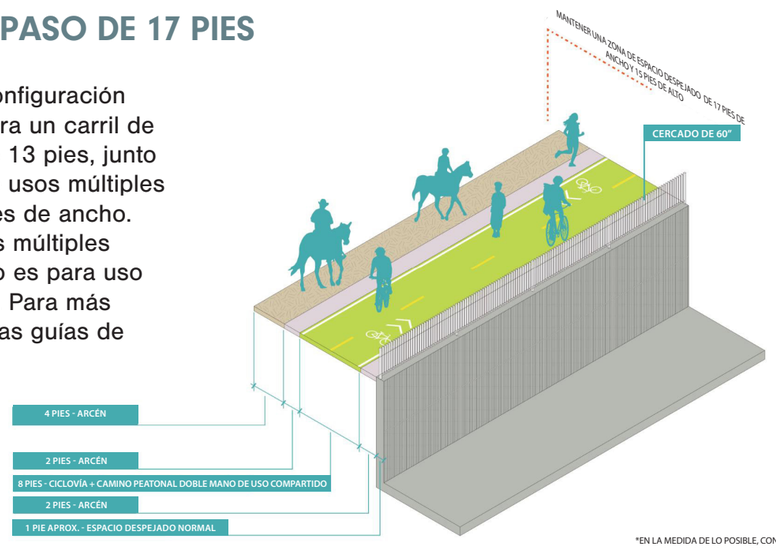


*EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CONSULTAR LAS DIRECTRICES DE ESPACIOS DESPEJADOS PARA MÁS DETALLES.

Figura 5-2. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 13 pies de ancho de la tabla 5-1

SENDERO DE USOS MÚLTIPLES DE DERECHO DE PASO DE 17 PIES

Este ejemplo de configuración de vía verde muestra un carril de uso compartido de 13 pies, junto con un sendero de usos múltiples adyacente de 4 pies de ancho. El sendero de usos múltiples de 4 pies de ancho es para uso de baja intensidad. Para más detalles, consulte las guías de diseño.

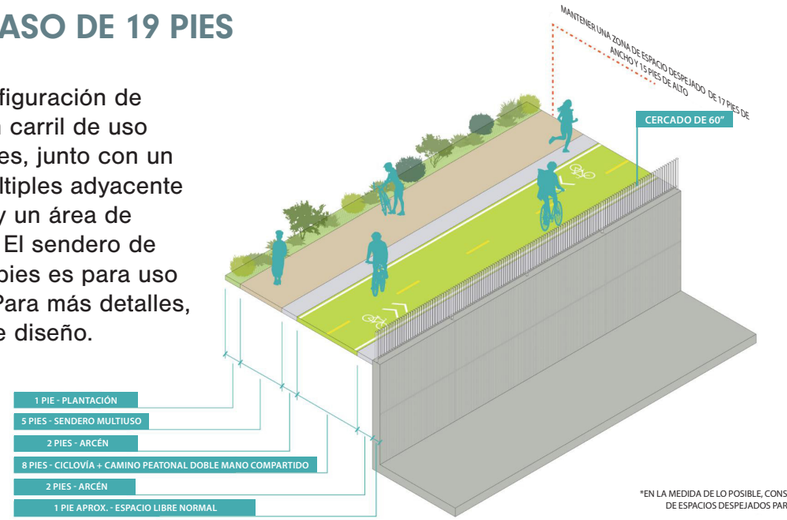


*EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CONSULTAR LAS DIRECTRICES DE ESPACIOS DESPEJADOS PARA MÁS DETALLES.

Figura 5-3. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 17 pies de ancho de la tabla 5-1

SENDERO DE USOS MÚLTIPLES DE DERECHO DE PASO DE 19 PIES

Este ejemplo de configuración de vía verde muestra un carril de uso compartido de 13 pies, junto con un sendero de usos múltiples adyacente de 5 pies de ancho y un área de vegetación de 1 pie. El sendero de usos múltiples de 5 pies es para uso de baja intensidad. Para más detalles, consulte las guías de diseño.

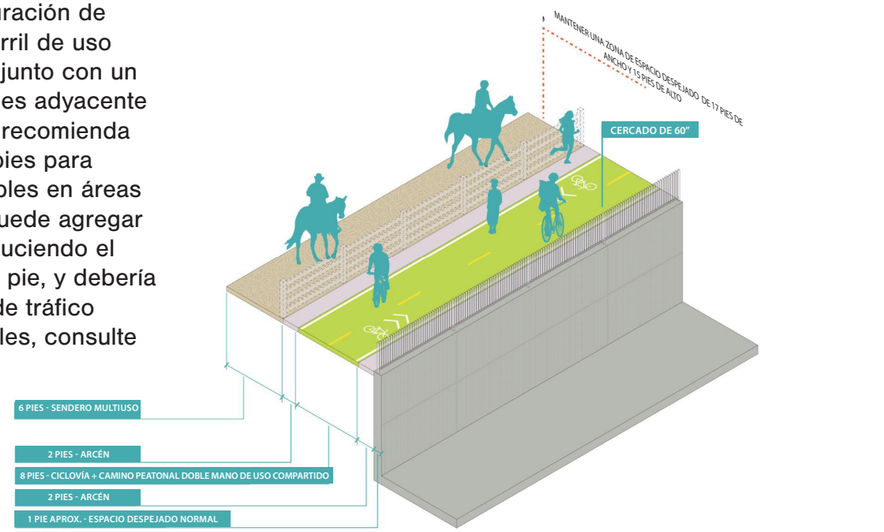


*EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CONSULTAR LAS DIRECTRICES DE ESPACIOS DESPEJADOS PARA MÁS DETALLES.

Figura 5-4. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 19 pies de ancho, opción A de la tabla 5-1

SENDERO DE USOS MÚLTIPLES DE DERECHO DE PASO DE 19 PIES

Este ejemplo de configuración de vía verde muestra un carril de uso compartido de 13 pies, junto con un sendero de usos múltiples adyacente de 6 pies de ancho. Se recomienda un ancho mínimo de 6 pies para senderos de usos múltiples en áreas de uso moderado. Se puede agregar una cerca o barrera reduciendo el ancho del sendero en 1 pie, y debería considerarse en áreas de tráfico elevado. Para más detalles, consulte las guías de diseño.



*EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CONSULTAR LAS DIRECTRICES DE ESPACIOS DESPEJADOS PARA MÁS DETALLES.

Figura 5-5. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 19 pies de ancho, opción B de la tabla 5-1

SENDERO DE USOS MÚLTIPLES DE DERECHO DE PASO DE 24 PIES

Este ejemplo de configuración de vía verde muestra un carril de uso compartido de 13 pies, junto con un sendero de usos múltiples adyacente de 8 pies de ancho, una cerca opcional y borde de jardinería. Se recomienda la colocación de barreras en áreas de tráfico elevado. Si el derecho de paso es adecuado, las barreras pueden mejorar la seguridad al separar a los distintos tipos de usuarios. Para más detalles, consulte las guías de diseño.

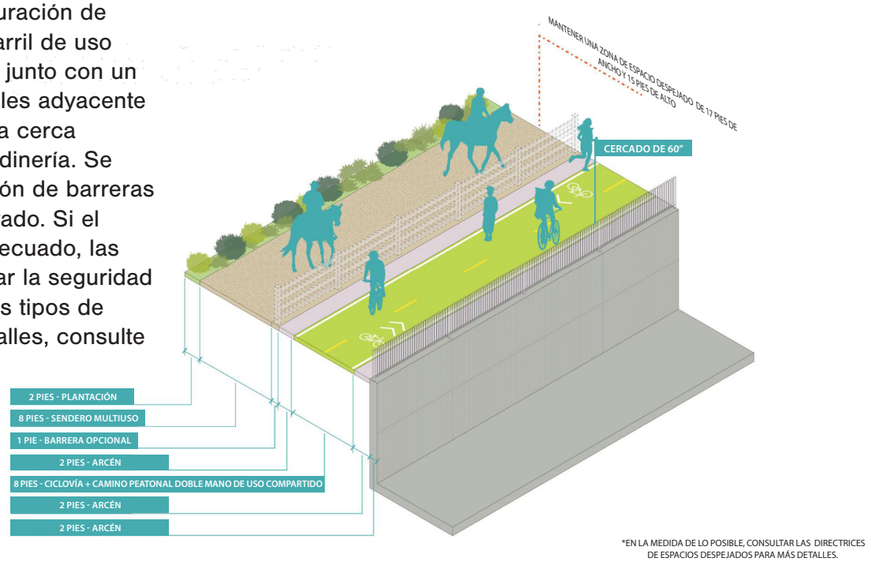


Figura 5-6. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 24 pies de ancho, opción A de la tabla 5-1

SENDERO DE USOS MÚLTIPLES DE DERECHO DE PASO DE 24 PIES

Este ejemplo de configuración de vía verde muestra un carril de uso compartido de 13 pies, junto con un sendero de usos múltiples adyacente de 7 pies de ancho que está separado por una mediana con vegetación. Esta separación de usos es ideal en áreas de tráfico elevado. Para más detalles, consulte las guías de diseño.

Una alternativa de 24 pies de derecho de paso es activar ambos lados del canal con un sendero en uno de los lados y una ciclovía en el otro; esto permitiría áreas de vegetación más amplias y/o senderos o carriles sinuosos.

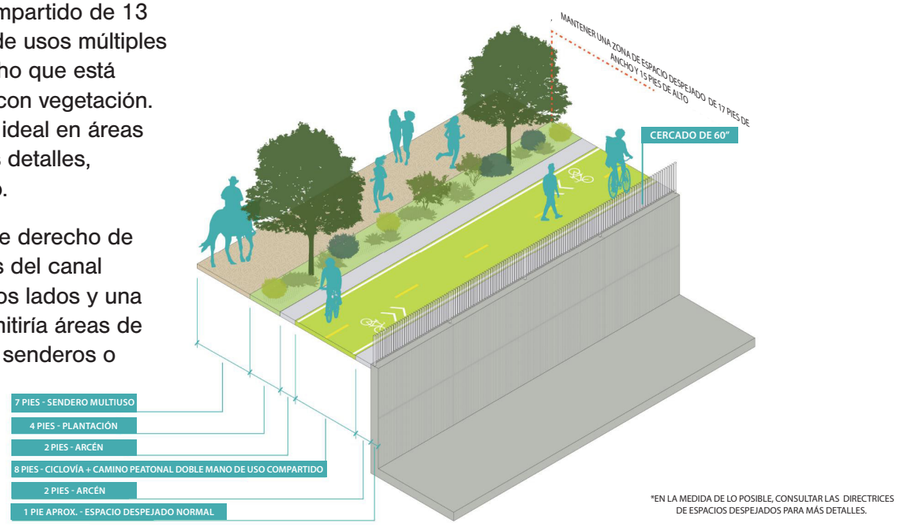


Figura 5-7. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 24 pies de ancho, opción B de la tabla 5-1

El objetivo principal es desarrollar, como mínimo, el carril de vía verde de 13 pies de ancho (mostrado en la figura 5-2) en un lado del canal del afluente del SGV. En casos extraordinarios donde haya una ciclovía o un carril de vía verde aceptable de 13 pies en un lado del canal, se puede implementar un sendero de usos múltiples de superficie natural en lugar de una ciclovía en el lado opuesto. Se muestra un ejemplo en la figura 5-8. Esto requiere la aprobación del Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles y otras entidades reguladoras.

Se asignaron anchos de derecho de paso a lo largo de los tramos de nivel 1 utilizando el mínimo de derecho de paso para la extensión de un carril potencial entre intersecciones con el fin de evitar la contracción y expansión de las vías verdes. Por ejemplo, si el ancho del derecho de paso de un tramo variaba entre 13 y 19 pies, el equipo del plan asignaba un ancho de 13 pies a 17 pies en las herramientas de cartografía (Apéndice G: Alternativas de alineación de vías verdes), lo que permitiría aprovechar la sección transversal de 13 pies para mantenerse dentro del derecho de paso disponible durante todo el tramo. Los proponentes del proyecto pueden llevar a cabo el mismo ejercicio en los tramos de niveles 2 y 3. Esto proporciona flexibilidad para los planificadores de proyectos de vías verdes en el futuro.

Los anchos de los derechos de paso disponibles se determinaron sin decidir la sección transversal de vía verde específica que se utilizaría. En los casos en que el ancho de derecho de paso exceda el ancho necesario para un carril de vía verde, se podrían implementar los subcomponentes del proyecto en el derecho de paso y deberían diseñarse de conformidad con las directrices y normas de diseño (sección 6 y apéndice H). Las alineaciones fuera del canal fueron delineadas por el equipo del plan cuando fue necesario para conectar con las vías verdes dentro del canal. Esto ocurría cuando había menos de 13 pies de derecho de paso disponibles junto al canal del afluente o cuando había un obstáculo importante, como una autopista, lo que requeriría construir un puente o un cruce elevado costoso y de gran entidad. Se añadieron notas para identificar las longitudes de alineaciones que podrían requerir consideraciones adicionales, como nivelación para garantizar que ciertos segmentos sean accesibles para personas con discapacidad (consulte el ejemplo de la figura 5-9). Se incluyen las alineaciones y las notas asociadas para cada tramo de nivel 1 en las Alternativas de alineación de vías verdes descritas en el apéndice G.

EJEMPLO DE CANAL ACTIVADO EN AMBOS LADOS

Este ejemplo de configuración de vía verde muestra un carril de uso compartido de 13 pies, junto con un sendero de usos múltiples en el lado opuesto. Esta configuración puede resultar útil cuando el derecho de paso resulta insuficiente, pero se desea la conectividad del sendero de usos múltiples. Para más detalles, consulte las guías de diseño.

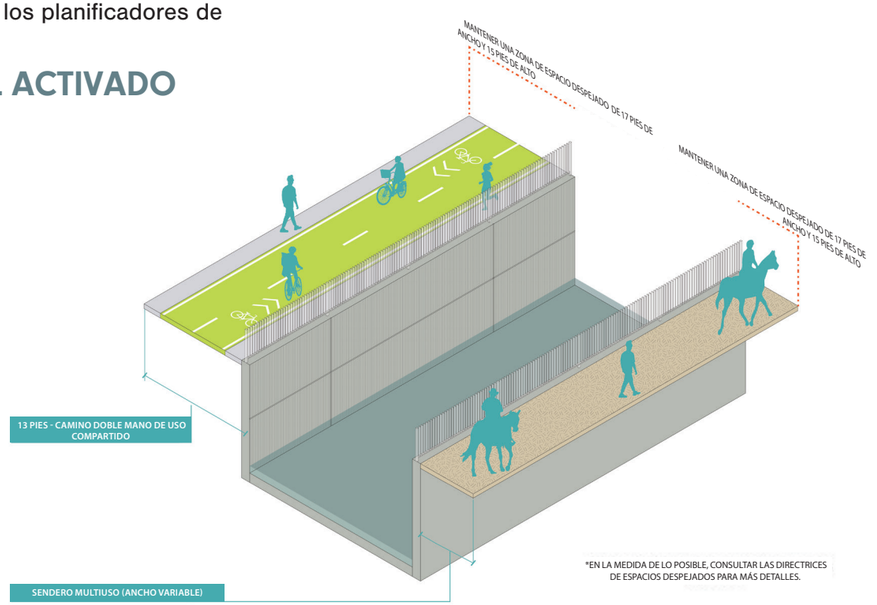


Figura 5-8. Ejemplo con 13 pies de vía verde en uno de los lados del canal y un sendero separado en el lado opuesto.

Figura 5-9. Ejemplo de mapa de recursos de alineación a lo largo del cauce seco Eaton.



5.2 Oportunidades para cruces seguros

A lo largo de la red de vías verdes del SGV, aproximadamente 60 millas de tramos de afluentes de nivel 1 incluyen 121 cruces potenciales de vías verdes, incluidas las entradas de vehículos, calles locales, carreteras, autopistas y vías ferroviarias y sus ramales. Apéndice F: Las oportunidades de subcomponentes de canales adyacentes y cruces seguros proporcionan orientación para cada uno de los 121 cruces potenciales. Es crucial desarrollar cruces seguros y eficientes para crear un sistema de vías verdes continuo y deseable. Los segmentos de niveles 2 y 3 incluyen las mismas categorías y tipos de cruces, y los proponentes del proyecto pueden usar los 121 cruces de ejemplo como referencia para especificar sus propios cruces. Cada cruce fue y debe ser evaluado teniendo en cuenta los siguientes factores, obstáculos y limitaciones:

- Garantizar la distancia desde la intersección más cercana:
  - Para intersecciones con señalización, el cruce propuesto se ubicó a una distancia de 200 a 300 pies de la señal más cercana.
  - Para intersecciones sin señalización, el cruce propuesto se ubicó a 100 pies de la señal más cercana.
- Cuando no fue posible cumplir con esta distancia, se desvió la ruta para cruzar en la intersección más cercana posible.
  - En las intersecciones con señalización, se seleccionaron pasos de peatones de alta visibilidad (HVC), con la opción de considerar un intervalo de avance para peatones.
  - En las intersecciones controladas por señal de "alto", se seleccionaron HVC.
  - En ubicaciones no controladas donde no se podía cumplir con la distancia suficiente, el cruce se colocó en el brazo de la intersección, utilizando el tratamiento especificado en la tabla 5-2.
- Es necesario coordinar con el propietario de la infraestructura de transporte, ya sea el estado, el condado, las ciudades, los distritos escolares, eléctricos o de agua, y los ferrocarriles.
- Para los cruces ferroviarios, se indicó cuándo sería necesario coordinarse con la División de Seguridad Ferroviaria de la Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC). La CPUC regula los servicios y las empresas de servicios públicos, garantizando el acceso a una infraestructura y servicios públicos seguros y confiables. Esto incluye la supervisión de los cruces a nivel de vías de todos los ferrocarriles, transportes de carga y transportes públicos. Toda modificación de un cruce ferroviario o propuesta de nuevo cruce requiere coordinación con la CPUC.
- Cuando no fue posible ubicar el cruce cerca del canal debido a la proximidad con la intersección o la configuración de la carretera (por ejemplo, porque cruzaba una autopista), se propuso una ruta alternativa utilizando rutas de bicicletas en la calle y una combinación de cruces.
- La tabla 5-2 describe las clasificaciones de los cruces basados en las configuraciones de las carreteras y los límites de velocidad.

Tabla 5-2. Clasificaciones de cruces de carretera para las vías verdes del SGV

	Velocidad (mph)						
Configuración	**15**	**20**	**25**	**30**	**35**	**40**	**45**
2 carriles	HVC	HVC	HVC	HVC	RRFB	RRFB	RRFB
2 carriles, con carril de giro	HVC	HVC	HVC	RRFB	RRFB	RRFB	RRFB
4 carriles	HVC	HVC	HVC	RRFB	PHB	PHB	PHB
4 carriles, con carril de giro	HVC	HVC	HVC	RRFB	PHB	PHB	PHB
4 carriles, con mediana elevada	HVC	HVC	HVC	RRFB	PHB	PHB	PHB
6 carriles, con carril de giro	RRFB	RRFB	RRFB	PHB	PHB	PHB	PHB
6 carriles, con mediana elevada	RRFB	RRFB	RRFB	PHB	PHB	PHB	PHB
8 carriles, con mediana elevada	RRFB	RRFB	RRFB	PHB	PHB	PHB	PHB

RRFB: balizas rectangulares de intermitencia rápida

PHB: Baliza híbrida peatonal

Para los cruces de autopistas se utilizaron rutas dentro y fuera del canal y cruces con clasificaciones según la configuración de la carretera.

Los tratamientos de cruce son sugerencias generadas mediante una revisión conceptual de los sitios basada en las condiciones de campo durante el desarrollo del Plan de la red de vías verdes del SGV, las normas de diseño y la suposición de la ribera del canal que se seleccionará para la vía verde (cruces seguros en el apéndice F: Oportunidades de subcomponentes de canales adyacentes y cruces seguros). Consulte la figura 5-10 para ver un ejemplo de tratamiento de cruce a lo largo del cauce seco Eaton. Cada jurisdicción requerirá el diseño de tratamientos de cruces específicos basados en las condiciones en el momento de la implementación y los requisitos jurisdiccionales que consisten en marcas de cruces de peatones, balizas intermitentes o señales de tráfico, según sea necesario.

En algunos lugares se han identificado oportunidades para nuevos cruces elevados para peatones, puentes sobre canales y plataformas en voladizo. Para obtener más información sobre cómo deben diseñarse los cruces, consulte las directrices y normas de diseño que acompañan al plan (sección 6 y apéndice H).



Figura 5-10. Ejemplo de tratamiento de cruce a lo largo del cauce seco Eaton

5.3 Oportunidades de subcomponentes cerca de los canales del SGV.

5.3.1 Identificación de oportunidades de subcomponentes en parcelas adyacentes a canales

A través de un análisis profundo del derecho de paso del canal de nivel 1, las parcelas adyacentes y los usos del suelo, se identificaron 268 oportunidades para potenciales subcomponentes del proyecto que requieren evaluación adicional. Las oportunidades para subcomponentes del proyecto adyacentes al canal fueron identificadas inmediatamente junto a los tramos de nivel 1 donde existía un espacio abierto o cuando se podría modificar un uso existente del suelo para proporcionar beneficios adicionales a los proyectos de vías verdes. Las oportunidades para subcomponentes del proyecto identificadas para las parcelas adyacentes a los canales consistieron en las siguientes:

- Gestión de aguas pluviales
  - Mejores prácticas de gestión (BMP) de aguas pluviales de superficies potenciales (identificación de parcelas).
  - BMP de aguas pluviales subterráneas potenciales (cruces de alineación para el transporte de aguas pluviales).
- Espacios verdes y parques pequeños
  - Sitios de mejora de parques y/o conexiones existentes (identificación de parcelas)
  - Posibles sitios para nuevos parques o parques pequeños (identificación de parcelas)
  - Mejoras en espacios abiertos dentro de terrenos escolares y conexiones con vecindarios (identificación de parcelas)

Los servicios en las vías verdes son un subcomponente importante y pueden incorporarse a lo largo de los carriles de vías verdes y parques y espacios verdes pequeños, tal como se describe y especifica en las directrices y normas de diseño (apéndice H). El Plan de la red de vías verdes del SGV también proporciona ejemplos de los diferentes servicios en las vías verdes expuestos en los diseños conceptuales de ejemplo (sección 5.4). Las orientaciones sobre los subcomponentes de cruces seguros se encuentran en la sección Cruces seguros (sección 5.2).

Para obtener información sobre la planificación y diseño de la gestión de aguas pluviales, espacios verdes y parques pequeños en sitios adyacentes a los canales, consulte las directrices y normas de diseño (apéndice H). Los proponentes de proyectos en los tramos de nivel 2 y 3 pueden utilizar los datos de propiedad de parcelas desarrollados en el apéndice B: Análisis SIG, base de datos y cartografía, así como el enfoque descrito en esta sección, para identificar ubicaciones similares que favorezcan la gestión de aguas pluviales, espacios verdes y parques pequeños, así como otros servicios para mejorar los proyectos de vías verdes.

5.3.2 Análisis del sitio adyacente al canal

Se realizó un primer análisis de todas las oportunidades potenciales de parcelas adyacentes a los canales de nivel 1 para identificar oportunidades viables y deseables, utilizando los siguientes criterios:

- Priorizar parcelas de propiedad pública o pertenecientes a empresas de servicios públicos para aumentar la probabilidad de éxito en la implementación del proyecto.
- No priorizar oportunidades donde solo sean posibles las BMP en la gestión subterránea de aguas pluviales. El motivo es que esto no proporcionaría muchos beneficios. Las oportunidades para las BMP de superficie siguieron siendo una prioridad.
- No priorizar parcelas adyacentes a segmentos de afluentes con un ancho de derecho de paso insuficiente para una vía verde, tal como se muestra en las alternativas de vías verdes propuestas.
- No priorizar parcelas identificadas en propiedades escolares debido a las dificultades potenciales para lograr un consenso entre organizaciones.

Los proponentes del proyecto pueden decidir si estos criterios de selección son relevantes para la priorización de sitios de oportunidades al diseñar los proyectos. El Plan de la red de vías verdes del SGV utilizó esta evaluación para centrar la atención en oportunidades que podrían ser más factibles de implementar. Al aplicar los criterios de evaluación mencionados anteriormente, junto con una revisión manual de los sitios de oportunidades, el número de oportunidades de proyectos adyacentes a canales se redujo significativamente, de 268 a 64.

Las oportunidades de subcomponentes de proyectos adyacentes a canales se refinaron aún más mediante un análisis cualitativo de los 64 restantes. Específicamente, las oportunidades restantes se evaluaron en función de su potencial para lograr múltiples beneficios y capturar aguas pluviales externas al sitio. Los factores considerados incluyeron los siguientes: beneficio para los usuarios de la vía verde, beneficio para los vecindarios adyacentes, área del sitio, configuración del sitio, accesibilidad, potencial para captar escorrentía externa y viabilidad de construcción. Se consideraron las parcelas adyacentes al canal con potencial para combinarse con otra oportunidad de subcomponente cercana para maximizar los beneficios adicionales. Esta priorización permitió al equipo del plan enfocarse más en un subconjunto de oportunidades y desarrollar resúmenes para dichas oportunidades.

También existía un fuerte interés por lograr una distribución geográfica uniforme de las oportunidades de subcomponentes de proyectos a lo largo de los canales de nivel 1 en todo el SGV. En algunos casos, una oportunidad adyacente a un canal que inicialmente fue descartada o no fue identificada previamente se reconsideró para lograr una distribución geográfica más equilibrada. Las oportunidades de sitios para subcomponentes de proyectos en el cauce seco Little Dalton y el arroyo Puente eran extremadamente limitadas, y agregar subcomponentes en estos segmentos requeriría la adquisición de parcelas de propiedad privada para apoyar un proyecto de vía verde con una alineación asociada. Esta revisión cualitativa de oportunidades adyacentes a canales permitió reducir aún más la lista de oportunidades, de 64 a 35 sitios.

Todos los sitios de oportunidades de subcomponentes de proyectos se presentan en la figura 5-11, donde también se detallan las parcelas que formaban parte de la lista de 64 y las que formaban parte de la lista final de 35. Para obtener recursos y conjuntos de herramientas para la identificación y evaluación de subcomponentes de proyectos adyacentes a canales, consulte el apéndice F: Oportunidades de subcomponentes de proyectos de canales adyacentes y cruces seguros.

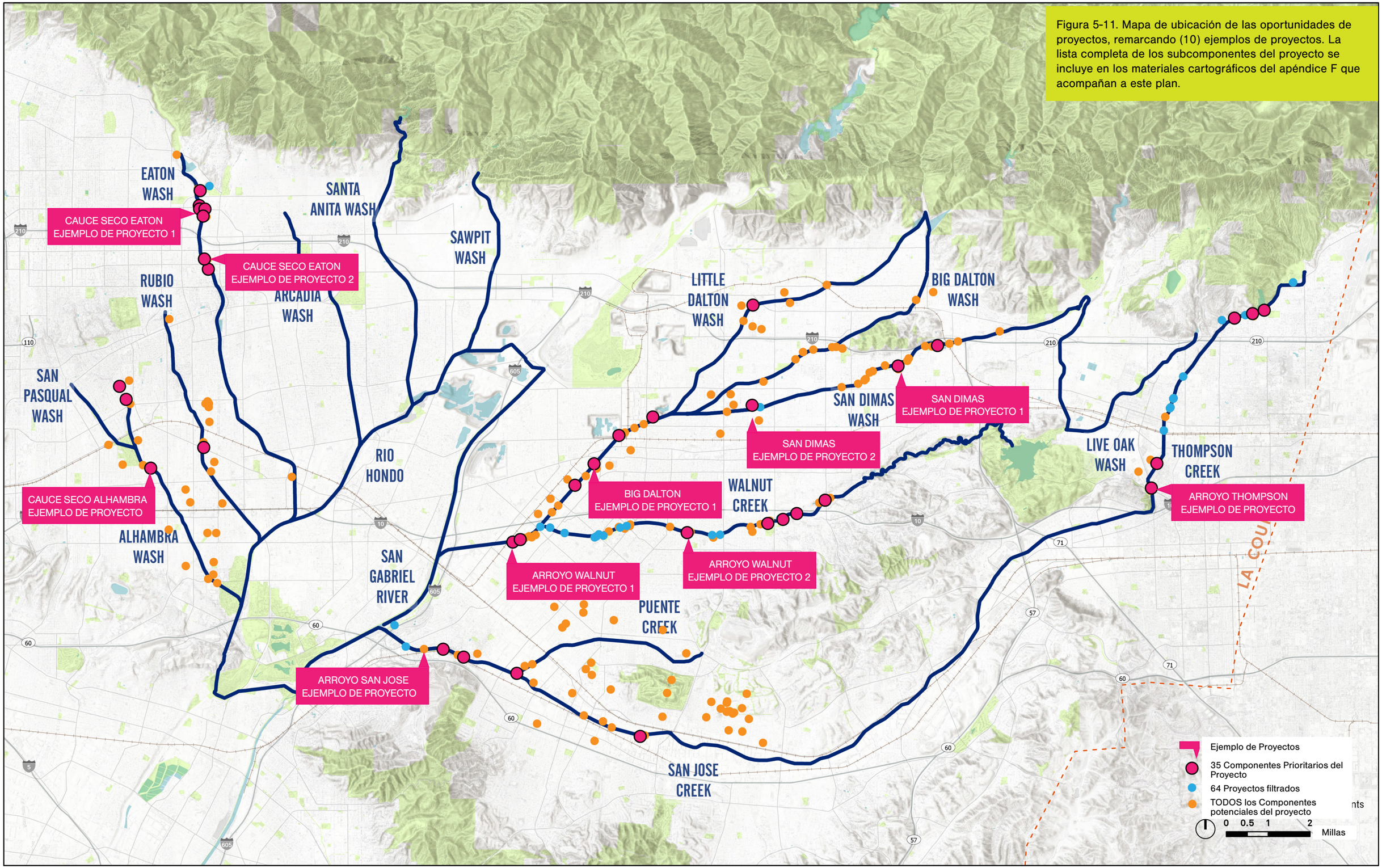
Se crearon resúmenes de proyectos para las 35 oportunidades de subcomponentes de proyectos en parcelas, los cuales incluyen una descripción general, información sobre el sitio, beneficios potenciales del sitio (oportunidades de gestión de aguas pluviales, reducción de áreas impermeables, construcción de parques y espacios verdes, acceso del vecindario a los derechos de paso del canal, y proximidad a EIP), logística potencial de construcción (pendiente significativa del sitio, estructuras existentes que requieren demolición, acceso a la construcción a través de vías públicas, modificaciones significativas del suelo, remoción y protección de árboles, proximidad a receptores sensibles a la calidad del aire y al ruido) y puntajes de priorización del canal adyacente.

Las 35 oportunidades finales de subcomponentes de proyectos en parcelas están incluidas en el Plan de la red de vías verdes del SGV y podrán considerarse en futuros proyectos de vías verdes. Algunas de estas mejoras potenciales de sitios de subcomponentes de proyectos se combinaron con carriles seleccionados de vías verdes y cruces seguros para crear los diez diseños conceptuales de ejemplo. Un memorando técnico que resume los subcomponentes de proyectos seleccionados está disponible en el apéndice F: Oportunidades de subcomponentes de canales adyacentes y cruces seguros.

5.4 Diseños conceptuales de ejemplo

Se desarrollaron diez diseños conceptuales de ejemplo para ilustrar una amplia variedad de oportunidades y beneficios proporcionados por diferentes configuraciones de proyectos de vías verdes en todo el SGV. Se utilizaron diversas combinaciones de secciones de carriles de vías verdes, subcomponentes de proyecto y elementos beneficiosos para demostrar las múltiples oportunidades y beneficios disponibles para las comunidades. Los diseños conceptuales se proporcionan para demostrar cómo podrían verse los proyectos de vías verdes en todo el SGV. Es importante señalar que estos diez diseños conceptuales no cuentan actualmente con financiamiento para su implementación en su forma actual. Si un proponente de proyecto está interesado en desarrollar en profundidad estos diseños conceptuales, se requerirá mucho más trabajo para determinar su viabilidad y desarrollar un proyecto completo. El siguiente enfoque puede utilizarse para desarrollar un proyecto de vía verde en todos los segmentos de afluentes de niveles 1, 2 y 3.

Figura 5-11. Mapa de ubicación de las oportunidades de proyectos, remarcando (10) ejemplos de proyectos. La lista completa de los subcomponentes del proyecto se incluye en los materiales cartográficos del apéndice F que acompañan a este plan.



Para iniciar el proceso de diseño conceptual de ejemplo, se analizó cuidadosamente el tramo de nivel 1 para identificar los diseños potenciales que pudieran cumplir varios objetivos del plan y necesidades regionales, incluidos:

- Promoción de prácticas equitativas
- Creación de oportunidades recreativas
- Integración de la gestión de aguas pluviales
- Mejora de las conexiones
- Mejora de los hábitats naturales
- Enriquecimiento del bienestar de la comunidad

Declaración de propósito del Plan de la red de vías verdes del SGV:

- Desarrollar una red de vías verdes comunitarias interconectadas y de usos múltiples en todo el condado, transformando los canales de tormenta, los cauces secos y los arroyos que desembocan en el río San Gabriel y en el río Hondo en una red modernizada de sendas para peatones y bicicletas en el SGV.

5.4.1 Factores de selección de diseños conceptuales

Se consideraron en conjunto las alineaciones de vías verdes y los subcomponentes de proyectos para desarrollar diez diseños conceptuales de ejemplo para su inclusión en el Plan de la red de vías verdes del SGV. Este enfoque refleja la perspectiva que puede utilizar un proponente para identificar y conceptualizar un proyecto de vías verdes. Se seleccionaron los proyectos que podían contribuir a mejorar la conectividad de la red de vías verdes y aquellos con el potencial para crear espacios comunitarios con diversos beneficios, capaces de convertirse en puntos de interés dentro de la red de vías verdes.

Algunos de los factores considerados como base para identificar diseños conceptuales de ejemplo fueron los siguientes:

- Potencial para cerrar una brecha adyacente a una vía verde existente o a un EIP.
- Segmento ya existente o propuesto por un EIP.
- Disponibilidad de derecho de paso de la vía verde.
- Requisitos mínimos de rutas fuera del canal para permitir la continuidad de la vía verde en la red general.

Algunos de los factores específicos utilizados para evaluar oportunidades de subcomponentes de proyectos fueron los siguientes:

- Viabilidad de construcción (según el análisis expuesto en los resúmenes de subcomponentes de proyectos del apéndice F: Oportunidades de subcomponentes de canales adyacentes y cruces seguros)
- Elementos de proyectos de beneficios múltiples (según el análisis de la sección 5.3)
- Necesidad de una vía verde por priorización de afluentes (según el análisis de la sección 4.1)
- Propiedad de la parcela (se da preferencia a las parcelas que sean propiedad del condado de Los Ángeles)
- Cercanía o pertenencia a una comunidad en desventaja, de acuerdo con la definición presentada en CES 3.0

Los detalles de los factores de subcomponentes de proyectos se compilaron para ayudar al equipo del plan a identificar los diez diseños conceptuales de ejemplo. En una consideración final, los diez diseños conceptuales de ejemplo también se seleccionaron para proporcionar una buena distribución geográfica de beneficios en todo el SGV. No hubo un único factor determinante para incluir un proyecto en la lista de diseños conceptuales, sino que se evaluó cada diseño conceptual potencial en función de su capacidad para cumplir con los objetivos del BOS para el Plan de la red de vías verdes del SGV y aportar varios beneficios a la red de vías verdes en su conjunto.

Varios departamentos del condado de Los Ángeles y del Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles revisaron los diseños conceptuales de ejemplo, además del comité directivo, que tuvo la oportunidad de conocer los diez diseños conceptuales en un taller realizado el 11 de mayo de 2022. También se involucró a otras partes interesadas en la revisión de los diez diseños conceptuales, incluidos Trust for Public Land y Sierra Club. Además, los diseños conceptuales preliminares se compartieron en formato de cartel durante varios talleres comunitarios. La participación de muchas partes interesadas permitió mejorar los diez diseños conceptuales de ejemplo, haciéndolos más representativos de las grandes oportunidades y la diversidad de actores en el SGV.

5.4.2 Metodología de los diseños conceptuales

Los diseños conceptuales se concibieron inicialmente analizando el potencial de las vías verdes que se extienden en cualquier dirección a partir de cada componente del proyecto seleccionado. La extensión conceptual de las vías verdes finalizaba al encontrarse con carriles para bicicletas existentes o planificados, al terminar los tramos de nivel 1 o en puntos donde sería necesario desviarse del canal para reconectar con él (como, por ejemplo, en cruces de autopistas o en áreas en donde no hay derecho de paso disponible para tramos largos del canal). En los diseños conceptuales, las vías verdes incluidas se plantearon solo en un lado del canal con el derecho de paso asociado necesario para conectar con los subcomponentes del proyecto y las calles a lo largo de la ruta. Estos ejemplos de derecho de paso no son específicos de un sitio en particular, sino que podrían aplicarse a todos los segmentos del Plan de la red de vías verdes del SGV, no solo a los de nivel 1.

Los subcomponentes del proyecto asociados con los diseños conceptuales se seleccionaron caso por caso en función del uso del suelo existente y las oportunidades, y con el fin de proporcionar una amplia variedad de elementos en los diez ejemplos. Los subcomponentes del proyecto y los elementos beneficiosos incluyen aquellos servicios descritos en la sección 1.3, tales como espacios verdes, jardines comunitarios, bancos, servicios para parques, infraestructura para la gestión de aguas pluviales, accesos a las vías verdes, parques pequeños, parques de entrada, cruces seguros, etc. En la sección 6 se aborda cómo se utilizan los recursos desarrollados en este plan para la implementación de proyectos.

5.4.3 Diseños conceptuales de ejemplo

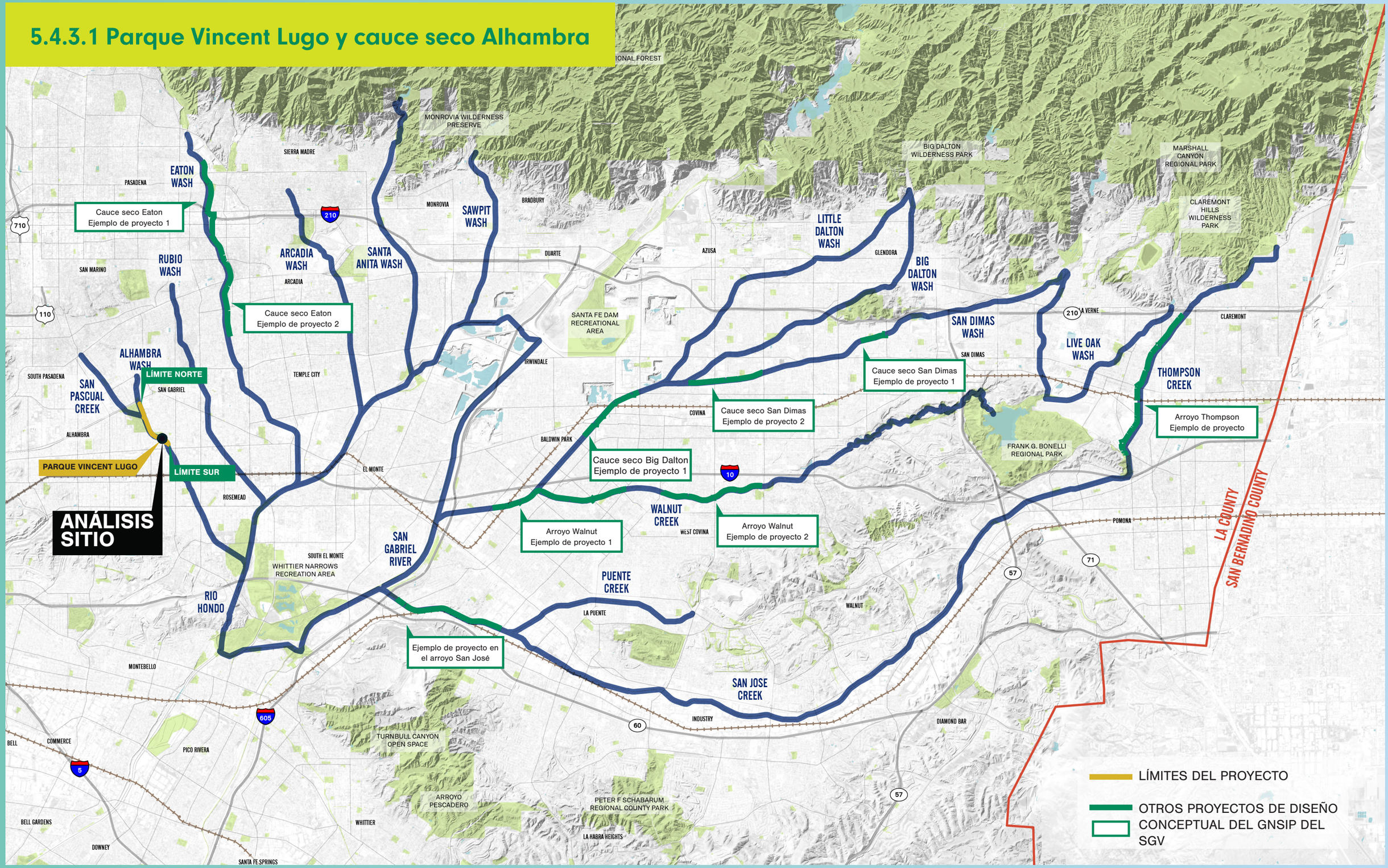
En línea con el enfoque descrito en la sección anterior, el equipo del plan desarrolló diez diseños conceptuales de ejemplo a lo largo del SGV. Estos conceptos tienen el propósito de demostrar el potencial de nuevos y emocionantes proyectos en toda la red de vías verdes del SGV. Idealmente, los diseños conceptuales inspirarán a futuros proponentes para dar el siguiente paso hacia la implementación de proyectos o para utilizar ideas de estos diseños para desarrollar vías verdes en otras comunidades. Los diseños conceptuales no cuentan con financiamiento por parte del condado de Los Ángeles ni están planificados para ser construidos por dicho condado.

Cada diseño conceptual incluye la siguiente información y páginas:

- **Mapa clave/contexto regional**
  muestra la ubicación del proyecto en un mapa dentro de la red de vías verdes del SGV.
- **Fotos de condiciones existentes**
  para usuarios digitales, se puede acceder a las fotos interactivas en 3D mediante un enlace.
- **Escala de la red de vías verdes**
  El diseño muestra la conexión de los proyectos con otros proyectos e infraestructuras a lo largo del afluente.
- **Escala de vecindario**
  El diseño muestra las conexiones locales del proyecto con el vecindario circundante y los centros comunitarios principales en el área.
- **Escala de parcela**
  El diseño muestra cómo en cada proyecto se utiliza una parcela particular adyacente a la comunidad con servicios específicos e infraestructura adyacentes a la vía verde.
- **Modelados en 3D**
  Se seleccionaron las vistas y se generaron modelados en 3D para destacar los subcomponentes específicos de cada proyecto, con el fin de facilitar su comprensión y fomentar inspiración.
- **Participación de las ciudades**
  Se organizaron presentaciones individuales de los diseños conceptuales de ejemplo con las ciudades que tenían jurisdicción sobre los proyectos, ofreciendo la oportunidad de realizar preguntas o proporcionar comentarios.

Algunos subcomponentes de diseño incluyen varias vistas o páginas. Los diseños conceptuales de ejemplo se presentan en las secciones siguientes para los siguientes diez proyectos:

5.4.3.1 Parque Vincent Lugo y cauce seco Alhambra



CONDICIONES EXISTENTES

CAUCE SECO ALHAMBRA EN EL PARQUE VINCENT LUGO

Este proyecto de vía verde de ejemplo en el cauce seco Alhambra propone mejorar las conexiones entre la escuela elemental McKinley, el parque Vincent Lugo, el campo de golf municipal Alhambra y las comunidades vecinas.



Vista aérea del cauce seco Alhambra mirando hacia el norte en dirección al parque Vincent Lugo.



Vista del cauce seco Alhambra mirando hacia el norte desde el puente existente de la escuela elemental McKinley.



Vista del cauce seco Alhambra mirando hacia el norte desde Emerson Place.

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO ALHAMBRA EN EL PARQUE VINCENT LUGO



- Derecho de paso disponible
- 13-17 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Cruce de puente propuesto
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- 1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

INTRODUCCIÓN

El proyecto de ejemplo de vía verde del cauce seco Alhambra contempla 1,3 millas de vía verde nueva que conectan Mission Rd. al norte y Hovey Ave. al sur. El objetivo primordial del proyecto es conectar el parque Vincent Lugo con la comunidad cercana. El derecho de paso disponible varía entre 13 y 17 pies de ancho en toda la extensión del proyecto, lo que ofrece la oportunidad de incorporar vegetación en los bordes del sendero de 12 pies, que también podría funcionar como BMP de aguas pluviales lineales. Se propone mejorar la conectividad de los vecindarios adyacentes con las arterias principales Valley Blvd. al sur y Mission Rd. al norte. En Hovey Ave., donde el cauce se vuelve subterráneo, se propone una ruta para bicicletas (de clase II o III) a lo largo de Abbot Ave. Ofrece una conexión más tranquila entre Valley Blvd. y la vía verde. Hacia el norte, una conexión sobre Mission Rd. y las vías adyacentes de Union Pacific permitiría unir comunidades a ambos lados de las vías. Además, se propone una ruta para bicicletas y peatones de este a oeste mediante la instalación de un puente sobre el canal que conectaría el parque Alhambra y las calles del distrito escolar, representaría una alternativa a Mission Road y vincularía la escuela secundaria San Gabriel con su zona de influencia al oeste.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

Una parte del proyecto propuesto de vía verde en el cauce seco Alhambra se encuentra dentro de un área del cauce que es propiedad y está gestionado por USACE. La extensión del proyecto abarca las ciudades de Alhambra y San Gabriel. En futuras etapas, se realizarán actividades de divulgación con los vecinos del proyecto: el parque Almansor, el campo de golf de Alhambra, el jardín comunitario conmemorativo de Winston Smoyer, la escuela secundaria San Gabriel y la escuela elemental McKinley, con el fin de fortalecer el desarrollo del proyecto de vías verdes.

ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

Desde Mission Rd., un sendero de usos múltiples de 12 pies se extendería hacia el sur a lo largo de la orilla oeste (derecha) del canal, adyacente al campo de golf de Alhambra y alrededor de la confluencia de los cauces secos San Pascual y Alhambra. La coordinación con el Departamento de Parques y Recreación de Alhambra podría permitir que el sendero continúe a lo largo de su camino de acceso para mantenimiento. En Ramona St., el sendero se trasladaría a la orilla este (izquierda) y seguiría el canal a través del parque Vincent Lugo, pasando por la escuela elemental McKinley hasta Hovey Ave.

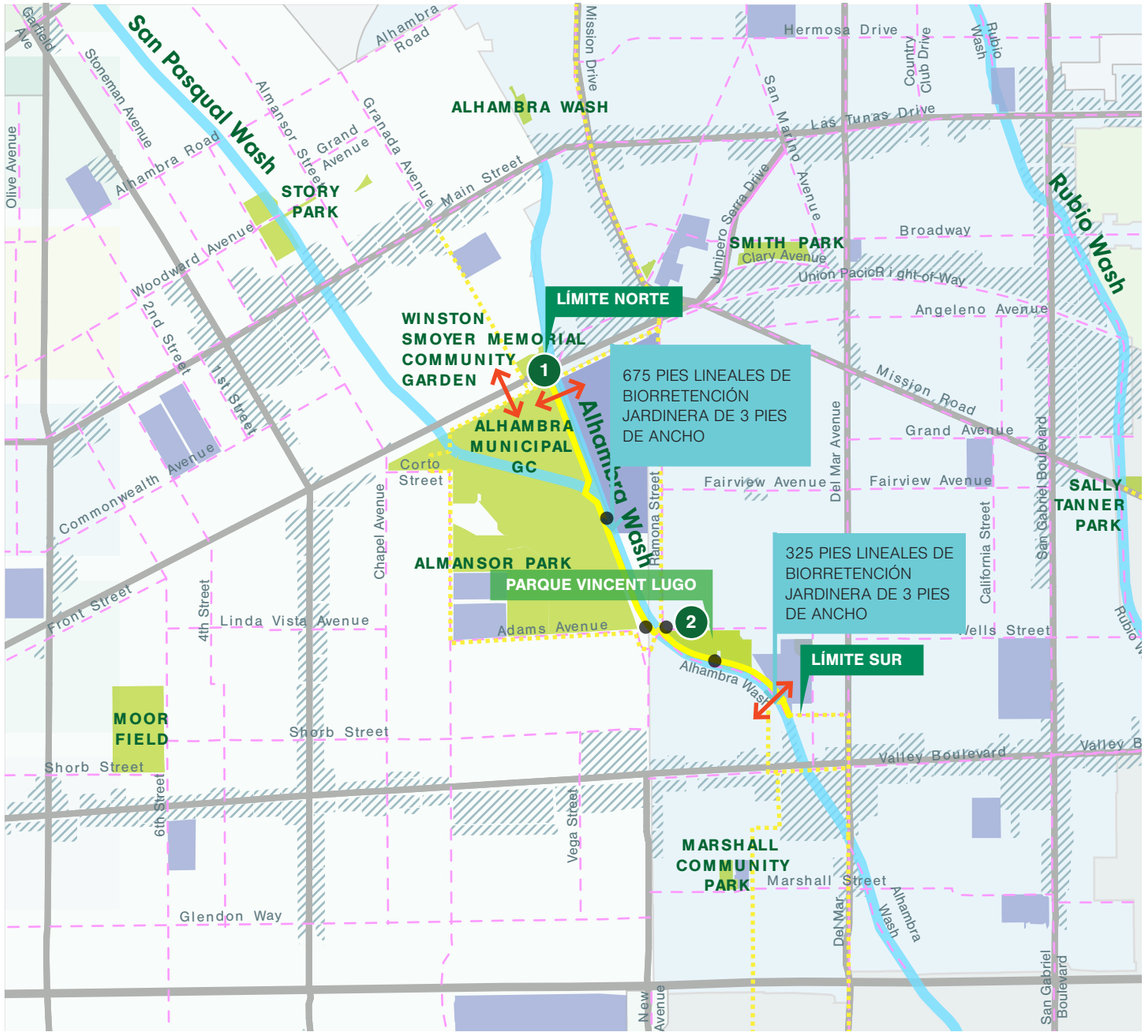
PUNTOS DE ACCESO Y CRUCES

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. **Mission Rd. + vías de Union Pacific**
   Un cruce ferroviario y un puente que cruce sobre el canal permitirían que esta vía verde cubra una conexión de transporte activo faltante tanto en dirección norte a sur como al este.
2. **Ramona St. + Parque Vincent Lugo**
   Se debe incorporar un nuevo acceso compartido de tamaño mediano en la entrada existente al parque, con señalización que guíe a los usuarios de vías verdes hacia los servicios clave del parque.
3. **Newby Ave. /Abbot Ave.**
   Actualizar el sendero peatonal existente como pequeña entrada e incluir un nuevo puente de cruce accesible según la ADA. Añadir una ruta para bicicletas de clase I a lo largo de la pasarela existente.
4. **Hovey Ave.**
   Habilitar una pequeña conexión de acceso con señalización direccional y bolardos de seguridad para orientar a los usuarios y facilitar la conexión con la ruta para bicicletas propuesta en la calle.

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO ALHAMBRA EN EL PARQUE VINCENT LUGO



Derecho de paso disponible
- 13-17 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Cruce de puente propuesto
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- Oportunidad de desvío y/o captación de aguas pluviales
- BMP de aguas pluviales para senderos de usos múltiples
- 1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

SEGMENTOS DE VÍAS VERDES: DERECHO DE PASO DISPONIBLE

La alineación sobre el canal conecta con recursos y servicios comunitarios, lo que crea una verdadera oportunidad para mejorar la conectividad y los espacios de recreación. Se recomienda explorar todas las posibilidades de colaboración en el diseño futuro y, cuando sea factible, se debería priorizar la ampliación de la vía verde para así incorporar más servicios o mejorar la conectividad.

1. De Mission Road a Ramona Street - 3675 pies lineales con un derecho de paso disponible de 13-17 pies de ancho.
2. De Ramona Street a Hovey Avenue - 2095 pies lineales con un derecho de paso disponible de 13-17 pies de ancho. 1507 pies lineales de esta sección se encuentran dentro del parque Vincent Lugo. Estas secciones deberían estar coordinadas con cualquier proyecto en curso o planificado dentro del parque Vincent Lugo.

A lo largo de los tramos propuestos sobre el canal, se deben seguir las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV. La sección propuesta incluiría una nueva cerca a lo largo del canal, un sendero, jardineras de biorretención de 3 pies de ancho que proporcionarán plantación, hábitat, embellecimiento e infraestructura para las aguas pluviales.

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

Se ha propuesto un proyecto de gestión de aguas pluviales para su implementación en el parque Vincent Lugo como parte del Programa de agua limpia y segura, y con el objetivo de capturar, tratar e infiltrar los flujos de agua durante las temporadas de sequía provenientes del cauce seco Alhambra. Este proyecto aprovecharía el espacio disponible en el parque para mejorar o agregar 10 000 pies cuadrados de lecho seco de arroyo, 12 000 pies cuadrados de franjas de filtrado nuevas, 14 árboles de sombra, 8 bancos, 1400 pies lineales de sendero natural y señalización educativa. El agua pluvial que se capture cerca de la vegetación plantada podría usarse para riego pasivo.

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Varias opciones de control de aguas pluviales en el canal incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, con o sin drenaje inferior, dependiendo de la capacidad de infiltración del suelo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.

ESCALA DEL VECINDARIO

CAUCE SECO ALHAMBRA EN EL PARQUE VINCENT LUGO



Además de proporcionar una alineación continua del sendero, pueden incorporarse al proyecto algunas mejoras adicionales para crear oportunidades con múltiples beneficios. El objetivo principal es conectar el sendero con las instalaciones existentes que ya ofrece el parque Vincent Lugo.

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1 AUMENTAR LA CONECTIVIDAD
Instalar un puente sobre el canal al sur de las vías de Union Pacific para proporcionar una ruta para peatones y ciclistas de este a oeste a lo largo del camino de servicio del campo de golf y el camino del distrito escolar.

Se deben explorar y resaltar otras opciones de conectividad a través del programa de señalización establecido en las pautas de diseño. La conexión debe incluir los siguientes, aunque sin limitarse ellos: Misión de San Gabriel, escuela secundaria San Gabriel y parque Almansor.

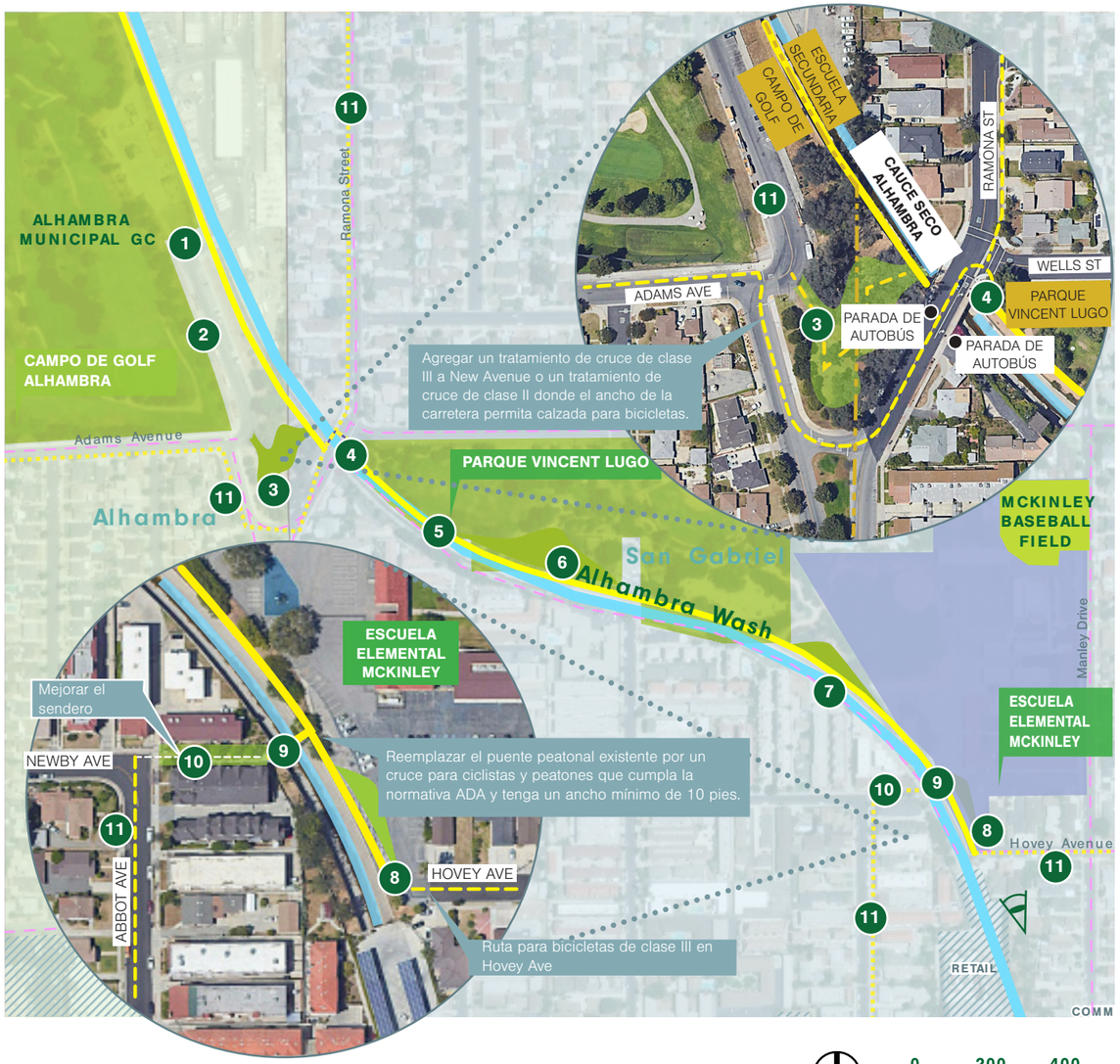
2 CAPTURA Y TRATAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES
El punto donde se unen los cauces secos Pascual y Alhambra es ideal para crear un jardín demostrativo que capture y trate una mayor cantidad de aguas pluviales, complementado con señalización educativa.

3 PARQUE GATEWAY
El parque Vincent Lugo es uno de los pocos espacios públicos abiertos en la zona. El parque cuenta con muchas instalaciones, como un área de juegos, caminos pavimentados, senderos, baños, un campo de béisbol, un amplio estacionamiento y una pradera abierta. Se recomienda introducir pequeñas mejoras para optimizar el plan existente y alinearlo de forma más directa a los objetivos del proyecto de vía verde. Estas incluyen convertir el actual sendero de granito descompuesto a lo largo del canal en un sendero pavimentado de uso múltiple y agregar señalización para dirigir a los usuarios del sendero hacia las instalaciones existentes del parque.

4 ACCESIBILIDAD
Actualizar el puente existente para que cumpla con las normas de accesibilidad de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Agregar un carril para bicicletas de clase I a lo largo del sendero de Newby Avenue entre el puente y Abbot Avenue.

ESCALA DE PARCELA

CAUCE SECO ALHAMBRA EN EL PARQUE VINCENT LUGO



ELEMENTOS A DESTACAR

1. Proporcionar un sendero de uso múltiple a lo largo del borde del canal, aprovechando la cobertura arbórea existente a lo largo del borde del campo de golf Alhambra. Será necesario coordinarse con el campo de golf para garantizar que se proporcione una plantación adecuada y/o redes que mitiguen cualquier preocupación de seguridad por los pelotazos de golf. Además de las redes, se recomienda un escudo visual no transparente para que los golfistas que estén iniciando su golpe no se distraigan por los ciclistas o peatones que pasen.

2. Carril para bicicletas de clase II o III a lo largo de New Avenue hasta Alhambra Corporation Yard.

3. Mejoras en los espacios abiertos para crear una conexión entre el vecindario, el área de espacio abierto y el sendero propuesto. Esto podría ser un pequeño jardín interpretativo del vecindario para mostrar tipos de jardines, como jardines de bajo consumo de agua, hábitats o jardines para polinizadores.

4. Mejorar la entrada existente al parque para convertirla en una puerta de entrada de tamaño mediano, con señalización que dirija a los usuarios hacia las vías verdes, otras instalaciones del parque y destinos locales.

5. Cuando sea posible, se reemplazará o reparará el sendero peatonal de granito descompuesto para que se alinee con el sendero de usos múltiples y ofrezca un carril para tráfico más lento.

6. Conexión con las instalaciones existentes del parque.

7. Pantalla de privacidad entre el sendero y la escuela.

8. Jardín demostrativo en el borde del estacionamiento de la escuela. Esto funcionará como un pequeño punto de entrada al final de Hovey Avenue.

9. Reemplazar el puente peatonal existente por un cruce para ciclistas y peatones que cumpla la normativa ADA y tenga un ancho mínimo de 10 pies.

10. Pequeña puerta de entrada en el lado oeste del puente.

11. Alternativas de ruta para bicicletas en la calle en caso de que no estuviera disponible un canal de vías verdes hacia el sur.

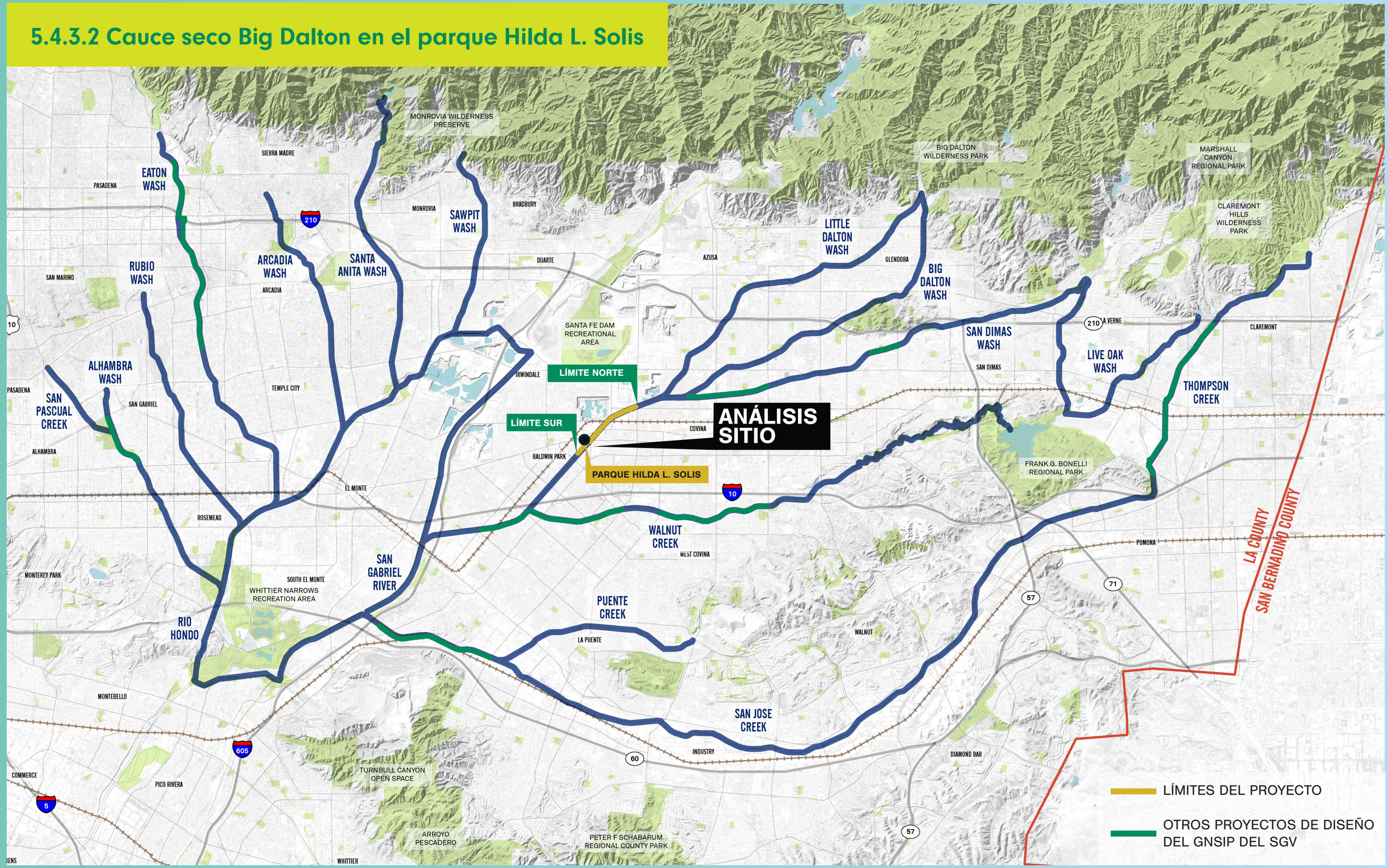
EN CONCLUSIÓN

Este proyecto de ejemplo de vía verde fue creado para inspirar futuros proyectos y fomentar la coordinación entre las partes interesadas. Esta sección del cauce seco Alhambra obtuvo un puntaje alto en nuestro análisis de proyectos potenciales que contribuirían a los objetivos generales del plan. Este modelado muestra conexiones mejoradas con la escuela elemental McKinley, un puente mejorado en Newby Ave., además de asientos, iluminación y vegetación a lo largo de la vía verde. También muestra la posibilidad de una mayor coordinación con la propiedad escolar vecina para agregar pavimento permeable en el estacionamiento y una zona de asientos grupales.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes. Vista al noroeste desde la escuela elemental McKinley.

5.4.3.2 Cauce seco Big Dalton en el parque Hilda L. Solis



CONDICIONES EXISTENTES

CAUCE SECO BIG DALTON EN EL PARQUE HILDA L. SOLIS

Este proyecto de ejemplo de vía verde en el cauce seco Big Dalton tiene como objetivo ampliar las conexiones al parque Hilda Solis y aprovechar el proyecto de ciclovías comunitario de Vincent existente.



Vista aérea del cauce seco Big Dalton mirando desde el norte hacia Central Ave.



Camino de servicio del cauce seco Big Dalton mirando hacia el norte desde el parque Hilda Solis L.



Cauce seco Big Dalton mirando hacia el sureste desde el parque Hilda L. Solis.

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO BIG DALTON EN EL PARQUE HILDA L. SOLIS



Derecho de paso disponible
- Menos de 8 pies
- 13-17 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Más de 24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes

- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Proyectos de implementación temprana
- Cruce de puente propuesto
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- 1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

0 1 000 2000 pies

INTRODUCCIÓN

Ubicado a lo largo del cauce seco Big Dalton, este proyecto de ejemplo de la red de vías verdes en el parque Hilda L. Solis y continuaría hacia el noreste a lo largo de la orilla este durante 1,8 millas hacia Irwindale Avenue. Ambos extremos de la alineación propuesta se conectarían con los proyectos de implementación temprana (EIP), creando así un carril continuo para la comunidad.

En el límite sur, este segmento se conectaría con la fase II del Proyecto de reverdecimiento del cauce seco Big Dalton redactado por la ciudad de Baldwin Park; un sendero de usos múltiples de 12 pies a lo largo de la orilla norte del arroyo Walnut desde Baldwin Park Boulevard a lo largo del cauce seco Big Dalton hasta Badillo Avenue, parcialmente financiado y con fecha de finalización por definir. En el límite norte, se conectaría con el Proyecto de ciclovías comunitarias de Vincent, redactado por el condado de Los Ángeles, que se extiende a lo largo del cauce seco Big Dalton entre Irwindale Avenue y Lark Ellen Avenue, y cuya fecha final de construcción también está programada para los últimos meses de 2024.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

El propuesto Proyecto de vía verde del cauce seco Big Dalton se encuentra dentro de las ciudades de Baldwin Park e Irwindale.

ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

El alcance de este proyecto se centraría en un sendero de usos múltiples de 12 pies a lo largo de la orilla este. Comenzando en Central Avenue, el proyecto cruzaría el canal y continuaría hacia el noreste hasta Badillo. En este primer tramo, habrá un camino en un lado del canal. Continuando hacia el este, el camino seguiría el canal hasta Ramona, luego por Los Angeles Street y Azusa Canyon Road, cruzando sobre las vías del ferrocarril Southern Pacific y terminando en Irwindale Avenue.

PUNTOS DE ACCESO Y CRUCES

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. Irwindale Avenue: Proporcionar una conexión con el EIP y las rutas de bicicletas en esta intersección.
2. Cypress Street
3. Cruce de ramal ferroviario: Requiere un paso elevado sobre la vía secundaria a menos que se obtenga autorización para un cruce a nivel.
4. Los Angeles Street/Azusa Canyon Road: La interconexión con el espacio abierto existente en Azusa Canyon Road y Los Angeles Street ofrece la oportunidad para un gran espacio de entrada.
5. Ramona Street/San Bernardino Avenue
6. Badillo Street/Puente Avenue: Proporcionar conexión con las rutas para bicicletas de la calle Badillo hacia el este.
7. Central Avenue: Reemplazar un puente peatonal existente con un cruce accesible según los requisitos de la ADA.

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO BIG DALTON EN EL PARQUE HILDA L. SOLIS



Derecho de paso disponible
- Menos de 8 pies
- 13-17 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Más de 24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)

- Propiedades escolares
- Proyectos de implementación temprana
- Cruce de puente propuesto
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- Oportunidad de desvío y/o captación de aguas pluviales
- BMP de aguas pluviales para senderos de usos múltiples
- 1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

0 1 000 2000 pies

SEGMENTOS DE VÍAS VERDES: DERECHO DE PASO DISPONIBLE

Cada sección de la vía verde propuesta se adapta al derecho de paso disponible. Se proponen los siguientes segmentos:

1. Irwindale Avenue a Cypress Street: 650 pies lineales de derecho de paso disponible con un ancho de 19 a 24 pies. El derecho de paso, combinado con la parcela vacante adyacente, crea una oportunidad importante para un posible proyecto de reverdecimiento. Se debería priorizar la sombra donde sea posible y, si la comunidad lo apoya, se podría implementar un proyecto de agricultura urbana.
2. Cypress Street a Azusa Canyon Road: 2125 pies lineales de derecho de paso disponible con un ancho de 17 a 19 pies. Requiere un paso elevado o un cruce a nivel.
3. Azusa Canyon Road a Los Angeles Street: 445 pies lineales de derecho de paso disponible con un ancho de 19 a 24 pies. La creación de una conexión con la parcela disponible BD28 podría convertirlo en un nodo importante de la vía verde en esta ubicación industrial. Cruce elevado de Metrolink en Los Angeles Street.
4. Los Angeles Street a Ramona Boulevard: 1375 pies lineales de derecho de paso disponible con un ancho de 17 a 19 pies.
5. De Ramona Boulevard a Badillo Street (Puente): 1220 pies lineales con un derecho de paso disponible de 13-17 pies de ancho.
6. Badillo Street a (7.) Central Avenue: 1785 pies lineales con un derecho de paso disponible de más de 24 pies de ancho en la orilla este para el sendero de peatones complementario.

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

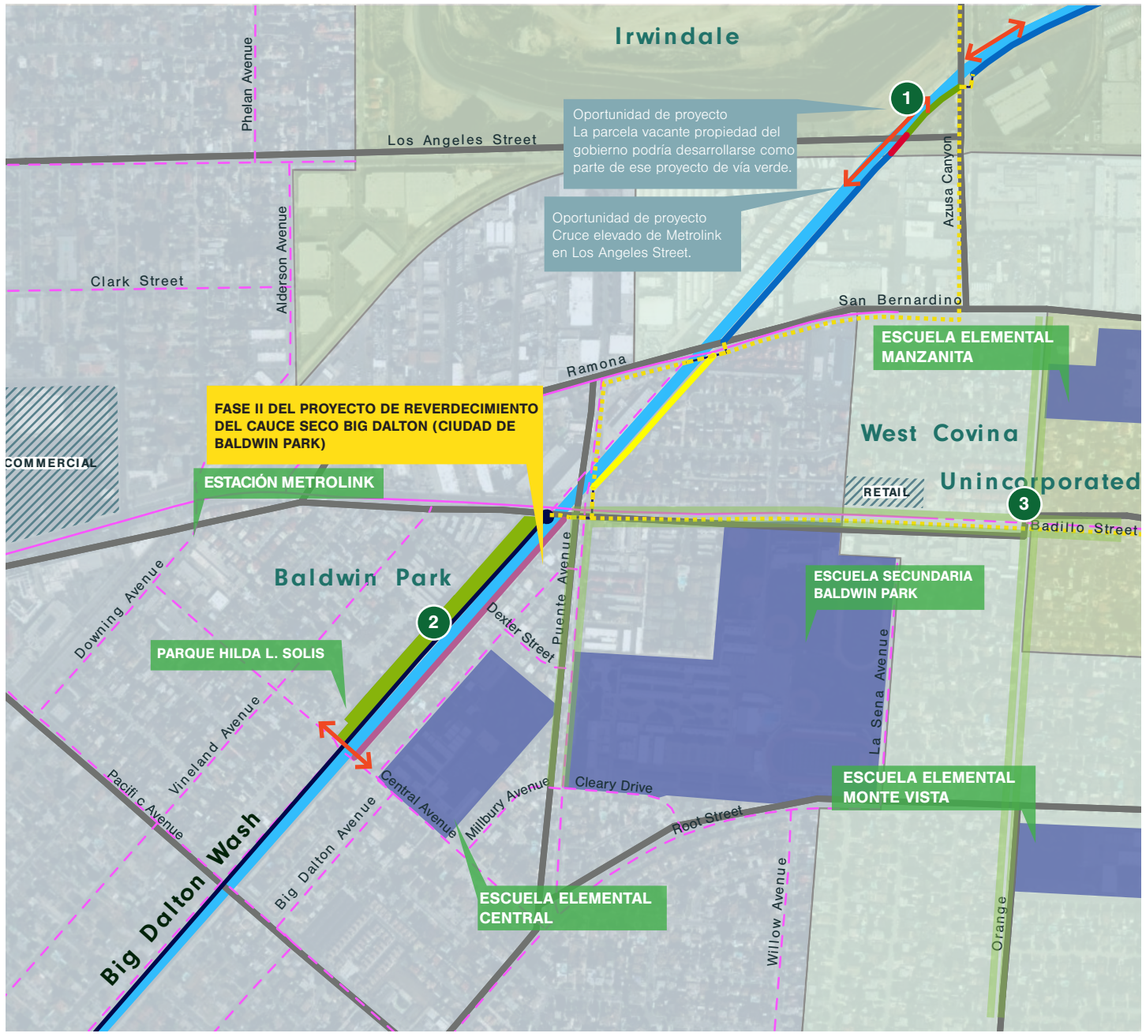
El parque Hilda L. Solis tiene ciertas limitaciones para tratar el agua pluvial externa, pero se podría crear un área de infiltración subterránea para tratar el agua de lluvia del cauce seco Big Dalton. Cerca del parque Hilda L. Solis hay un drenaje pluvial limitado para tratar el agua pluvial de las áreas vecinas. El agua pluvial que se capture cerca de la vegetación plantada podría usarse para riego pasivo.

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Varias opciones de control de aguas pluviales en el canal incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, con o sin drenaje inferior, dependiendo de la capacidad de infiltración del suelo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.

ESCALA DEL VECINDARIO

CAUCE SECO BIG DALTON EN EL PARQUE HILDA L. SOLIS

Se propone una alineación continua de caminos a lo largo de este segmento, en el lado este del cauce seco Big Dalton. La alineación propuesta se conecta con el Proyecto de implementación temprana en la orilla oeste de Badillo Street y con un sendero de usos múltiples y carril peatonal en la orilla este, creando así un circuito frente al parque Hilda L. Solis. Las alineaciones en la calle ayudan a conectar el área alrededor del parque Hilda L. Solis con la red de vías verdes más amplia.



Derecho de paso disponible
- Menos de 8 pies
- 13-17 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Más de 24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)

- Propiedades escolares
- Proyectos de implementación temprana
- Cruce de puente propuesto
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- Mejoras en las calles verdes
- 1 Posibilidades del proyecto
- Vía verde/destinos comunitarios

0 400 800 pies

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1 AMPLIACIÓN DE ESPACIO ABIERTO
El espacio abierto en Azusa Canyon Road y Los Angeles Street es una antigua cantera. Representa una gran oportunidad debido a la escala y la elevación del sitio. Otros espacios abiertos existentes no se conectan directamente con la red de la vía verde. La mejora de los espacios exteriores que conducen a estos sitios, como la señalización y el pavimento, crearía una mayor conexión.

2 PARQUE DE ENTRADA
El parque Hilda L. Solis es un parque existente con servicios que incluyen áreas verdes, un parque infantil, canchas de baloncesto y máquinas de ejercicio. El centro juvenil de Baldwin Park y el parque de patinaje ocupan el extremo norte del terreno del parque. Incluir una entrada en este sitio conectaría el parque con la red más amplia de la vía verde.

Cada conexión a la red debe considerarse un punto de entrada, y se deben desarrollar expresiones más grandes de entrada junto a áreas de espacio abierto existentes y futuras. Por ejemplo, el terreno vacante en Azusa Canyon Road y Los Angeles Street ofrece oportunidades para vistas elevadas del sitio; esta condición única debe aprovecharse y celebrarse.

3 MEJORAS EN EL PAISAJE URBANO PARA LAS ESCUELAS VECINAS
El área circundante al este del canal cuenta con una variedad de escuelas ubicadas muy cerca unas de otras. Muchos de los estudiantes que viven dentro de las áreas de asistencia escolar de la escuela secundaria Baldwin Park y la escuela elemental Central viven al oeste del canal. La modernización del puente peatonal de Central Avenue, junto con mejoras en el paisaje urbano, como estrategias de implementación de calles verdes o calles completas en las principales vías que conectan las escuelas, podrían mejorar el drenaje local mediante la captura de agua pluvial con infraestructura verde y proporcionar un entorno más seguro para los estudiantes que caminan a la escuela. Además, esto podría generar oportunidades educativas para que los docentes enseñen a sus estudiantes sobre temas como las islas de calor urbanas.

ESCALA DE PARCELA

CAUCE SECO BIG DALTON EN EL PARQUE HILDA L. SOLIS



Derecho de paso disponible
13-17 pies
Más de 24 pies
Alineación fuera del canal propuesta
Canales de afluentes
Ciclovías existentes (datos MTA)
Ciclovías propuestas (datos MTA)
Propiedades escolares
Proyectos de implementación temprana

Cruce de puente propuesto
Mejoras de calle verde
Vista de la cámara de modelado
1 Elementos clave
Vía verde/destinos comunitarios

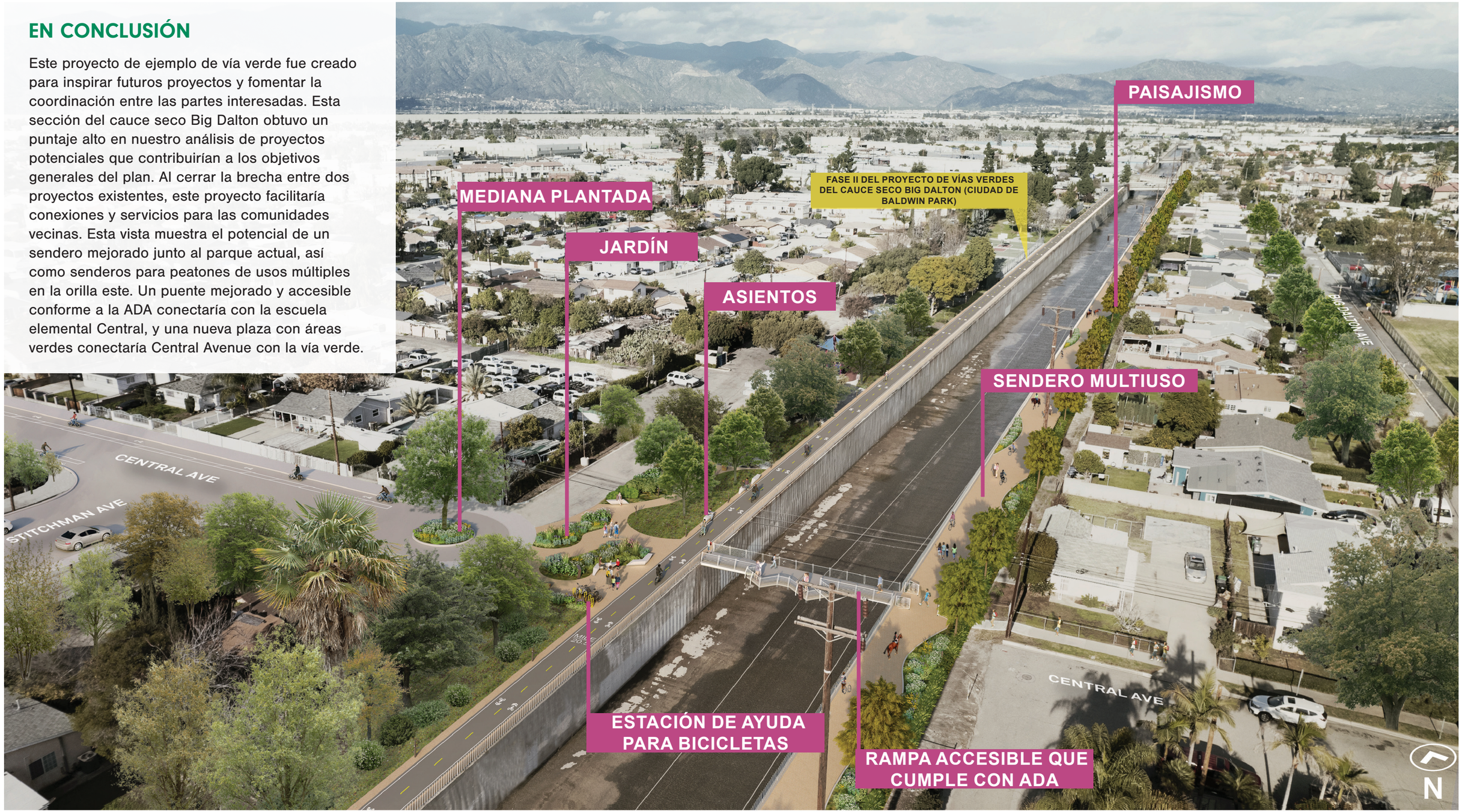
0 200 400 pies

ELEMENTOS A DESTACAR

1. Mejoras a lo largo de Puente Avenue y Badillo Street para crear una calle verde, incorporando BMP de aguas pluviales en una carretera ajardinada.
2. Pequeñas entradas de acceso a ambos lados de Badillo Street, con un cruce peatonal decorado con arte gráfico comunitario.
3. Entrada de acceso de tamaño mediano, con señalización informativa, estacionamientos para bicicletas y una cabina telefónica.
4. Plataforma de observación en voladizo.
5. Implementación de un carril para bicicletas de clase III en las calles desde la estación de Metrolink hasta escuelas cercanas y modernización del puente peatonal existente con un cruce accesible para bicicletas y peatones que cumpla con la normativa ADA, con un ancho mínimo de 10 pies entre barandales.

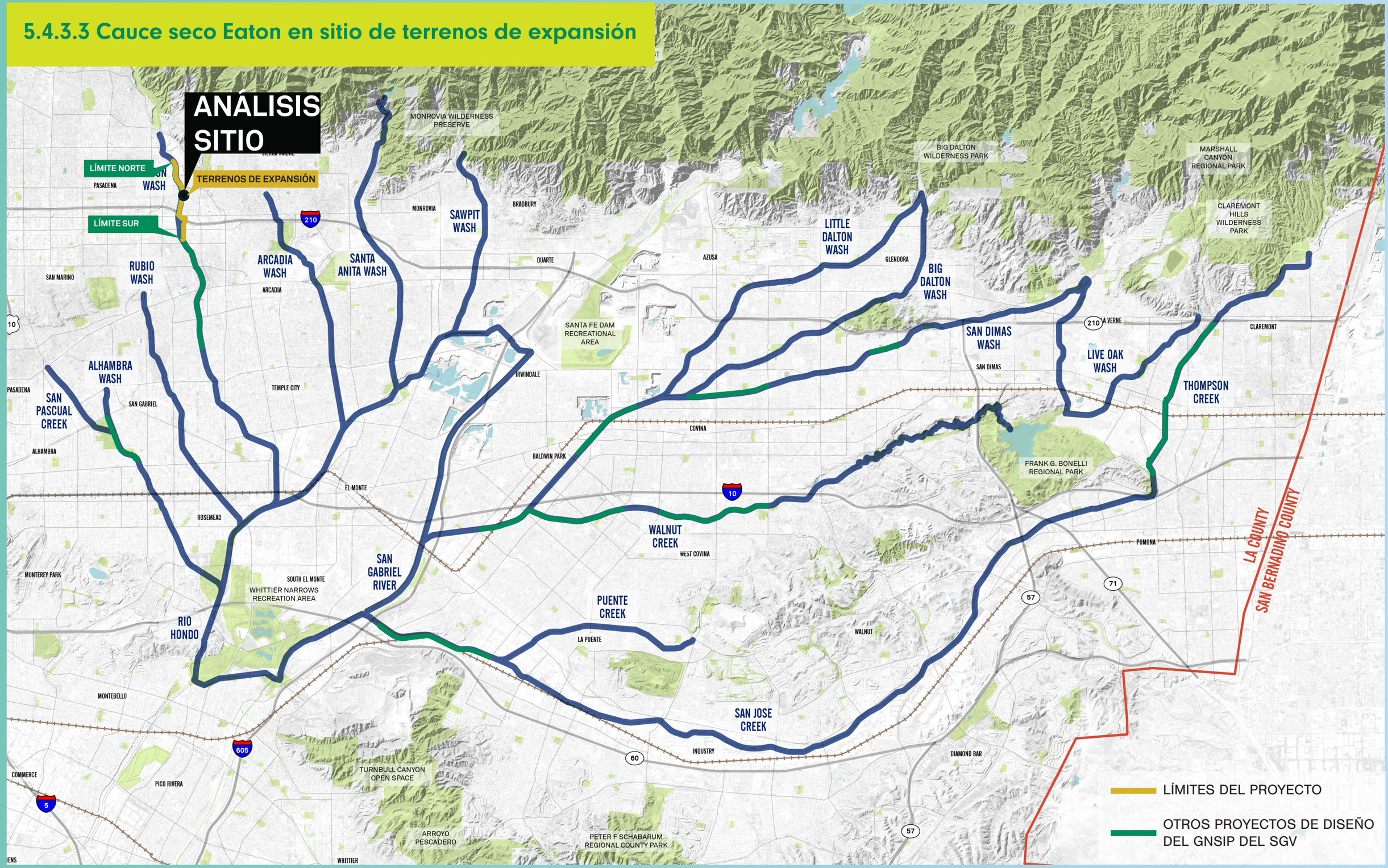
EN CONCLUSIÓN

Este proyecto de ejemplo de vía verde fue creado para inspirar futuros proyectos y fomentar la coordinación entre las partes interesadas. Esta sección del cauce seco Big Dalton obtuvo un puntaje alto en nuestro análisis de proyectos potenciales que contribuirían a los objetivos generales del plan. Al cerrar la brecha entre dos proyectos existentes, este proyecto facilitaría conexiones y servicios para las comunidades vecinas. Esta vista muestra el potencial de un sendero mejorado junto al parque actual, así como senderos para peatones de usos múltiples en la orilla este. Un puente mejorado y accesible conforme a la ADA conectaría con la escuela elemental Central, y una nueva plaza con áreas verdes conectaría Central Avenue con la vía verde.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes. Mirando al noreste desde el puente de la escuela elemental Central.

5.4.3.3 Cauce seco Eaton en sitio de terrenos de expansión



CONDICIONES EXISTENTES

CAUCE SECO EATON EN SITIO DE TERRENOS DE EXPANSIÓN

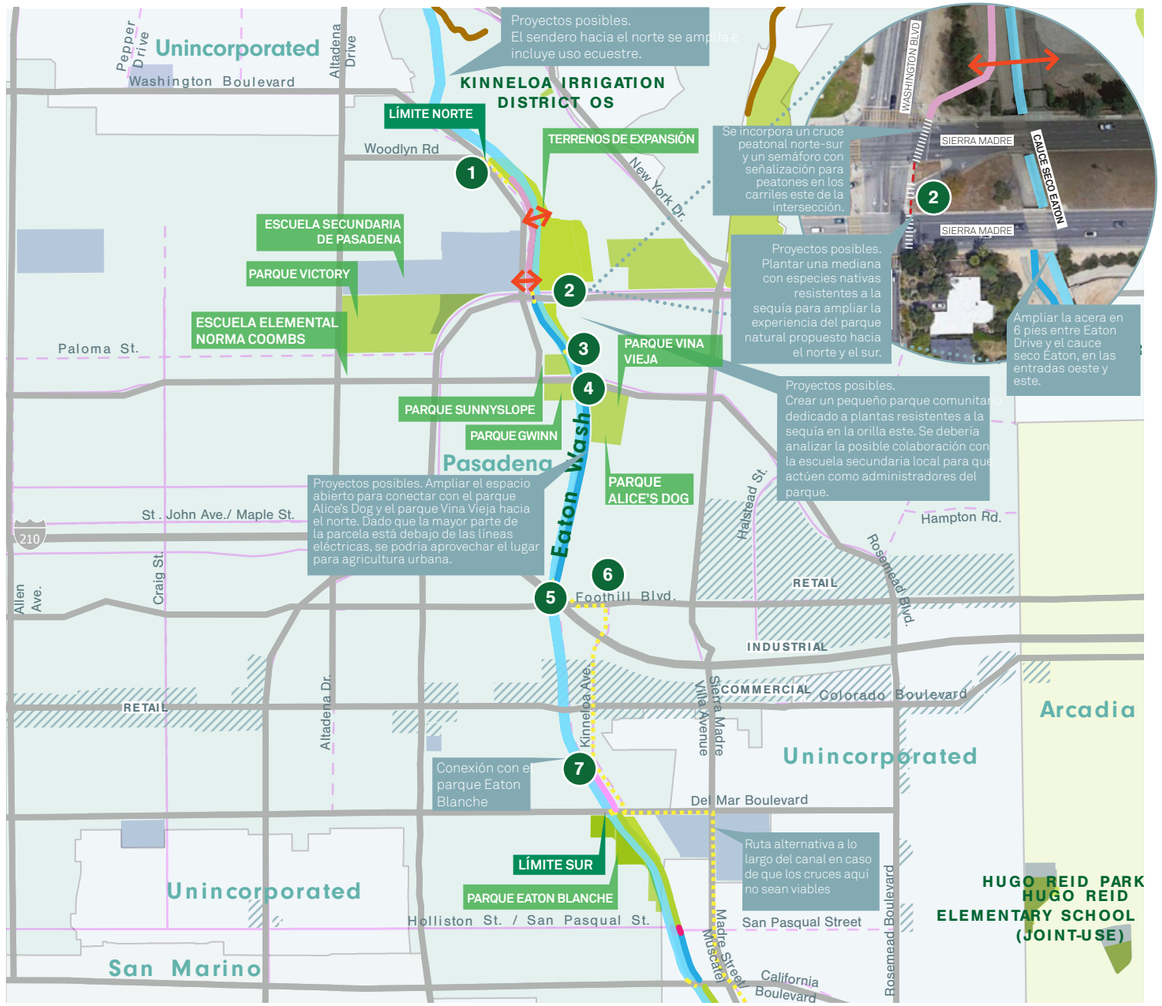
Este proyecto de ejemplo de vías verdes a lo largo del cauce seco Eaton conectará una serie de parques con una vía verde y ofrecerá servicios y oportunidades de captura de aguas pluviales a lo largo del carril. Este segmento del cauce seco Eaton obtuvo un puntaje alto en nuestro análisis de proyectos de vías verdes potenciales y podría cumplir con los objetivos del plan.



El cauce seco Eaton en Sierra Madre Blvd., mirando al norte



El cauce seco Eaton mirando al sur desde Sierra Madre Blvd., a lo largo del derecho de paso



Derecho de paso disponible

- Menos de 8 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Mayor o igual a 24 pies
- Red regional de senderos de usos múltiples del condado (datos DPR)
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)

- Propiedades escolares
- Cruce de puente propuesto
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- 1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO EATON EN SITIO DE TERRENOS DE EXPANSIÓN

INTRODUCCIÓN

Este proyecto de vías verdes en el cauce seco Eaton proporciona 2 millas de recorrido de vías verdes, comenzando en Woodlyn Road al norte y terminando en el parque Blanche Eaton, en el sur del proyecto del cauce seco Eaton. El objetivo primordial del proyecto es desarrollar el amplio terreno de expansión ubicado justo al norte de Sierra Madre Boulevard, frente a la escuela secundaria Pasadena. Este espacio ofrece una gran oportunidad para desarrollar un parque lineal alrededor de los terrenos de expansión activos, permitiendo a peatones, estudiantes, entusiastas de la naturaleza y ciclistas disfrutar del área.

Las 2 millas del recorrido disponen de al menos 17 pies de derecho de paso disponible. Toda el área más allá del sendero de 12 pies se destinaría a crear áreas verdes, generar sombra, y aplicar BMP para aguas pluviales.

La vía verde conecta varios parques existentes a lo largo del canal, abriendo nuevas posibilidades para disfrutar de espacios abiertos variados. Además, su cercanía a las escuelas amplía las oportunidades para incorporar infraestructura educativa que fomente el cuidado del medioambiente local.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

El proyecto propuesto de vía verde del cauce seco Big Dalton se encuentra dentro de la ciudad de Pasadena. Será necesario coordinar con el condado de Los Ángeles el acceso y el diseño en los terrenos de expansión y sus alrededores.

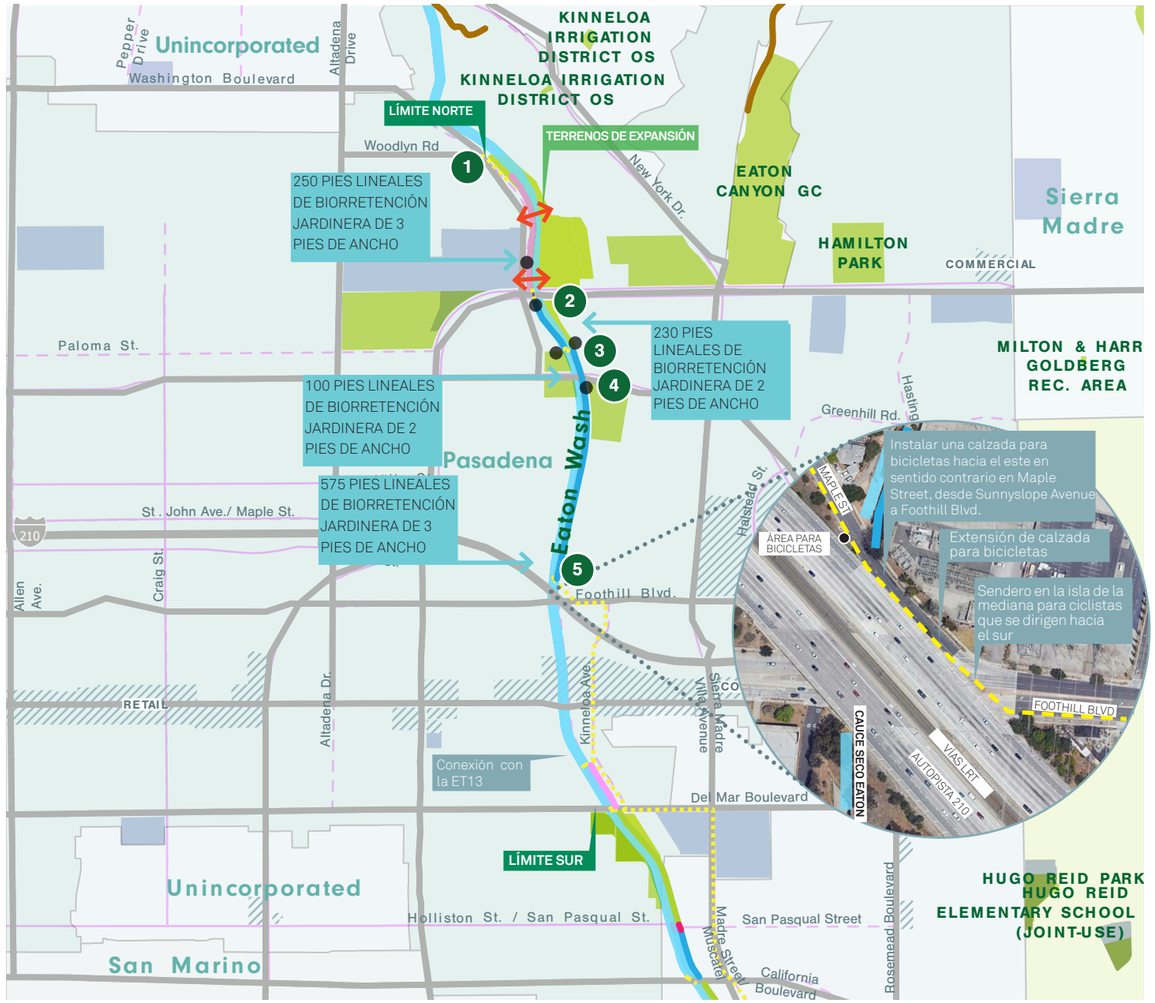
ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

Comenzando en Woodlyn Road, un sendero de usos múltiples de 12 pies se extendería hacia el sur a lo largo de la orilla oeste, frente a los terrenos de expansión en Sierra Madre Boulevard. En Orange Grove Boulevard, la ruta cambiaría a la orilla este, pasando entre el parque Sunnyslope y el parque Gwinn, y seguiría a lo largo del canal, pasando por el parque Vina Vieja y el parque Alice's Dog. La alineación en la calle se daría cuando el canal se cruza con Maple Street, justo al norte de la autopista 210. La ruta continuaría hacia el sur por Kinneloa Avenue hasta llegar al parque Eaton Blanche.

PUNTOS DE ACCESO Y CRUCES

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. Woodlyn Road
2. Sierra Madre Boulevard
3. Paloma Street
4. Orange Grove Boulevard
5. Maple Street
6. Foothill Boulevard: Ruta en la calle que conecta con el parque Eaton Blanche.
7. Kinneloa Avenue



ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO EATON EN SITIO DE TERRENOS DE EXPANSIÓN

SEGMENTOS DE VÍAS VERDES: DERECHO DE PASO DISPONIBLE

Cada sección de la vía verde propuesta está diseñada en función del derecho de paso disponible, y para este proyecto se pueden identificar entre los cruces de intersecciones. Se proponen los siguientes segmentos:

1. Woodlyn Road a Sierra Madre Boulevard: 1655 pies lineales con un derecho de paso disponible de 24 pies de ancho. La conexión con los terrenos de expansión requerirá la construcción de dos puentes.
2. De Sierra Madre Boulevard a Paloma Street: 763 pies lineales con un derecho de paso disponible de 17-19 pies de ancho. Hay una gran área en la orilla este que debería destinarse a la implementación de un sendero peatonal y un jardín de especies nativas; de esta manera, se garantiza que no interferiría con las operaciones de control de inundaciones.
3. De Paloma Street a Orange Grove Boulevard: 315 pies lineales con un derecho de paso disponible de 17-19 pies de ancho. Continuar el sendero peatonal propuesto y el jardín de especies nativas a lo largo de la orilla este (izquierda).
4. De Orange Grove Boulevard a 5 Maple Street: 2825 pies lineales con un derecho de paso disponible de 17-19 pies de ancho.

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

El flujo de los desagües pluviales cercanos, como el sumidero en el sur de Sierra Madre Blvd. se podría redirigir hacia el sitio del terreno de expansión y tratarlo utilizando medidas de control de aguas pluviales (por ejemplo, biorretención, infiltración subterránea o una cuenca de detención extendida). También podría haber potencial para que los controles de aguas pluviales traten directamente las aguas pluviales y/o los flujos de clima seco provenientes del cauce seco Eaton. El agua pluvial que se capture cerca de la vegetación plantada podría usarse para riego pasivo.

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Varias opciones de control de aguas pluviales en el canal incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, con o sin drenaje inferior, dependiendo de la capacidad de infiltración del suelo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.

ESCALA DEL VECINDARIO

CAUCE SECO EATON EN SITIO DE TERRENOS DE EXPANSIÓN

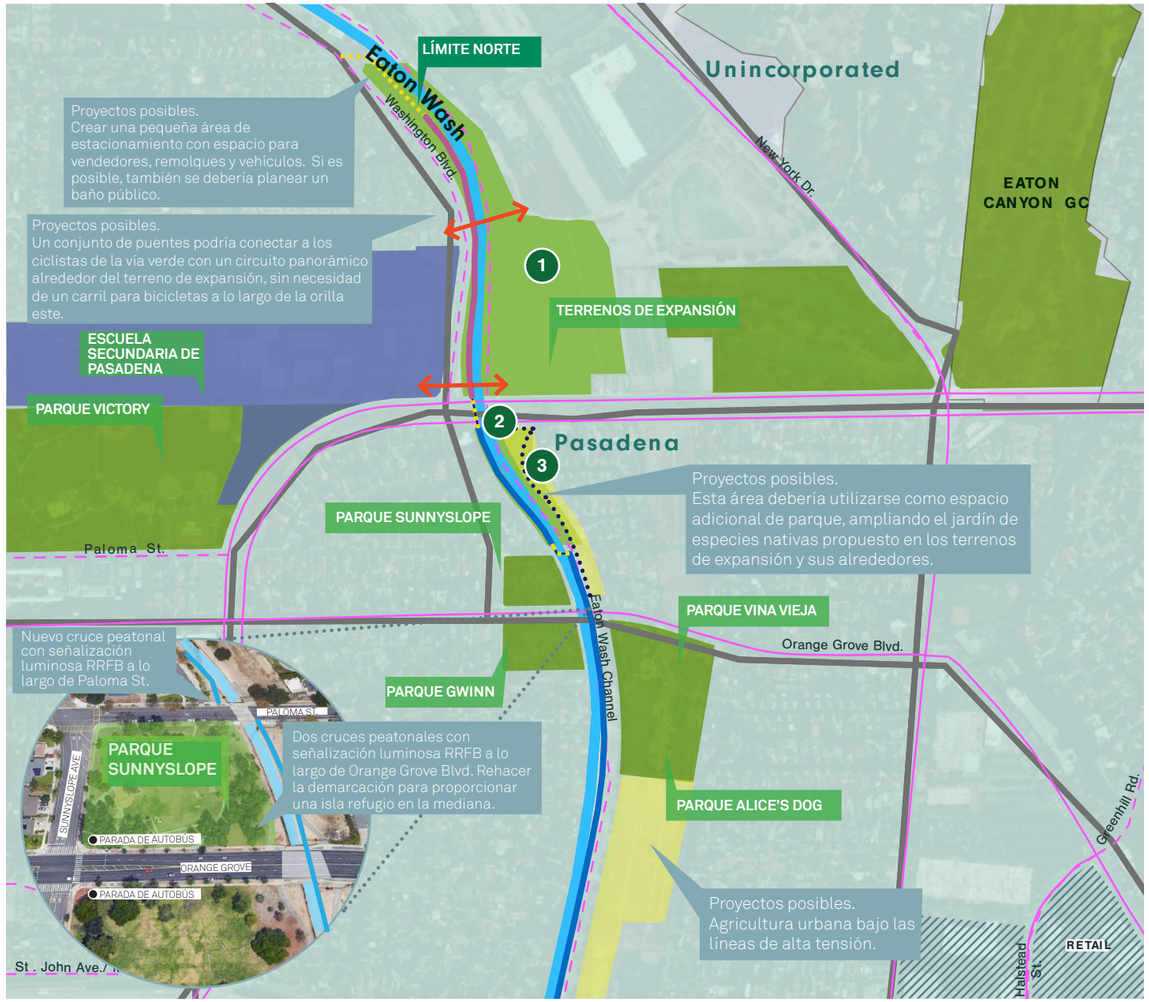
Una alineación continua discurre a lo largo de este segmento en la orilla oeste del canal, desde Woodyn Road hasta Orange Grove Boulevard. La alineación cruza el canal en Orange Grove Boulevard hacia el lado este, conectándose eventualmente con el parque Eaton Blanche más al sur. A lo largo de este segmento, una serie de posibilidades de alineación fuera del canal conectan a los usuarios de la vía verde con parques y espacios abiertos cercanos.

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1 SERVICIOS DEL VECINDARIO
El punto central de este segmento son los terrenos de expansión en Sierra Madre Boulevard y Washington Boulevard. Las mejoras en esta área incluirían modelar el terreno para proporcionar zonas de percolación de diferentes tamaños, servicios de descanso en las esquinas y espacios abiertos de ocio a lo largo del borde sur del proyecto. Estos servicios recreativos y educativos incluirían senderos peatonales con jardines de especies nativas que ejemplifiquen comunidades de plantas ribereñas. La educación debería enfocarse en los sistemas de infraestructura urbana para el manejo de aguas pluviales.

2 PARQUE DE ENTRADA
El punto de acceso debe integrarse donde el sendero cruza por Sierra Madre Boulevard. Esta área sería beneficiosa tanto para las personas que usan el sendero como para la comunidad vecina. El programa incluiría áreas de césped con amplios asientos, árboles y mesas para picnic.

3 AMPLIACIÓN DE ESPACIO ABIERTO
Además del sitio del terreno de expansión, existen otras oportunidades para conectar con los espacios abiertos existentes al sur de Sierra Madre Boulevard y a lo largo de la orilla este del canal. Esto se puede lograr mediante la conversión de terrenos de Southern California Edison (SCE) y el derecho de paso disponible del cauce seco. Las áreas entre el canal y la comunidad residencial deberían usarse para crear un jardín de especies nativas tolerantes a la sequía. Este camino debe ser principalmente para peatones, complementando el carril para bicicletas en la orilla opuesta. Un tramo de las parcelas poco utilizadas está rodeado de infraestructura de líneas eléctricas. El área bajo la línea eléctrica de SCE podría tomar como referencia el área al este de los terrenos de expansión e incorporar un proyecto de agricultura urbana a gran escala.



- Derecho de paso disponible
- 17-19 pies
- Mayor o igual a 24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Cruce de puente propuesto
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- Oportunidad de expansión de un espacio abierto
- Ruta peatonal alternativa

- 1 Posibilidades del proyecto
- Vía verde/destinos comunitarios

0 400 800 pies

ESCALA DE PARCELA

CAUCE SECO EATON EN SITIO DE TERRENOS DE EXPANSIÓN



- Derecho de paso disponible
- 17-19 pies
- Mayor o igual a 24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Ruta peatonal alternativa
- Vista de la cámara de modelado
- 1 Elementos clave
- Vía verde/destinos comunitarios

0 200 400 pies

ELEMENTOS A DESTACAR

1. Nuevo estacionamiento en Woodlyn. Si las condiciones lo permiten, se debería usar pavimento permeable para demostrar alternativas al asfalto.
2. Punto de inicio del sendero con señalización sobre la vía verde del cauce seco Eaton.
3. Puente de entrada con acceso a la ruta alternativa a través del jardín en los sitios de los terrenos de expansión.
4. Proporcionar una ruta alternativa y jardines de polinizadores nativos dentro y alrededor de los terrenos de expansión. Cortes en bordillo y cuencas de remanso para irrigar las plantaciones con escorrentía.
5. Área de descanso y baños en el extremo norte de los terrenos de expansión, con un aula al aire libre, una estructura de sombra y árboles que brinden sombra.
6. Jardín de aprendizaje. Las oportunidades educativas para la escuela secundaria Pasadena cercana pueden integrarse en el currículo.
7. Continuar con la plantación de jardines de polinizadores nativos en el área de la mediana. Cortes en bordillo y cuencas de remanso para irrigar las plantaciones con escorrentía.
8. Cruce a nivel a través de Sierra Madre Boulevard. Consulte la ampliación en la página de introducción: Escala de la red de vías verdes. Sendero que continúa a ambos lados del canal, extendiendo el jardín de polinizadores nativos hacia el parque pequeño propuesto.
9. Parque de acceso para que lo utilicen las áreas circundantes, con servicios que incluyen un sendero peatonal, sombra, arte público y un jardín de especies nativas resistente a la sequía. Ningún servicio debería interferir con las operaciones de la cuenca.
10. Un pequeño espacio de acceso con información relacionada con la red de vías verdes en la esquina norte del actual del parque Sunnyslope.
11. Además de los árboles y las oportunidades de aprendizaje alrededor del sendero propuesto, el sendero en sí debe considerarse como un circuito de ejercicio para la comunidad. El material de pavimentación debe ser acolchado, similar al revestimiento de una pista de atletismo o al caucho reciclado, y se deben instalar máquinas de ejercicio al aire libre bajo la sombra.

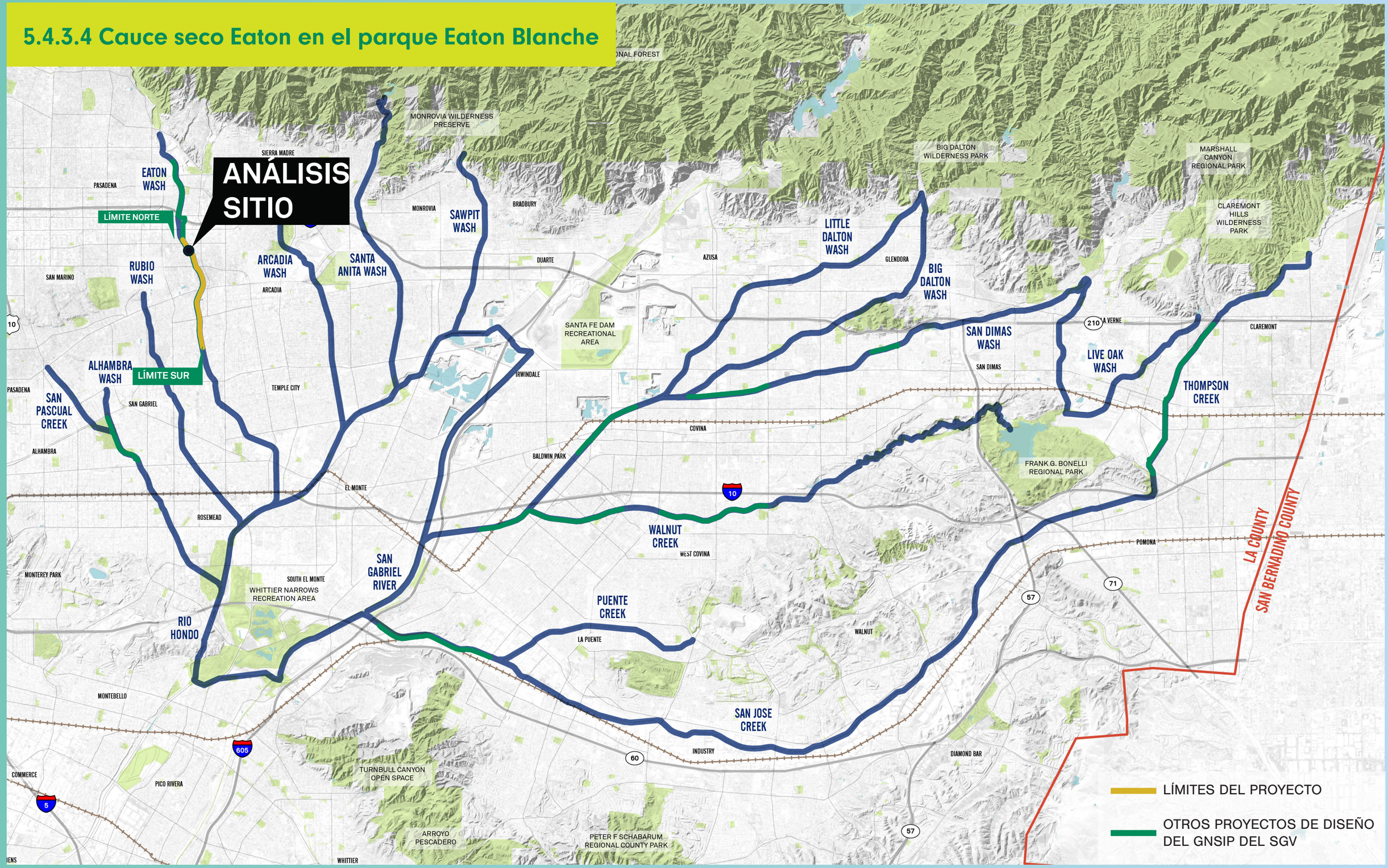
EN CONCLUSIÓN

Este proyecto de ejemplo de vía verde fue creado para inspirar futuros proyectos y fomentar la coordinación entre las partes interesadas. Esta sección del cauce seco Eaton obtuvo un puntaje alto en nuestro análisis de proyectos potenciales que contribuirían a los objetivos generales del plan. Este concepto conectaría en el extremo norte del cauce seco Eaton con un nuevo circuito de fitness alrededor de los terrenos de expansión y agregaría una vía verde hasta el parque Eaton Blanche. Esta vista mira hacia el noreste a los terrenos en expansión desde arriba de Sierra Madre Blvd.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes.

5.4.3.4 Cauce seco Eaton en el parque Eaton Blanche



CONDICIONES EXISTENTES

CAUCE SECO EATON EN EL PARQUE EATON BLANCHE

Este ejemplo de proyecto de vía verde se encuentra en el cauce seco Eaton, en el parque Eaton Blanche; obtuvo un puntaje alto por su capacidad para cumplir con los objetivos generales del Plan de la red de vías verdes del SGV. Este diseño conceptual incluye mejoras de espacios abiertos y de paisaje funcional para el parque Eaton Blanche, y una vía verde a lo largo de la orilla este del afluente, desde el parque Eaton Blanche hacia el sur hasta Longden Avenue. Esto conectaría con un Proyecto de implementación temprana (EIP), el Proyecto de la fase I del carril para bicicletas del cauce seco Eaton, redactado por el condado de Los Ángeles, entre Longden Avenue y Rosemead Boulevard. Un puente para bicicletas y peatones que conecte la vía verde con el parque Eaton Blanche mejoraría la conectividad y el acceso al proyecto.



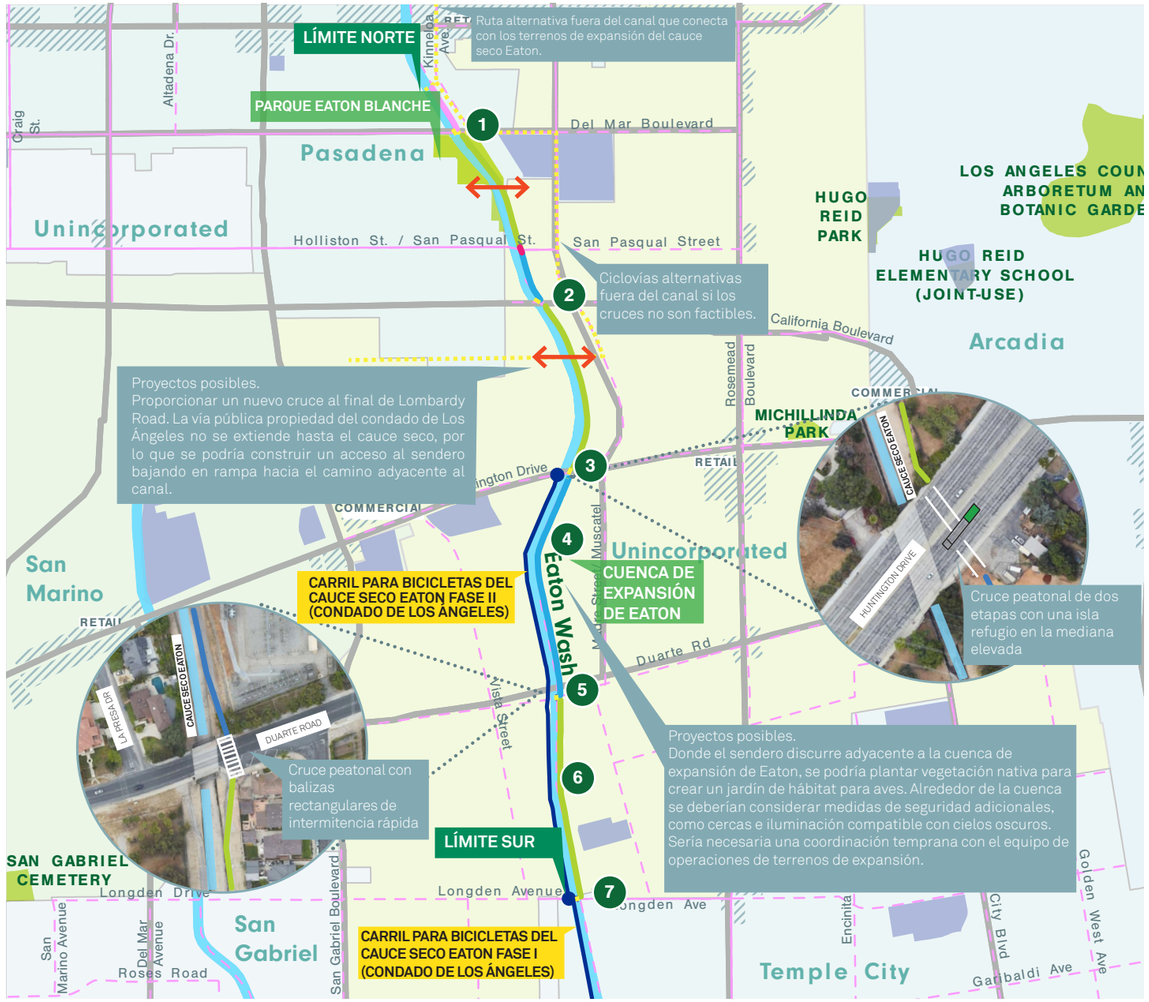
Mirando hacia el este a la línea de árboles sobre el cauce seco Eaton desde el parque Eaton Blanche



Mirando hacia el sureste al cauce seco Eaton desde arriba del parque Eaton Blanche.



Mirando hacia el este al cauce seco Eaton desde arriba de Oneida St.



ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO EATON EN EL PARQUE EATON BLANCHE

INTRODUCCIÓN

Este ejemplo de proyecto de 2,1 millas de vía verde se encuentra en el segmento de nivel 1 del cauce seco Eaton; obtuvo un puntaje alto por su capacidad para cumplir con los objetivos generales del plan. Este diseño conceptual incluye mejoras de espacios abiertos y de paisajes funcionales para el parque Eaton Blanche, y una vía verde a lo largo de la orilla este del afluente, desde el parque Eaton Blanche hasta Longden Avenue. Esto se conectaría a un proyecto de implementación temprana (EIP), el Proyecto de la fase I del carril para bicicletas del cauce seco Eaton, redactado por el condado de Los Ángeles, entre Longden Avenue y Rosemead Boulevard. Además, este proyecto de vía verde mejoraría el proyecto de EIP de la fase 2 de vía verde del cauce seco Eaton entre Longden Avenue y Huntington Drive. Un puente para bicicletas y peatones que conecte la vía verde con el parque Eaton Blanche mejoraría la conectividad y el acceso al proyecto.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

El proyecto propuesto de vía verde del cauce seco Eaton se encuentra dentro de la ciudad de Pasadena y un área no incorporada del condado de Los Ángeles con un posible colaborador clave, Southern California Edison (SCE).

ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

El alcance de este proyecto se centraría en implementar una alineación a lo largo de la orilla este únicamente. Se necesita coordinación con la ciudad de Pasadena y SCE para conectar con el parque Eaton Blanche.

PUNTOS DE ACCESO Y CRUCES

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. Del Mar Boulevard
2. California Boulevard
3. Huntington Drive. Aunque existe un cambio significativo de elevación, se considera factible la construcción de rampas y además hay espacio lateral y longitudinal adecuado disponible. Esta es una conexión importante, ya que proporciona un enlace a la futura red de carriles para bicicletas en las calles.
4. Rancho Mangana Road ofrece un punto de acceso potencial.
5. Duarte Road
6. Ardendale Avenue ofrece un punto de acceso potencial.
7. Longden Avenue: el carril propuesto se conectaría con el proyecto de la Fase I de carril para bicicletas del cauce seco Eaton para la División de Planificación y Programas de Transporte de Obras Públicas (DPW) del Condado de Los Ángeles (lado oeste del cauce), hacia el norte.



ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO EATON EN EL PARQUE EATON BLANCHE

SEGMENTOS DE VÍAS VERDES: DERECHO DE PASO DISPONIBLE

Cada sección de la vía verde propuesta está diseñada en función del derecho de paso disponible, y para este proyecto se puede identificar entre los cruces de intersecciones. Se proponen los siguientes segmentos:

1. Conexión de Brandson Street a Del Mar Boulevard: 670 pies lineales con un derecho de paso disponible de más de 24 pies de ancho.
2. De Del Mar Boulevard a San Pasqual Street: 1830 pies lineales con un derecho de paso disponible de 19-24 pies de ancho.
3. De San Pasqual Street a East California Boulevard: 755 pies lineales con un derecho de paso disponible de 17-19 pies de ancho.
4. De East California Boulevard a Lombardy Road: 850 pies lineales con un derecho de paso disponible de 19-24 pies de ancho.
5. De Lombardy Road a Huntington Drive: 1600 pies lineales con un derecho de paso disponible de 19-24 pies de ancho.
6. De Huntington Drive a Duarte Road: 3120 pies lineales con un derecho de paso disponible de 17-19 pies de ancho.
7. De Duarte Road a 8 Longden Avenue: 2795 pies lineales con un derecho de paso disponible de 19-24 pies de ancho.

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

El parque Eaton Blanche consiste en un espacio verde abierto que podría adaptarse para el control de aguas pluviales. Se podrían implementar controles de aguas pluviales basados en la naturaleza en la superficie o en el subsuelo de todo el sitio. El agua pluvial podría desviarse del cauce seco Eaton, pero hay un drenaje pluvial formal limitado cerca del parque Eaton Blanche para tratar el agua de las áreas vecinas, excepto por un drenaje pluvial a lo largo de Madre Street hacia el este. El agua pluvial que se capture cerca de la vegetación plantada podría usarse para riego pasivo.

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Varias opciones de control de aguas pluviales en el canal incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, con o sin drenaje inferior, dependiendo de la capacidad de infiltración del suelo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.



ESCALA DEL VECINDARIO

CAUCE SECO EATON EN EL PARQUE EATON BLANCHE

Además de proporcionar una alineación continua del sendero, pueden incorporarse al proyecto algunas mejoras adicionales para crear oportunidades con múltiples beneficios.

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1 PARQUE DE ENTRADA
La tierra en el lado oeste de Kinneola Avenue sobre Brandon Street no tiene vallado, pero según los registros del Asesor del condado es un parque de la ciudad de Pasadena, una oportunidad de puerta de acceso. Este sitio podría albergar un estacionamiento e instalaciones sanitarias, así como también otros servicios para el parque.

Comenzando el alineamiento sobre el canal en este punto, se podría proponer un cruce con paso inferior en Del Mar Boulevard. Si el paso inferior no fuera viable, se podría utilizar una ciclovía fuera del canal en Kinneola Avenue.

2 PUENTE I PARA BICICLETAS/PEATONAL
Se podría llevar a cabo una conexión a lo largo de la servidumbre de Southern California Edison (SCE), desde el parque Eaton Blanche hasta Thorndale Road. Todos los puentes nuevos deben ser cruces de bicicletas/peatonales con un ancho mínimo de 10 pies y cumplir con la ADA.

3 ESPACIO ABIERTO EXPANDIDO
La servidumbre de SCE representa una oportunidad única para expandir la cobertura de las vías verdes más allá del canal del cauce seco Eaton para un uso recreativo pasivo, como jardines de plantas nativas y senderos para observación de aves.

4 PUENTE II PARA BICICLETAS/PEATONAL
Se podría llevar a cabo una conexión sobre el alineamiento de Lombardy Road, que está sobre un derecho de paso público según los mapas del Asesor del condado. El puente representa una alternativa de bajo estrés a Huntington Drive para los ciclistas.



Derecho de paso disponible
19-24 pies
Mayor o igual a 24 pies
Alineación fuera del canal propuesta
Canales de afluentes
Ciclovías existentes (datos MTA)
Ciclovías propuestas (datos MTA)
Propiedades escolares
Vista de la cámara de modelado
Elementos clave
Vía verde/destinos comunitarios

0 100 200 *pies*

ESCALA DE PARCELA

CAUCE SECO EATON EN EL PARQUE EATON BLANCHE

ELEMENTOS A DESTACAR

1. Alineamiento sobre el canal desde Del Mar Blvd hasta el nuevo parque de entrada.
2. Rampa de acceso, si fuera físicamente posible.
3. Cruce con paso inferior, si fuera físicamente posible.
4. Puerta de acceso media en el lado sur de Del Mar Boulevard
5. Alineamiento sobre la calle, si el paso inferior de Del Mar Boulevard no fuera viable.
6. Cruce peatonal existente
7. Alineamiento sobre el canal con árboles de sombra a lo largo de la pendiente.
8. Puente para bicicletas/peatonal: cumple con la ley ADA con un ancho mínimo de 10 pies.
9. Sendero multiusos de conexión con las escuelas del vecindario y las cercanas hacia el este.
10. Espacio abierto adicional para la recreación pasiva, un hábitat y aulas al aire libre. Se podría hacer una conexión con el vivero existente para oportunidades educativas o una propagación de material vegetal en el camino.
11. Acceso peatonal cuesta abajo al sendero de la vía verde.
12. Vista panorámica al cauce seco Eaton y al sendero de la vía verde.
13. Agregar un camino en forma de circuito para aumentar la circulación alrededor de las mejoras propuestas y del espacio de estacionamiento existente. Debería ser multiuso por naturaleza y admitir diferentes grupos de usuarios con un carril destinado a aprender a andar en bicicleta y un carril engomado exclusivo para caminar.

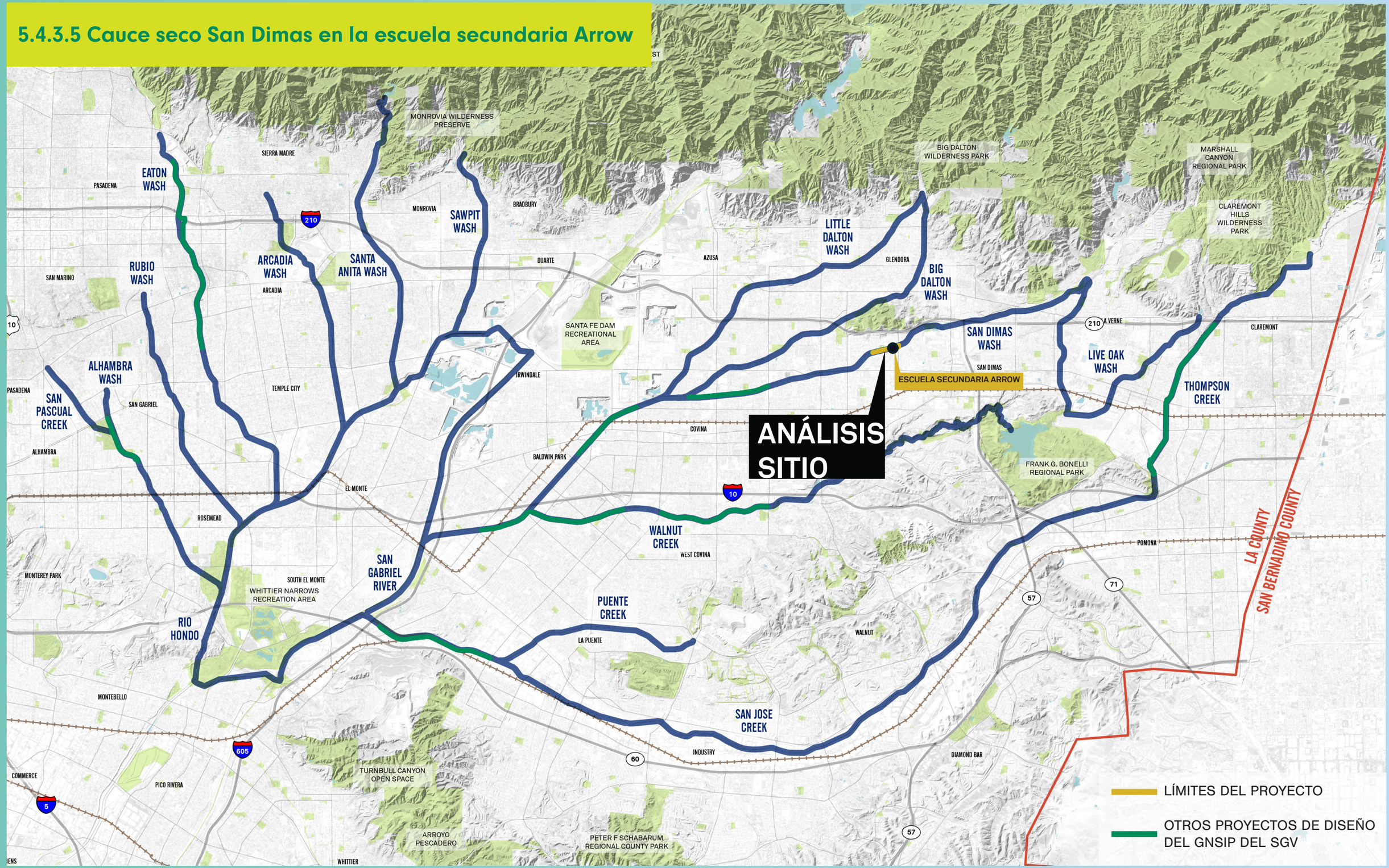
EN CONCLUSIÓN

Este proyecto de ejemplo de vía verde fue creado para inspirar futuros proyectos y fomentar la coordinación entre las partes interesadas. Esta sección del cauce seco Eaton obtuvo un puntaje alto en nuestro análisis de proyectos potenciales que contribuirían a los objetivos generales del plan. Esta vista muestra el potencial para un puente y una conexión desde el parque Eaton Blanche hasta la vía verde en el lado opuesto del canal, así como un nuevo espacio abierto propuesto.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes.

5.4.3.5 Cauce seco San Dimas en la escuela secundaria Arrow



CONDICIONES EXISTENTES

CAUCE SECO SAN DIMAS EN LA ESCUELA ESCUNDARIA ARROW

Este proyecto se encuentra dentro de los límites de tres EIP: fases I, II y III del Proyecto de senderos urbanos del cauce seco San Dimas, a cargo de la ciudad de Glendora. El enfoque principal de este proyecto sería salvar la intersección y el cruce frente a la escuela secundaria Arrow en Gladstone Street y Sunflower Avenue, construir una conexión con el patio de la escuela y potencialmente crear un servicio educativo dentro del patio de la escuela, mejorando aún más el EIP. Además, este proyecto agregaría mejoras a la vía verde propuesta a lo largo del parque Gladstone al incluir un puente accesible que cumpla con la ley ADA.



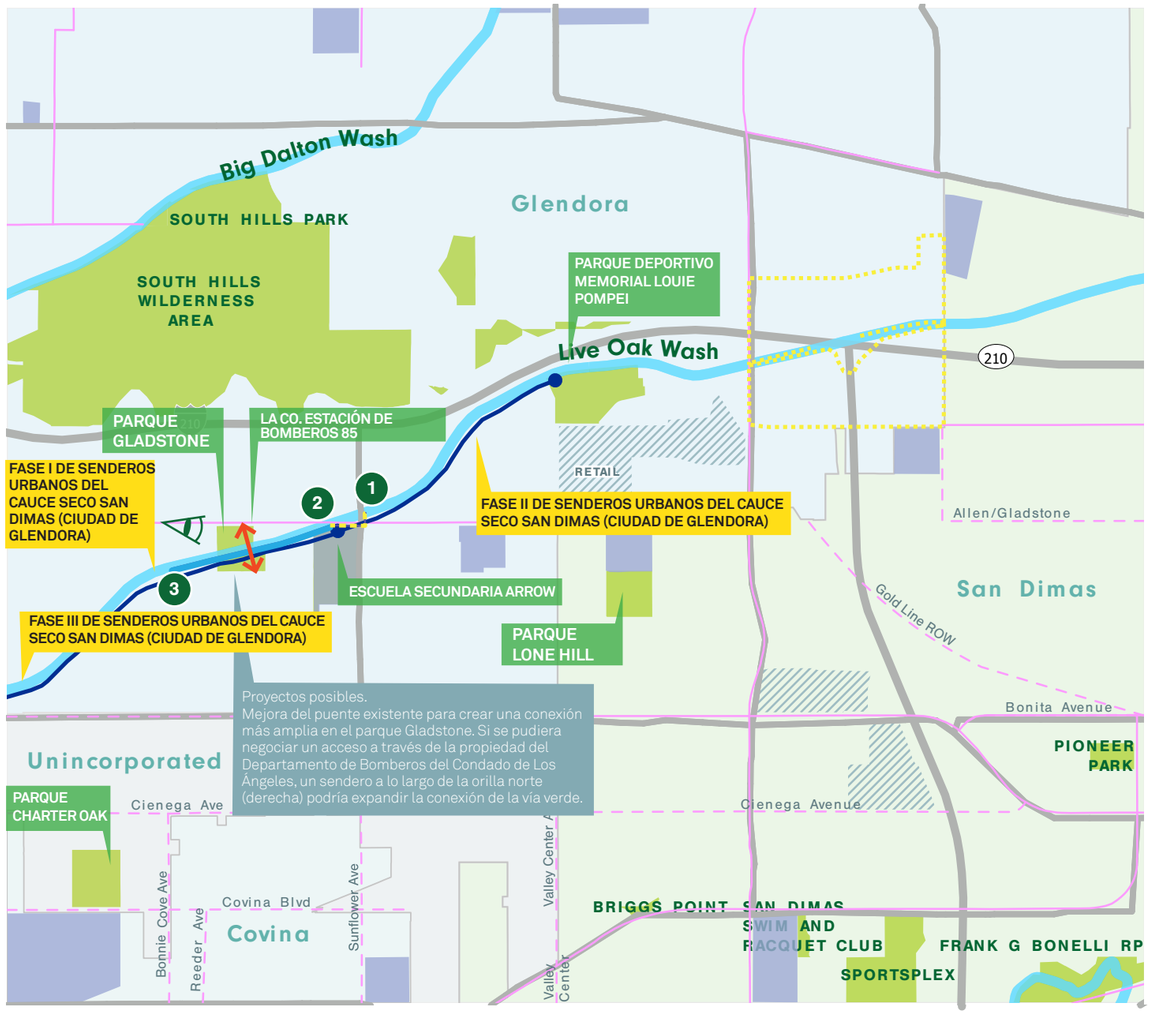
Vista hacia el este a lo largo del cauce seco San Dimas en el parque Gladstone.



Vista hacia el oeste a lo largo del cauce seco San Dimas desde el extremo del canal en el parque Gladstone.



Vista hacia el este a lo largo del cauce seco San Dimas desde la orilla sur en el parque Gladstone.



ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO SAN DIMAS EN LA ESCUELA ESCUNDARIA ARROW

INTRODUCCIÓN

Este ejemplo de proyecto de vías verdes cae dentro de los límites de tres proyectos de implementación temprana (EIP): las fases I, II y III del Proyecto de senderos urbanos del cauce seco San Dimas, a cargo de la ciudad de Glendora. Este segmento del cauce seco San Dimas recibió un puntaje elevado en nuestro análisis de áreas que podrían contribuir a las metas generales del plan.

Este concepto propone nuevos servicios y conexiones a lo largo de estos proyectos existentes para beneficiar aún más a la comunidad circundante.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

Este ejemplo de proyecto de vías verdes se encuentra dentro de la ciudad de Glendora. Asimismo, un componente importante de este proyecto está dentro de la propiedad del distrito escolar unificado de Charter Oak y deberá ser coordinado con el distrito escolar.

ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

Los EIP ofrecen una ciclovía conectada a lo largo de esta extensión del cauce seco, por lo que todo lo propuesto en virtud de este proyecto se sumará a esas mejoras. Una restricción a esta idea es el estacionamiento del Departamento de Bomberos del Condado de Los Ángeles. Se extiende desde el extremo del muro del canal del cauce seco, restringiendo el acceso público por él y hacia el parque Gladstone.

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Varias opciones de control de aguas pluviales en el canal incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, con o sin drenaje inferior, dependiendo de la capacidad de infiltración del suelo. El agua pluvial que se capture cerca de la vegetación plantada podría usarse para riego pasivo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.

PUNTOS DE ACCESO Y CRUCES

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. Bonnie Cove Avenue
2. Gladstone Street
3. Sunflower Avenue



Derecho de paso disponible
17-19 pies
Alineación fuera del canal propuesta
Canales de afluentes
Ciclovías existentes (datos MTA)
Propiedades escolares
Proyectos de implementación temprana
Oportunidad de desvío y/o captación de aguas pluviales
Cruce de puente propuesto
1 Elementos clave
Vía verde/destinos comunitarios

0 200 400 pies

ESCALA DE PARCELA

CAUCE SECO SAN DIMAS EN LA ESCUELA ESCUNDARIA ARROW

ELEMENTOS A DESTACAR

1. Extender la fase I del Proyecto de senderos urbanos hacia la esquina noreste de la intersección, dentro del derecho de paso existente. Toda área adicional debería mejorarse con un paisaje resistente a la sequía y con señalización orientativa. Agregar pequeñas piezas de arte como parte del paseo de arte comunal propuesto.
2. Modificar el parque pequeño existente, actualmente sin acceso público, para mejorar la seguridad por medio de mejoras en iluminación y visibilidad. Algunas sugerencias: quitar el vallado y desarrollar un parque pequeño accesible. Agregar grandes piezas de arte como parte del paseo de arte comunitario propuesto. Incluir mejoras en iluminación y visibilidad. De ser posible, elevar el parque al nivel de la acera.
3. Trabajar con el distrito escolar para que el terreno vuelva a la ciudad y crear un muro de arte comunitario y/o colaborar con el distrito para crear un espacio de uso compartido de arte, educación y recreación. El espacio de uso compartido se calculará en coordinación con el Distrito.
4. Crear áreas utilizables para educación, demostración y reunión. Los elementos del sitio, como estructuras de sombra, invernadero, áreas para sentarse, un cobertizo con cerradura y parcelas hortícolas deben incorporarse y diseñarse en colaboración con los operadores previstos y los usuarios diarios.
5. Un jardín nativo que albergue especies resistentes a la sequía, adecuadas para los jardines domésticos. El arte debe estar integrado en esta demostración como parte del paseo de arte comunitario propuesto.
6. Extender las ciclovías hacia el estacionamiento de la escuela o el campo de juego para un estacionamiento de uso compartido potencial cuando no esté ocupado por el Distrito.
7. Mejorar la experiencia del paseo peatonal desde la esquina de Gladstone St y Sunflower Ave hasta la entrada de la escuela. Se deberían considerar los árboles de sombra y las plantaciones en carreteras.
8. Crear una entrada de plaza con una pequeña estación para la reparación de bicicletas, un área de baños, una estación de hidratación y asientos con sombra.
9. Ofrecer plantaciones de árboles de sombra adicionales a lo largo del borde del parque. Continuar el muro de arte hacia el parque Gladstone.
10. Reemplazar el puente con un puente para bicicletas/peatonal que cumpla con la ley ADA, con un ancho mínimo de 10 pies, y crear miradores cubiertos hacia cada lado del cauce seco. Este segmento del cauce seco es propiedad por derecho absoluto del LACFCD.
11. Crear un camino de granito degradado a ambos lados del canal que brinde una oportunidad de ejercicio continuo, mejore la conectividad y utilice un derecho de paso poco desarrollado.

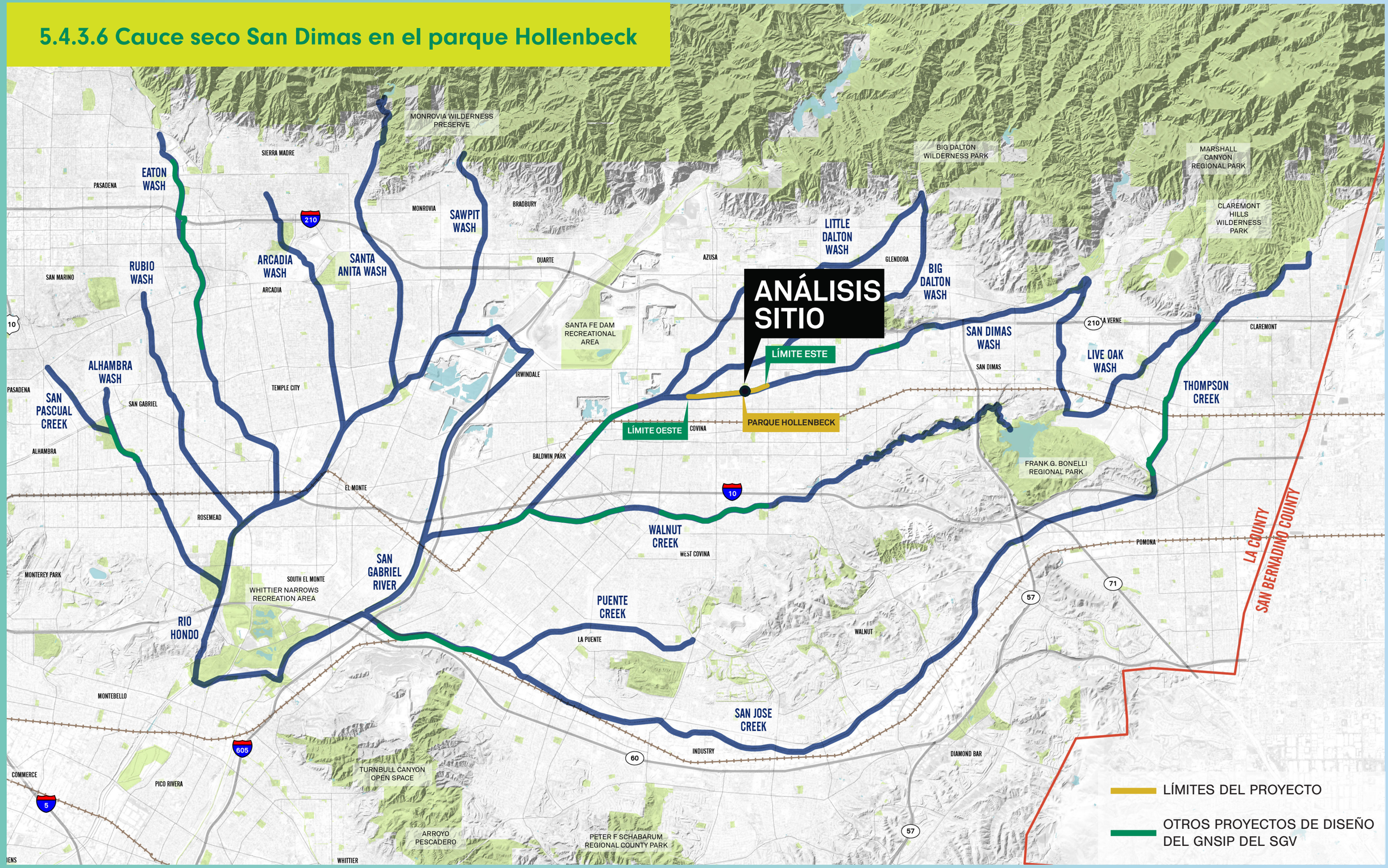
EN CONCLUSIÓN

Este proyecto de ejemplo de vía verde fue creado para inspirar futuros proyectos y fomentar la coordinación entre las partes interesadas. Esta sección del cauce seco San Dimas obtuvo un puntaje elevado en nuestro análisis de proyectos potenciales que podrían contribuir a las metas generales del plan. Esta vista hacia el este del parque Gladstone por encima del cauce seco muestra mejoras a la vía verde planificada, incluyendo un puente accesible que cumple con ADA.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes.

5.4.3.6 Cauce seco San Dimas en el parque Hollenbeck



CONDICIONES EXISTENTES

CAUCE SECO SAN DIMAS EN EL PARQUE HOLLENBECK

Este ejemplo de proyecto de vías verdes, ubicado a lo largo del cauce seco San Dimas, comenzaría en Lark Ellen Avenue y continuaría hacia el este por la orilla norte durante 1,5 millas hasta Citrus Avenue. El extremo oeste de este alineamiento propuesto se conectaría con un proyecto de implementación temprana del condado de Los Ángeles, el Proyecto de ciclovías comunitarias de Vincent. Este concepto incluye conexiones con el parque Hollenbeck y con varias escuelas de la zona. El concepto también incluye el desarrollo de un nuevo parque en la confluencia de los cauces secos Live Oak y Big Dalton.



Condiciones existentes mirando al este al parque Hollenbeck por encima del cauce seco San Dimas.



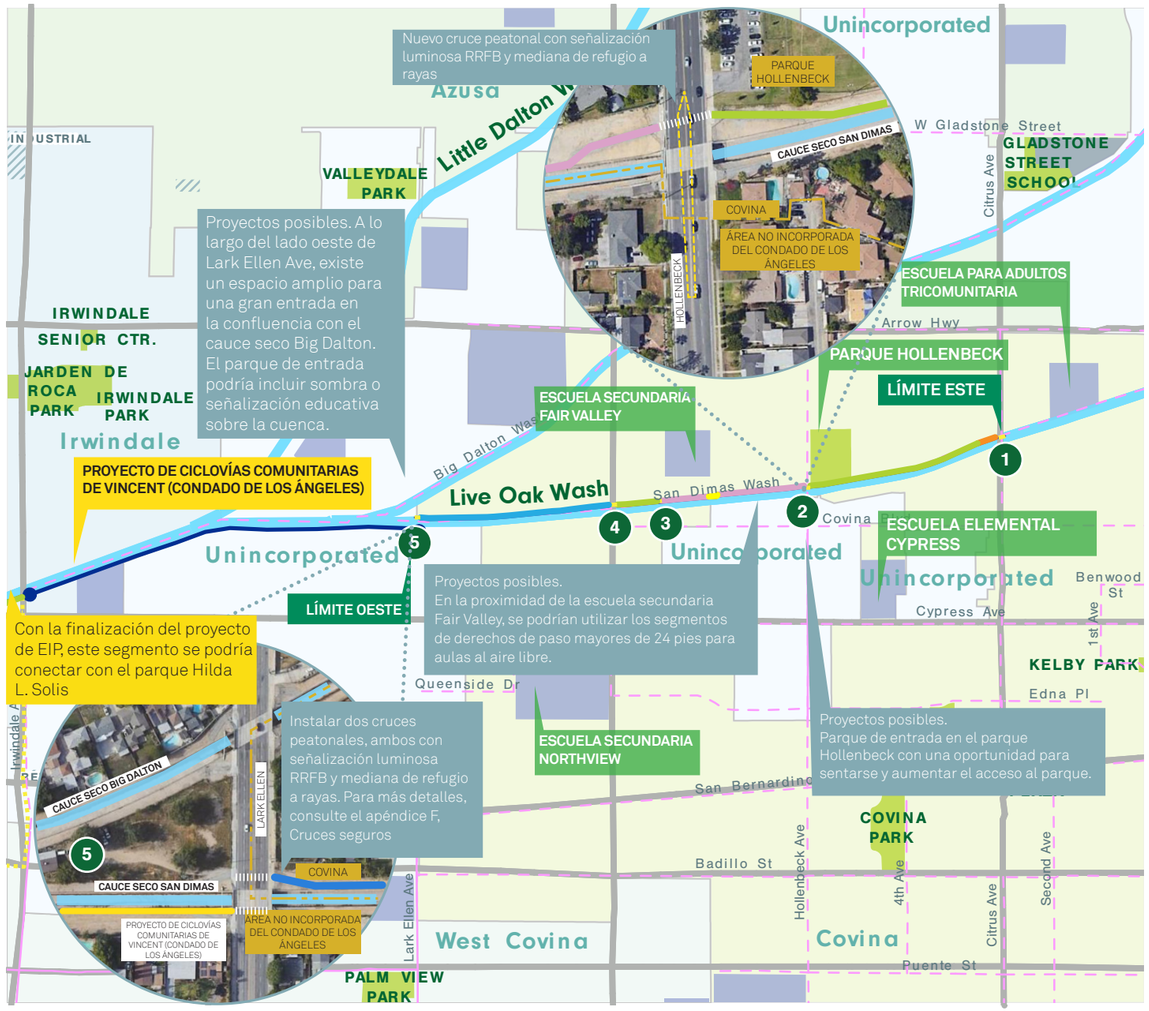
Condiciones existentes en el cauce seco San Dimas mirando al este hacia Hollenbeck Ave. desde la orilla norte.



Condiciones existentes mirando al este desde la orilla norte del cauce seco San Dimas hacia el parque Hollenbeck.

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO SAN DIMAS EN EL PARQUE HOLLENBECK



INTRODUCCIÓN

Este ejemplo de proyecto de vías verdes, ubicado a lo largo del cauce seco San Dimas, comenzaría en Lark Ellen Avenue y continuaría hacia el este por la orilla norte durante 1,5 millas hasta Citrus Avenue. El extremo oeste del alineamiento propuesto conectaría con un proyecto de implementación temprana (EIP) del condado de Los Ángeles, el Proyecto de ciclovías comunitarias de Vincent.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

Este segmento del proyecto propuesto de vías verdes del cauce seco de San Dimas se encuentra dentro de la ciudad de Covina.

ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

La extensión de este proyecto de enfocará en un sendero multiuso de 12 pies a lo largo de la orilla norte (derecha). Comenzando en Lark Ellen Avenue, el proyecto se extendería a lo largo del canal hasta el este de Citrus Avenue. En todo este tramo, existen áreas con un derecho de paso mayor de 24 pies de ancho. Estas áreas brindan espacio para oportunidades de diseño, como aulas al aire libre, pequeñas parcelas hortícolas comunitarias o áreas ajardinadas adicionales.

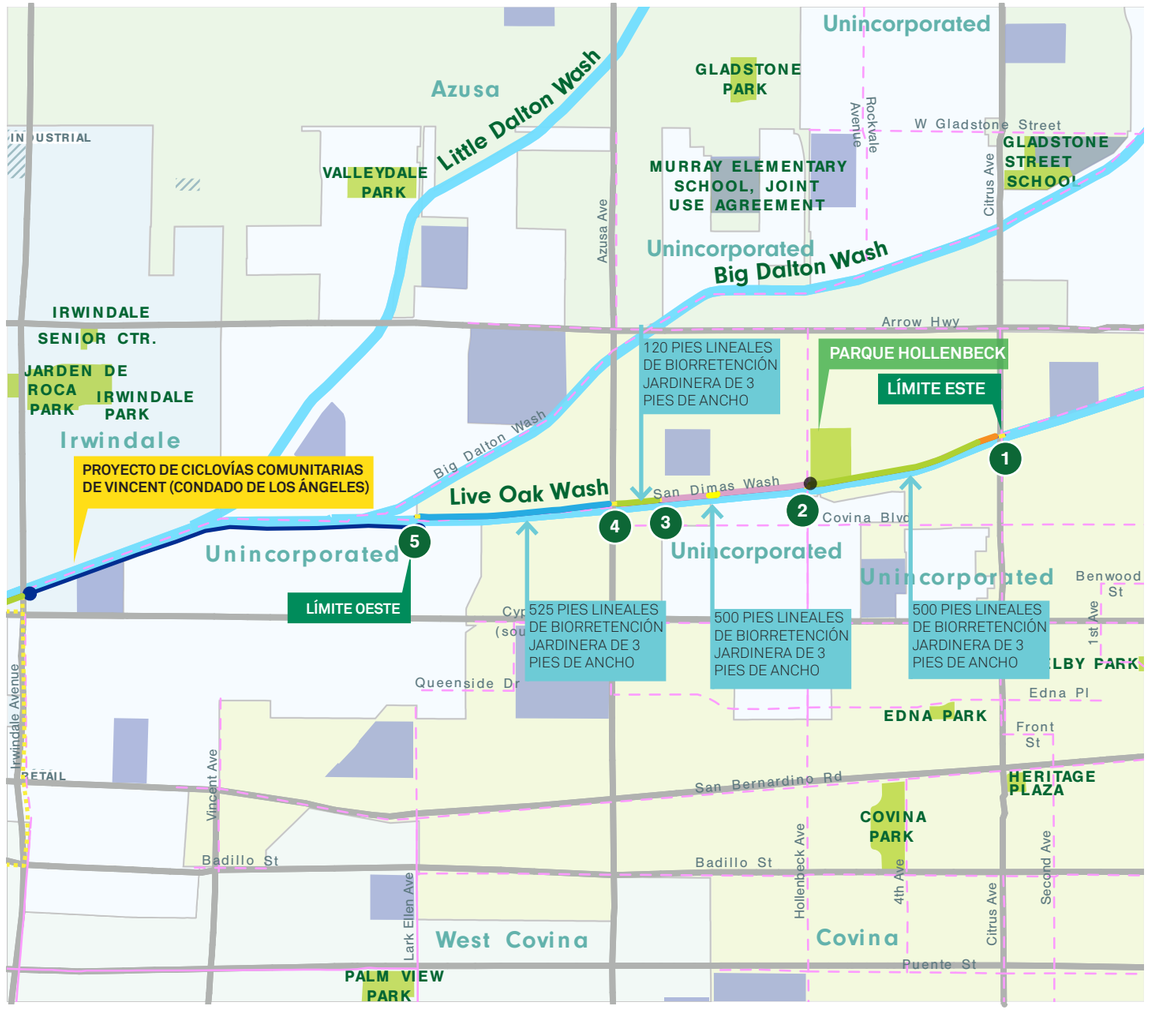
PUNTOS DE ACCESO Y CRUCES

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. Citrus Avenue
2. Hollenbeck Avenue: la interconexión existente con el parque Hollenbeck ofrece la oportunidad de una gran entrada. Brinda conexión adicional con el sendero a lo largo del extremo sur del parque y un cruce peatonal al nivel de la acera.
3. Conwell Avenue
4. Azusa Avenue
5. Lark Ellen Avenue: brinda conexión con el EIP a lo largo del cauce seco Big Dalton y otras rutas ciclistas regionales en esta intersección. Una conexión de espacios abiertos brinda la oportunidad para una gran entrada aprovechando la ubicación del lugar en la confluencia de los cauces secos Big Dalton y San Dimas.

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

CAUCE SECO SAN DIMAS EN EL PARQUE HOLLENBECK



Derecho de paso disponible
- 8-13 pies
- 13-17 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Mayor o igual a 24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)

- Propiedades escolares
- Proyectos de implementación temprana
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- Oportunidad de desvío y/o captación de aguas pluviales
- BMP de aguas pluviales para senderos de usos múltiples
- (1) Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

SEGMENTOS DE VÍAS VERDES: DERECHO DE PASO DISPONIBLE

El alineamiento propuesto sobre el canal es colindante con muchos destinos comunitarios existentes y generadores de actividades, creando una oportunidad real para aumentar la conectividad y el espacio recreativo. Se recomienda explorar todas las posibilidades de colaboración en el diseño futuro y, cuando sea factible, se debería priorizar la ampliación de la vía verde para así incorporar más servicios o mejorar la conectividad. Cada sección de la vía verde propuesta se adapta al derecho de paso disponible. Se proponen los siguientes segmentos:

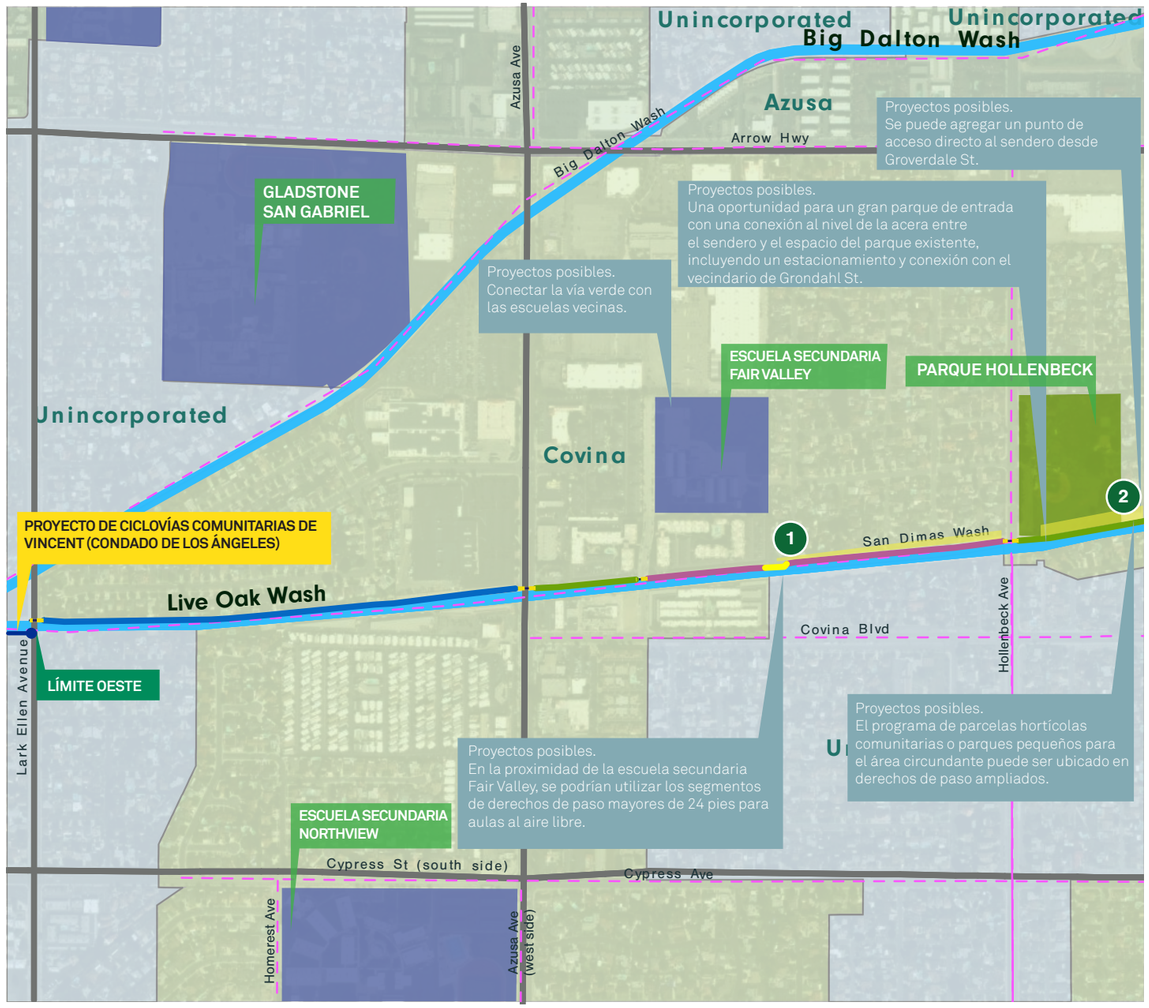
1. De Citrus Avenue a Hollenbeck Avenue: 2367 pies lineales de 19-24 pies de ancho del derecho de paso disponible.
2. De Hollenbeck Avenue a Conwell Avenue: 1845 pies lineales de >24 pies de ancho del derecho de paso disponible y 125 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso disponible.
3. De Conwell Avenue a Azusa Avenue: 555 pies lineales de 19-24 pies de ancho del derecho de paso disponible.
4. De Azusa Avenue a (5) Lark Ellen Avenue: 2605 pies lineales de 17-19 pies de ancho del derecho de paso disponible.

A lo largo de los segmentos más anchos de la vía verde propuesta, existe una gran oportunidad para incluir jardineras de biorretención. Estas jardineras se suman al concepto de plantación, hábitat, embellecimiento y captura del agua pluvial. Las directrices de diseño de la red de vías verdes del SGV brindan más orientación sobre la incorporación de estos elementos.

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

La ubicación del parque es cercana a un desagüe pluvial que discurre de norte a sur sobre Hollenbeck Ave antes de descargar en el cauce seco San Dimas. Los flujos del desagüe pluvial se podrían desviar y filtrar/tratar usando medidas de control de las aguas pluviales (por ej., biorretención, infiltración al subsuelo o una cuenca de detención extendida). También podría haber potencial para medidas de aguas pluviales que traten las aguas pluviales directamente desde el cauce seco San Dimas. Las aguas pluviales capturadas factiblemente cerca de vegetación plantada podrían apoyar la irrigación pasiva.

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Varias opciones de control de aguas pluviales en el canal incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, con o sin drenaje inferior, dependiendo de la capacidad de infiltración del suelo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.



ESCALA DEL VECINDARIO

CAUCE SECO SAN DIMAS EN EL PARQUE HOLLENBECK

Un alineamiento continuo de la vía verde recorre la longitud de este segmento en la orilla norte del canal desde Lark Ellen Avenue hasta Citrus Avenue. La proximidad con el EIP del Proyecto de ciclovías comunitarias de Vincent ayuda a conectar este proyecto con la red más amplia de senderos.

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1 ESPACIO ABIERTO EXPANDIDO

El derecho de paso público al este de la escuela secundaria Fair Valley y alrededor del parque Hollenbeck ofrece anchos generosos de hasta 50 pies. Además de los 12 pies dedicados a un sendero multiuso, el ancho restante de la ruta podría destinarse a otro espacio del programa, como parques pequeños, un espacio de jardín comunitario y la captura del agua pluvial para un desagüe fuera del lugar (por ej., desaguar en Hollenbeck Avenue hacia el cauce seco).

Se podrían crear aulas al aire libre en el segmento de la ruta al sureste de la escuela secundaria. Los maestros podrían utilizar esta área como una oportunidad para agregar material visual a sus planes de estudio de biología, hidrología, sostenibilidad y otras materias. Esta área podría ser propicia para realizar investigaciones de campo básicas y recolección de datos, como el control de la calidad del agua y la identificación de especies. Se precisa la coordinación con el distrito escolar de Covina-Valley.

2 PARQUE DE ENTRADA

El parque Hollenbeck cuenta actualmente con servicios que incluyen un espacio abierto, un área de juegos, un campo de béisbol y media cancha de baloncesto. El sendero propuesto corre a lo largo del extremo sur del parque. Se podría instalar un área para sentarse con sombra y vistas al cauce seco San Dimas para crear una conexión unificada entre el parque y el sendero multiuso. Las mejoras a este parque serían coordinadas con la ciudad de Covina para brindar beneficios y mejorar la seguridad.

Existe otra área para un parque de entrada en el límite oeste del alineamiento en Lark Ellen Avenue. El espacio abierto en forma triangular debería tener asientos con sombra y señalización. La ubicación de la confluencia brinda una oportunidad educativa sobre la cuenca y los espacios de expansión contiguos, y puede celebrarse con un jardín de entrada dentro del espacio existente agregando hábitat y embellecimiento.

ESCALA DE PARCELA

CAUCE SECO SAN DIMAS EN EL PARQUE HOLLENBECK



Derecho de paso disponible
19-24 pies
Mayor o igual a 24 pies
Alineación fuera del canal propuesta
Canales de afluentes
Ciclovías existentes (datos MTA)
Ciclovías propuestas (datos MTA)
Vista de la cámara de modelado
1 Elementos clave
Vía verde/destinos comunitarios

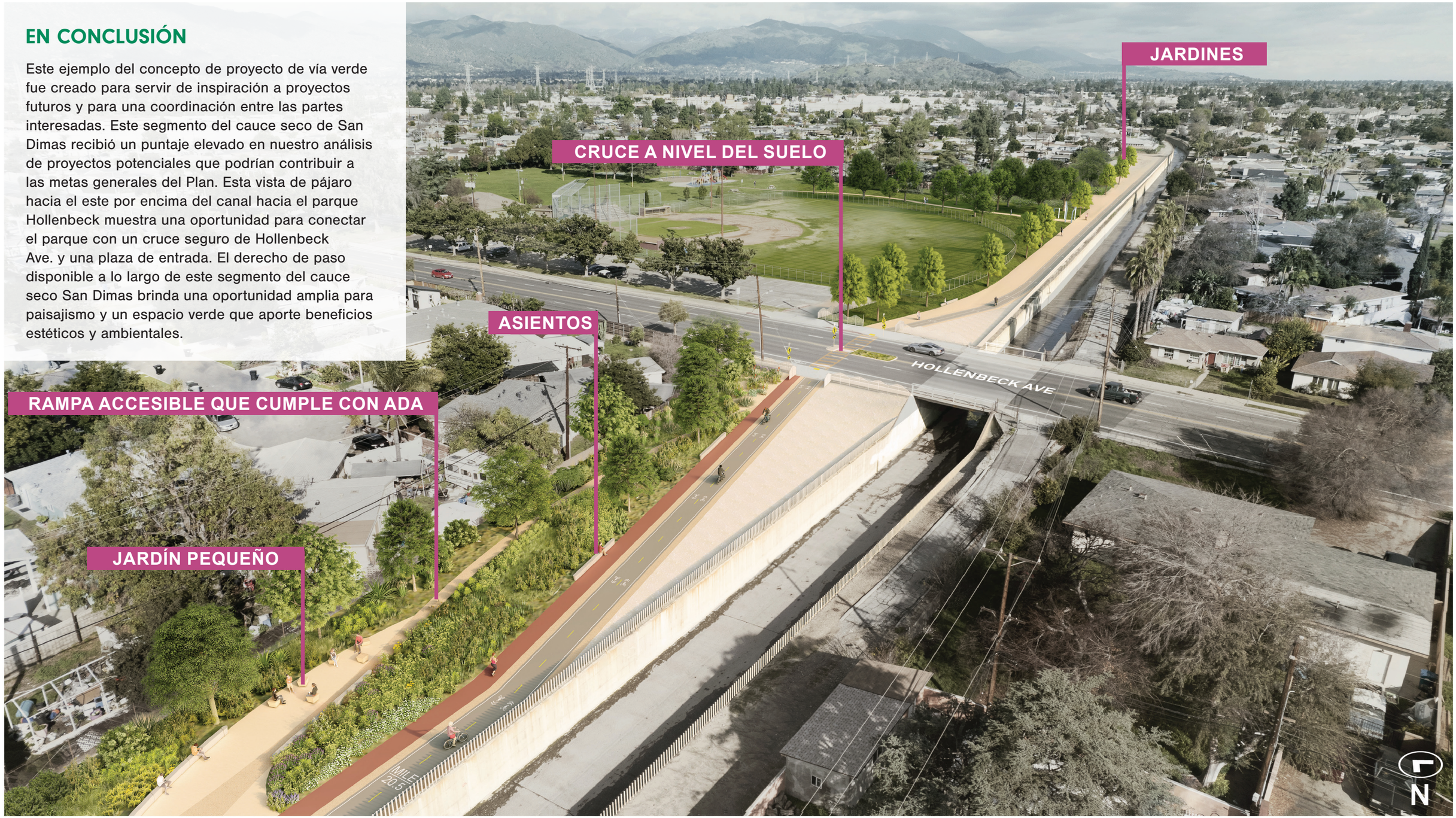
0 100 200 pies

ELEMENTOS A DESTACAR

1. Aulas al aire libre para uso de la escuela secundaria local. Brindar almacenamiento con cerradura para equipo de campo y asientos con sombra amplia.
2. Momento de aguas pluviales: utilizar como una oportunidad educativa para los estudiantes y personas que caminen por el sendero.
3. Quiosco de bicicletas en la entrada de Hollenbeck Avenue para reparación o descanso.
4. Gran entrada con asientos, señalización, soportes para bicicletas y una cabina telefónica de emergencia – utilizar los árboles existentes como sombra.
5. Pequeñas parcelas hortícolas comunitarias con cobertizo de herramientas con cerradura.
6. Parque pequeño para uso de las áreas adyacentes – instalaciones que incluyan asientos, sombra, área de césped, plantas resistentes a la sequía y mesas para picnic.
7. Acceso directo al sendero para la comunidad.

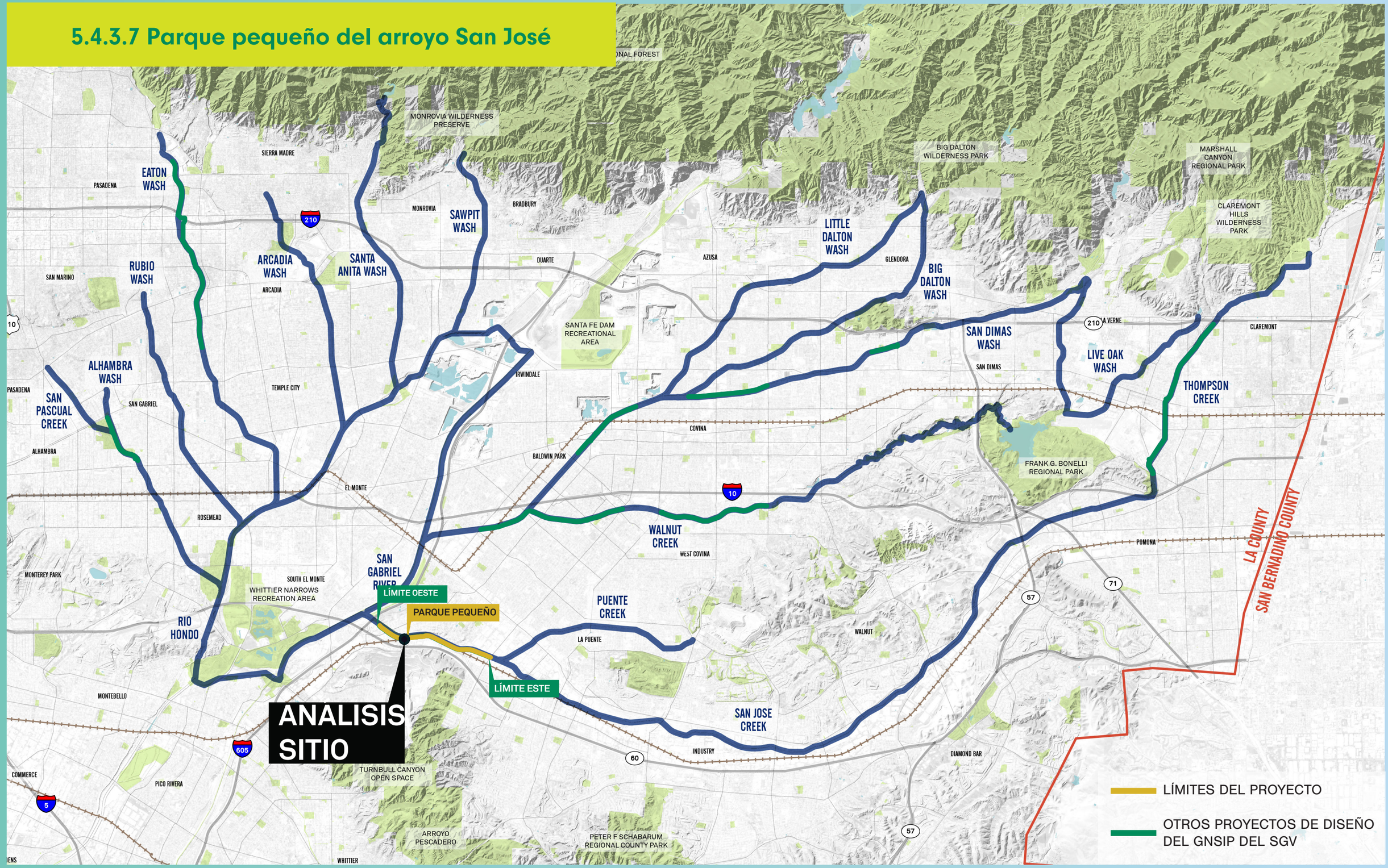
EN CONCLUSIÓN

Este ejemplo del concepto de proyecto de vía verde fue creado para servir de inspiración a proyectos futuros y para una coordinación entre las partes interesadas. Este segmento del cauce seco de San Dimas recibió un puntaje elevado en nuestro análisis de proyectos potenciales que podrían contribuir a las metas generales del Plan. Esta vista de pájaro hacia el este por encima del canal hacia el parque Hollenbeck muestra una oportunidad para conectar el parque con un cruce seguro de Hollenbeck Ave. y una plaza de entrada. El derecho de paso disponible a lo largo de este segmento del cauce seco San Dimas brinda una oportunidad amplia para paisajismo y un espacio verde que aporte beneficios estéticos y ambientales.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes.

5.4.3.7 Parque pequeño del arroyo San José



CONDICIONES EXISTENTES

ARROYO SAN JOSÉ EN EL PARQUE PEQUEÑO

Ubicado a lo largo del arroyo San José, este ejemplo de Proyecto de red de vías verdes del SGV de 2,3 millas comenzaría en el Proyecto de implementación temprana de acceso regional del arroyo San José del condado de Los Ángeles en Workman Mill Road y continuaría al este con mejoras a lo largo de la ciclovía existente de 15 pies de ancho en la orilla sur, desde Workman Mill Road hasta 7th Avenue. El extremo oeste del alineamiento propuesto conecta con el Proyecto de implementación temprana en Workman Mill Road y extiende la vía verde hasta el río San Gabriel. Se propone un pequeño parque en la orilla sur, donde el cauce seco de fondo de concreto se une al canal de fondo natural. Gran parte del derecho de paso a lo largo de la ciclovía existente de este segmento es amplio y con potencial para oportunidades de diseño mejorado. Este concepto también propone mejorar el sendero multiuso existente a lo largo de la orilla norte con vallado y un acceso mejorado al parque panorámico existente. Existe una comunidad ecuestre activa en esta área que la convierte en un lugar ideal para una vía verde mejorada y un sendero multiuso.



Vista al oeste hacia Workman Mill Rd por encima del arroyo San José



Muro de transición existente del canal cerca de Hillview Drive, donde se propone un parque pequeño.



Carretera de mantenimiento existente en el parque panorámico del arroyo San José.

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

ARROYO SAN JOSÉ EN EL PARQUE PEQUEÑO



INTRODUCCIÓN

Ubicado a lo largo del arroyo San José, este ejemplo de proyecto de vía verde de 2,3 millas de la red de vías verdes del SGV comenzaría en el proyecto de implementación temprana (EIP) del Acceso regional del arroyo San José del condado de Los Ángeles en Workman Mill Road y continuaría hacia el este con mejoras a lo largo de la ciclovía existente de 15 pies de ancho en la orilla sur desde Workman Mill Road hasta 7th Avenue. El extremo oeste del alineamiento propuesto se conecta con el EIP en Workman Mill Road y extiende la vía verde hasta el río San Gabriel.

Se propone un pequeño parque en la orilla sur, donde el cauce seco de fondo de concreto se une al canal de fondo natural. Gran parte del derecho de paso a lo largo de la ciclovía existente de este segmento es amplio y con potencial para oportunidades de diseño mejorado.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

El proyecto propuesto de vía verde del arroyo San José se encuentra dentro de la ciudad de Industry y de la comunidad no incorporada al condado de Los Ángeles de Avocado Heights.

ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

La extensión de este proyecto se enfocaría en mejorar la ciclovía actual desde Workman Mill Road hasta 7th Avenue para convertirla en un sendero multiuso de anchos de derecho de paso variables a lo largo de la orilla sur. Comenzando en Workman Mill Road al este de un cruce por puente propuesto por el EIP, el proyecto continuaría hacia el este a lo largo del canal hasta 7th Avenue. En todo este tramo, existen áreas con un derecho de paso mayor de 24 pies de ancho. Estas áreas brindan espacio para oportunidades de diseño, como aulas al aire libres, pequeñas parcelas hortícolas comunitarias, áreas de descanso con asientos y sombra cerca de los cruces o la captura de aguas pluviales fuera del lugar. El sendero multiuso de la orilla norte se dejará con un suelo blando para jinetes, senderistas y ciclistas de montaña.

PUNTOS DE ACCESO Y CRUCES

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. 7th Avenue
2. Workman Mill Road
3. Puente propuesto: el Acceso regional del arroyo San José del EIP del condado de Los Ángeles propone un puente de cruce del canal para peatones, jinetes y ciclistas con conexión al río San Gabriel.



Derecho de paso disponible

- Menos de 8 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Mayor o igual a 24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Proyectos de implementación temprana
- Cruce de puente propuesto
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- Red regional de senderos de usos múltiples del condado (datos DPR)
- Sendero ecuestre existente
- Oportunidad de desvío y/o captación de aguas pluviales
- BMP de aguas pluviales para senderos de usos múltiples
- 1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

ARROYO SAN JOSÉ EN EL PARQUE PEQUEÑO

SEGMENTOS DE VÍAS VERDES: DERECHO DE PASO DISPONIBLE

Cada sección de la vía verde propuesta se adapta al derecho de paso disponible. Se proponen los siguientes segmentos:

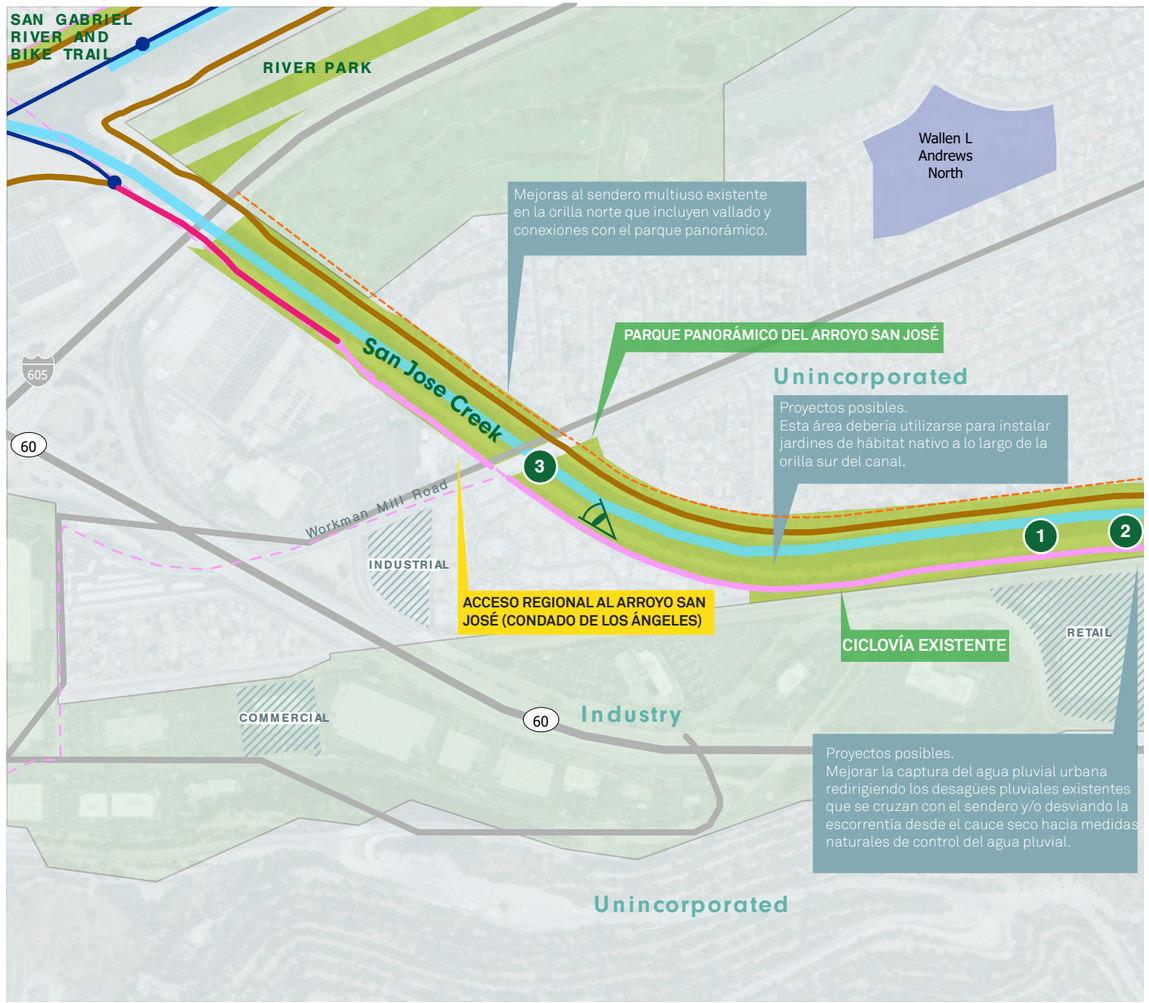
1. De 7th Avenue hasta Workman Mill Road: las mejoras a la ciclovía existente a lo largo de este segmento son necesarias para: 2060 pies lineales de 17-19 pies de ancho de derecho de paso disponible; 2135 pies lineales de 19-24 pies de ancho de derecho de paso disponible y 6806 pies lineales de >24 pies de ancho de derecho de paso disponible.

2. De Workman Mill Road a 3 cruce por puente propuesto del Acceso regional del arroyo San José del EIP del condado de Los Ángeles: 1090 pies lineales de >24 pies de ancho de derecho de paso disponible.

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

Los segmentos de las vías verdes al oeste de 7th Avenue se superponen con un desagüe pluvial existente, que podría capturar y dirigir el agua pluvial a través de controles naturales, en lugar de ser descargada al canal. También podría haber potencial para agregar controles del agua pluvial para tratar flujos de agua durante la sequía y/o agua pluvial desde el arroyo San José. Existen muchos otros desagües pluviales que se cruzan con la ciclovía existente y que podrían ser redirigidos a controles del agua pluvial sobre el paso si se quisiera. El agua pluvial que se capture cerca de la vegetación plantada podría usarse para riego pasivo.

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Varias opciones de control de aguas pluviales en el canal incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, con o sin drenaje inferior, dependiendo de la capacidad de infiltración del suelo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.



Derecho de paso disponible
Menos de 8 pies
Mayor o igual a 24 pies
Canales de afluentes
Ciclovías existentes (datos MTA)
Ciclovías propuestas (datos MTA)
Propiedades escolares
Proyectos de implementación temprana
Áreas comerciales, minoristas e industriales
Red regional de senderos de usos múltiples del condado (datos DPR)
Sendero ecuestre existente
Vista de la cámara de modelado

1 Posibilidades del proyecto
Vía verde/destinos comunitarios

0 400 800 pies

ESCALA DEL VECINDARIO

ARROYO SAN JOSÉ EN EL PARQUE PEQUEÑO

Un alineamiento de la ruta existente recorre la totalidad de este segmento en la orilla sur (izquierda) del canal desde 7th Avenue oeste hasta Workman Mill Road, donde el sendero se conecta con el sendero del Acceso regional del arroyo San José del EIP del condado de Los Ángeles y su puente multiuso propuesto a través del arroyo San José, al oeste de Workman Mill Road.

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1 EXPANDIR EL ESPACIO ABIERTO
El derecho de paso público al este de Workman Mill Road contiene segmentos generosos de >24 pies de ancho a lo largo de la orilla sur (izquierda). Además del sendero multiuso mejorado de 12 pies, el ancho restante de la ruta podría dedicarse a otro espacio del programa, como un parque pequeño, corredores de hábitats, jardines comunitarios y captura y tratamiento del agua pluvial.

2 PARQUE PEQUEÑO
Se propone un parque pequeño en la orilla sur (izquierda) donde el canal con fondo de concreto se une al canal con fondo natural. El sendero propuesto mejora la apariencia de un área de alrededor de 0,25 acres. Se podría implementar un área de sombra con asientos y vista al arroyo San José para crear un momento de descanso a lo largo del sendero multiuso.

3 SENDERO MULTIUSO
Mejorar el sendero multiuso en la orilla norte con vallado, paisajismo y un mejor acceso al parque panorámico. En esta área existe una comunidad ecuestre activa y la orilla norte podría designarse principalmente para los usuarios ecuestres.



Derecho de paso disponible
Mayor o igual a 24 pies
Canales de afluentes
Ciclovías existentes (datos MTA)
Áreas comerciales, minoristas e industriales
Red regional de senderos de usos múltiples del condado (datos DPR)
Sendero ecuestre existente
1 Elementos clave
Vía verde/destinos comunitarios

0 50 100
pies

ESCALA DE PARCELA

ARROYO SAN JOSÉ EN EL PARQUE PEQUEÑO

ELEMENTOS A DESTACAR

1. Árboles y arbustos comunitarios de plantas ribereñas y nativas para brindar un hábitat y una muestra de plantaciones resistentes a la sequía. La vegetación cercana al canal seguirá las Directrices de gestión de la vegetación de los derechos de paso de los canales del Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles. La captura del agua pluvial en este lugar puede servir para la irrigación pasiva de la vegetación ribereña.
2. Estacionamiento de bicicletas, estación de hidratación, iluminación y una cabina telefónica de emergencia.
3. Señalización con información valiosa sobre la cuenca y el agua pluvial: se trata de una oportunidad educativa para las personas que usan la vía verde.
4. Asientos con estructura de sombra.
5. Vista panorámica del canal con fondo natural.

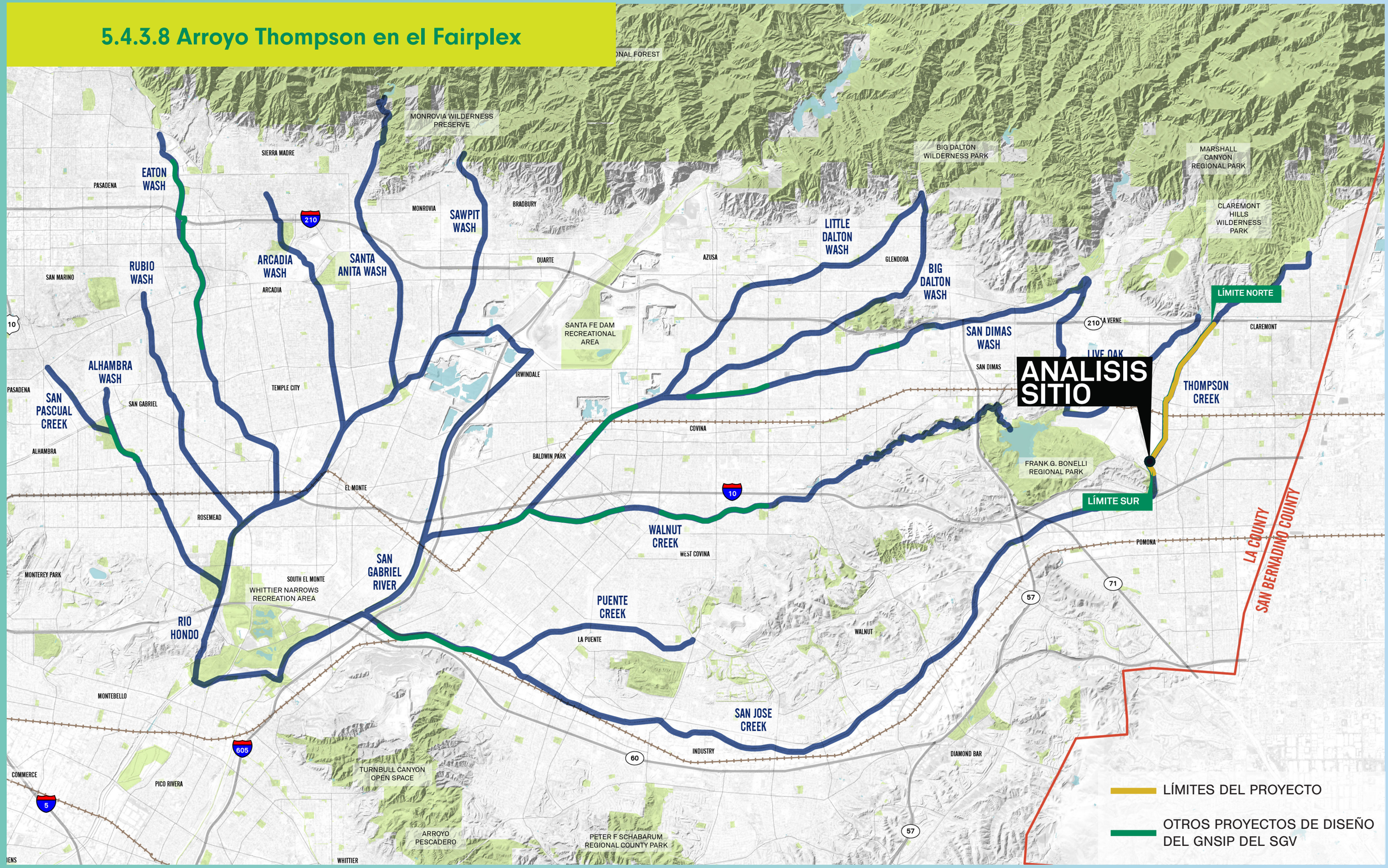
EN CONCLUSIÓN

Este proyecto de ejemplo de vía verde fue creado para inspirar futuros proyectos y fomentar la coordinación entre las partes interesadas. Esta sección del arroyo San José recibió un puntaje elevado en nuestro análisis de proyectos potenciales que podrían contribuir a las metas generales del plan. Esta vista panorámica al oeste en Workman Mill Rd. por encima del arroyo San José muestra las mejoras en el sendero multiuso en la orilla norte, plantaciones nativas en la orilla sur, conexiones con el parque panorámico que cumplen con la ley ADA y, en la distancia, el puente propuesto por el EIP que conecta el arroyo San José con el río San Gabriel.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes.

5.4.3.8 Arroyo Thompson en el Fairplex



CONDICIONES EXISTENTES

ARROYO THOMPSON EN EL FAIRPLEX

Este ejemplo de proyecto de vía verde se extendería desde Foothill Freeway en su extremo norte hasta McKinley Avenue a lo largo del complejo y centro de eventos Fairplex en su extremo sur. Este ejemplo de proyecto de vía verde de 3,3 millas de longitud conectaría el Fairplex con la estación Pomona North de Metrolink a través de una estructura de puente propuesta sobre las vías. El concepto de ejemplo también incluye abundantes oportunidades para capturar el agua pluvial por medio de plantaciones de biorretención en los desagües pluviales existentes y la reducción de la escorrentía de impacto en una parte del gran área de estacionamiento pavimentado en su extremo sur.

Fairplex ha estado trabajando para hacer realidad una visión amplia de remodelar el Solar de Fairplex en una comunidad vibrante de uso mixto. Llamado Plan Específico Fairplex, esta visión de reurbanización representa una oportunidad generacional para convertirse en uno de los mayores proyectos urbanos de relleno orientados al transporte público del país, creando miles de viviendas, más de 200 acres de espacios abiertos y más de 2 millones de pies cuadrados de usos comerciales y culturales. La remodelación del Solar de Fairplex añadirá experiencias culturales y recursos al Fairplex y se conectará de forma fluida con las comunidades adyacentes de la ciudad de Pomona y La Verne. El concepto que se muestra aquí es solo un ejemplo de un proyecto de vía verde con diversas comodidades y no hay planes para diseñar o construir este proyecto. Cualquier proyecto que se desarrolle como parte de la Red de Vías Verdes SGV y que afecte al Solar de Fairplex está sujeto a cambios en función de la remodelación en curso de Fairplex. La coordinación con Fairplex y las ciudades de Pomona y La Verne debería comenzar temprano en el proceso de planificación del proyecto de la vía verde.



Vista hacia el norte desde arriba del arroyo Thompson del estacionamiento de Pomona Fairgrounds.



Vista hacia el sur desde el extremo oeste del arroyo Thompson cerca de Fulton Rd.



Vista hacia el norte desde arriba del arroyo Thompson cerca del Fairplex.

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

ARROYO THOMPSON EN EL FAIRPLEX



Derecho de paso disponible
- Menos de 8 pies
- 8-13 pies
- 13-17 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Mayor o igual a 24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)

- Propiedades escolares
- Cruce de puente propuesto
- 1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

0 1000 2000 pies

INTRODUCCIÓN

Este ejemplo de proyecto de vía verde se extendería desde Foothill Freeway en su extremo norte hasta McKinley Avenue a lo largo del complejo y centro de eventos Fairplex en su extremo sur. Este tramo de 3,3 millas conectaría el Fairplex con la estación Pomona North de Metrolink, a la vez que reduciría la escorrentía de impacto de una gran área pavimentada en su extremo sur.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

El proyecto propuesto de vía verde del arroyo Thompson está comprendido dentro de la ciudad de Pomona, la ciudad de La Verne y la ciudad de Claremont. Los socios principales de este proyecto serían el Fairplex y Metrolink.

ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

El alcance de este proyecto se enfocaría en la implementación de un sendero multiuso de 12 pies de ancho a lo largo de la orilla este del arroyo Thompson desde Foothill Freeway hasta Grove Street, con un cruce hacia la orilla oeste desde Grove St hasta el Fairplex.

PUNTOS DE ACCESO Y CRUCES

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. Foothill Freeway
2. Lockhaven Way
3. Garey Avenue
4. Foothill Boulevard
5. Grove Street: conexión en la calle hacia la orilla este. Comienza el alineamiento de la orilla este
6. Bonita Avenue
7. Estación Pomona North de Metrolink: conexión con la línea San Bernardino de Metrolink existente y la futura extensión de la línea Foothill Gold de Metro
8. Arrow Highway
9. La Verne Avenue
10. Fulton Road: puerta de acceso del vecindario al área de diseño propuesta
11. White Avenue
12. McKinley Avenue: conexión directa con el parque Ganesha



Derecho de paso disponible

- Menos de 8 pies
- 8-13 pies
- 13-17 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Mayor o igual a 24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Cruce de puente propuesto
- Red regional de senderos de usos múltiples del condado (datos DPR)
- Oportunidad de desvío y/o captación de aguas pluviales
- BMP de aguas pluviales para senderos de usos múltiples
- 1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

0 1000 2000 pies

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

ARROYO THOMPSON EN EL FAIRPLEX

SEGMENTOS DE VÍAS VERDES: DERECHO DE PASO DISPONIBLE

Cada sección de la vía verde propuesta está diseñada en función del derecho de paso disponible, y para este proyecto se pueden identificar entre los cruces de intersecciones. Se proponen los siguientes segmentos:

1. De Foothill Freeway a Lockhaven Way. 957 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso.
2. De Lockhaven Way a Garey Avenue: 3289 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso.
3. De Garey Avenue a Foothill Boulevard: 940 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso.
4. De Foothill Boulevard a Grove Street: 1937 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso.
5. De Grove Street a Bonita Avenue: 1666 pies lineales de 13-17 pies de derecho de paso y 477 pies lineales de 19-24 pies de ancho del derecho de paso.
6. De Bonita Avenue a la estación Pomona North de Metrolink: 1178 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso y 176 pies lineales de 19-24 pies de ancho del derecho de paso.
7. De la estación Pomona North de Metrolink a Arrow Highway: cruce de bicicletas/peatonal sobre las vías de Metrolink. 775 pies lineales de 13-17 pies de ancho restantes del derecho de paso. Un carril para bicicletas fuera del canal propuesto desde 1st St hasta Arrow Highway.
8. De Arrow Highway hasta La Verne Avenue: 399 pies lineales de 19-24 pies de ancho del derecho de paso.
9. De La Verne Avenue a Fulton Road: 222 pies lineales de 17-19 pies de derecho de paso y 584 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso.
10. De Fulton Road a White Avenue: 1085 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso. Un carril para bicicletas propuesto fuera del canal y parcialmente dentro de la propiedad del Fairplex.
11. De White Avenue a (12). McKinley Avenue: ampliar la acera existente para brindar 6,5 pies de ciclovía de clase 4 en sentido sur al nivel de la acera y 6 pies de acera con 2,5 pies de separación entre ambas, de acuerdo con el DIB 89-02 de Caltrans

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

La parcela del estacionamiento del Fairplex representa un área impermeable importante que podría ser adaptada para los controles del agua pluvial. El agua pluvial podría ser desviada desde el arroyo Thompson o desde una línea de desagüe pluvial hacia el norte por debajo de Arrow Highway. Existen 66,7 acres del área de estacionamiento que podrían ser adaptados para sumar controles naturales del agua pluvial manteniendo el objetivo del sitio principal. Se podría tratar de una posible aplicación del proyecto del Programa de Agua Limpia y Segura (SCWP) del condado de Los Ángeles. El agua pluvial que se capture cerca de la vegetación plantada podría usarse para riego pasivo.

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Algunas opciones para el control del agua pluvial sobre el canal de la vía verde incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, ambos con o sin drenaje subterráneo, dependiendo de la infiltración del suelo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.



ESCALA DEL VECINDARIO

ARROYO THOMPSON EN EL FAIRPLEX

Además de brindar un alineamiento ininterrumpido de la vía verde, se pueden incorporar al proyecto algunas mejoras adicionales con el fin de crear oportunidades con beneficios múltiples.

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1 AMPLIACIÓN DE LA ACERA
Ampliación de la acera oeste existente de White Ave desde McKinley Ave hasta la intersección de White Ave y el arroyo Thompson para ofrecer una ciclovía de clase 4 en sentido sur al nivel de la acera con 6,5 pies de ancho como mínimo y una acera de 6 pies con 2,5 pies de separación entre ambas, de acuerdo con el DIB 89-02 de Caltrans. Es posible que la obtención del ancho adicional para la ciclovía exija la adquisición de un derecho de paso sobre las parcelas contiguas, la remoción de medianas e isletas o la eliminación de un carril de White Avenue. La longitud total de la ampliación es de 1460 pies aproximadamente.

2 INFRAESTRUCTURA VERDE
Capturar y direccionar el agua pluvial a través de un sistema de infiltración con cuencas de biorretención en el estacionamiento. Reducir el efecto de las islas de calor con pintura y/o adoquines permeables.

OPORTUNIDADES PARA EL AGUA PLUVIAL

Reducción en el área impermeable utilizando pavimento permeable y/o infiltración para capturar el agua pluvial y recargar el agua subterránea.

El área grande de la parcela del Fairplex también podría brindar la posibilidad de desviar el agua adicional desde el canal para la infiltración, la recarga de aguas subterráneas y la mejora de la calidad del agua.



ESCALA DE PARCELA 1

ARROYO THOMPSON EN EL FAIRPLEX

El alineamiento y el espacio verde propuestos establecen una fuerte conexión entre el Fairplex y la estación Pomona North de Metrolink cercana. Se sugiere una combinación de elementos estructurales nuevos para lograr una transición continua entre la red de vías verdes y el centro de transporte.

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1. BORDE VIVO
   Espacio verde lineal que actúa como una condición de borde más suave entre el canal y el área de estacionamiento. Un mínimo de 65 pies, incluyendo el carril para bicicletas. Oportunidad de incluir plantaciones con carácter, sombra, asientos, espacio de reunión y otros servicios recreativos para los usuarios de la vía verde. Entrada con puerta de tamaño medio desde Fulton Road.

2. CRUCE ELEVADO DE LA VÍA VERDE
   Un paso elevado de concreto peatonal/de bicicletas sobre la orilla derecha brinda una ruta a desnivel que cumple con la ley ADA sobre la entrada a la estación y las cinco vías del tren suburbano, el transporte de tren ligero y el tren de carga. Búsqueda de una Subvención para la eliminación de cruces ferroviarios de la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA) de la Administración Ferroviaria Federal (FRA).

3. ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE DE TREN
   Un puente peatonal de acero conecta con la estructura del elevador y las escaleras de Pomona (North) de Metrolink y la estación de Transporte de Tren Ligero de Metro. Actualmente, la estación no cuenta con una ruta peatonal accesible desde Fulton Road. Un puente entre el paso elevado y la estructura del elevador/escalera dentro del área de la estación eliminaría un desvío de 1 milla que deben tomar actualmente las personas en silla de ruedas para llegar a una de las plataformas del tren.

ESCALA DE PARCELA 2

ARROYO THOMPSON EN EL FAIRPLEX

ELEMENTOS A DESTACAR

1. Alineamiento sobre el canal desde Fulton Road hasta Foothill Freeway
2. Acceso del vecindario
3. Arte público
4. Asientos a la sombra
5. Área de picnic con sombra
6. Jardín de polinización
7. Comunidad de plantas de cauces secos
8. Comunidad de plantas ribereñas
9. Pradera flexible
10. Señalización interpretativa
11. Biorretención: cuencas con vegetación en el área de estacionamiento
12. Estación de reparación de bicicletas
13. Puerta de entrada: de tamaño medio con información sobre la vía verde afluente



- Derecho de paso disponible
- Menos de 8 pies
- 8-13 pies
- 13-17 pies
- Canales de afluentes
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Pintura refrescante / Adoquines permeables
- Biorretención: cuencas con vegetación
- Vista de la cámara de modelado
- 1 Elementos clave
- Línea de la propiedad

0 100 200 pies

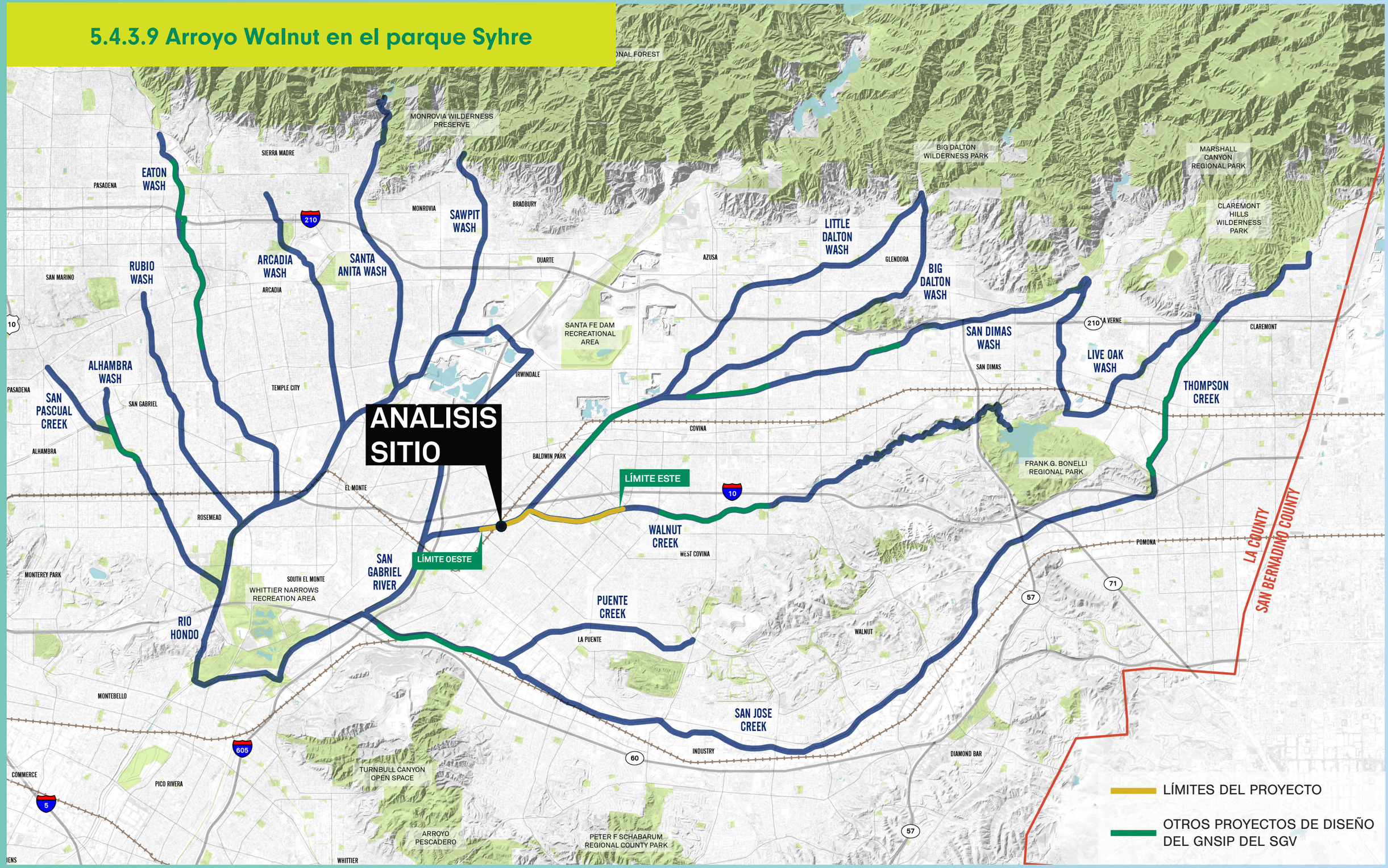
EN CONCLUSIÓN

Este ejemplo del concepto de proyecto de vía verde fue creado para servir de inspiración a proyectos futuros y para una coordinación entre las partes interesadas. Este segmento del arroyo Thompson recibió una calificación elevada en nuestro análisis de proyectos potenciales que contribuirían a las metas generales del plan. Esta vista hacia el norte del arroyo desde el área de estacionamiento del Fairplex muestra el potencial de un parque pequeño de buen tamaño con un paisaje funcional que brinde un hábitat y beneficios en la captura del agua pluvial. Esta vista proyecta cómo las áreas del estacionamiento se vuelven permeables, reduciendo la escorrentía urbana. Esta representación es conceptual y sujeta a cambios según el desarrollo del Plan Específico de Fairplex.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes.

5.4.3.9 Arroyo Walnut en el parque Syhre



CONDICIONES EXISTENTES

ARROYO WALNUT EN EL PARQUE SYHRE

Ubicado a lo largo del arroyo Walnut, este ejemplo de proyecto de vía verde comenzaría en Baldwin Park Boulevard y continuaría hacia el este a lo largo de la orilla sur del arroyo Walnut durante 2,9 millas hasta Sunset Avenue. Las extensiones propuestas brindarían una conexión a dos Proyectos de implementación temprana de la ciudad de Baldwin Park: (1) la fase I del Proyecto de reverdecimiento del sendero del cauce seco Big Dalton y (2) la fase II del Proyecto de reverdecimiento del cauce seco Big Dalton propuestos a lo largo de la orilla norte, desde Baldwin Park Boulevard subiendo por el cauce seco Big Dalton hasta Badillo Street en el parque Hilda L. Solis. Este ejemplo de proyecto de vía verde también podría estar conectado con otro concepto propuesto en este plan: véase el cauce seco Big Dalton en el parque Hilda L. Solis. Además de las 2,9 millas de nuevas vías verdes, el proyecto incluye dos áreas de oportunidad contiguas al sendero multiuso propuesto, el parque Syhre en Vineland Avenue y la parcela lineal directamente al oeste del parque Syhre, ambas propiedad de la ciudad de Baldwin Park. Este ejemplo de concepto de vía verde conecta estas áreas de oportunidad con nuevos servicios y espacios abiertos para la comunidad de los alrededores.



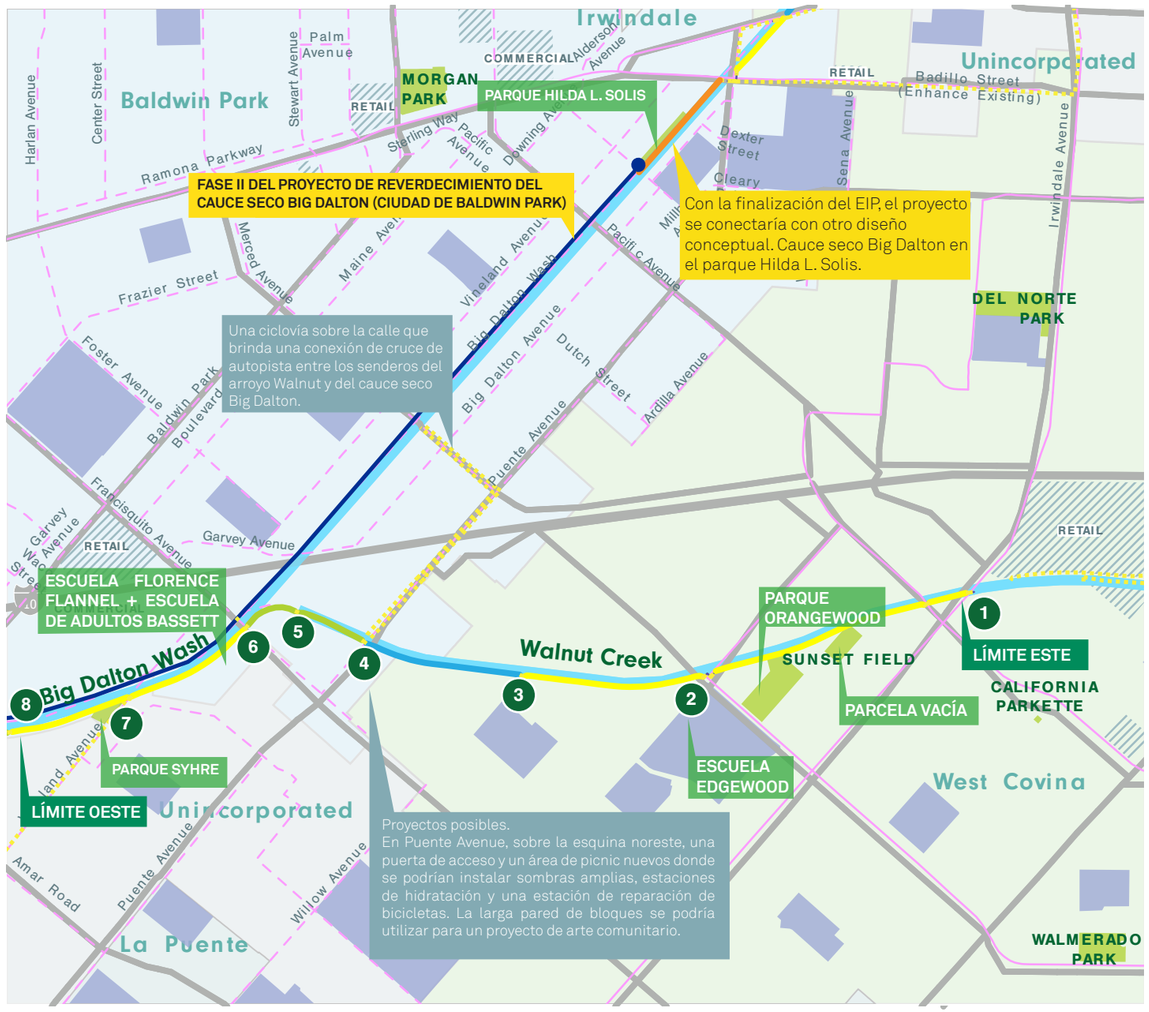
Vista hacia el oeste del arroyo Walnut desde el parque Syhre.



Esta vista muestra las condiciones actuales mirando en dirección oeste al cauce seco por encima del parque Syhre y Vineland Avenue.



Condiciones actuales mirando en dirección oeste por encima del arroyo Walnut cerca de Francisquito Ave. y la confluencia con el cauce seco Big Dalton.



Derecho de paso disponible
- 8-13 pies
- 13-17 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- Proyectos de implementación temprana

1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones

Vía verde/destinos comunitarios

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

ARROYO WALNUT EN EL PARQUE SYHRE

INTRODUCCIÓN

Ubicado a lo largo del arroyo Walnut, este ejemplo de Proyecto de red de vías verdes del SGV comenzaría en Baldwin Park Boulevard y continuaría hacia el este a lo largo de la orilla sur del arroyo Walnut durante 2,9 millas hasta Sunset Avenue.

Las ampliaciones propuestas brindarían conexión a dos Proyectos de implementación temprana de la ciudad de Baldwin Park: (1) la fase I del Proyecto de reverdecimiento del sendero del cauce seco Big Dalton y (2) la fase II del Proyecto de reverdecimiento del cauce seco Big Dalton, propuestos a lo largo de la orilla norte desde Baldwin Park Boulevard subiendo por el cauce seco Big Dalton hasta Badillo Street en el parque Hilda L. Solis. En Merced Ave, la vía verde se une con recursos comunitarios como el rancho Hurst, el parque Orangewood y la escuela Edgewood. Los usuarios pueden utilizar la vía verde como ruta alternativa para acceder a estos servicios.

Además de las 2,9 millas de vía verde nueva, el proyecto incluye 2 parcelas contiguas al sendero multiuso propuesto, el parque Syhre en Vineland Avenue y la parcela lineal directamente al oeste del parque Syhre, ambas propiedad de la ciudad de Baldwin Park.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

El proyecto propuesto de vía verde del arroyo Walnut está emplazado dentro de la ciudad de Baldwin Park y la ciudad de West Covina.

ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

La extensión de este proyecto se enfocará en la implementación de un sendero multiuso de 12 pies de ancho a lo largo de la orilla sur del arroyo Walnut. Si bien existen fluctuaciones en el ancho del derecho de paso disponible, todas las ampliaciones propuestas son mayores de 13 pies, lo que genera oportunidades para sumar áreas de plantación para embellecimiento, sombra, hábitat y otros elementos de infraestructura verde.

PUNTOS DE ACCESO

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. Cameron Ave / Sunset Ave: puerta de entrada pequeña con señalización.
2. Orange Ave / Merced Avenue
3. Willow Avenue
4. Puente Avenue
5. Big Dalton Avenue: puerta de entrada pequeña con señalización.
6. Francisquito Avenue: crear una puerta de entrada de tamaño medio a lo largo de la orilla sur, con señalización de orientación para ambos proyectos.
7. Vineland Avenue
8. Conexión con la fase I del Proyecto de reverdecimiento del cauce seco Big Dalton

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

ARROYO WALNUT EN EL PARQUE SYHRE



SEGMENTOS DE VÍAS VERDES: DERECHO DE PASO DISPONIBLE

Cada sección de la vía verde propuesta está diseñada en función del derecho de paso disponible, y para este proyecto se puede identificar entre los cruces de intersecciones. Se proponen los siguientes segmentos:

1. De South Sunset Avenue a West Cameron Avenue hasta West Merced Avenue: 3750 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso.
2. De West Merced Avenue a South Orange Avenue hasta South Willow Avenue: 2370 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso.
3. De South Willow Avenue hacia Puente Avenue: 2215 pies lineales de 17-19 pies de ancho del derecho de paso.
4. De Puente Avenue hacia Big Dalton Avenue: 1025 pies lineales de 19-24 pies de ancho del derecho de paso.
5. De Big Dalton Avenue hacia Francisquito Avenue: 805 pies lineales de 19-24 pies de ancho del derecho de paso.
6. De Francisquito Avenue hacia Vineland Avenue: 1873 pies lineales de 13-17 pies de ancho de derecho de paso. Al igual que la sección anterior, es contigua a una parcela disponible, aumentando el ancho disponible para el desarrollo a 75 pies.
7. De Vineland Avenue hacia el cruce ferroviario: 1755 pies lineales de 13-17 pies de ancho del derecho de paso. Esta sección está conectada con las parcelas disponibles asociadas al proyecto, aumentando el ancho disponible para el desarrollo a 75 pies aproximadamente.

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

El parque Syhre tiene 1,6 acres e incluye un campo de béisbol. Se podrían implementar controles naturales superficiales para el agua pluvial alrededor del campo de béisbol y también se podrían implementar opciones en el subsuelo utilizando el sitio completo. Se podría desviar el agua pluvial desde el canal del arroyo Walnut, pero el desagüe de agua pluvial formal cerca del parque Syhre es limitado para permitir el desvío y tratamiento del agua pluvial de las áreas vecinas. El agua pluvial que se capture cerca de la vegetación plantada podría usarse para riego pasivo.

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Varias opciones de control de aguas pluviales en el canal incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, con o sin drenaje inferior, dependiendo de la capacidad de infiltración del suelo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.



ESCALA DEL VECINDARIO

ARROYO WALNUT EN EL PARQUE SYHRE

Además de brindar un alineamiento del sendero ininterrumpido, se pueden incorporar al proyecto mejoras fundamentales para generar un proyecto con múltiples beneficios. Estas son:

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1 PROYECTO DE VECINDARIO DE INFRAESTRUCTURA VERDE SOBRE LA ORILLA NORTE
Desde Baldwin Park Boulevard hasta Vineland Avenue, el derecho de paso disponible a lo largo del extremo sur de la propiedad del In-n-Out es mayor de 24 pies, lo que genera la posibilidad de un proyecto de infraestructura verde importante que potencialmente podría recolectar y tratar el agua pluvial desde el desarrollo comercial hacia el norte.

2 Cualquier área a lo largo de este borde que sea mayor que la configuración del sendero multiuso de 12 pies debería dedicarse a una infraestructura verde como, por ejemplo, una característica de mejores prácticas de gestión (BMP) de aguas pluviales lineales. Esto iría más allá de cualquier requisito de mejores prácticas de gestión desencadenados por las áreas de superficies duras de los proyectos.

CREACIÓN DE ÁREAS DE HÁBITATS Y ESPACIOS ABIERTOS EXPANDIDOS
Los dos sitios de viveros a lo largo de la orilla sur, a ambos lados del parque Syhre, ofrecen una oportunidad única para ampliar el ancho de la vía verde con el fin de crear jardines de hábitats para aves y un camino peatonal serpenteante más lento que atraviese los jardines.

3 CAMINO CIRCULAR DEL VECINDARIO
El amplio derecho de paso disponible a ambos lados de la orilla ofrece la oportunidad de incluir un camino circular peatonal de 2 millas. En los tramos con más de 17 pies de ancho de derecho de paso disponible, ofrecer una superficie de paseo permeable separada del sendero multiuso de 12 pies. En áreas de menos de 17 pies de ancho de derecho de paso, los 4 pies de área adicional fuera del sendero multiuso deberían dedicarse a plantaciones y a brindar sombra y mallas protectoras a lo largo del borde de la propiedad de la vía verde.

4 CRUCE FERROVIARIO
Un paso elevado peatonal y para ciclistas sobre las vías de Metrolink aportaría una conexión directa entre la vía verde y el Proyecto de vías verdes del río San Gabriel de la ciudad de Baldwin Park.

ESCALA DE PARCELA

ARROYO WALNUT EN EL PARQUE SYHRE



- Derecho de paso disponible
- 13-17 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Proyectos de implementación temprana
- Vista de la cámara de modelado
- 1 Elementos clave
- Vía verde/destinos comunitarios

0 100 200 pies

ELEMENTOS A DESTACAR

1. New Gateway Plaza: trasladar el baño a esta ubicación e incorporar un kiosco de información y una estación de reparación de bicicletas.
2. Ajustar el alineamiento del bordillo y reubicar los postes eléctricos para crear una nueva área de estacionamiento angular con pavimento permeable.
3. Crear un jardín de ingreso nuevo con sombra y bancos para sentarse.
4. Camino peatonal separado del sendero multiuso con iluminación propia a lo largo del borde del parque.
5. Mantener el campo existente.
6. Nuevo jardín de agua pluvial con señalización instructiva y un área de juego orientado a la naturaleza.
7. Área de descanso para picnics con sombra y asientos.
8. Eliminar el uso comercial del vivero y plantar un jardín para aves con árboles de sombra y un sendero peatonal serpenteante a través de las áreas plantadas que brinden una opción más tranquila contigua al sendero multiuso.
9. Pavimentación gráfica para resaltar el cruce en Vineland Avenue y extender la experiencia de puerta de entrada desde el parque Syhre hasta el lado este de Vineland Avenue.

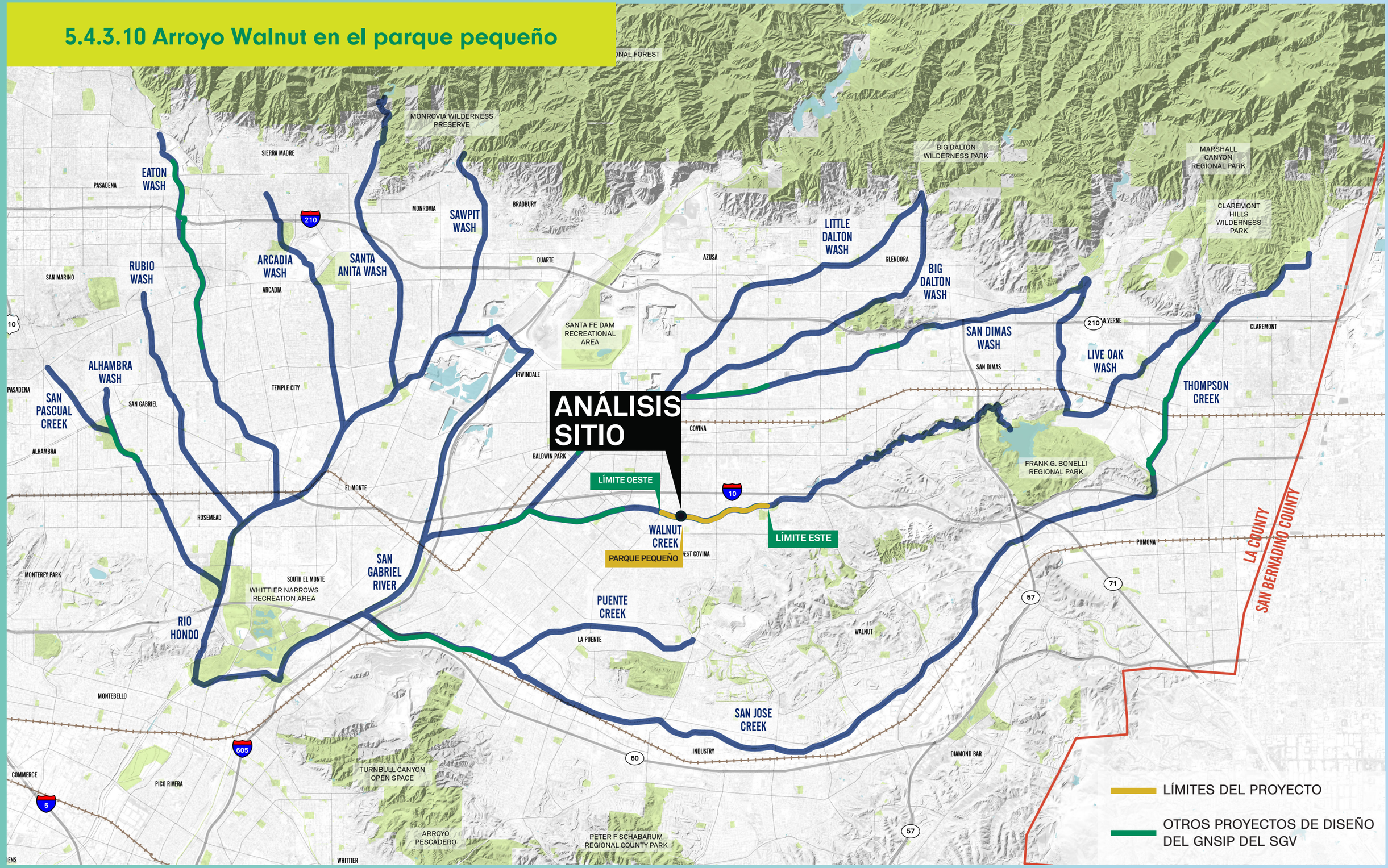
EN CONCLUSIÓN

Este ejemplo del concepto de proyecto de vía verde fue creado para servir de inspiración a proyectos futuros y para una coordinación entre las partes interesadas. Este segmento del arroyo Walnut recibió una calificación elevada en nuestro análisis de proyectos potenciales que contribuirían a las metas generales del plan. Esta vista hacia el oeste a nivel del suelo del cauce seco desde el parque Syhre muestra el potencial para un parque de entrada a lo largo del borde del parque existente con un paisaje funcional y árboles que brinden sombra y otros beneficios. Al otro lado del cauce seco, la fase II del Proyecto de reverdecimiento del cauce seco Big Dalton se muestra como una línea amarilla.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes.

5.4.3.10 Arroyo Walnut en el parque pequeño



CONDICIONES EXISTENTES

ARROYO WALNUT EN EL PARQUE PEQUEÑO

Este ejemplo de proyecto de la Red de vías verdes del SGV, ubicado a lo largo del arroyo Walnut, comenzaría en la intersección de Glendora Avenue y Valinda Avenue, continuando hacia el este a lo largo de la orilla sur durante 2,2 millas hasta Citrus Street. Ambos extremos de este alineamiento conceptual se conectarían con un carril para bicicletas existente entre Lark Ellen Avenue y Azusa Avenue, creando un sendero ininterrumpido para la comunidad. En las cercanías del límite oeste, una parcela vacía ubicada a mitad de camino entre Valinda Avenue y Lark Ellen Avenue podría convertirse en una conexión entre la vía verde y el vecindario contiguo con la incorporación de un parque pequeño. En el límite este, la vía verde conectaría con el complejo Cortez Park.



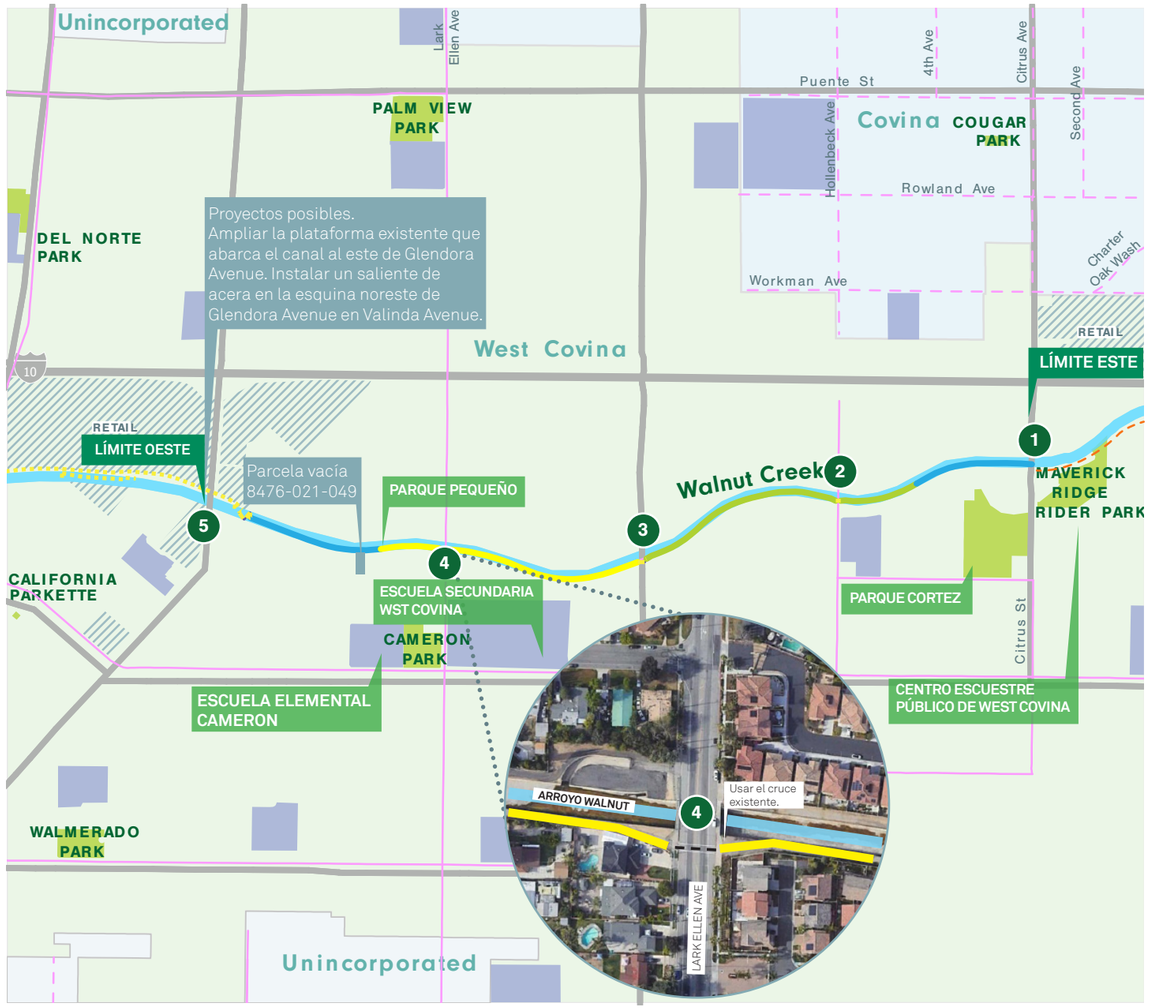
Condiciones actuales mirando al oeste hacia un lote vacío cerca de Lark Ellen y East Service Ave.



Condiciones existentes mirando al norte desde East Service Ave. en el arroyo Walnut desde el lote vacío/parque pequeño propuesto.



Mirando al oeste desde la orilla norte del canal en Lark Ellen Ave.



ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

ARROYO WALNUT EN EL PARQUE PEQUEÑO

INTRODUCCIÓN

Este ejemplo de proyecto de la Red de vías verdes del SGV, ubicado a lo largo del arroyo Walnut, comenzaría en la intersección de Glendora Avenue y Valinda Avenue, continuando hacia el este a lo largo de la orilla sur durante 2,2 millas hasta Citrus Street.

En las cercanías del límite oeste, una parcela vacía ubicada a mitad de camino entre Valinda Avenue y Lark Ellen Avenue podría convertirse en una conexión entre la vía verde y el vecindario contiguo con la incorporación de un parque pequeño. En el límite este, la vía verde conectaría con el complejo Cortez Park.

CONTEXTO INSTITUCIONAL

El proyecto propuesto de vías verdes del arroyo Walnut está comprendido dentro de la ciudad de West Covina.

COORDINACIÓN DE LA PROPIEDAD DE LA TIERRA

La parcela vacía 8476-021-049 es propiedad de Suburban Water Systems. No actúa como acceso del condado al canal, pero debería tenerse en cuenta para una servidumbre y un uso futuros.

ALINEACIÓN DE LA VÍA VERDE PROPUESTA

El alcance de este proyecto se centraría en un sendero multiuso de 12 pies con anchos de derecho de paso variables a lo largo de la orilla sur. Comenzando en la intersección de Glendora Avenue y Valinda Avenue, el proyecto continuaría al este hacia Lark Ellen Avenue, antes de conectarse con un carril para bicicletas existente que se extiende hasta Azusa Avenue. Se implementaría un nuevo sendero multiuso desde Azusa Avenue hasta Citrus Street.

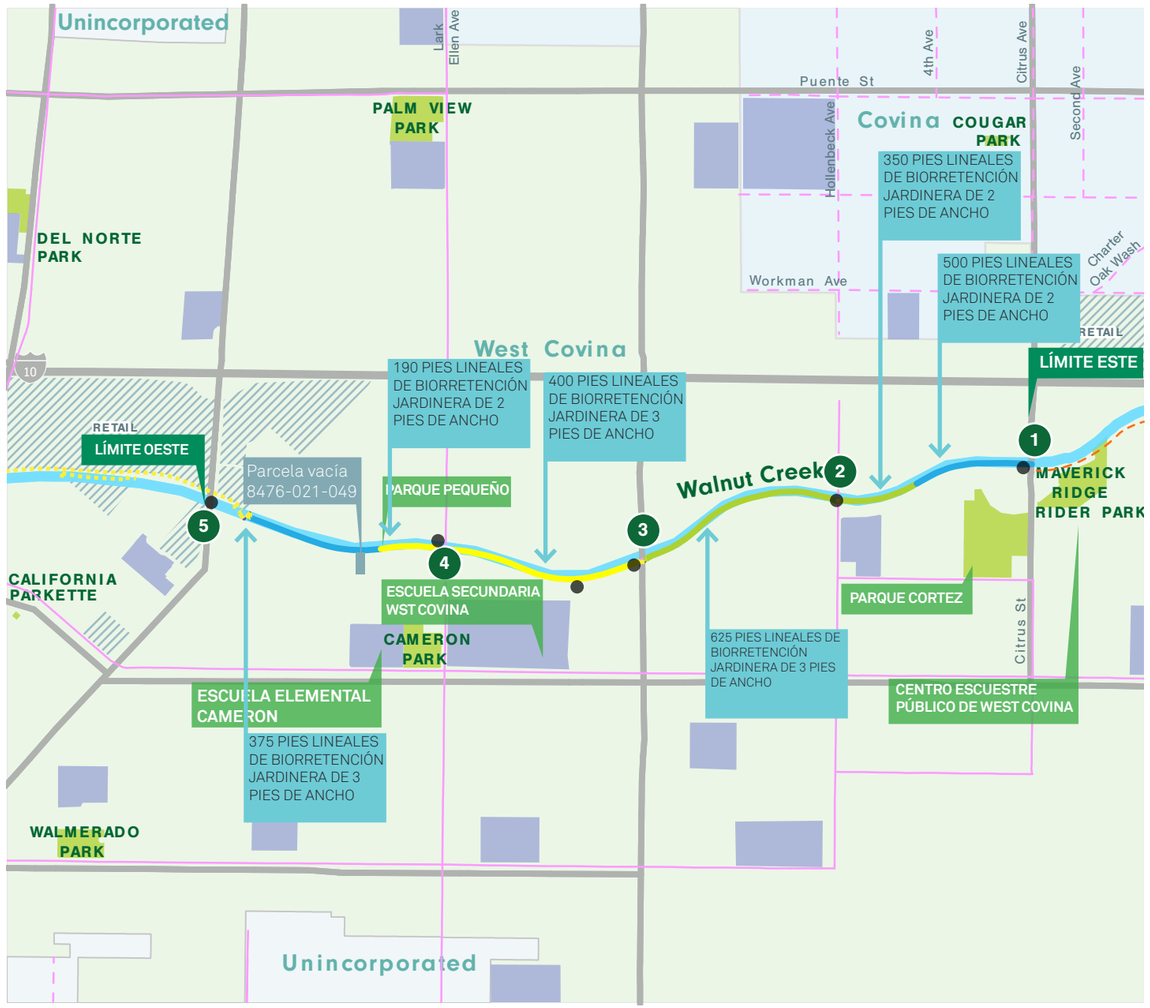
PUNTOS DE ACCESO Y CRUCES

Para más detalles, consulte los resúmenes de cruces en el apéndice F, anexo A.

1. Citrus Street
2. Hollenbeck Avenue
3. Azusa Avenue
4. Lark Ellen Avenue
5. Glendora Avenue / Valinda Avenue: ampliación del voladizo existente sobre el canal justo al este de Glendora Avenue.

ESCALA DE RED DE VÍAS VERDES

ARROYO WALNUT EN EL PARQUE PEQUEÑO



Derecho de paso disponible

- 13-17 pies
- 17-19 pies
- 19-24 pies
- Alineación fuera del canal propuesta
- Canales de afluentes
- Ciclovías existentes (datos MTA)
- Ciclovías propuestas (datos MTA)
- Propiedades escolares
- Áreas comerciales, minoristas e industriales
- Sendero ecuestre East Hills

- Oportunidad de desvío y/o captación de aguas pluviales
- BMP de aguas pluviales para senderos de usos múltiples
- 1 Puntos de acceso/cruces de intersecciones
- Vía verde/destinos comunitarios

0 1 000 2000 pies

SEGMENTOS DE VÍAS VERDES: DERECHO DE PASO DISPONIBLE

La alineación sobre el canal conecta con recursos y servicios comunitarios, lo que crea una verdadera oportunidad para mejorar la conectividad y los espacios de recreación. Se recomienda explorar todas las posibilidades de colaboración en el diseño futuro y, cuando sea factible, se debería priorizar la ampliación de la vía verde para así incorporar más servicios o mejorar la conectividad. Cada sección de la vía verde propuesta responde al derecho de paso disponible. Se proponen los siguientes segmentos:

1. De Citrus Street a Hollenbeck Avenue: 1625 pies de 17-19 pies de ancho disponible de derecho de paso y 1080 pies de 19-24 pies de ancho disponible de derecho de paso.
2. De Hollenbeck Avenue a Azusa Avenue: 2850 pies de 19-24 pies de ancho disponible de derecho de paso.
3. De Azusa Avenue a Lark Ellen Avenue: 2680 pies de 13-17 pies de ancho disponible de derecho de paso. Se debería mejorar el carril para bicicletas existente a lo largo de este segmento.
4. De Lark Ellen Avenue a (5). Glendora Avenue / Valinda Avenue: 850 pies de 13-17 pies de ancho disponible de derecho de paso y 1851 pies de 17-19 pies de ancho disponible de derecho de paso.

ENFOQUE DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

Existe una oportunidad de conexión limitada entre la ubicación del parque pequeño y la infraestructura de aguas pluviales. No obstante, existe una oportunidad para gestionar los flujos de aguas pluviales del arroyo Walnut en la ubicación del parque pequeño y posiblemente en el derecho de paso de 19-24 pies utilizando controles naturales de aguas pluviales (por ejemplo, biorretención, infiltración del subsuelo o una cuenca de retención ampliada). El agua pluvial que se capture cerca de la vegetación plantada podría usarse para riego pasivo.

Se recomiendan controles naturales de aguas pluviales a lo largo de los carriles para bicicletas, ya que ofrecen múltiples beneficios. Varias opciones de control de aguas pluviales en el canal incluyen franjas de filtrado y pavimento permeable, con o sin drenaje inferior, dependiendo de la capacidad de infiltración del suelo. Todas las recomendaciones de control de aguas pluviales se basan en estimaciones conceptuales de lluvia, áreas impermeables añadidas e infiltración. Los controles específicos para cada sitio deben evaluarse detalladamente de forma individual. Si la tasa de infiltración en una ubicación es inferior a 0,3 pulgadas/hora, se debe tratar y conducir 1,5 veces el volumen de diseño de aguas pluviales a través de un drenaje inferior hacia un canal o ubicación donde el agua pueda filtrarse. Consulte las directrices y normas de diseño de la red de vías verdes del SGV para más información.



ESCALA DEL VECINDARIO

ARROYO WALNUT EN EL PARQUE PEQUEÑO

El alineamiento y el espacio verde propuestos establecen una fuerte conexión entre las avenidas Glendora y Citrus, a la vez que generan un acceso mejor a la vía verde para los vecinos que residen en el lado sur del canal. Debido a la presencia de numerosos cruces de calles, existe además un acceso significativo desde el norte.

POSIBILIDADES DEL PROYECTO

1. AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA EXISTENTE
Ampliar la plataforma existente que abarca el canal al este de Glendora Avenue. Instalar un saliente de acera en la esquina noreste de Glendora Avenue con Valinda Avenue que sirva como remate occidental de la vía verde. Esto brindará un punto de acceso mejor que si el sendero finalizara en la orilla sur, además de una oportunidad para tener vistas al arroyo Walnut.

2. CONEXIÓN CON EL VECINDARIO
Una parcela vacía al oeste (8476-021-049) sirve actualmente como punto de acceso potencial al canal y podría convertirse en una conexión entre la vía verde, el parque pequeño, Service Avenue y el vecindario contiguo.

3. PARQUE PEQUEÑO
Entre las oportunidades que ofrece encontramos arte público, plantaciones con carácter, sombra, señalización orientativa y un área pequeña de descanso para los usuarios de la vía verde y para los residentes del vecindario. Además de brindar servicios a las personas, la creación de un hábitat puede ayudar a la optimización de la biodiversidad a lo largo de la vía verde como uno de los objetivos principales.



Derecho de paso disponible
13-17 pies
17-19 pies
Canales de afluentes
Ciclovías existentes (datos MTA)
Vista de la cámara de modelado
1 Elementos clave
Vía verde/destinos comunitarios

0 50 100 pies

ESCALA DE PARCELA

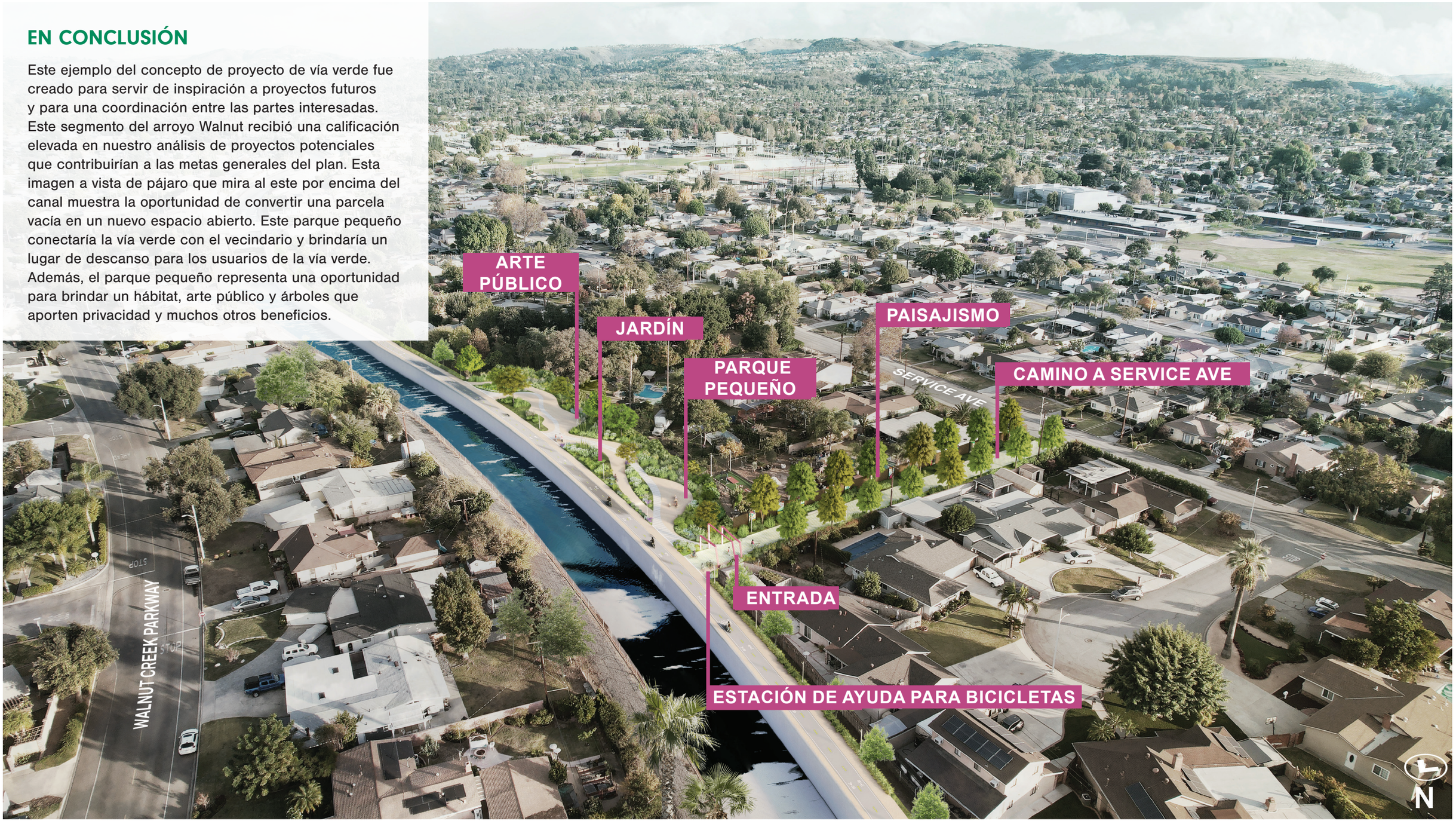
ARROYO WALNUT EN EL PARQUE PEQUEÑO

ELEMENTOS A DESTACAR

1. Conexión con un sendero entre la vía verde y Service Avenue para dar acceso vecinal al derecho de paso del canal y al parque pequeño. Un sendero bordeado de árboles con una comunidad de plantas ribereñas nativas que brinden sombra y privacidad.
2. Un jardín polinizador en la entrada oeste del parque pequeño y del pasaje vecinal.
3. Instalación de arte público para aportar un carácter comunitario al espacio y establecer un valor cultural en la vía verde.
4. Estructuras de sombra
5. Un área de privacidad y protección compuesto por una comunidad de árboles y plantas ribereñas autóctonas. La captura del agua pluvial en este lugar puede servir para la irrigación pasiva de la vegetación ribereña.
6. Un sendero del hábitat con señalización orientativa que destaque la historia del agua y la ecología autóctona ribereña y de cauce seco del arroyo Walnut

EN CONCLUSIÓN

Este ejemplo del concepto de proyecto de vía verde fue creado para servir de inspiración a proyectos futuros y para una coordinación entre las partes interesadas. Este segmento del arroyo Walnut recibió una calificación elevada en nuestro análisis de proyectos potenciales que contribuirían a las metas generales del plan. Esta imagen a vista de pájaro que mira al este por encima del canal muestra la oportunidad de convertir una parcela vacía en un nuevo espacio abierto. Este parque pequeño conectaría la vía verde con el vecindario y brindaría un lugar de descanso para los usuarios de la vía verde. Además, el parque pequeño representa una oportunidad para brindar un hábitat, arte público y árboles que aporten privacidad y muchos otros beneficios.



Modelado de elementos del proyecto de ejemplo de vías verdes.

5.5 Módulos de diseño conceptual

Los diseños conceptuales de ejemplo de la sección 5.4 muestran la imagen que produciría un posible proyecto de vías verdes con un sendero de vías verdes y muchas otras combinaciones de subcomponentes y elementos beneficiosos. Estos diseños se ensamblaron uniendo los diferentes módulos de las secciones de las vías verdes, los subcomponentes y elementos beneficiosos que pueden utilizarse junto con los canales afluentes a lo largo de la Red de vías verdes del SGV.

Los diagramas axonales constituyen un elemento clave de los módulos que ilustran las secciones de la vía verde, los subcomponentes y los elementos beneficiosos. Los proponentes y lectores del proyecto del Plan de la red de vías verdes del SGV deberían utilizar estos dibujos para visualizar mejor las diferentes secciones del diseño y los elementos futuros, que dependen del ancho del derecho de paso disponible. Estos diagramas tienen como objetivo inspirar a los proponentes de proyectos futuros. Se incluyen detalles adicionales sobre el diseño, los subcomponentes y los elementos beneficiosos del proyecto de vías verdes en las Directrices y estándares de diseño (sección 6 y apéndice H).

Se muestran algunos diagramas axonales de secciones de las vías verdes en la sección 5.1, figuras 5-2 a 5-8.

- Sendero multiuso de 13 pies de derecho de paso
- Camino y sendero multiusos de 17 pies de derecho de paso
- Camino y sendero multiusos de 19 pies de derecho de paso
- Camino y sendero multiusos de 19 pies de derecho de paso
- Camino y sendero multiusos de 24 pies de derecho de paso con una franja de plantación
- Camino y sendero multiusos de 24 pies de derecho de paso con un área de influencia de plantación en el medio
- Sendero multiuso de 13 pies de derecho de paso en un lado del canal con un sendero multiuso/ecuestre de ancho variable de derecho de paso en el lado opuesto del canal

Se muestran diagramas axonales de algunos subcomponentes y elementos beneficiosos en las figuras 5-12 a 5-18.

- Parque pequeño
- Recorrido circular de fitness con cuencas de expansión
- Cruce de dos pasos
- Jardín de demostración contiguo
- Paso elevado del canal
- Paso elevado sobre el tren
- Paso subterráneo del canal

PARQUE PEQUEÑO

Los parques pequeños con servicios para los usuarios de las vías verdes y la comunidad circundante representan una parte importante de la Red de vías verdes del SGV. Los parques pequeños pueden brindar áreas de descanso, sombra, hábitat, infraestructura verde, orientación y otras mejoras. Para más detalles,consulte las directrices de diseño.



Figura 5-12. Ejemplo de parque pequeño contiguo a la vía verde

RECORRIDO CIRCULAR DE FITNESS CON CUENCAS DE EXPANSIÓN

Existen muchas cuencas de expansión y otros tipos de infraestructura del agua en el SGV contiguo a los canales afluentes. Cuando sea posible, la activación de estas áreas puede ofrecer servicios para los usuarios de las vías verdes y la comunidad circundante. Las cuencas de expansión y la infraestructura del agua suelen precisar un mantenimiento y requisitos operativos muy específicos que no deben obstaculizarse. Consultar las directrices de diseño para más detalles.

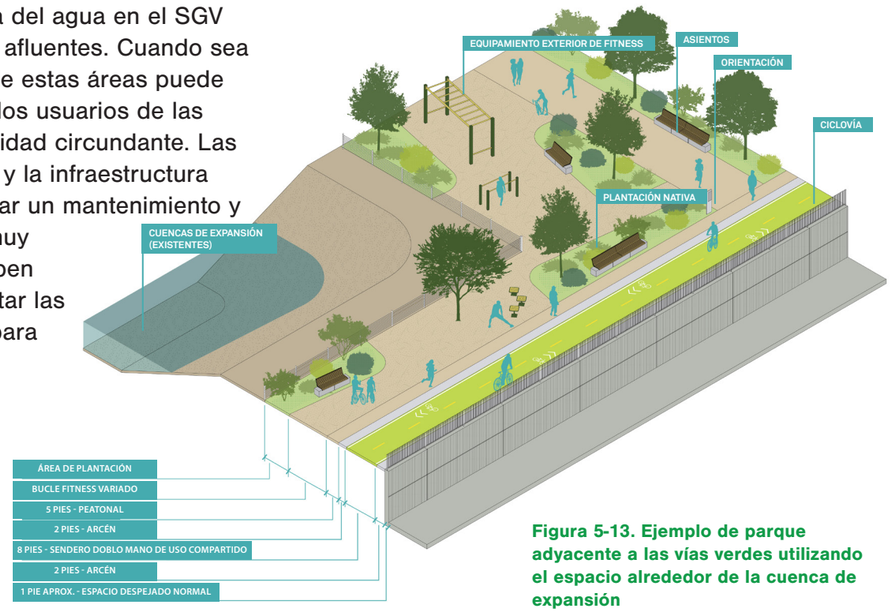


Figura 5-13. Ejemplo de parque adyacente a las vías verdes utilizando el espacio alrededor de la cuenca de expansión

CRUCE DE DOS ETAPAS

Este diagrama muestra la configuración típica de un cruce de dos etapas al nivel del suelo. Los cruces seguros son fundamentales para la implementación de las vías verdes. Para más detalles, consulte el apéndice de cruces seguros y las directrices de diseño.

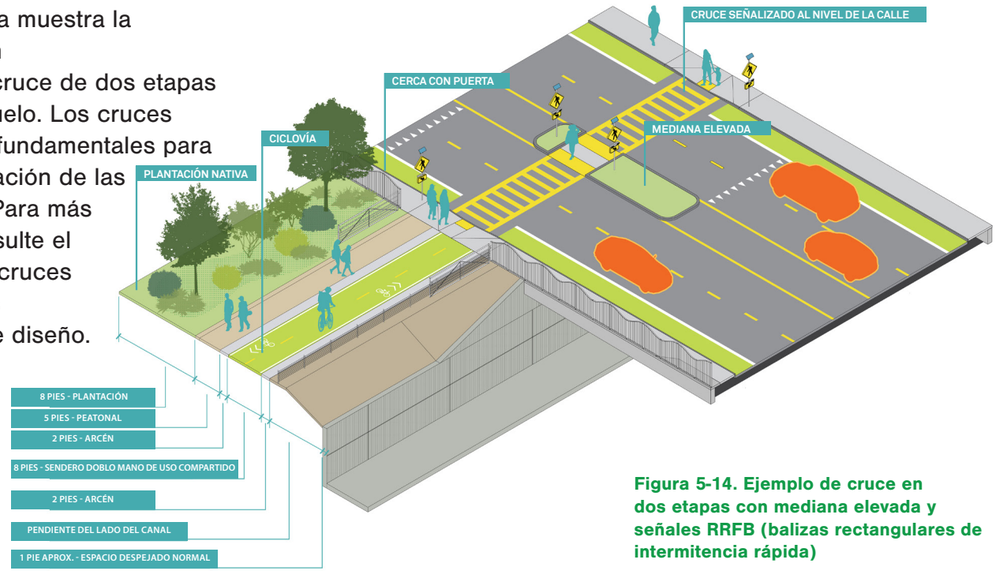


Figura 5-14. Ejemplo de cruce en dos etapas con mediana elevada y señales RRFB (balizas rectangulares de intermitencia rápida)

JARDÍN DE DEMOSTRACIÓN CONTIGUO

Existen muchas oportunidades para implementar infraestructura verde como parte de la Red de vías verdes del SGV. Las áreas que capturan el agua pueden reducir la escorrentía, educar a las personas sobre los sistemas de agua y brindar un hábitat y un paisaje. Para más detalles, consulte las directrices de diseño.

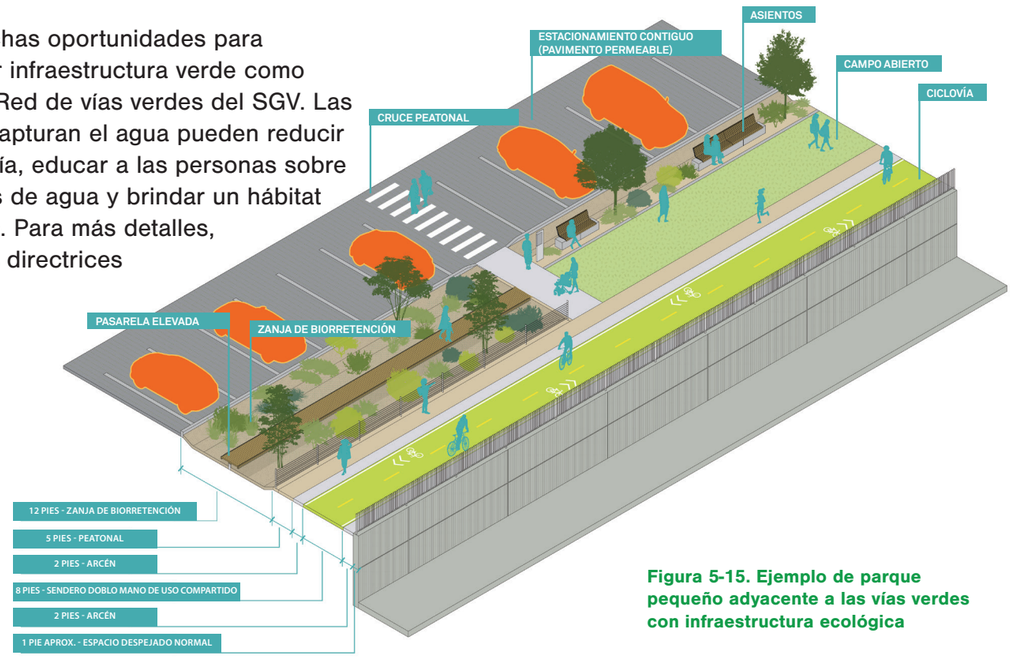
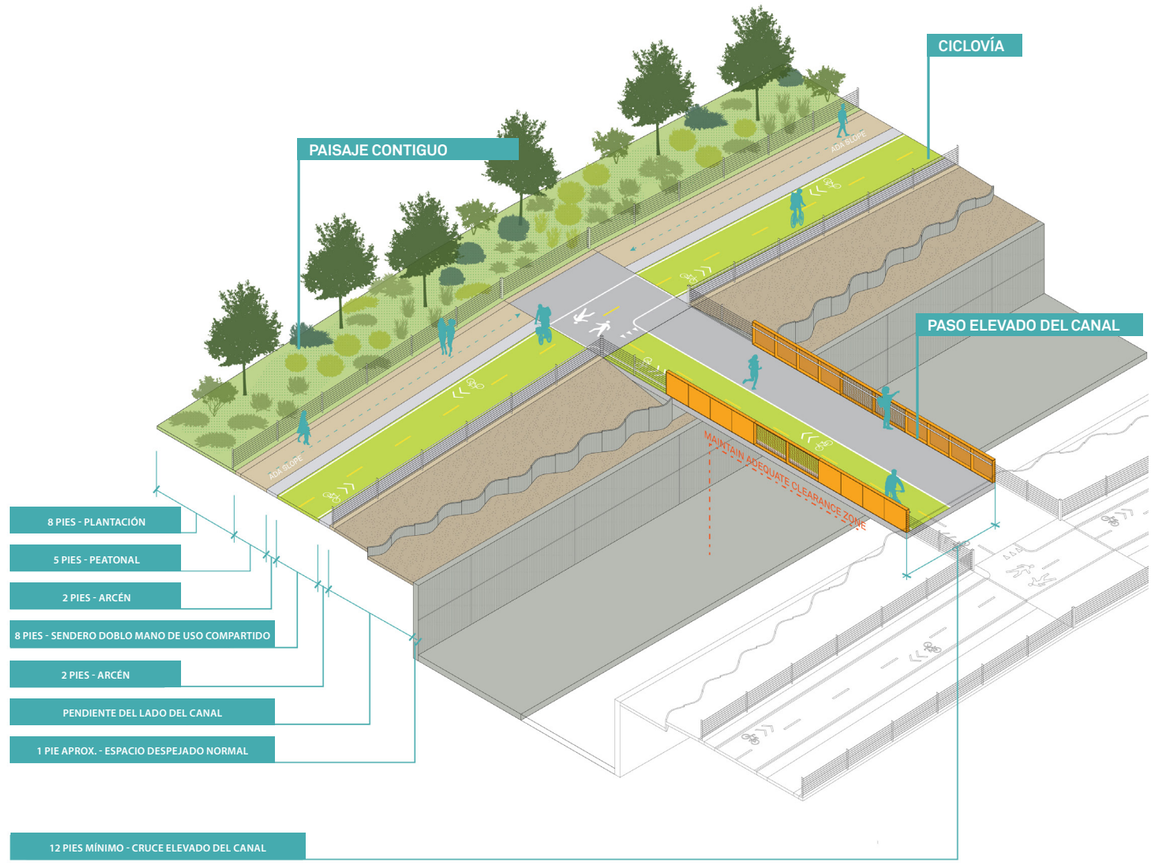


Figura 5-15. Ejemplo de parque pequeño adyacente a las vías verdes con infraestructura ecológica

PASO ELEVADO DEL CANAL

En general, los canales afluentes del SGV son difíciles de cruzar o los puentes existentes no son accesibles. Agregar o mejorar los puentes de cruce actuales puede mejorar enormemente la red de vías verdes. Este diagrama muestra un cruce típico con las consideraciones obligatorias para las pendientes. Para más detalles, consulte las directrices de diseño.



LOS CRUCES ELEVADOS PUEDEN CONECTAR CON SERVICIOS UBICADOS EN EL LADO OPUESTO DEL CANAL, COMO VÍAS VERDES, SENDEROS, PARQUES, ETC. TAMBIÉN PUEDEN SER UTILIZADOS PARA CONECTAR CON DESTINOS VECINOS, COMO ESCUELAS O ÁREAS COMERCIALES.

Figura 5-16. Ejemplo de cruce sobre el canal con nivelación y paisajismo accesibles

PASO ELEVADO SOBRE EL TREN

En el SGV existen muchas vías férreas que una vía verde podría tener que cruzar. Los cruces de vías férreas están sujetos a regulaciones estrictas y generalmente deben estar a diferente nivel. Este diagrama muestra un cruce de las vías verdes sobre una vía férrea a un mínimo de 23 pies verticales, a la vez que se mantiene una pendiente accesible. Para más detalles, consulte las directrices de diseño.

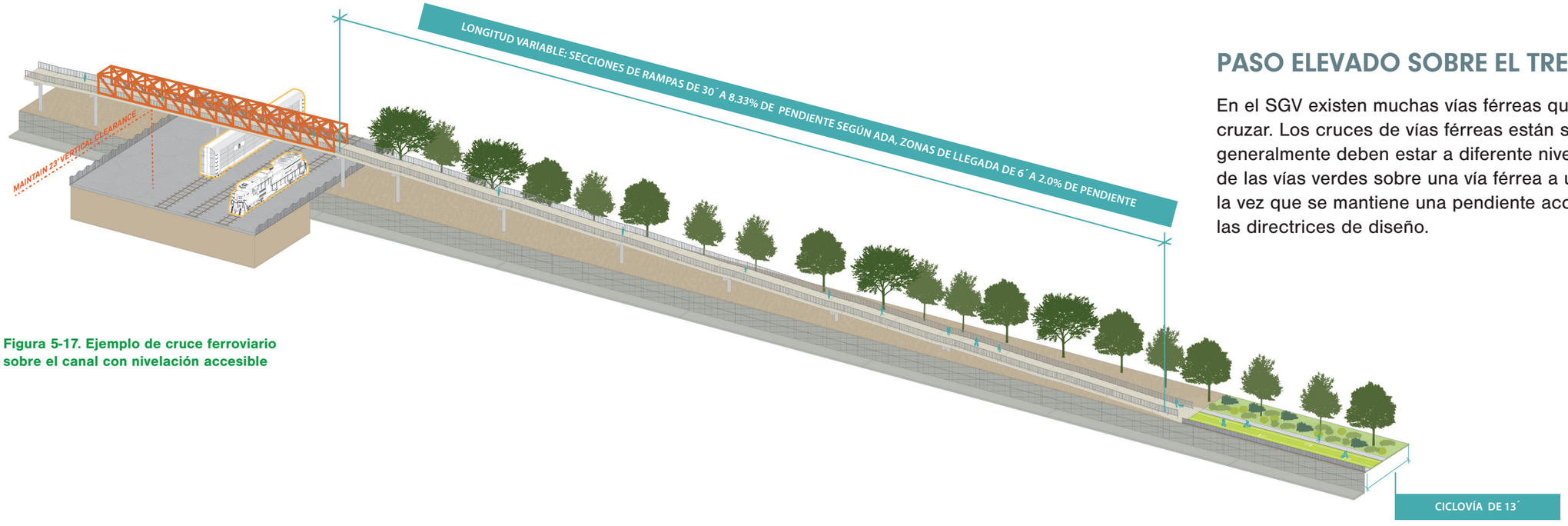


Figura 5-17. Ejemplo de cruce ferroviario sobre el canal con nivelación accesible

PASO SUBTERRÁNEO DEL CANAL

Los cruces seguros son fundamentales para la Red de vías verdes del SGV. En la medida de lo posible, los pasos subterráneos pueden ofrecer un cruce seguro e ininterrumpido de las carreteras muy transitadas. Este diagrama muestra un cruce de las vías verdes por debajo de una carretera que mantiene una pendiente accesible. Para más detalles, consulte el apéndice de cruces seguros y las directrices de diseño.

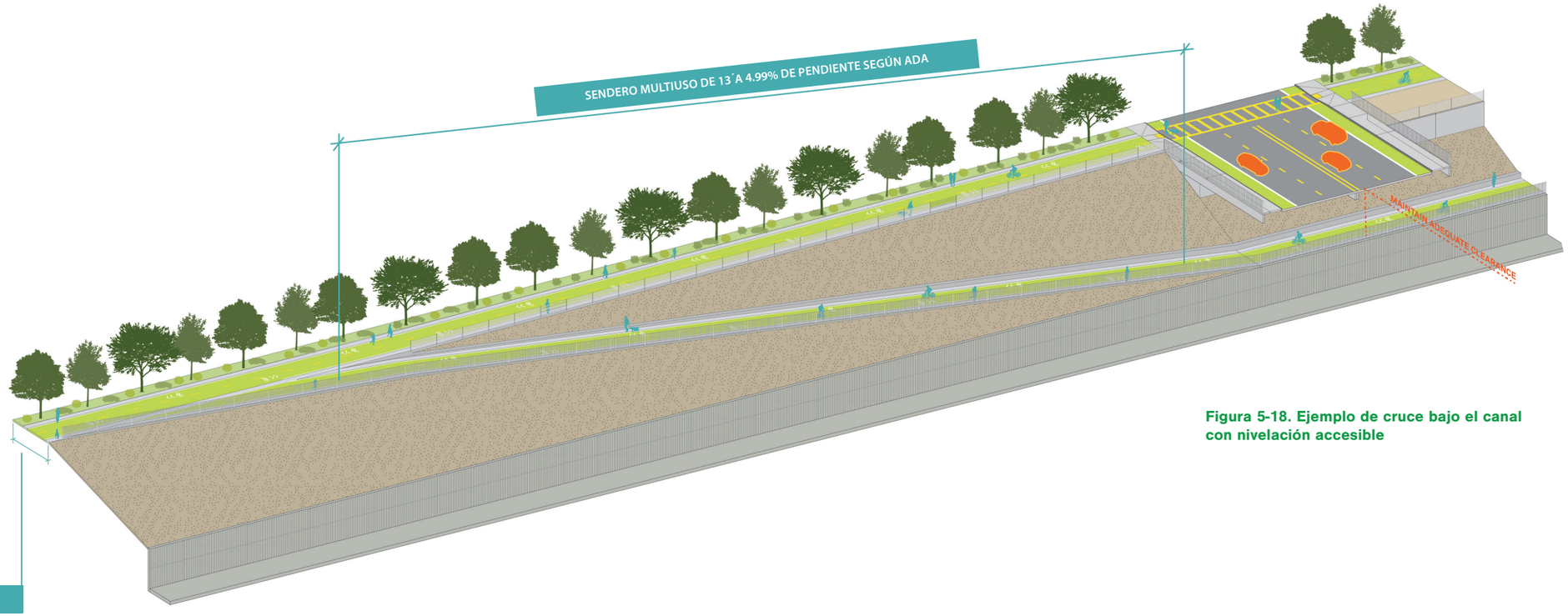


Figura 5-18. Ejemplo de cruce bajo el canal con nivelación accesible

SECCIÓN 6

ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN

SECCIÓN 6. ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN

HOJA DE RUTA DE LOS SIGUIENTES PASOS

Esta sección ofrece orientación a los proponentes de proyectos para implementar proyectos en toda la red de vías verdes del SGV. Incluye responsabilidades clave y partes involucradas en cinco fases de implementación del proyecto: planificación, diseño y permisos, licitación, construcción, y operaciones y mantenimiento (O&M). También ofrece orientación y recursos para los proponentes de proyectos sobre los permisos y aprobaciones, el fomento de asociaciones y la participación comunitaria, así como las fuentes de financiamiento locales, estatales y federales. Las directrices y normas de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV se resumen y se presentan en el apéndice H.

Las Estrategias de implementación del Plan de la red de vías verdes del SGV ofrecen una guía completa para que los proponentes del proyecto implementen proyectos de vías verdes a lo largo de la Red de vías verdes del SVG. La sección 6.1 describe cómo convertir en realidad el Plan de la red de vías verdes del SGV. En la sección 6.2 se describe un proyecto de vía verde del SVG. En la sección 6.3 se proporciona orientación e información relacionada con la Implementación del proyecto. En la sección 6.4 se resumen los recursos del Plan de la red de vías verdes del SGV. En la sección 6.5 se pueden consultar los permisos y aprobaciones. En las secciones 6.6 y 6.7 se presentan las asociaciones de progreso y la participación comunitaria, y en la sección 6.8 se habla de las fuentes de financiamiento.

6.1 Implementación del plan

La ejecución exitosa del Plan de la red de vías verdes del SGV y el establecimiento de una red de vías verdes de primera clase a lo largo del SGV exigen un esfuerzo combinado y colaborativo entre el condado, las ciudades, las comunidades, las ONG, los grupos de apoyo y los residentes. Se invita a las comunidades y ciudades situadas dentro de la Red de vías verdes del SGV a que adopten el Plan de la red de vías verdes del SGV e implementen proyectos de vías verdes utilizando las directrices y estándares de diseño, así como los amplios recursos proporcionados por el Plan de la red de vías verdes del SGV.

Con el fin de avanzar en la implementación del Plan de la red de vías verdes del SGV, el condado de Los Ángeles estableció un equipo de implementación (el Departamento de Obras Públicas y el Departamento de Parques y Actividades Recreativas del Condado de Los Ángeles) responsable de realizar una coordinación continuada con los proponentes del proyecto. El equipo de implementación colaborará con las ciudades y otros proponentes del proyecto, ofreciendo asistencia y recursos (como las Directrices y estándares de diseño) para facilitar la materialización de la Red de vías verdes del SGV. Se fortalecerá la garantía de la implementación uniforme de proyectos de vías verdes alineados con las Directrices y estándares de diseño a través de la participación activa del equipo de implementación y del proceso de revisión del condado de Los Ángeles.

El condado de Los Ángeles seguirá implementando proyectos de vías verdes a lo largo de los canales en las porciones no incorporadas de la Red de vías verdes del SGV a medida que se garantice el financiamiento y los recursos del equipo de trabajo. Las ciudades serán las principales responsables de implementar los proyectos de vías verdes dentro de sus jurisdicciones en la Red de vías verdes del SGV, como se muestra en la figura 6-1.

Las potenciales rutas de las vías verdes, junto con los canales de control de inundaciones del SGV, suelen abarcar áreas no incorporadas del condado de Los Ángeles y la jurisdicción de una o más ciudades. En los casos donde los esfuerzos conjuntos fueran beneficiosos, es posible que se opte por la implementación colaborativa de ambas partes. En algunos casos, un segmento crucial de las vías verdes podría abarcar varias ciudades, por lo que se deberían analizar oportunidades de asociación. Existen múltiples ejemplos exitosos de unión entre el condado de Los Ángeles, una o más ciudades del SGV y diversas ONG para poner en práctica conjuntamente un plan de implementación como el Emerald Necklace, tal como se muestra en la figura 6-2.

Emerald Necklace es una red de 17 millas de extensión de parques, vías verdes y senderos existentes y futuros, ubicada a lo largo del río Hondo y el río San Gabriel. Se trata de un excelente ejemplo de colaboración exitosa entre el condado de Los Ángeles, numerosas ciudades, la Autoridad de Conservación de Cuencas Hidrográficas (WCA, por sus siglas en inglés), las ONG, empresas colaboradoras, agencias de financiamiento de subvenciones y residentes que hicieron realidad Emerald Necklace.

Para seguir con la visión de Emerald Necklace, la WCA fue la agencia que encabezó del Proyecto de planificación de la implementación y el Estudio de viabilidad. Este proyecto de planificación identificó una serie de proyectos propuestos de senderos y vías verdes que brindarían una red circular continua de ciclovías y senderos multiuso que aportarían mejores conexiones con las comunidades contiguas y pertenecientes al valle de San Gabriel, como Avocado Heights, Arcadia, Azusa, Baldwin Park, Bassett, El Monte, Irwindale, La Puente, Monrovia, Montebello, Pico Rivera, Rosemead, South El Monte, Temple City y Whittier.

Figura 6-1. Resumen de la red de vías verdes del SGV en las jurisdicciones de la ciudad y el condado de Los Ángeles

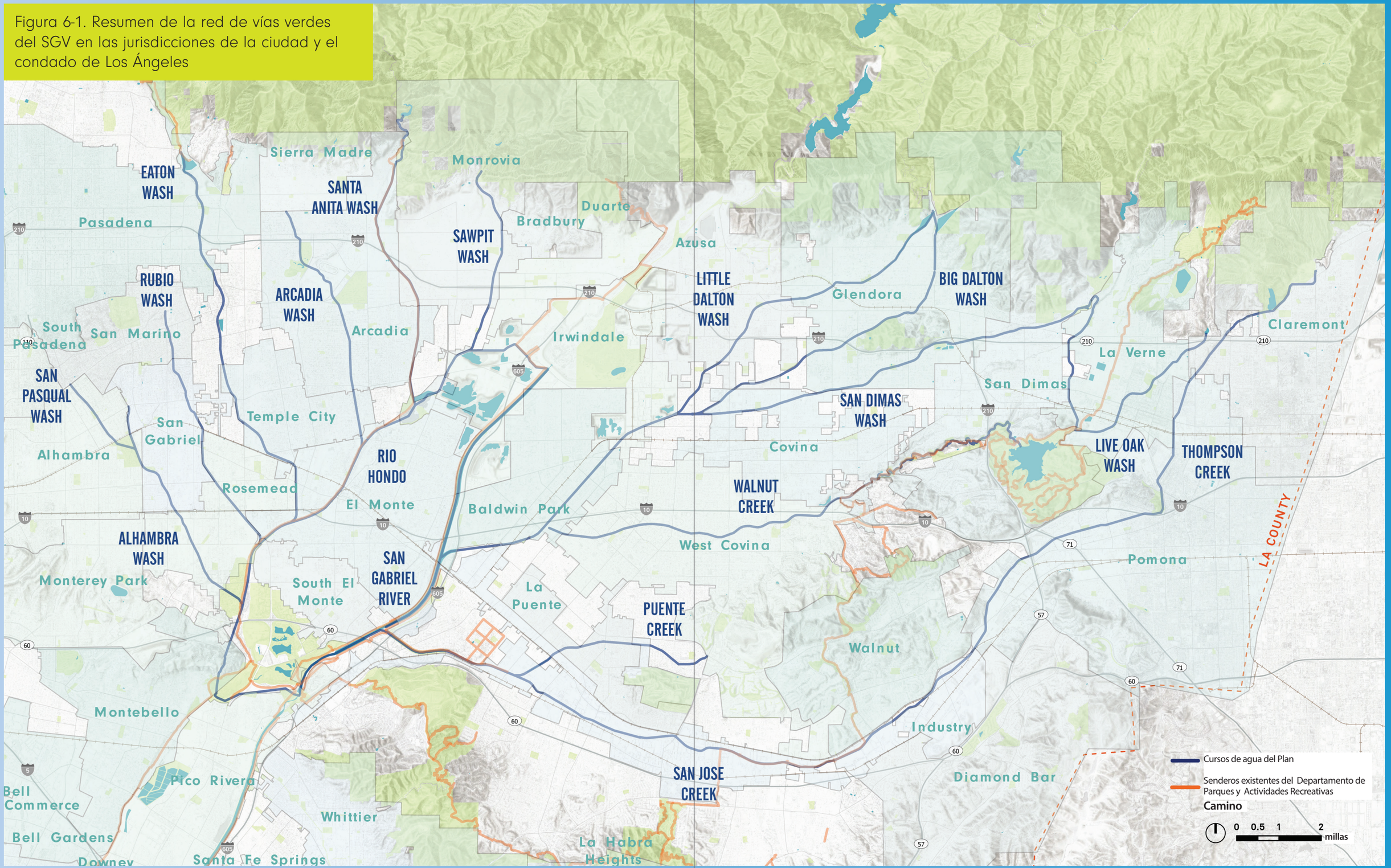


Figura 6-2. Esquema e información del Emerald Necklace (Fuente: Autoridad de Conservación de Cuencas [WCA, por sus siglas en inglés])

EMERALD NECKLACE

Fase I - Estudio de viabilidad y plan de implementación

El Emerald Necklace es un extraordinario bucle de 17 millas de ciclovías y senderos multiuso que enlazan parques y espacios abiertos a lo largo de 2 cursos de agua, el río San Gabriel y el Rio Hondo. Los 16 proyectos que forman parte de la Fase I cerrarán los huecos en esta red de senderos recreativos regionales y aumentarán el acceso para cientos de miles de votantes. Los esfuerzos continuos también sumarán entradas, señalización y enverdecimiento. Otras fases posteriores identificadas en el estudio de viabilidad continuarán expandiendo el sistema en los próximos años, dependiendo de la financiación y el apoyo público.

Sendero multiuso del lado oeste:

Un sendero para todos los grupos de usuarios

El beneficio principal de este sendero sería generar un bucle continuo alrededor del Emerald Necklace para los jinetes y mejorar el potencial recreativo para todos los grupos de usuarios. El beneficio secundario es mejorar el acceso al sistema del Emerald Necklace para las comunidades del lado oeste.

12 Sendero multiuso: en el cauce seco Alhambra desde la ruta 60 al centro comunitario Garvey con puertas, señalización, etc.

13 Rampas de acceso desde la calle en Rosemead Blvd. con puertas y señalización

14 Pase subterráneo en Rosemead Blvd.

15 Sendero multiuso: de Rosemead Blvd. a Valley Blvd.

16 Mejoras en pases subterráneos de autovías

Conectividad de Whittier Narrows:

Enlazar los recursos existentes del parque

Las conexiones de los senderos en el extremo sur del Necklace involucran una colocación estratégica de segmentos de ciclovías de Clase I y nuevos senderos multiuso dentro de esta área. Se mejorará la circulación interna dentro del área de Whittier Narrows para que peatones y ciclistas puedan acceder a todas las áreas del parque que actualmente son inaccesibles sin un automóvil.

5 Ciclovía de Clase I: adyacente a Rosemead Blvd. hasta el lado Legg

6 Ciclovía de Clase IV: desde El Bosque del Rio Hondo a Lincoln Ave. en San Gabriel Blvd. con cruce señalizado mejorado, señalización y mapas de ubicación

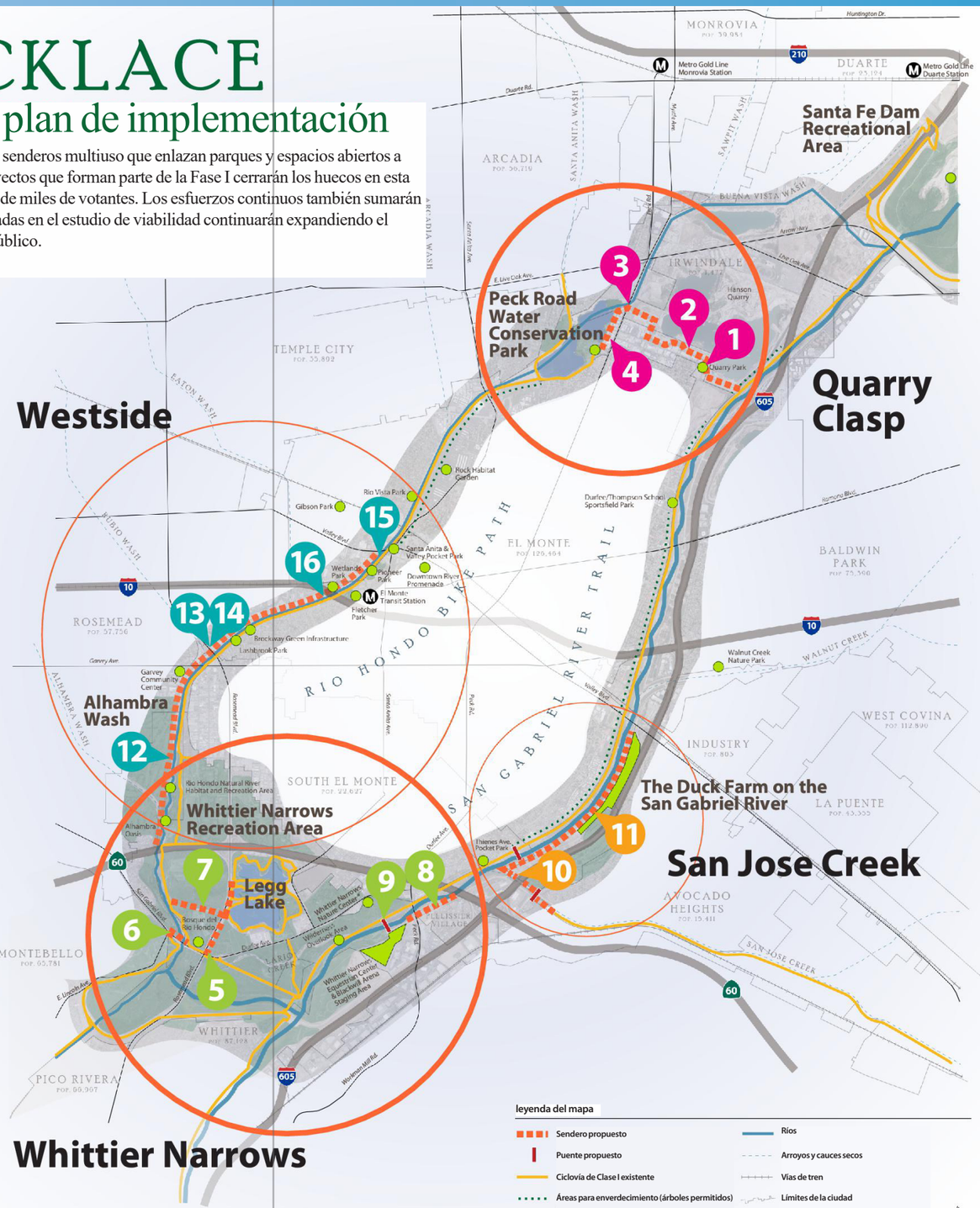
7 Ciclovía de Clase I: desde Rio Hondo al lago Legg a través de la servidumbre de Southern California Edison

8 Sendero multiuso: en Pellisier Village desde la ruta estatal 60 hasta Peck Road Bridge

9 Puente multiuso: en Pellisier Bridge en el área de reagrupación de Blackwill Arena

COMPONENTES DEL PROYECTO

Enverdecimiento de acuerdo a las notas en la leyenda del mapa · Sendero ecuestre · Sendero multiuso · Puente para peatones/bicicletas/caballos para cruzar sobre el curso de agua · Cruce de la calle senda peatonal, se puede necesitar señalización · Paso subterráneo del puente · Túnel cruce y mejoras



Cierre de la cantera:

Completar el bucle

Los proyectos de extensión del sendero multiuso desde la parte este del parque Peck Road Water Conservation hasta el río San Gabriel conectarán el hueco del sendero entre las ciclovías de Clase I sobre los ríos Rio Hondo y San Gabriel.

1 Desarrollo del parque con senderos, puertas, señalización y servicios

2 Sendero multiuso y ciclovías

3 Cruce señalizado en Peck Road con señalización y mapas de ubicación

4 El sendero multiuso de Rio Hondo y la ciclovía de Clase I se conectan en el parque Peck Road Water Conservation

Acceso regional al arroyo San Jose:

Conectar comunidades al este del río San Gabriel

La finalización de los senderos y cruces de arroyos/puentes mejorará el acceso al Emerald Necklace para una población significativa al este del río San Gabriel.

10 Senderos multiuso y 2 puentes multiuso: desde el sendero del arroyo San Jose hasta el sendero del río San Gabriel

11 Sendero multiuso: desde el arroyo San Jose hasta Duck Farm en el río San Gabriel

COMITÉ DIRECTIVO DEL EMERALD NECKLACE:

Supervisor Hilda Solis, First District · Amigos de los Ríos

CONSULTORES EN PLANIFICACIÓN:

WITHERS & SANDGREN LANDSCAPE ARCHITECTURE + PLANNING · BlueGreen CONSULTING

OCT 2016

La visión de Emerald Necklace fue establecida en 2005 por Amigos de los Ríos, una organización sin fines de lucro de California, en conjunto con varias ciudades y partes interesadas. El Plan de visión presentó oportunidades para el desarrollo de proyectos de vías verdes y senderos lineales, y derivó en la formación del comité directivo de Emerald Necklace. Este comité está encabezado por la Oficina del Distrito Primero de la Junta de Supervisores del Condado de Los Ángeles e incluye la participación de la organización con alcance sobre la implementación del proyecto, incluyendo Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, el Distrito, el DPR, Conservación de los Ríos y Montañas de San Gabriel y Bajo Los Ángeles, Amigos de los Ríos y Southern California Edison. Ya se han completado numerosos proyectos y muchos otros están en diferentes etapas de implementación. El condado de Los Ángeles, Amigos de los Ríos y varias ciudades han liderado proyectos individuales que han contado con el financiamiento del condado de Los Ángeles, diferentes ciudades, agencias locales, estatales y federales y contribuciones empresariales. Otros ejemplos exitosos de colaboraciones entre el condado de Los Ángeles, las ciudades y otras entidades del SGV se describen en la sección 2.2 Proyectos de implementación temprana, como el sendero multiusos del cauce seco Santa Anita, la vía verde del arroyo Puente, las ciclovías de la comunidad Vincent y la ciclovía del arroyo San José.

Los proyectos de la Red de las vías verdes del SGV serán liderados por los proponentes del proyecto, haciéndolos avanzar desde su concepción hasta su concreción como un recurso comunitario sostenido y totalmente desarrollado. Las principales etapas de desarrollo del proyecto que deben ser completadas por los proponentes del proyecto incluyen la planificación, diseño, permisos, licitación, construcción y operación y mantenimiento continuos. Se necesita la coordinación del condado y la ciudad de Los Ángeles, las partes interesadas y las agencias regulatorias desde las primeras etapas y a lo largo de todo el proceso de implementación. La implementación exige un financiamiento comprometido y un equipo de proyecto capaz de promover y ejecutar el proyecto de vías verdes utilizando los amplios recursos brindados en el Plan de la red de vías verdes del SGV.

En el caso de potenciales proyectos de vías verdes, antes de solicitar una subvención de financiamiento y planificación, se debe llevar a cabo una reunión con el Equipo de implementación (Obras Públicas y DPR del Condado de Los Ángeles). Esto se puede concretar poniéndose en contacto con Obras Públicas del Condado de Los Ángeles. Durante esta reunión, se discutirán la idea y los tiempos del proyecto de vías verdes (ubicación, alcance, usuarios y sección de la vía verde, subcomponentes del proyecto, partidarios del proyecto, etc.), al igual que las vías verdes y senderos contiguos, existentes y planificados. La reunión podría originar preguntas, una coordinación adicional o una investigación necesaria antes de presentar el concepto del proyecto de vías verdes y la obtención de un Permiso sobre terreno inundable. Para saber más sobre el proceso del Permiso sobre terreno inundable, consulte la sección 6.5.3. En esta sección encontrará información adicional sobre este y otros requisitos.

6.2 Componentes del proyecto de vías verdes

El componente principal del proyecto de vías verdes es un sendero de vías verdes. Un proyecto de vías verdes también podría incluir un subcomponente o una combinación de los siguientes subcomponentes:

- Instalaciones en las vías verdes
- Parques pequeños y espacios verdes
- Cruces seguros
- Gestión de aguas pluviales

Cada uno de los subcomponentes del proyecto incluye una recopilación sugerida de elementos beneficiosos del proyecto y puede implementarse de manera individual o en combinación como proyectos subsiguientes, según las necesidades, financiamiento y decisiones políticas de la jurisdicción local. Los elementos beneficiosos del proyecto tienen como objetivo mejorar la habitabilidad de la red de vías verdes; promover la seguridad, accesibilidad y legibilidad; y construir una identidad cohesiva dentro de la red de vías verdes. En la sección 1.3 se encuentra la información detallada de los subcomponentes del proyecto y los elementos beneficiosos del proyecto de vías verdes.

El Plan de la red de vías verdes del SGV incorpora Directrices y estándares de diseño (incluidos en la sección 6.4 y detallados en su totalidad en el apéndice H). Estas directrices se formularon para servir de base para desarrollar estrategias técnicas y de diseño distintivas de futuros proyectos de vías verdes dentro del Plan de la red de vías verdes del SGV. El objetivo de estas directrices es aportar un carácter constante y armónico a lo largo del corredor de espacios abiertos, promover las mejores prácticas y mejorar la resiliencia.



Parque Thienes Avenue Gateway, South El Monte

6.3 Implementación del proyecto

Alcanzar una implementación exitosa del proyecto comienza con una planificación y preparación rigurosas y un compromiso activo durante las fases iniciales del proyecto. Es fundamental: (1) identificar las metas, objetivos y factores de éxito básicos del proyecto en colaboración con las partes interesadas, (2) definir las condiciones, oportunidades y restricciones del lugar y (3) lograr una coordinación, en la medida de lo posible, con el condado de Los Ángeles, las agencias reguladoras, los propietarios de terrenos y otras partes interesadas para comprender los requisitos del proyecto y las aprobaciones necesarias para desarrollar un plan y un cronograma realizables para el proyecto.

A lo largo del desarrollo del proyecto, es importante la participación de muchas partes en las etapas correspondientes. Los roles principales que deben ser definidos al comienzo del proyecto son:

- **Proponente del proyecto.** El proponente del proyecto es la entidad principal responsable del desarrollo y la implementación del proyecto. En general, se tratará del condado de Los Ángeles, una ciudad o una comunidad, aunque podría ser una ONG u otra entidad jurídica.
- **Consultores técnicos.** Entre los consultores técnicos se encuentran los consultores profesionales y otros proveedores de servicios, contratados por el proponente del proyecto para asistir en el desarrollo e implementación del proyecto, por ejemplo, en la planificación, cuestiones medioambientales/CEQA, mediciones e ingeniería de servicios públicos enterrados, arquitectura, paisajismo, diseño de ingeniería, servicios geotécnicos y servicios para las etapas de licitación y construcción.
- **Enlaces regulatorios.** Entre los enlaces regulatorios se encuentran los departamentos del condado de Los Ángeles (Obras Públicas y DPR del Condado de Los Ángeles) y otras entidades locales, estatales y/o federales para asegurar que el proyecto esté correctamente planificado, diseñado, controlado, autorizado y aprobado. Consulte la sección 6.5 Permisos y aprobaciones, y la sección 6.6 Asociaciones de promoción, para obtener más información sobre la función de cada departamento y agencia.
- **Partes interesadas.** Entre las partes interesadas se encuentran las partes que tienen un interés o están afectadas y cuyo apoyo es importante para el éxito del proyecto, por ejemplo, la comunidad o sus residentes, las organizaciones comunitarias, los comercios locales y las comunidades vecinas. Entre las organizaciones comunitarias se encuentran los grupos de apoyo nacionales, estatales o locales relacionados con el arte y la cultura, la educación, el medioambiente o los grupos de interés compuestos por residentes.

La implementación del proyecto está dividida en 5 etapas principales: planificación, diseño y permisos, licitación, construcción y operación y mantenimiento, tal como se describe en la siguiente sección. Todas las etapas de la implementación deben finalizarse completamente para implementar un proyecto de vías verdes exitoso.



La etapa de planificación es especialmente importante, ya que establece el proyecto planificado y prepara el camino para todas las demás etapas. Se debe invertir tiempo y un esfuerzo considerable para completar las tareas necesarias y prepararse para la finalización exitosa del proyecto. Las tareas principales incluyen la definición de las metas y objetivos del proyecto, los factores clave para el éxito, las condiciones y restricciones del lugar, oportunidades y otra información necesaria para desarrollar la visión y el alcance de los trabajos del proyecto. Durante la etapa de planificación, se recomienda fervientemente que se prepare un estudio de viabilidad/análisis preliminar de ingeniería/plan conceptual (con alineamiento y secciones/usuarios y subcomponentes deseados de las vías verdes previsibles) y una evaluación ambiental inicial con el fin de determinar correctamente los componentes viables y esperados del proyecto, así como los requisitos regulatorios asociados, los costos de construcción y de operación y mantenimiento (O&M) y el cronograma de implementación. El proponente del proyecto debe evaluar las aprobaciones y permisos regulatorios que necesita el proyecto para informar el desarrollo del cronograma del proyecto. Se deben investigar fuentes de financiamiento potenciales, incluyendo la solicitud de subvenciones.

Se debe verificar y coordinar el derecho de paso y la propiedad del canal y se necesita la coordinación con el propietario del derecho de paso para verificar la capacidad de utilizar el derecho de paso para implementar el proyecto de vías verdes. El derecho de paso puede ser de dominio absoluto, renuncia al derecho o una servidumbre, y los proyectos propuestos sobre áreas de servidumbre pueden necesitar la adquisición de los derechos de propiedad del propietario subyacente, además de una autorización del condado de Los Ángeles y el Distrito. Si se va a utilizar otra propiedad para el proyecto (parque de la ciudad, parque del condado de Los Ángeles, parcela de servicios públicos, etc.), también se necesita una coordinación con el propietario para verificar la aptitud de uso para el proyecto. Todas las partes interesadas deben ser identificadas y se debe comenzar a participar para compartir información, coordinar, reunir opiniones, construir una defensa y planificar la participación continua a lo largo de la implementación del proyecto.



La etapa de Diseño y permisos incluye la selección, el diseño preliminar y final y el permiso de alineamiento y secciones finales de las vías verdes, junto con los subcomponentes deseados y los elementos beneficiosos del proyecto (descritos en secciones anteriores). Los proyectos deben cumplir con las Directrices y estándares de diseño (ver la sección 6.4 y el apéndice H).

En general, el diseño preliminar incluye la obtención de una agrimensura, testeo y análisis hidrogeológico del subsuelo, ingeniería de servicios públicos enterrados, evaluación ambiental y cualquier otro trabajo necesario para diseñar y permitir el proyecto de vías verdes. El análisis del diseño del proyecto preliminar, los modelos necesarios, los dibujos, el plan de operación y mantenimiento, los costos estimados de construcción y operación y mantenimiento anual, así como cualquier otra documentación e informes requeridos se preparan utilizando esta información (dependiendo de la jurisdicción del proyecto y de las condiciones del lugar del proyecto). Se recomiendan las reuniones virtuales o presenciales con agencias regulatorias para discutir el proyecto y obtener comentarios sobre el diseño del proyecto, además de orientación para preparar y presentar las solicitudes de permisos.

En general, el diseño final incluye la preparación de dibujos de la construcción final, especificaciones técnicas, el plan de O&M, los costos estimados de construcción y de O&M anual y cualquier otra documentación e informes obligatorios (dependiendo de la jurisdicción del proyecto y de las condiciones del lugar del proyecto). El proponente del proyecto deberá preparar y presentar formularios de permisos ante los enlaces regulatorios y coordinar aquello que fuera necesario para reunir la documentación y responder a los comentarios. Con la excepción de los proyectos de vías verdes finalizados por Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, el proponente del proyecto deberá obtener un Permiso sobre terreno inundable del Distrito. En la sección 6.5 podrá encontrar información adicional.

Los partidarios del proyecto deberán mantener la coordinación con los dueños de derechos de paso/propiedades y con toda agencia pública que opere

o mantenga las instalaciones existentes dentro del área del plan propuesto o en conexión con ella. Es importante mantener la participación periódica de las partes interesadas para compartir información, coordinar, reunir opiniones y mantener la defensa. En general, las fuentes de financiamiento están aseguradas antes de la finalización del diseño definitivo.

Se incluyen recursos en el Plan de red de vías verdes del SGV resumidos en la sección 6.4 con el fin de respaldar el diseño de alineamientos y secciones de las vías verdes, los subcomponentes y los elementos beneficiosos del proyecto, pero no determinan el uso y/o alcance final para implementar mejoras específicas en las vías verdes.

La licitación se refiere al proceso de anunciar y seleccionar a un contratista calificado y receptivo para construir el proyecto de vías verdes propuesto. En la mayoría de los casos, se desarrolla un paquete de licitación con los documentos finales de construcción (planos y especificaciones técnicas) junto con los documentos de la licitación (instrucciones para el licitador, calificaciones del licitador, requisitos generales, ejemplo de documentos contractuales, cantidades para la construcción, cronograma de la construcción y más). Tras el anuncio de la licitación pública, generalmente se lleva a cabo una reunión previa a la licitación encabezada por el proponente del proyecto (propietario), luego de la cual se establece un plazo para que los contratistas presenten sus preguntas. Las preguntas se responden a través de una adenda a la licitación. Las propuestas presentadas dentro del plazo son revisadas para comprobar el cumplimiento de los requisitos de la licitación, las calificaciones del contratista y el costo de construcción propuesto. Tras su aceptación, se emite un Aviso de Adjudicación para el contratista elegido. Es importante destacar que, si bien la mayoría de los proyectos exige una licitación pública para seleccionar un contratista para la construcción del proyecto, algunos no lo requieren. Esto dependerá de los requisitos locales y estatales, del tamaño del proyecto y del costo de construcción.

La construcción incluye la implementación de un diseño final y todas las modificaciones que puedan exigirse durante la construcción. Es necesario llevar a cabo reuniones periódicas con el contratista, los consultores técnicos, los enlaces regulatorios y las partes interesadas para brindar actualizaciones periódicas sobre el progreso y para abordar posibles preocupaciones. El proponente del proyecto (o su consultor técnico contratado) es responsable de la administración y las inspecciones regulares de la construcción, lo que incluye la coordinación con los enlaces regulatorios. El proponente del proyecto también deberá revisar y aprobar las presentaciones del contratista, los pedidos de información, las solicitudes de pago por el trabajo de construcción completo y las enmiendas al diseño, si fuera necesario. El proponente/contratista del proyecto deberá cumplir con todas las condiciones de permisos, incluyendo el Permiso sobre terrenos inundables, y coordinar con el inspector de proyectos de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, si correspondiera. Si se consigue financiamiento por subvención, se puede exigir un informe periódico para confirmar el cumplimiento y que se liberen los fondos. Al final de la construcción, se exigirá una finalización sustancial, una inspección final y las actividades de cierre del proyecto. Se deberán presentar y recibir todas las autorizaciones de permisos necesarias.



Operaciones y mantenimiento (O&M, por sus siglas en inglés) se refiere a las actividades posteriores a la construcción diseñadas para operar y mantener el proyecto de vías verdes en un nivel de servicio establecido. El nivel de servicio establecido generalmente incluye el mantenimiento de la calidad estética (por ej., la limpieza de desperdicios, la vegetación, el mantillo o la remoción de acumulación de sedimentos) y la seguridad y funcionalidad (por ej., superficies pavimentadas, caminos, elementos de obra, estructuras, cercas y obstáculos, señalización y letreros, sistema de desagüe y gestión del agua pluvial).

En general, el proponente del proyecto es responsable de todo el mantenimiento. En caso de que haya múltiples proponentes, entre ellos el condado de Los Ángeles y uno o más socios del proyecto, las responsabilidades de O&M serán analizadas y decididas durante la etapa de Planificación o Diseño y permisos. Con la excepción de los proyectos de vías verdes finalizados por Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, las responsabilidades de mantenimiento se formalizan en un Acuerdo de uso desarrollado durante el proceso del Permiso sobre terreno inundable concedido por el Distrito. Para más información sobre O&M, consulte el apéndice H Directrices y estándares de diseño.

No se debe pasar por alto la importancia de contar con un programa de operación y mantenimiento bien establecido y comprometido. Esto incluye contar cada año con el financiamiento suficiente para la operación y el mantenimiento. Las vías verdes están ubicadas inmediatamente al lado de grandes canales de concreto, muchos de ellos con muros verticales que conducen los flujos de inundaciones. Una adecuada gestión de operación y mantenimiento se relaciona directamente con la seguridad pública y con brindar un activo comunitario de larga duración. También protege y sostiene una gran inversión pública durante la construcción del proyecto de vías verdes.

La participación comunitaria y de las partes interesadas debe ser un elemento integral durante cada etapa de desarrollo e implementación del proyecto. En la etapa de planificación, la opinión comunitaria debería guiar las prioridades y objetivos del proyecto e informar los elementos incorporados en la etapa de diseño. De la misma manera, las partes interesadas deberían tener la posibilidad de dar forma a las alternativas de diseño propuestas o de expresar comentarios. El proceso de licitación y selección debería ser abierto y transparente. La etapa de construcción debería incluir reuniones y participación comunitaria antes de que comience la construcción y durante la misma con el fin de discutir el cronograma y el progreso, y abordar diversas cuestiones. O&M exige la participación comunitaria y de las partes interesadas para comprender cualquier cuestión sobre la operación y el mantenimiento, y opiniones generales respecto al funcionamiento del proyecto.

La figura 6-3 muestra un resumen de los elementos fundamentales en los pasos de implementación del proyecto y las partes involucradas. No se trata de una lista completa y los elementos clave pueden variar según la complejidad del proyecto y los permisos, el derecho de paso y los propietarios, el sendero y los subcomponentes del proyecto de vías verdes, la conexión con otros proyectos existentes o planificados, el alcance de la participación de socios y partes interesadas y las fuentes de financiamiento.

Por ejemplo, el financiamiento (tratado en la sección 6.8), otro elemento fundamental en la implementación del proyecto de vías verdes, puede incluir requisitos adicionales para el proponente del proyecto durante la implementación del proyecto, dependiendo de la fuente de financiamiento. Estos pueden incluir solicitudes, inspecciones, supervisión, confección de informes, cierres u otras tareas no incluidas en la figura 6-3.

FASE	ACTIVIDADES PRINCIPALES	PARTES INVOLUCRADAS
PLANIFICACIÓN	• Identificación de socios/roles • Definición de metas y objetivos, factores clave para el éxito • Recolección de datos, identificación de huecos en los datos • Análisis de oportunidades y restricciones • Participación de partes interesadas y agencias • Análisis de viabilidad, desarrollo del concepto y estimación del costos derecho de paso/propiedad y uso de bienes • Requisitos de permisos y aprobaciones y participación	• Partidario del proyecto responsable con consultores técnicos asistiendo • Comprometer a enlaces regulatorios clave para entender los requisitos de aprobación • Participación temprana de partes interesadas es clave para el éxito del proyecto • Equipo de implementación del condado de LA
DISEÑO Y PERMISOS	• Finalización de alineaciones/secciones de las vías verdes • Selección/configuración de subcomponentes y elementos beneficiosos del proyecto • Diseño conceptual • Acuerdo de uso y estimación de costos del Plan de O&M • Solicitudes de permisos (incluyendo el Permiso sobre terreno inundable de LACFCD) y documentación ambiental presentada, responder comentarios • Directrices y estándares de diseño del plan utilizadas	• Partidario del proyecto responsable con consultores técnicos asistiendo • Coordinación con proyectos / comunidades adyacentes • Enlaces regulatorios para revisión y aprobación del proyecto • Coordinación de partes interesadas en el diseño (grupos defensores y del público)
LICITACIÓN	• Preparación del paquete de licitación (documentos de construcción final y licitación) • Reunión previa a la licitación y publicación de la licitación • Adenda de la licitación emitida • Apertura de la licitación • Evaluación y adjudicación de la licitación	• Partidario del proyecto responsable con asistencia de consultores técnicos • Coordinación con proyectos / comunidades adyacentes • Coordinación de partes interesadas sobre expectativas y apoyo de la construcción (grupos defensores y del público)
CONSTRUCCIÓN	• Construcción • Administración e inspecciones • Presentación y pago de revisiones de la solicitud • Reuniones periódicas • Diseñar modificaciones/cambiar órdenes si fuera necesario • Inspecciones finales y cierre de actividades • Autorizaciones de permisos	• Partidario del proyecto es dueño • Consultores técnicos brindan servicios al dueño • Consultores técnicos brindan servicios al dueño • Coordinación de enlaces regulatorios • Coordinación, progreso y abordaje de cuestiones de partes interesadas
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	• Plan de O&M finalizado con responsabilidades • Actividades de pos-construcción para mantener el nivel del servicio del proyecto de vías verdes • Informes de O&M a pedido • Seguimiento del Acuerdo de uso del Permiso sobre terreno inundable del LACFCD (excepto los proyectos de LACPW)	• Partidario del proyecto responsable • Socios del proyecto si realizan algunas actividades de O&M • Contratistas, si son responsables de O&M • Enlaces regulatorios si hay requisitos de permisos • Opiniones de partes interesadas sobre necesidades o cuestiones generales de O&M

La participación comunitarias y de las partes interesadas debería ocurrir a lo largo de toda la vida de proyecto.

Figura 6-3. Resumen de las etapas del Plan de implementación del proyecto de vías verdes; actividades principales y partes involucradas

6.4 Recursos del plan para la implementación del proyecto

Se prepararon amplios recursos para ayudar a los proponentes del proyecto en la ejecución de los proyectos de vías verdes. A continuación, se presenta un resumen general que brinda detalles como las etapas importantes del proyecto, la relevancia geográfica y los apéndices con información más detallada. A continuación se incluyen resúmenes de los siguientes recursos del Plan de red de vías verdes del SGV:

- 6.4.1 Directrices y normas de diseño
- 6.4.2 Narrativas de los afluentes y oportunidades y restricciones
- 6.4.3 Alineamientos de las vías verdes
- 6.4.4 Oportunidades de los subcomponentes del proyecto
- 6.4.5 Cruces seguros
- 6.4.6 Ejemplo de diseño conceptual y módulos
- 6.4.7 Conjuntos de datos del SIG
- 6.4.8 Resumen de los recursos técnicos del plan

En los siguientes apéndices se incluyen recursos adicionales:

- Apéndice A: Recopilación de iniciativas y estudios
- Apéndice B: Análisis del SIG (Sistema de Información Geográfica), base de datos y cartografía
- Apéndice C: Narrativas de los afluentes
- Apéndice D: Materiales de las reuniones del comité directivo
- Apéndice E: Plan e informe de participación comunitaria
- Apéndice F: Oportunidades de subcomponentes de cruces seguros y adyacentes a los canales
- Apéndice G: Alternativas de alineación de las vías verdes
- Apéndice H: Directrices y normas de diseño



6.4.1 Directrices y normas de diseño

Etapas aplicables del proyecto:

Aplicabilidad geográfica:
Red de vías verdes del valle de San Gabriel

Sección con más información: N/A

Apéndice con más información:
Apéndice H (Directrices y estándares de diseño)

Las Directrices y estándares de diseño del Plan de red de vías verdes del SGV es un documento adjunto que incluye los requisitos y pautas respecto del proyecto de vías verdes. El seguimiento de las directrices permitirá que los proponentes del proyecto puedan personalizar sus iniciativas para satisfacer las necesidades de la comunidad y los requisitos del Distrito. La meta general es construir proyectos pequeños que aporten una entidad visual y una experiencia del usuario segura y uniforme a lo largo de la Red de vías verdes del SGV. El objetivo de las Directrices y estándares de diseño es describir los tipos de proyectos y los subcomponentes de las vías verdes que se deben tener en cuenta, así como brindar un marco para un desarrollo bueno y constante del proyecto. La mayoría de los proponentes del proyecto necesitarán un Permiso sobre terreno inundable del Distrito, y cumplir con las Directrices y estándares de diseño ayudará a agilizar y simplificar el proceso para obtener el permiso. Consulte la sección 6.5.3 para más detalles sobre el proceso de obtención del permiso.

Las prioridades de diseño documentadas en las Directrices y estándares de diseño incorporan de manera intencional los valores y prioridades de la comunidad identificadas a través del proceso de participación comunitaria descrito en la sección 3. De acuerdo con los comentarios recibidos del público, las siguientes consideraciones de diseño son prioritarias: seguridad, control de vectores, comodidad, espacio acogedor e inclusivo, participación comunitaria, conectividad y beneficios ambientales.

Las Directrices y estándares de diseño están organizados por temas de diseño y estándares asociados. Cada sección reúne los requisitos aplicables y orientación para ciclovías y vías verdes multiuso, subcomponentes y elementos beneficiosos de fuentes locales, estatales y federales. También recopilan datos de planes similares y mejores prácticas desarrolladas localmente, lo que incluye el Plan maestro del río Los Ángeles y los Estándares de diseño de calles verdes de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, al igual que ejemplos de otras partes del condado. Se utilizaron todos los recursos para desarrollar los estándares de la Red de vías verdes del SGV exigidos, oportunidades de carácter comunitario para la personalización y diseño de precedentes.

La figura 6-4 muestra un resumen de las Directrices y estándares de diseño por sección. Lo siguiente también incluye un resumen de los temas de diseño abordados en las Directrices y estándares de diseño:

- **Sección 2, Usos y diseño del proyecto de vías verdes:** Esta sección resume las prioridades de diseño para la Red de vías verdes del SGV, los recursos técnicos y los factores de éxito del proyecto.
- **Sección 3, Usuarios potenciales:** Esta sección documenta las consideraciones de diseño para los usuarios potenciales de las vías verdes, incluyendo peatones, diferentes tipos de ciclistas, jinetes y vehículos para mantenimiento/emergencias, al igual que consideraciones de diseño de las vías verdes en base a los usuarios, la continuidad, los destinos y el tránsito.
- **Sección 4, Criterios de diseño de vías verdes multiuso y ciclovías de clase I:** Esta sección incluye criterios de diseño para vías verdes multiuso y ciclovías de clase I, incluyendo el rango horizontal y vertical, los tipos de superficies, desagüe y pendientes, así como las características de alineamiento. Brinda ejemplos de configuraciones de vías verdes en áreas con derecho de paso angosto (13 a 19 pies), medio (19 a 24 pies) y ancho (mayor de 24 pies). También incluye pautas para pasos elevados y subterráneos de vías verdes, cruces de ferrocarril y secciones en voladizo.
- **Sección 5, Criterios de diseño de ciclovías de clase II:** Para los segmentos fuera del canal, esta sección resume los criterios de diseño de Caltrans para ciclovías de clase II, lo que genera un espacio dedicado a los ciclistas en las carreteras con una separación marcada entre los vehículos motorizados y el tráfico de bicicletas.
- **Sección 6, Criterios de diseño de ciclovías de clase III:** Para los segmentos fuera del canal, esta sección resume los criterios de diseño de Caltrans para ciclovías de clase III, donde los ciclistas y los vehículos motorizados comparten la calle o la carretera sin marcas ni barreras físicas de separación.
- **Sección 7, Criterios de diseño de ciclovías de clase IV:** Para los segmentos fuera del canal, esta sección resume los criterios de diseño de Caltrans para ciclovías de clase IV, también denominadas bicisendas o rutas para ciclistas, que incluyen una barrera física entre los ciclistas y los vehículos motorizados.
- **Sección 8, Señalización y marcas en las ciclovías:** Esta sección incluye directrices para gráficos informativos y visualizaciones de texto en la Red de vías verdes del SGV, incluyendo orientación respecto de colores, promoción, simbología y lenguaje. También aborda los tipos de marcas que deberían estar presentes en el pavimento.
- **Sección 9, Diseño de cruce seguro:** Esta sección describe los tratamientos recomendados para intersecciones entre una vía verde o una ciclovía y una calle o una autopista, lo que incluye cruces a mitad de cuadra sin control, cruces con acercamiento sin control a una intersección y cruces en una intersección señalizada.
- **Sección 10, Elementos de arquitectura y seguridad:** Esta sección presenta detalles de elementos arquitectónicos y de seguridad fundamentales, lo que incluye cercas, vallas de contención, pantallas para privacidad, puertas, iluminación, asientos, estacionamiento de bicicletas, servicios ecuestres, paisajismo y entradas.
- **Sección 11, Gestión de aguas pluviales:** Esta sección describe los requisitos para la gestión de aguas pluviales, los criterios y estándares de mejores prácticas de gestión, requisitos y contratiempos del subsuelo y la coordinación regulatoria necesaria. El objetivo es el tratamiento de las superficies impermeables de las vías verdes y el tratamiento de la escorrentía fuera del sitio, si se incluye en el proyecto de vías verdes.
- **Sección 12, Operaciones y mantenimiento (O&M):** Esta sección documenta las responsabilidades de O&M, como el control de desperdicios, los elementos de obra, las características de las vías verdes, el remarcado y el mantenimiento de las mejores prácticas de gestión de las aguas pluviales.

Los proponentes del proyecto deberían revisar las Directrices y estándares de diseño antes del comenzar la implementación del proyecto e incorporarlos a lo largo de la implementación para asegurarse de que el proyecto cumple con los requisitos y las directrices aplicables. En la figura 6-4 se incluye un resumen de las Directrices y estándares de diseño organizados por la etapa del proyecto correspondiente.

Los proyectos de vías verdes propuestos podrían tener requisitos adicionales para su planificación, diseño, permisos y construcción que no están incluidos en las Directrices y estándares de diseño. Se podría tratar de requisitos y permisos locales, estatales o federales. Las comunidades/ciudades podrían tener sus propios requisitos y permisos específicos que los proponentes del proyecto deberían conocer y abordar durante el desarrollo de sus proyectos. Los lugares donde se desarrollan proyectos específicos también podrían tener características únicas que exijan permisos y diligencia debida medioambiental.

Los proponentes del proyecto son responsables de asegurarse de que se cumplan todos los requisitos de implementación y permisos locales, estatales y federales del proyecto de vías verdes, independientemente de que estén enumerados o no en las Directrices y estándares de diseño. Para obtener más información sobre los permisos y aprobaciones del proyecto, consulte la sección 6.5.

PLANIFICACIÓN, DISEÑO Y PERMISOS

Sección 2: Usos y Diseños de proyecto de las Vías verdes
2.2 Prioridades del diseño
2.3 Directrices de diseño y recursos técnicos
2.4 Factores de éxito del proyecto

Sección 3: Usuarios potenciales
3.2 Peatones
3.3 Ciclistas
3.4 Jinetes
3.5 Acceso de vehículos para emergencias y mantenimiento
3.6 Uso propuesto de las vías verdes

Sección 4: Criterios de diseño de ciclovías de Clase I y vías verdes multiuso
4.2 Ciclovías de Clase I
4.3 Vías verdes multiuso
4.4 Configuraciones posibles de las vías verdes
4.5 Características de las ciclovías
4.6 Características de las vías verdes multiuso
4.7 Cruces a distinto nivel
4.8 Cruces ferroviarios
4.9 Secciones elevadas y de soportes

Sección 5: Criterios de diseño de ciclovías Clase II
5.2 Definición
5.3 Configuraciones posibles
5.4 Características estándar
5.5 Marcaciones en el pavimento
5.6 Intersecciones

Sección 6: Criterios de diseño de ciclovías Clase III
6.2 Definición
6.3 Características estándar

Sección 7: Criterios de diseño de ciclovías Clase IV
7.2 Definición
7.3 Configuraciones posibles
7.4 Características estándar
7.5 Marcaciones en el pavimento
7.6 Intersecciones

Sección 8: Gráficos y marcaciones de señalización
8.2 Características de diseño estándar
8.3 Señalización internacional
8.4 Señalización confirmatoria
8.5 Señalización regulatoria
8.6 Señalización interpretativa
8.7 Señalización direccional
8.8 Marcación en pavimento
8.9 Instalación y mantenimiento

Sección 9: Diseño de cruce seguro
9.2 Cruce a mitad de cuadra sin control
9.3 Cruce de un acercamiento sin control adyacente a una intersección
9.4 Cruce en una intersección señalizada

Sección 10: Elementos de arquitectura y seguridad
10.2 Cercado
10.3 Barandilla / baranda / barrera
10.4 Pantallas de privacidad
10.5 Puertas
10.6 Iluminación
10.7 Asientos
10.8 Estacionamiento para bicicletas
10.9 Servicios ecuestres
10.10 Paisajismo y riego
10.11 Entradas

Sección 11: Manejo del agua pluvial
11.2 Requisitos del manejo del agua pluvial
11.3 Elementos de BMP y consideraciones de diseño
11.4 Requisitos y contratiempos de la Subsuperficie
11.5 Coordinación con el distrito y/o USACE

OPERACIONES Y MANTENIMIENTO

Sección 12: Operaciones y mantenimiento
12.2 Responsabilidades de operaciones y mantenimiento
12.3 Mejoras paisajísticas
12.4 Cercado y puertas
12.5 Horario operativo de la red de vías verdes del SGV
12.6 Grafitis
12.7 Control de residuos
12.8 Componentes duros del paisajismo
12.9 Características de las vías verdes multiuso y mejoras paisajísticas
12.10 Remarcado y señalización
12.11 Operación y Mantenimiento de BMP del agua pluvial

Figura 6-4. Secciones de las Directrices y estándares de diseño organizadas según la etapa del proyecto aplicable

6.4.2 Narrativas de los afluentes y oportunidades y restricciones

Etapas aplicables del proyecto:

Aplicabilidad geográfica:
Red de vías verdes del valle de San Gabriel

Sección con más información:
Narrativas de afluentes: sección 2.6;
Oportunidades y restricciones: sección 4.2

Apéndice con más información:
Apéndice C (Narrativas de afluentes)

Se desarrollaron narrativas de afluentes para todos los afluentes de la Red de vías verdes del SGV y constituyen un recurso para que los planificadores, diseñadores y miembros de la comunidad comprendan los aspectos fundamentales de cada afluente y para informar esfuerzos de revitalización y proyectos de vías verdes futuros. Las narrativas de afluentes se desarrollaron como un primer paso para comprender los afluentes y las comunidades que los rodean. El equipo del plan reunió datos y compiló “Narrativas de afluentes”, cuyo objetivo es contar la historia de cada afluente a través de los siguientes puntos clave: comunidad, circulación, medioambiente, sinergia y equidad.

Se incluyen mapas de “Oportunidades” y “Restricciones” para el derecho de paso de afluentes del condado de Lo Ángeles y áreas potenciales contiguas de los componentes del proyecto. Los mapas describen los elementos potenciales del proyecto dentro del alcance del nivel 1 e identifican cuestiones potenciales que deben ser analizadas por el proponente del proyecto en la etapa de diseño. En la sección 4.2.2 se incluyen los mapas de oportunidades y restricciones. Se incluye la estrategia elegida para desarrollar las oportunidades y restricciones para el segmento de nivel 1, que también resulta útil para el desarrollo de oportunidades y restricciones para cualquier segmento de afluentes a lo largo del SGV.

Los diagramas de oportunidades de los afluentes muestran las ubicaciones de las ciclovías y EIP actuales, así como oportunidades potenciales de alineamiento de las vías verdes sobre la orilla izquierda, la orilla derecha o fuera del canal (en caso de ser necesario para ofrecer continuidad), al igual que oportunidades de cruces.

Las restricciones físicas y regulatorias, tales como servicios públicos, puentes, condiciones geotécnicas, uso del suelo y puntos de acceso disponibles pueden limitar el área de oportunidad. Los diagramas de restricciones muestran el ancho del derecho de paso disponible para las vías verdes después de tener en cuenta las restricciones, lo que incluye las áreas donde no existe un derecho de paso disponible contiguo al canal. En donde existan más derechos de paso o parcelas contiguas, se deberán considerar subcomponentes del proyecto adicionales, tales como un parque pequeño o el tratamiento de aguas pluviales para áreas exteriores, con el fin de complementar las vías verdes y ofrecer servicios a los usuarios potenciales. El diagrama de restricciones también muestra la cantidad de carriles de la carretera o calle principal y de los cruces ferroviarios.

Juntos, estos recursos pueden ayudar al proponente del proyecto a definir los límites de un proyecto de vías verdes y desarrollar un alineamiento preliminar en base a los derechos de paso disponibles y otras restricciones. Si bien no existe una extensión mínima específica en un proyecto de vías verdes, se recomienda que el proyecto de vías verdes se amplíe hasta conectar con otros proyectos de vías verdes existentes o planificados y/o se extienda hasta los destinos comunitarios deseables. Los partidarios del proyecto deben evitar las áreas de afluentes que tengan menos de 13 pies de derecho de paso disponible contiguo al canal, que es el ancho mínimo exigido. No obstante, se pueden utilizar ciclovías fuera del canal si fuera necesario para conectar segmentos de las vías verdes. La longitud típica de los proyectos de vías verdes del SGV está en un intervalo de 1 a 3 millas.

6.4.3 Alineamientos de las vías verdes

Etapas aplicables del proyecto:

Aplicabilidad geográfica:
Red de vías verdes del valle de San Gabriel

Sección con más información:
Sección 5.1

Apéndice con más información:
Apéndice G (Alternativas a los alineamientos de las vías verdes)

Los mapas de alineamiento de las vías verdes del SGV muestran alternativas de vías verdes (áreas de nivel 1) que incluyen alineamientos potenciales en áreas con un derecho de paso limitado donde se necesitaría una inversión importante (por ej., vías verdes en voladizo), al igual que alineamientos fuera del canal y conectividad con otros segmentos de las vías verdes. Los alineamientos propuestos para las vías verdes no tuvieron en cuenta restricciones (salvo el ancho del derecho de paso disponible), tales como la facilidad de implementación, el atractivo u otro criterio basado en la viabilidad, como el mantenimiento o la construcción. Se incluyeron más evaluaciones de restricciones y oportunidades en parcelas o segmentos específicos como parte de las herramientas analizadas en la sección 5, que se centra en las oportunidades de los subcomponentes del proyecto.

Cuando sea posible, los alineamientos de las vías verdes deben estar ubicados en áreas donde el ancho del derecho de paso sea como mínimo de 13 pies, el ancho mínimo exigido para permitir el acceso de vehículos de mantenimiento y emergencias. Si hubiera menos de 13 pies disponibles de ancho de derecho de paso, el proponente del proyecto podría evaluar incluir una sección en voladizo, un cruce (si hubiera derecho de paso suficiente en la orilla contraria) o una ruta fuera del canal que brinde conectividad y extienda las vías verdes.

Los alineamientos de las vías verdes (Apéndice G: Alternativas de alineamientos de las vías verdes) pueden ser utilizados directamente por el proponente del proyecto para informar el diseño del proyecto si el lugar se encuentra sobre un segmento de nivel 1. Se incluye la estrategia elegida para desarrollar los alineamientos de las vías verdes de nivel 1, y también resulta útil para el desarrollo de alineamientos de las vías verdes para cualquier segmento de afluentes a lo largo del área del Plan de la red de vías verdes del SGV.



6.4.4 Oportunidades de los subcomponentes del proyecto

Etapas aplicables del proyecto:

Aplicabilidad geográfica:
Red de vías verdes del valle de San Gabriel

Sección con más información:
Sección 5.3

Apéndice con más información:
Apéndice F (Oportunidades de los subcomponentes de canales contiguos y cruces seguros)

Como se describió en la sección 1.3, los proyectos de vías verdes incluyen una vía verde como componente principal y pueden incluir subcomponentes y elementos beneficiosos complementaros. Las Directrices y estándares de diseño (resumidas en la sección 6.4.1 e incluidas en su totalidad en el apéndice H) se desarrollaron para respaldar el desarrollo de diseños y soluciones técnicas específicas para proyectos futuros de vías verdes que se implementen en el Plan de la red de vías verdes del SGV, con el fin de presentar una identidad unificada o cohesiva a lo largo del corredor de espacios abiertos y promover las mejores prácticas y la resiliencia. Estas se deben utilizar para elegir y diseñar las vías verdes, los subcomponentes y los elementos beneficiosos del proyecto.

Según el derecho de paso disponible en el canal y el espacio abierto o vacío de propiedad pública contiguo, se pueden sumar estos elementos al derecho de paso y/o en una parcela pública separada. En la etapa de planificación y diseño, el equipo del proyecto debería identificar oportunidades de mejoras potenciales a lo largo del alineamiento de las vías verdes propuestas. Tras una evaluación de los costos y beneficios potenciales, el proponente del proyecto puede seleccionar las opciones más necesarias, deseadas y viables para su implementación. Dependiendo de la configuración elegida del proyecto, puede ser necesaria una coordinación importante con otras partes interesadas, agencias u otros interesados, y se debe tener en cuenta el tiempo adicional de coordinación en el cronograma del proyecto.

Tal como se discutió en la sección 5.3, tras un análisis profundo de los derechos de paso del canal, parcelas contiguas y usos del suelo de nivel 1, se identificaron 268 oportunidades de subcomponentes potenciales del proyecto contiguos al canal para una evaluación más extensa. La aplicación de una metodología de priorización redujo significativamente el número de subcomponentes potenciales del proyecto contiguos al canal de 268 a 64. Se evaluaron las 64 oportunidades de acuerdo al potencial que tienen para aportar beneficios múltiples. También hubo un deseo imperioso de lograr una distribución geográfica relativamente uniforme de los subcomponentes del proyecto a lo largo de los canales de nivel 1. Las 35 oportunidades finales de subcomponentes del proyecto contiguos al canal se incluyen en el Plan de la red de vías verdes del SGV para tenerlas en cuenta en futuros proyectos de vías verdes. En el caso de las áreas que no forman parte de ningún segmento de nivel 1, estos ejemplos muestran oportunidades para incluir subcomponentes en los proyectos de vías verdes de todos los afluentes a lo largo de la Red de vías verdes del SGV. En el apéndice F se incluye un memorando técnico que resume las oportunidades de los subcomponentes del proyecto.

6.4.5 Cruces seguros

Etapas aplicables del proyecto:



Aplicabilidad geográfica:
Red de vías verdes del valle de San Gabriel

Sección con más información:
Secciones 4.2 y 5.2

Apéndice con más información:
Apéndice F (Oportunidades de los subcomponentes de canales contiguos y cruces seguros)

En la Red de vías verdes del SGV, es posible que las vías verdes deban cruzar carreteras, calles, senderos, autopistas y vías activas y muertas de tren. Debido a los peligros potenciales para peatones y ciclistas frente a los vehículos motorizados, se deben evaluar la seguridad de uso, viabilidad y costo de construcción durante la planificación y diseño de las intersecciones. Cuando sea posible, se debe considerar el uso de un paso subterráneo o elevado a desnivel. No obstante, si no fuera posible construir un paso elevado o subterráneo, un paso al nivel de la calle puede demandar un cambio importante en el desnivel y, por ende, en la distancia, con el fin de moderar la pendiente de la vía verde. Esto puede exigir un diseño más elaborado y un costo mayor.

Un ingeniero civil con licencia de California debe diseñar un cruce que contenga estructuras fijas. Además, los diseños de cruces quedan sujetos a la aprobación del propietario de la carretera o vía ferroviaria que cruza, que podría ser el condado de Los Ángeles, una ciudad o un organismo privado. Cada jurisdicción deberá diseñar tratamientos de cruces específicos al momento de la implementación que consistan en marcas de cruces peatonales, balizas intermitentes, señales de tránsito y/u otros elementos.

Como parte del análisis de oportunidades y restricciones, en la sección 4.2 se incluye un resumen de descripciones de tratamientos potenciales de cruces para intersecciones de caminos vehiculares y ferroviarios dentro del nivel 1. Se incluye un número de cruce, el nombre de la calle que cruza, el lado del canal y la descripción del cruce.

Apéndice F: Las Oportunidades de subcomponentes de cruce seguro y canales contiguos brindan pautas para cada uno de los 121 cruces potenciales de nivel 1. Es crucial desarrollar cruces seguros y eficientes para crear un sistema de vías verdes continuo y deseable. Los segmentos de nivel 2 y 3 incluyen las mismas categorías y tipos de cruces, y los proponentes del proyecto pueden utilizar los 121 cruces de ejemplo como referencia para especificar sus propios cruces. Cada resumen de cruce incluye una figura aérea, una descripción del lugar propuesto, jurisdicciones, servicios de tránsito, cantidad de carriles a cruzar, límites de velocidad y un tratamiento sugerido para el cruce. Los tratamientos de cruces son sugerencias resultantes de una revisión conceptual del lugar en base a los estándares de diseño y condiciones del suelo actuales, así como la orilla del canal que ser utilizaría para las vías verdes. Cada jurisdicción deberá diseñar tratamientos de cruces específicos al momento de la implementación que consistan en marcas de cruces peatonales, balizas intermitentes o señales de tránsito. En algunos lugares se han identificado oportunidades potenciales de nuevos cruces elevados, puentes para cruzar el canal y plataformas en voladizo.

Si se propone incluir un cruce ferroviario de cualquier tipo en un proyecto de vías verdes, el proponente del proyecto deberá reunirse con el propietario ferroviario en las primeras etapas del proceso de planificación. Los cruces pueden ser permitidos o rechazados. En el primer caso, su construcción y las aprobaciones finales pueden ser muy costosas y prolongarse mucho tiempo. Estos detalles deben decidirse cuanto antes para que se pueda conocer el alcance total, el cronograma y el costo del proyecto, y se puedan abordar adecuadamente las modificaciones en el diseño, permisos, licitaciones y construcción.

6.4.6 Ejemplo de diseño conceptual y módulos

Etapas aplicables del proyecto:



Aplicabilidad geográfica:
Red de vías verdes del valle de San Gabriel

Sección con más información:
Secciones 5.1, 5.4 y 5.5

Se desarrollaron 10 ejemplos de diseños conceptuales para mostrar las oportunidades y los beneficios provistos por diferentes configuraciones de proyectos de vías verdes a lo largo del SGV. Se utilizaron distintas combinaciones de vías verdes y subcomponentes y elementos beneficiosos del proyecto para ilustrar la variedad de oportunidades y beneficios disponibles para las comunidades. Se incluyen Diseños conceptuales para mostrar cómo lucirían los proyectos de vías verdes a lo largo del SGV, pero Obras Públicas del Condado de Los Ángeles no financia ni construye los 10 diseños conceptuales. Como se explica en la sección 5.4, la intención de los segmentos seleccionados es que sean geográficamente diversos y representen los valores y objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV descrito en la sección 1.

Los Diseños conceptuales muestran el tipo de información y datos que deben incluirse como parte del proceso de desarrollo del proyecto, al igual que ejemplos de posibles subcomponentes y elementos beneficiosos del proyecto que deben tenerse en cuenta. Las metas y objetivos del proyecto, identificados en la etapa de planificación, deben mencionarse en el desarrollo del Diseño conceptual para identificar destinos y características importantes que puedan resultar atrayentes a los usuarios potenciales de las vías verdes.

La conectividad con vías verdes y senderos actuales y propuestos, dentro y fuera del canal, es un factor clave para el éxito en la búsqueda de la creación de un sistema conectado a lo largo del SGV. En muchos casos, otro factor decisivo del alineamiento final de las vías verdes será el derecho de paso disponible. En una zona con derecho de paso limitado, una ciclovía de clase I podría ser la única configuración viable, mientras que en un área con derecho de paso amplio, el proponente del proyecto podría considerar otros elementos, tales como las estructuras que aportan sombra y parques pequeños. El derecho de paso disponible también podría determinar dónde debe conectar un cruce con una vía verde existente, un EIP u otra área con derecho de paso suficiente.

El presupuesto del proyecto también influirá en el Diseño conceptual. Las configuraciones de diseño más costosas, como los pasos subterráneos y elevados y las secciones en voladizo, no serán viables en muchos proyectos. Durante la etapa de diseño, el cálculo del costo del proyecto podría determinar qué se puede incluir en el Diseño conceptual final.

Los comentarios de las partes interesadas en el Plan de red de vías verdes del SGV se incorporaron a las Directrices y estándares de diseño, así como a los Diseños conceptuales. Los Diseños conceptuales pueden aprovechar el financiamiento del Programa de agua limpia y segura para capturar e infiltrar los flujos durante el clima seco y la escorrentía del agua pluvial. Los Diseños conceptuales se adaptan a las vías verdes y a la infraestructura de los parques existentes, y además crean nuevos caminos y puntos de acceso para expandir la red. Se generan nuevas oportunidades para el uso ecuestre, para caminar, correr y andar en bicicleta, y para apoyar la recreación comunitaria y promover la salud física y mental. Los Diseños conceptuales tienen en cuenta los usos y la infraestructura adyacente para alinear, mejorar y ampliar el acceso a las vías verdes a través de diferentes medios de transporte, como vehículos, transporte público, bicicletas y a pie. La plantación de vegetación nativa resistente a la sequía a lo largo de las vías verdes y las mejoras en proyectos contiguos aportan numerosos beneficios, como la creación y recuperación de hábitats nativos. Los Diseños conceptuales incluyen oportunidades educativas para las escuelas cercanas, arte público de artistas locales y espacios de reunión comunitaria para atraer la conectividad y el uso local.

Los ejemplos de Diseños conceptuales de la sección 5.4 se armaron usando módulos con secciones, subcomponentes y elementos beneficiosos de las vías verdes que pueden utilizarse a lo largo de los afluentes en toda la Red de vías verdes del SGV. Los diagramas axonales constituyen un elemento clave de los módulos que ilustran las secciones de la vía verde, los subcomponentes y los elementos beneficiosos. En la sección 5.1 se ilustran diferentes secciones de las vías verdes, y en la sección 5.5 se incluyen algunos subcomponentes y elementos beneficiosos seleccionados del proyecto. Los proponentes y lectores del Plan deberían utilizar estos dibujos para visualizar mejor las diferentes secciones y elementos futuros del diseño, que dependen del ancho del derecho de paso disponible. Estos diagramas tienen como objetivo inspirar a los proponentes de proyectos futuros. En las Directrices y estándares de diseño (sección 6.4.1 y apéndice H) se incluyen más detalles relacionados con el diseño y los subcomponentes y elementos beneficiosos del diseño de las vías verdes.

6.4.7 Conjuntos de datos del SIG

Etapas aplicables del proyecto:

Aplicabilidad geográfica:
Red de vías verdes del valle de San Gabriel

Sección con más información:
Secciones 2.5 y 2.6

Apéndice con más información:
Apéndice B (Análisis del SIG, base de datos y cartografía)

Los conjuntos de datos del SIG elaborados durante el desarrollo del Plan de la red de vías verdes y enumerados en la tabla 6-1 están disponibles para asistir a los proponentes con el desarrollo del proyecto, especialmente durante la etapa de planificación y diseño. Los conjuntos de datos están divididos en categorías: Comunidad, Circulación, Tránsito, Medioambiente, Restricciones, Calificación y Capas de base. Estos conjuntos de datos pueden aportar información valiosa y contexto para informar la planificación y el diseño del proyecto.

Tabla 6-1. Recursos de datos SIG disponibles

Categoría	Descripciones de capa	Nombre de capa
Comunidad	Densidad de población (censo de 2010)	Population_Density_Census 2000
Comunidad	Se necesita parque (Evaluación de necesidades de parques del DPR)	Park_Need_Codes_PNA2014
Comunidad	Puntajes percentiles sin procesar de CalEnviroScreen	CalEnviroScreen2018
Circulación	Generadores de actividad - Uso del suelo	Circulation_Activity_Generators_landuse
Circulación	Generadores de actividad - Centros comunitarios	Activity_Generators_Community_Centers
Circulación	Número de escuelas	Activity_Generators_Schools
Circulación	Ciclovías existentes (millas) dentro del área de influencia	Circulation_Existing_Bikeways_ATSP2016
Circulación	Senderos (millas) en el área de influencia	Circulation_Existing_Trails_DPR2015
Tránsito	Estaciones de tren	Circualtion_Transit_Rail_Stations
Medio ambiente	Área ecológica significativa	Environment_Significant_Ecological_Areas
Restricciones	Parcelas del LACFCD - TODAS	Constraints_LACFCD_Parcels_All
Restricciones	Áreas de proyectos de nivel 1 por propiedad - Otros	Constraints_Tier_1_Project_Areas_by_ownership_other
Restricciones	Áreas de proyectos de nivel 1 por propiedad - Renuncia a la propiedad	Constraints_Tier_1_Project_Areas_by_ownership_quitclaim
Restricciones	Áreas de proyectos de nivel 1 por propiedad - Tarifa	Constraints_Tier_1_Project_Areas_by_ownership_fee

Los datos originales constituyen una compilación única de registros de dominio público, información y datos provenientes en su mayoría de diferentes departamentos del condado de Los Ángeles. Las características de la cartografía incluyen los derechos de paso, canales, servidumbres y dominio absoluto de parcelas del Distrito, parcelas del condado de Los Ángeles y parcelas destacadas del gobierno, pero excluye los derechos de paso del Distrito, determinados tipos de uso del suelo (a nivel de parcela) e instalaciones de alcantarillado y aguas pluviales. Se utilizaron 3 tipos de designaciones de uso del suelo en los mapas de base: Disponibles, Recreación y Espacios abiertos. Los datos de las parcelas del condado de Los Ángeles incluyeron tipos y descripción del uso del suelo para muchos tipos de usos del suelo, como Disponibles y Recreación, pero excluyendo Espacios abiertos. Las parcelas enumeradas como Espacios abiertos provienen del Conjunto de datos de uso del suelo del año 2019 de la SCAG. Estos datos de la SCAG incluyeron Espacio abierto y Recreación en forma conjunta, pero como se consideraron más precisos los datos de las parcelas del condado de Los Ángeles, se optó por las parcelas con uso del suelo designado como Recreación por el condado.

La cartografía muestra en su mayoría las características incluidas en las series de mapas de base que excluyen las instalaciones de alcantarillas y aguas pluviales, pero incluyen alternativas de ciclovías propuestas, EIP, senderos multiuso del DPR a lo largo del condado, impedimentos y ciclovías existentes y propuestas (LADPW). Las alternativas de ciclovías propuestas brindan información sobre la disponibilidad del derecho de paso contiguo de los canales. Los EIP son diversos proyectos de vías verdes y ciclovías planificados dentro del SGV que han avanzado a diseño, a construcción o han sido finalizados recientemente. Para más detalles, consulte la sección 2.2. Se desarrollaron los impedimentos utilizando fotografías aéreas para identificar posibles estructuras de impedimento usadas para determinar la disponibilidad del derecho de paso en las alternativas de ciclovías.

Estos datos son de dominio público para su revisión y descarga en la página web de datos del condado de Los Ángeles (County of Los Angeles Open Data). En la sección 2.4 se incluye más información sobre el desarrollo de los datos. En el apéndice B se ofrecen datos adicionales del SIG, cartografía y análisis. Análisis, bases de datos y cartografía de SIG.

6.4.8 Resumen de los recursos técnicos del plan

La figura 6-5 muestra las etapas de implementación del proyecto con los recursos disponibles en el Plan de la red de vías verdes del SGV para los proponentes del proyecto.

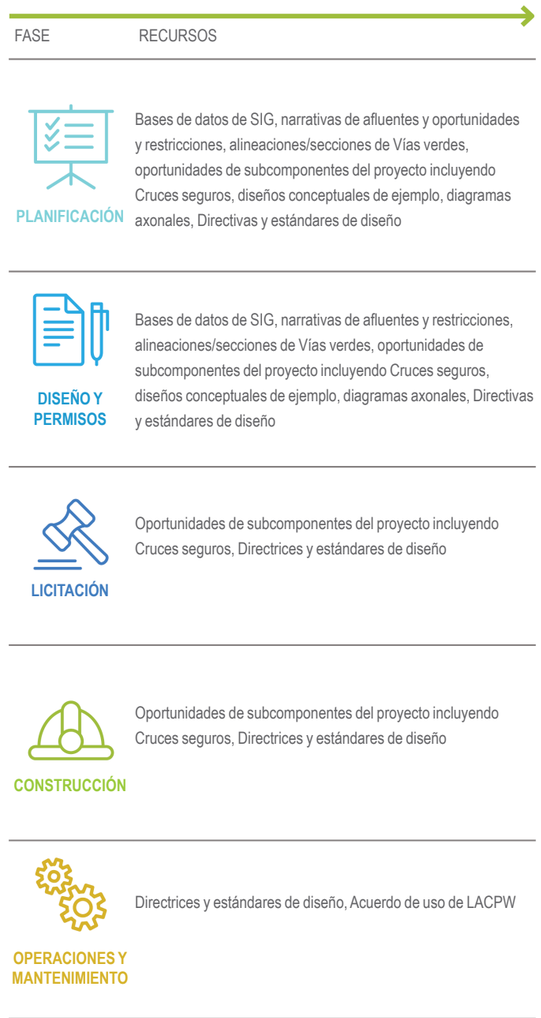


Figura 6-5. Resumen de los recursos del plan disponibles para cada fase de implementación

6.5 Permisos y aprobaciones

Los proyectos de vías verdes tendrán diferentes requisitos locales, estatales y federales de permisos y aprobación según su ubicación, alcance, límites del proyecto y condiciones físicas y ambientales existentes en el lugar del proyecto. Aquellos proyectos ubicados dentro del derecho de paso del Distrito, incluyendo propiedades de dominio absoluto y servidumbres, necesitarán un Permiso de terreno inundable emitido por Obras Públicas del Condado de Los Ángeles. Para más detalles, consulte la sección 6.5.3.

Las Directrices y estándares de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV incluyen consideraciones previas a la construcción para los proponentes del proyecto, tales como acceso de construcción y acceso permanente para mantenimiento, permisos municipales/locales aplicables, coordinación con organismos del condado/estatales/ferroviarios, coordinación de servicios públicos, requisitos de mejora del lugar y medidas de control de pestes/vectores, entre otros. Asimismo, las Directrices y estándares de diseño incluyen una lista de tipos de permisos que pueden ser aplicables en base a la ubicación y alcance del proyecto. Los equipos del proyecto deben revisar las Directrices y estándares de diseño y la última información disponible para cada agencia que otorga permisos, tanto al inicio como durante la planificación del proyecto, para confirmar cuáles son los requisitos aplicables. Estas y otras agencias pueden exigir permisos o consultas:

- Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles
- Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
- Departamento de Parques y Actividades Recreativas
- Departamento de Construcción y Seguridad del Condado o la Ciudad de Los Ángeles
- USACE
- Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de EE.UU. (USFWS) y/o Servicio Nacional de Pesca Marítima
- Departamento de Pesca y Fauna Silvestre de California
- Comisión de Caza y Pesca de California
- CPUC
- Caltrans
- Consejo Regional de Control de la Calidad del Agua
- Ciudades individuales
- Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, el Distrito y el DPR deben formar parte de todos los proyectos. Otros departamentos del condado de Los Ángeles que deberían ser incluidos en las discusiones importantes sobre el proyecto son el DPR y la Agencia de Planificación y Desarrollo, sección de planificación de caminos.

El proponente del proyecto debe trabajar con diversos organismos para obtener los permisos y aprobaciones necesarias. Cada consulta con estos grupos ayudará a confirmar que el equipo del proyecto está distribuyendo correctamente su tiempo y esfuerzo para cumplir con todos los requisitos aplicables dentro del alcance, el cronograma y el presupuesto propuestos. Una coordinación regular también puede asegurar que el proyecto mantenga el rumbo hacia una implementación exitosa y que los recursos y acuerdos entre agencias estén en orden para mantener las vías verdes una vez finalizada la construcción. Los proponentes del proyecto deben coordinarse con sus homólogos durante toda la planificación e implementación del proyecto.

Si alguna parte del proyecto de vías verdes propuesto está ubicado cerca de límites jurisdiccionales o los cruza, se recomienda que los proponentes del proyecto contacten a la comunidad vecina para analizar posibles conectividades con proyectos existentes o planificados en la jurisdicción contigua, así como destinos potenciales que pudieran ser atrayentes para los usuarios de las vías verdes.

6.5.1 Iniciación del proyecto

Obras Públicas del Condado de Los Ángeles debe ser contactado por el proponente del proyecto desde el inicio del proyecto. Durante la implementación, el DPR tiene un proceso de participación y revisión paralelo para los proyectos de vías verdes en el SGV. Antes de solicitar la planificación y el financiamiento por subvención, se debe concertar una reunión inicial con el Equipo de implementación (Obras Públicas del Condado de Los Ángeles y el DPR), como se describe en la sección 6.1. Esto se puede concretar poniéndose en contacto con Obras Públicas del Condado de Los Ángeles. Durante esta reunión, se discutirá la idea del proyecto de vías verdes (ubicación, alcance, tipo de vías verdes, usuarios y sección, subcomponentes y proponentes del proyecto, etc.) junto con las vías verdes y senderos contiguos existentes y planificados y otros componentes del proyecto. También se deberían discutir las fuentes de financiamiento potenciales, junto con el cronograma posible. La reunión puede originar preguntas, investigación o coordinación adicional necesaria antes de pasar a la siguiente etapa, la presentación del concepto del proyecto de vías verdes ante Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, como se describe en la sección 6.5.3.

Durante la participación del Equipo de implementación, el DPR formará parte de la reunión de coordinación inicial y aconsejará al proponente del proyecto sobre los requisitos específicos de coordinación, presentación y revisión que deben cumplirse durante el proceso de implementación.

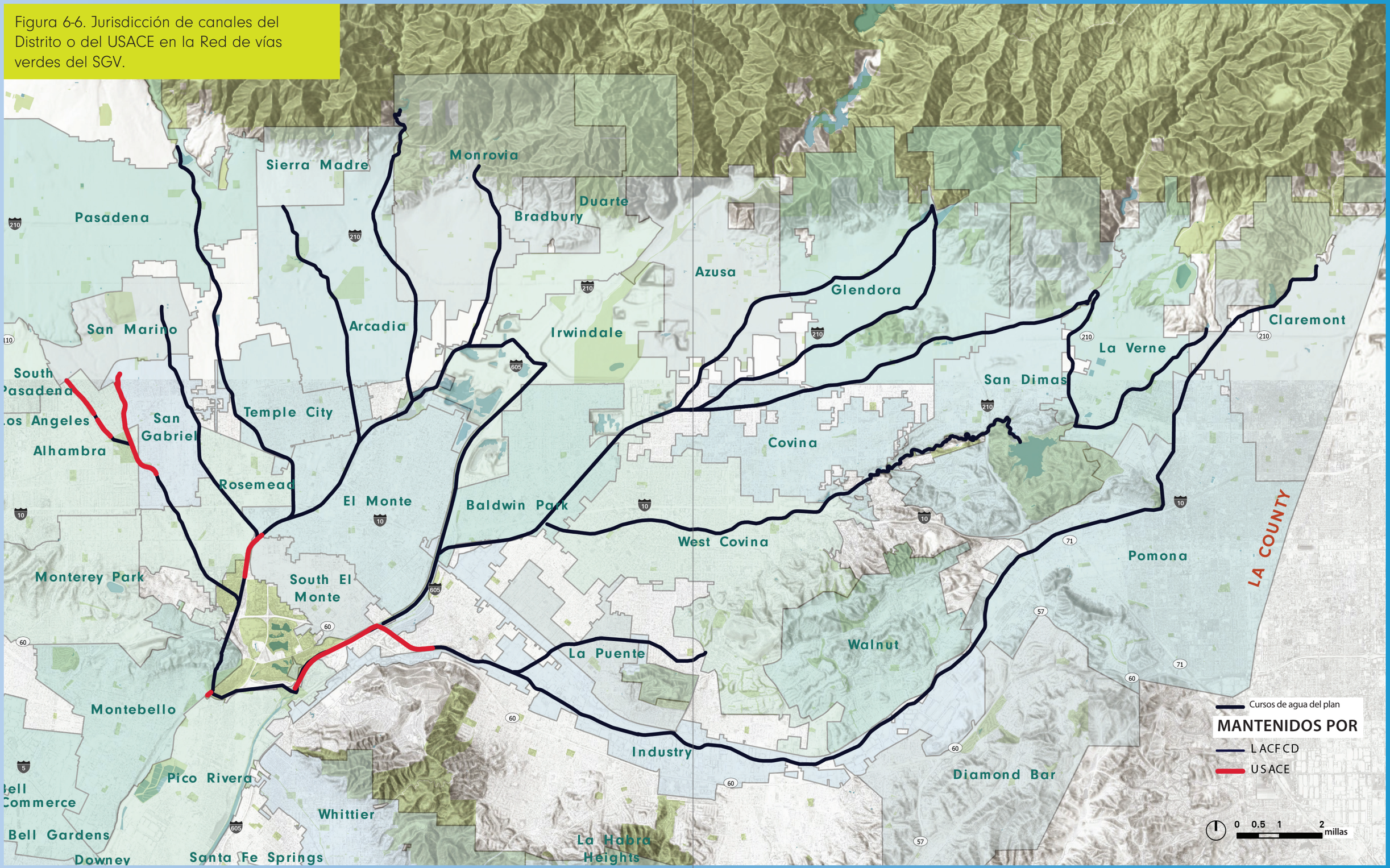
Encontrará información adicional sobre estos y otros requisitos más adelante en esta sección y en las Directrices y estándares de diseño.

6.5.2 Aprobación del uso de derechos de paso

Una de las consideraciones principales en un proyecto de vías verdes es el propietario del derecho de paso del canal que se usa para la vía verde. En algunos casos, el derecho de paso es propiedad de dominio absoluto del Distrito. En otros casos, el distrito tiene una servidumbre sobre el derecho de paso, pero este es propiedad de otro organismo o individuo. En todos los casos, se debe obtener del propietario del derecho de paso la aprobación formal para el uso de ese derecho de paso. Se recibe la aprobación del Distrito por medio del Permiso sobre terreno inundable. Para saber más sobre el proceso del Permiso sobre terreno inundable, consulte la sección 6.5.3. Si existen subcomponentes del proyecto de vías verdes propuesto en una propiedad fuera del derecho de paso del canal, también se deberá obtener la aprobación de esos propietarios. Dado que un proyecto de vías verdes solo puede avanzar con la aprobación formal para usar el derecho de paso (por ej., a través de un Acuerdo de uso), se debe conseguir la confirmación de la posibilidad de uso en las etapas iniciales del proceso de desarrollo del proyecto.

Los partidarios del proyecto también deben indicar si las vías verdes propuestas son contiguas a un canal propiedad del Distrito o del USACE, o si es mantenido por ellos. La figura 6-6 muestra la extensión aproximada de los derechos de paso del distrito y del USACE. Los equipos de proyecto deben verificar cuál es el organismo propietario a comienzos del proceso de planificación del proyecto. Con excepción de segmentos limitados de derecho de paso de canales sobre el cauce seco Alhambra, el cauce seco San Pasqual, el río Hondo, el río San Gabriel y el arroyo San José, el Distrito tiene propiedad o servidumbre sobre el derecho de paso de los canales del SGV.

Figura 6-6. Jurisdicción de canales del Distrito o del USACE en la Red de vías verdes del SGV.



6.5.3 Proceso de Permiso sobre terreno inundable

Los proyectos situados dentro de los derechos de paso del Distrito que incluyan una propiedad de dominio absoluto o una servidumbre, necesitan un Permiso sobre terreno inundable emitido por Obras Públicas del Condado de Los Ángeles. Esto se logra con la coordinación con el Centro de Permisos en línea de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, donde se presenta la información y la solicitud electrónica del permiso. Los planes del proyecto de vías verdes deben ser presentados para la obtención de permisos y revisión de su concepto a través del Centro de Permisos de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles en https://pw.lacounty.gov/ldd/lddservices/floodpermits.shtml.

Los planes presentados se distribuyen entre los revisores obligatorios, incluyendo las divisiones de operaciones y mantenimiento, que controlan todos los elementos del proyecto.

En general, el proceso del Permiso sobre terreno inundable comienza con una revisión del concepto para evaluar los elementos principales del proyecto, como la huella, mejoras planificadas, propiedad de los derechos de paso del canal, impactos del mantenimiento del canal, etc. Tras la revisión, el solicitante recibe los comentarios. Una vez que se aprueba el concepto, se presentan más planes desarrollados de ingeniería para su revisión y aprobación. Esto conlleva muchos meses, dependiendo del volumen de información adicional que se necesite y la cantidad de iteraciones del permiso. Se reducen las iteraciones del permiso cuando el proponente del proyecto aborda los comentarios a las expectativas del Distrito. Las responsabilidades de mantenimiento del proyecto de vías verdes se formalizan en un Acuerdo de uso elaborado durante el proceso del Permiso sobre terreno inundable.

Si un proyecto de vía verde está situado en un derecho de paso del USACE, el proyecto deberá ser presentado primero ante el Centro de Permisos en línea de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, como se indicó antes, y tras la revisión inicial, este organismo lo presentará ante el USACE. El USACE tiene su propio proceso de solicitud y aprobación que puede llevar mucho tiempo, dependiendo de la complejidad y el anuncio público. https://www.spl.usace.army.mil/Missions/Section-408-Permits/ El permiso 408 se concede al distrito. Debido a que se necesita un anuncio público, el proponente del proyecto también debe firmar un acuerdo entre terceros.

En las Directrices y estándares de diseño del Plan de la red de vías verdes del SGV recogidas en el apéndice H se incluye información adicional relacionada con la obtención de permisos a través de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, incluyendo el proceso de Permisos sobre terreno inundable y el acuerdo de uso.

6.5.4 Requisitos de la CEQA

La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) exige una agencia principal (agencia pública responsable principal de ejecutar o aprobar un proyecto, artículo 15367 de las directrices de la CEQA estatal) encargada de informar los efectos ambientales importantes de las acciones propuestas a los responsables de la toma de decisiones y al público. Los proponentes del proyecto son responsables de abordar y cumplir todos los requisitos de la CEQA y otros requisitos locales, estatales y federales. El cumplimiento de la CEQA constituye un requisito esencial para la emisión de un Permiso sobre terreno inundable del Distrito.

En cumplimiento de los requisitos de la CEQA, se ha confeccionado un Informe de Impacto Ambiental de Programa (PEIR) para describir todos efectos ambientales importantes, identificar posibles medidas de mitigación para reducir esos efectos y describir alternativas razonables. El PEIR está disponible para uso del proponente del proyecto en proyectos futuros propuestos del Plan de la red de vías verdes del SGV y ubicados dentro de la red de vías verdes del SGV.

6.6 Fomento de las asociaciones

Las asociaciones constituyen un elemento fundamental para el éxito del proyecto. Como se discutió en otras partes de la sección 6, es fundamental la coordinación significativa con los departamentos del condado de Los Ángeles. La coordinación con ciudades y comunidades vecinas, el público y organizaciones comunitarias crea consenso alrededor de una visión compartida, mejora los resultados del proyecto y evita retrasos y costos innecesarios en la implementación de un proyecto.

Además, si fuera posible, las vías verdes de la Red de vías verdes del SGV deben coordinarse y conectarse con proyectos implementados a través de otros esfuerzos de planificación, como los EIP en varias etapas de implementación (ver sección 2.4), el Plan maestro del río Los Ángeles, planes de parques y recreación comunitarios y otros planes a largo plazo, así como proyectos individuales que pudieran funcionar como destino de los usuarios de las vías verdes. Las vías verdes en la Red de Vías Verdes SGV deberían coordinarse y conectarse con proyectos implementados a través de otros esfuerzos de planificación, como el EIP en varias fases de implementación (véase la Sección 2.4), el Plan Director del Río LA, los Planes de Parques Comunitarios y Recreación y otros planes a largo plazo, así como proyectos individuales que puedan servir como destinos para los usuarios de las vías verdes. Los promotores del proyecto de vías verdes deberían evaluar cualquier plan de transporte activo del gobierno local (es decir, infraestructura planificada de ciclovías) como se describe en el Plan de Transporte Activo de Alhambra ATP, especialmente donde los planes se cruzan. Integrar los elementos planificados del proyecto maximizaría la eficiencia, garantizaría la continuidad de las instalaciones y serviría mejor a los usuarios locales y regionales. Las siguientes subsecciones describen las asociaciones clave que los promotores del proyecto deben establecer y mantener a lo largo del proyecto.

6.6.1 Participación comunitaria

La comunidad incluye a todos los residentes del SGV del condado de Los Ángeles y a los que trabajan o puedan usar la Red de vías verdes del SGV una vez finalizada. Un subconjunto importante de la comunidad está representado por los que viven y trabajan cerca de los alineamientos propuestos, que representan a los usuarios probables de las vías verdes una vez finalizadas. Los grupos de ciudadanos compuestos por miembros de la comunidad unidos por una meta o interés común, como los grupos de aficionados, también están incluidos. Para fomentar el uso de las vías verdes, el proceso de desarrollo del proyecto debe ser informado según las preferencias comunitarias en relación con el alineamiento y secciones de las vías verdes, los subcomponentes y elementos beneficiosos del proyecto, además de la seguridad. La sección 6.7 incluye recomendaciones para involucrar a la comunidad en el desarrollo y el proceso de implementación del proyecto.

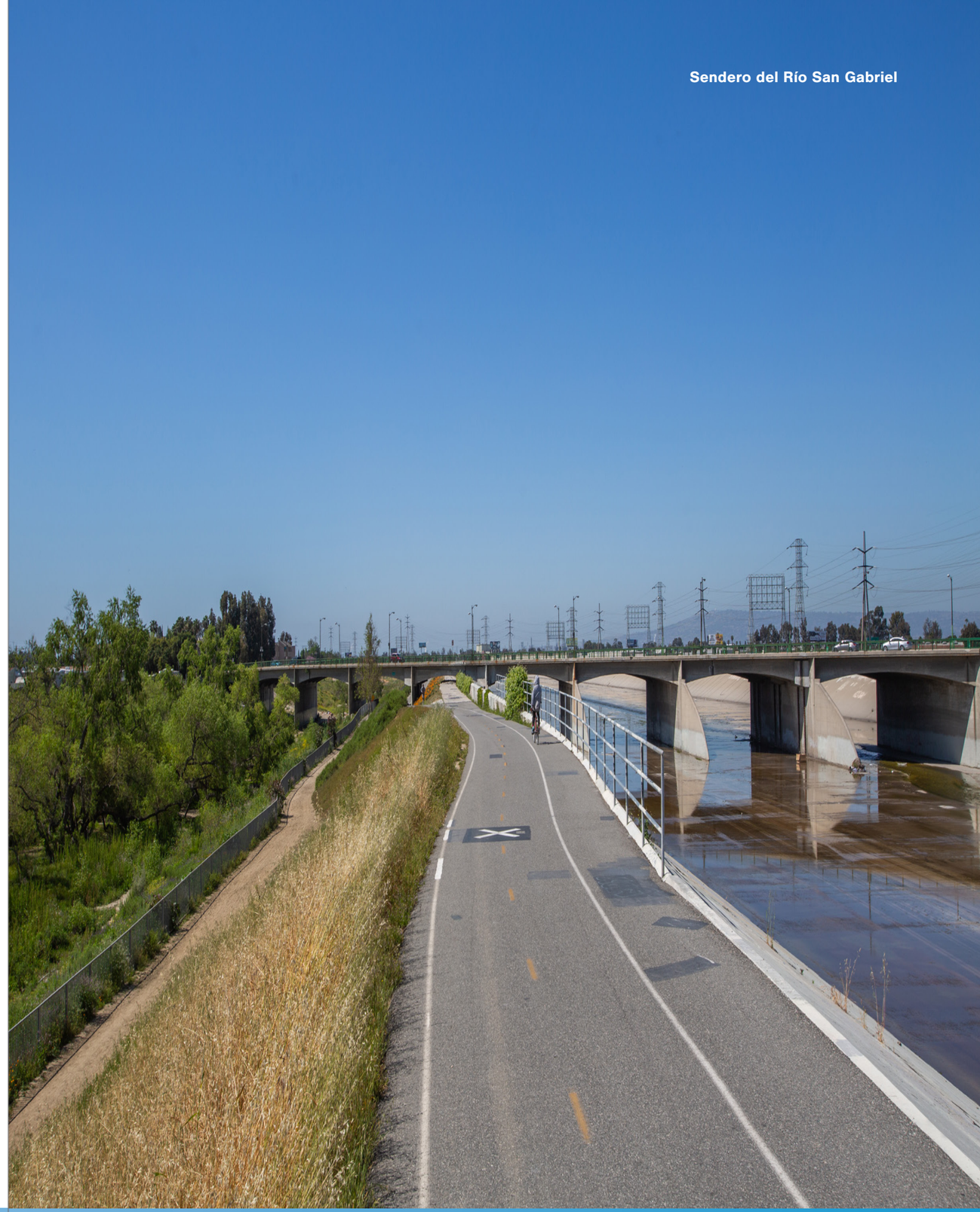
6.6.2 Organizaciones defensoras y no gubernamentales

Las organizaciones defensoras pueden ser asociados fundamentales del proyecto y aportar conocimientos únicos y entusiasmo al proceso de desarrollo del proyecto. Pueden aportar experiencia especializada y conocimiento a la planificación y diseño del proyecto, y pueden tener preocupaciones o deseos específicos que deben ser atendidos seriamente para seguir contando con su apoyo.

Las organizaciones defensoras pueden ser incorporadas al proceso de desarrollo del proyecto durante el proceso público o como partes interesadas junto con consultores técnicos, enlaces regulatorios o autoridades de gestión. Las organizaciones defensoras potenciales deben ser buscadas por los proponentes del proyecto y ser

incluidas significativamente desde el principio y a lo largo de la planificación e implementación del proyecto.

En las secciones 1 y 3 se incluyen muchas organizaciones que estuvieron involucradas en el desarrollo del plan y que pueden desear participar en la implementación del proyecto a lo largo de la red de vías verdes del SGV.



6.7 Mecanismos de participación comunitaria

La intervención del público debe emplear una variedad de materiales y plataformas para crear conciencia y fomentar la participación en el proceso de implementación del proyecto. En la figura 6-7 se incluyen ejemplos. El proceso debe ser accesible a una diversidad de públicos de toda la comunidad y mostrar diferentes métodos de acercamiento en cuanto a tiempos, ubicación, lenguaje y plataformas digitales/no digitales. Como parte de un proceso de intervención del público enfocada en la equidad, los proponentes del proyecto deben incluir intencionalmente actividades para dirigirse a las comunidades históricamente desatendidas.

La forma, frecuencia y audiencia principal de la participación pública cambiará durante el proceso de implementación del proyecto. La participación mayor ocurrirá durante la planificación y la construcción (Vías verdes de grandes ríos, 2018). Los proponentes del proyecto deben desarrollar un plan de participación comunitaria para definir las expectativas con el equipo del plan, identificar a los asociados fundamentales en la comunidad y desarrollar un cronograma de actividades de participación comunitaria. El plan de participación comunitaria debe dar cuenta del tiempo que llevará planificar y ejecutar los eventos, desarrollar los materiales y asegurar los recursos adicionales. La incorporación al proyecto de las necesidades y deseos comunitarios es una parte fundamental del proceso de planificación, junto con dar a conocer a la comunidad cómo se logró.

El acercamiento en **la fase de planificación** debe incluir como mínimo algunas de las actividades de participación comunitaria realizadas durante el desarrollo del plan, como se describe en el Plan de participación comunitaria y se documenta en la sección 3.

La etapa de planificación también debe incluir eventos, materiales informativos y talleres específicos del proyecto para reunir información adicional sobre posibles destinos, rutas y usos deseados, así como metas del proyecto (Vías verdes de grandes ríos, 2018). En la etapa de planificación, la participación comunitaria debe enfocarse tanto en compartir información con el público como en reunir opiniones para informar decisiones posteriores, usando los elementos de la caja de recursos de participación que se muestran en la figura 6-7. En la figura 6-8 se incluye un ejemplo de publicación en redes sociales desarrollada para el plan.

Lo más efectivo es estructurar las solicitudes de comentarios en un formato que tenga el mayor impacto sobre los resultados. Dado que el alineamiento final y los elementos del proyecto son elegidos en **la fase de diseño**, las comunicaciones pueden pasar a ser actualizaciones del proyecto con oportunidades digitales y presenciales para que la comunidad pueda dar su opinión y hacer comentarios. Los cambios importantes en la dirección, diseño o cronograma del proyecto propuesto deben ser compartidos ampliamente con la comunidad. Se recomienda que los proponentes del proyecto muestren cómo se han incorporado al diseño las opiniones de la participación comunitaria recolectadas durante la etapa de planificación. Las actualizaciones pueden ser transmitidas fácilmente a la comunidad y a otras partes interesadas a través de un sitio web del proyecto.

Durante **la construcción**, la comunidad se interesará en entender los elementos de los trabajos importantes y el cronograma estimado de finalización del proyecto. Es importante que ellos entiendan que habrá impactos y retrasos temporales durante la construcción y que la seguridad es fundamental. El proponente del proyecto debe brindar actualizaciones regulares del progreso junto con oportunidades para que la comunidad haga sus comentarios sobre algunas cuestiones o preocupaciones. Si alguna residencia o comercio fuera a sufrir impactos temporales durante la construcción, se deben incluir planes para mitigar esas cuestiones en los documentos de construcción. Se debe iniciar una coordinación conjunta con aquellos impactados durante la planificación y el diseño, y continuarla durante la construcción.

Una vez que la construcción del proyecto haya finalizado y esté en marcha la etapa de **O&M**, los proponentes del proyecto deben seguir compartiendo noticias y eventos de las vías verdes y brindar canales para que la comunidad haga comentarios sobre sus observaciones de las vías verdes. Los eventos planificados en las vías verdes pueden ayudar a acercar a la gente a las vías verdes y a seguir desarrollando el interés de los usuarios.

Herramientas para la participación comunitaria

- Trabajo intensivo
- Cartografía comunitaria
- Comités asesores de la comunidad
- Correos electrónicos
- Grupos de sondeo
- Correspondencia
- Comunicados de prensa
- Reuniones
- Eventos del vecindario (planificados)
- Boletines informativos
- Recursos de opinión en línea
- Eventos emergentes
- Postales/carteles de puertas
- Carteles/panfletos
- Exhibiciones públicas
- Redes sociales
- Encuestas
- Equipos de calle
- Reuniones virtuales
- Publicaciones en el sitio web
- Talleres
- Letreros de jardín

Figura 6-7. Herramientas para la participación comunitaria



Figura 6-8. Ejemplo de publicación en redes sociales para un taller comunitario relacionado con el desarrollo del plan

6.8 Fuentes de financiamiento

La promoción del financiamiento equitativo para mejorar los resultados de justicia ambiental fue mencionada específicamente en la moción del Consejo de Supervisores (BOS) y debe ser mantenida en la implementación del plan. Muchas de las tareas del Plan de la red de vías verdes del SGV estuvieron relacionadas directamente con entender a las personas y comunidades del SGV y distribuir los beneficios de la implementación del proyecto de vías verdes. Los diseños conceptuales de ejemplo y los componentes y elementos incluidos en el Plan de la red de vías verdes del SGV, así como las directrices y estándares de diseño son aplicables a las áreas de todo el Plan de la red de vías verdes del SGV. El Plan de la red de vías verdes del SGV también fue desarrollado para permitir flexibilidad para abordar diferentes necesidades y prioridades comunitarias.

La creación y el mantenimiento de una amplia red de vías verdes a lo largo del SGV requerirán de recursos financieros sustanciales y sostenidos. Los proponentes del proyecto deberán aprovechar una serie de fuentes de financiamiento locales, estatales y federales para lograr las metas del plan.

Las subvenciones constituyen una oportunidad excelente para un flujo único de fondos que permita la implementación del proyecto. Debido a la cercanía con el centro poblacional de Los Ángeles y la relación inherente de las vías verdes con los canales de control de inundaciones, los proyectos de la red de vías verdes del SGV son naturalmente multibeneficio. La selección estratégica de los subcomponentes del proyecto, tales como parques pequeños y espacios verdes, la gestión del agua pluvial y los servicios en las vías verdes, pueden fortalecer el argumento de que además de recreación y transporte, los proyectos de vías verdes brindan una gran variedad de beneficios ambientales, sociales, climáticos y para la salud. Estos beneficios pueden ser utilizados para solicitar fondos de subvenciones de una gran variedad de agencias y programas.

En la figura 6-9 y subsecciones siguientes se incluyen ejemplos de posibles fuentes de financiamiento locales, estatales y federales para los proyectos de la red de vías verdes del SGV. Como se indica en las secciones 6.1 y 6.5, antes de preparar una solicitud, los proponentes del proyecto deben reunirse con el equipo de implementación. También deben revisar los requisitos y criterios del programa de subvenciones individuales en relación con el proyecto y verificar si el financiamiento está disponible y si el alineamiento y los subcomponentes del proyecto propuesto son elegibles. En general, el financiamiento por subvención específica está ligado a subcomponentes específicos del proyecto. Un ejemplo es incluir mejoras en la gestión del agua pluvial como parte del proyecto de vías verdes para aguas pluviales que actualmente descargan en el cauce seco.



Local	Medida W (también llamada Programa de agua segura y limpia del Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles): Financia proyectos relacionados con el agua pluvial que aumentan la captura y reutilización, y reducen la polución del agua pluvial.
	Medida A: Medida de Protección de parques y playas vecinales seguras y limpias
	Medida M: Financia proyectos de movilidad y transporte, incluyendo el transporte activo
	Fondos de organismos del LACFCD, el Consejo de Supervisores del Condado de Los Ángeles y representantes del congreso
	Programas de Subvenciones con Ingresos netos por peajes para financiar los proyectos de transporte activo.
	Medida H: Financia servicios, subsidios a la renta y viviendas para ayudar a las personas que experimentan la falta de techo en el condado de Los Ángeles
Estatal	Fondos de Propuestas: Las Propuestas 1 y 68 financian la protección de los ecosistemas y las cuencas y los parques.
	El Programa de transporte activo (ATP) fomenta el uso de las bicicletas y la caminata.
	Los órganos estatales de conservación administran programas de subvenciones adicionales que benefician la resiliencia climática y las vías fluviales.
	El Programa de viviendas asequibles y comunidades sostenibles apoya la caminata y el uso de la bicicleta y el transporte público.
	Subvenciones de Caltrans
	Programa de senderos recreativos
	Programa de silvicultura urbana y comunitaria de CAL FIRE
	Consejo de Conservación de la Vida Silvestre
Federal	Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos
	Dirección de Pesca y Fauna Silvestre de Estados Unidos
	Servicio de Parques Nacionales
	Programa WaterSMART de la Oficina de Recuperación de los Estados Unidos
	Subvenciones del USDOT, incluyendo programas de nuevas subvenciones en virtud de la Ley Bipartidista de Infraestructura

Figura 6-9. Opciones potenciales de financiamiento para la red de vías verdes del SGV a nivel local, estatal y federal

6.8.1 Opciones a nivel local

Con frecuencia, los proyectos son financiados por el proponente del proyecto como parte de su Programa de mejora del capital. Algunas de las medidas del condado de Los Ángeles que se pueden aprovechar para apoyar la implementación de los proyectos de vías verdes en el SGV son:

Medida W.

- La Medida W, también llamada Programa de agua segura y limpia del Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Los Ángeles, está financiada por un impuesto a la propiedad pavimentada en el condado de Los Ángeles con el fin de recaudar dinero para proyectos de aguas pluviales que generen autosuficiencia hídrica.
- Los fondos son utilizados para aumentar la captura y reutilización del agua pluvial, recargar el agua subterránea, reducir la polución del agua pluvial e invertir en las comunidades desfavorecidas.
- Las vías verdes exigen la captura y tratamiento del agua pluvial para otras superficies impermeables del proyecto y brindan oportunidades para capturar y tratar el agua pluvial desde desagües que actualmente descargan directamente en un afluente del SGV.
- Los costos asociados con estas mejoras en la gestión del agua pluvial califican para un financiamiento parcial del Programa de agua segura y limpia (Medida W).
- Cada año, el 50 por ciento de los ingresos del Programa de agua segura y limpia es utilizado para financiar proyectos a nivel de las cuencas, incluyendo el SGV bajo y alto. Otro 40 por ciento es distribuido entre municipalidades, incluyendo aquellas dentro del SGV. En el año fiscal (FY) 2022 se recaudaron más de 280 millones de dólares. Para saber más sobre el Programa de agua limpia y segura, consulte la página web del programa.

Medida H.

- La Medida H fue creada como un flujo de ingresos para financiar servicios, subsidios a la renta y viviendas para ayudar a personas que experimentan la falta de techo en el condado de Los Ángeles.
- Está financiado por un impuesto a las ventas de ¼ de centavo de dólar y se espera que recaude 355 millones de dólares cada año hasta su vencimiento en 2027.
- Algunos proyectos pueden ser elegibles, dependiendo de los elementos del proyecto incorporados a lo largo de las vías verdes o de servicios adicionales brindados para asistir a personas que experimentan la falta de techo. Para saber más, visite el sitio web de la Iniciativa para personas sin techo en el condado de Los Ángeles.

Medida A.

- La Medida A, también llamada Medida de protección de parques y playas vecinales seguras y limpias, brinda financiamiento para el mantenimiento de parques, playas, espacios abiertos y recreación en el condado de Los Ángeles.
- Los fondos son utilizados para la protección, mejora y mantenimiento de espacios abiertos, vías verdes, senderos multiuso, playas, hábitats naturales, ríos, arroyos, cobertura arbórea urbana y parques regionales y vecinales del condado de Los Ángeles por medio de la implementación de un impuesto anual a la parcela de 1,5 centavos de dólar por pie cuadrado de desarrollo.
- Esta medida también prioriza los parques que reducen el efecto de isla de calor urbano. La resolución establece que, de los fondos asignados a estos programas, “los proyectos multibeneficio deben buscar el aprovechamiento del financiamiento público y privado para la conservación y suministro del agua, las mejoras en la calidad del agua y el aire, la gestión del riesgo de inundaciones, la reducción o adaptación de la contaminación climática, el secuestro de carbono, la reducción del efecto isla de calor, la protección del hábitat y la biodiversidad, la salud pública y los programas de beneficios en materia de justicia ambiental”. Los proyectos de vías verdes brindan muchos de estos beneficios.
- Los ingresos por impuestos son distribuidos como asignaciones anuales a programas definidos de subvenciones y como subvenciones competitivas adicionales. Tras la finalización del año fiscal del condado de Los Ángeles, los montos de financiamiento para cada programa de subvenciones con asignación anual son anunciados a las agencias elegibles hasta el 15 de septiembre.
- Los fondos para programas de subvenciones competitivas son acumulados con el tiempo. Se estima que las subvenciones competitivas estarán disponibles aproximadamente cada 1 a 4 años. La figura 6-10 del Manual de administración de subvenciones del Distrito de Parques Recreativos y Espacios Abiertos del Condado de Los Ángeles muestra cómo se asignan los fondos de la Medida A a cada programa.
- En el último Manual de administración de subvenciones del Distrito de Parques Recreativos y Espacios Abiertos del Condado de Los Ángeles se incluye información detallada sobre los programas de financiamiento a través de la Medida A y los requisitos de elegibilidad específicos del proyecto. Se puede acceder a esta información desde la página web de la Administración de Subvenciones de la Medida A.



Figura 6-10. Uso de los fondos de la Medida A por categoría

Fuente: Distrito de Parques Recreativos y Espacios Abiertos del Condado de Los Ángeles



Un recorrido comunitario en bicicleta por el SGV

Medida M.

- La Medida M también es llamada Plan de mejora del tráfico en el condado de Los Ángeles.
- Es financiada por un impuesto a las ventas de ½ centavo de dólar y los fondos de esta medida son utilizados para mejorar las opciones de movilidad y transporte a lo largo del condado de Los Ángeles.
- Algunos fondos de la Medida M están disponibles para las comunidades locales a través del Programa subregional multianual de Metro (MSP), que incluye la región del SGV, Transporte Activo de Metro, el Programa de transporte y primera/última milla y el de Retorno local.
- El financiamiento del MSP es asignado en ciclos. Para el ciclo del FY 2022-2025, Metro puso a disposición 22,7 millones de dólares para el transporte activo, la mejora del sistema de autobuses y los proyectos de primera/última milla a través de Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel. Las solicitudes se ponen a disposición de las ciudades y agencias para que apliquen a los fondos de cada ciclo del MSP.[1]

Las subvenciones del Programa de ingresos netos por peajes utilizan los ingresos extra por peajes para financiar proyectos que mejoran el tránsito, el transporte activo y las inversiones de capital en los corredores 10 y I-110. El programa es administrado por LA Metro.

La financiación discrecional del Consejo de Supervisores (BOS) del Condado de Los Ángeles puede brindar financiamiento discrecional para proyectos a pedido, según el proyecto propuesto. De la misma manera, los proponentes del proyecto pueden trabajar con organizaciones locales y defensoras y con su congresista local para abogar por las asignaciones del congreso a proyectos comunitarios.

Puede existir **financiamiento adicional** de otras fuentes, incluyendo el condado de Los Ángeles, Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, el Distrito, el DPR, las ciudades, las ONG o los representantes políticos estatales y nacionales.

[1] https://www.sgvcog.org/msp-projects

6.8.2 Opciones a nivel estatal

Los bonos del estado y los programas de subvenciones administrados por el estado también pueden ser aprovechados para financiar proyectos de vías verdes. Algunas organizaciones, como la SCAG, reúnen oportunidades de subvenciones de todo el estado en una fuente única para los miembros. Entre las fuentes de financiamiento a nivel estatal para proyectos con beneficios ambientales se incluyen las siguientes:

- **Propuesta 1 Bono del agua (2014)** asignó 7 500 millones de dólares para la protección y restauración de ecosistemas y cuencas, proyectos de infraestructura de suministro del agua y protección del agua potable. Muchas agencias administran programas para distribuir los fondos de la Propuesta 1, incluyendo el Consejo de Conservación de la Vida Silvestre, Conservación de la Costa Estatal y Conservación de Ríos y Montañas de San Gabriel y Bajo Los Ángeles. Desde enero de 2023, se han asignado casi 7 400 millones de los 7 500 millones de dólares.
- **Propuesta 68 Bono de los parques y el agua**, aprobado en junio de 2018, asignó 4 000 millones de dólares en bonos de obligación general a proyectos para beneficiar parques estatales y locales, proyectos de protección y restauración ambiental, proyectos de infraestructura del agua y proyectos de protección contra las inundaciones. El financiamiento disponible para las subvenciones varía por ronda, pero para el FY 2020-2021 (Ronda 4), 395,3 millones de dólares estuvieron disponibles para el Programa de parques a nivel estatal, 23,1 millones para el Programa regional de parques y 23,1 millones para el Programa de recreación y turismo rural. El Programa regional de parques incluye los senderos como proyectos elegibles.
- **La Conservación de Ríos y Montañas (RMC)** de San Gabriel y el Bajo Los Ángeles administra varios programas de subvenciones financiados por la Propuesta 1, la Propuesta 68 y subvenciones sin bonos, incluyendo el Programa de subvenciones de resiliencia climática y el Programa de arroyos y ríos urbanos del Bajo Los Ángeles.

- **Programa de silvicultura urbana y comunitaria del Departamento Forestal y de Protección contra Incendios de California (CAL FIRE):** El Programa de subvenciones de silvicultura urbana y comunitaria intenta aumentar los beneficios a largo plazo que brindan los árboles, mejorar la comprensión y valoración del público hacia los árboles urbanos y potenciar la gestión y el cuidado de los bosques urbanos. Se tiene una consideración especial con los proyectos que atienden a comunidades desfavorecidas y/o de bajos recursos, para los que podrían calificar potencialmente los proyectos de la red de vías verdes del SGV.

Los proponentes del proyecto también podrían aprovechar los programas de subvenciones para proyectos de transporte, en especial aquellos que promueven el transporte activo, senderos y vías verdes y otras formas de tránsito multimodales.

- **El Programa de fondos Go Human de la SCAG** ofrece fondos a organizaciones comunitarias, sin fines de lucro y empresas con fines sociales para aumentar la seguridad de poblaciones vulnerables y desfavorecidas por accidentes automovilísticos. En 2022 había subvenciones disponibles de hasta 15 000 dólares.
- **El Programa de transporte activo** recibe anualmente 100 millones de dólares para fomentar los modos de transporte activo, como andar en bicicleta y caminar. De su adjudicación anual, un 50 por ciento es asignado a programas competitivos del estado, un 40 por ciento a organizaciones de planificación metropolitana con poblaciones mayores de 200 000 personas y un 10 por ciento a regiones pequeñas y rurales. Los fondos pueden ser utilizados en proyectos de infraestructura, de no infraestructura y de planificación.
- **El programa Viviendas asequibles y comunidades sostenibles** apoya a las comunidades saludables y las bajas emisiones de carbono financiando proyectos que fomenten la caminata, andar en bicicleta y el uso del transporte público. Puede ser utilizado para proyectos con el fin de crear nuevas aceras, calzadas para bicicletas y servicios relacionados con el transporte. Es posible que el proyecto deba estar a una distancia determinada de un desarrollo de viviendas asequibles para ser elegible.
- **Caltrans** administra las subvenciones que pueden financiar proyectos de vías verdes y la gestión del agua pluvial.
- **Programa de senderos recreativos (RTP):** El RTP es un programa de asistencia local de la FHWA (Administración Federal de Autopistas), administrado por el estado de California. La Ley Bipartidista de Infraestructura de 2021 reautorizó el Programa de senderos recreativos de los años fiscales federales de 2022 a 2026 como una reserva del Programa de alternativas de transporte en virtud de la Subvención global al transporte de superficie. Diferentes proyectos de la red de vías verdes del SGV podrían calificar potencialmente para este programa.
- **Consejo de Conservación de la Vida Silvestre:** El Consejo de Conservación de la Vida Silvestre financia proyectos que implementen la construcción de proyectos de restauración y mejora y/o proyectos que enriquezcan el acceso público. Los proyectos de la red de vías verdes del SGV podrían ser de ese tipo. Algunos ejemplos de programas importantes que financió el Consejo de Conservación de la Vida Silvestre son los proyectos para mejorar el enlace de senderos y corredores de espacios abiertos y proyectos que aumenten la protección contra inundaciones.

6.8.3 Opciones a nivel federal

También existen subvenciones federales de organizaciones privadas y agencias federales que pueden ser consideradas como fuentes potenciales de financiamiento. Algunos ejemplos de fuentes potenciales de financiamiento para proyectos que brindan beneficios en la gestión de las inundaciones y el medioambiente son el USACE, la USFWS, el Servicio de Parques Nacionales (NPS) y el programa WaterSMART de la Oficina de Recuperación de los Estados Unidos (USBR). También existen otros programas de subvenciones del transporte para infraestructura de peatones y ciclovías.

La Ley Bipartidaria de Infraestructura autorizó una serie de programas de subvenciones para proyectos relacionados con el transporte. Algunos ejemplos para los que la red de vías verdes del SGV podría ser elegible:

- **El Programa piloto de reconexión de comunidades (RCP)** que financia proyectos donde las instalaciones del transporte, como una interestatal, obstaculizan la conectividad de la comunidad.
- **El Programa de accesibilidad para todas las estaciones** es una subvención federal de fondos concursales destinada a financiar proyectos para mejorar la accesibilidad de los sistemas heredados del transporte público sobre una vía fija para personas con discapacidad. Este programa puede ser aplicable a proyectos cercanos a las estaciones de Metro.
- **El Programa de reducción del carbono** es un programa amplio que se centra en reducir las emisiones de carbono. Entre los proyectos elegibles se encuentran las instalaciones de senderos dentro y fuera del camino para peatones, ciclistas y otros medios de transporte no motorizados.
- **El Programa para la eliminación de los cruces ferroviarios** puede ser una opción de financiamiento para proyectos de mejora de los cruces ferroviarios que tienen como objeto aumentar la seguridad y la movilidad de personas y mercancías.
- **Reconstruir la infraestructura estadounidense con sostenibilidad y equidad (RAISE)** permite que los patrocinadores estatales y locales de los proyectos obtengan financiamiento para proyectos multimodales y multijurisdiccionales que tienen menos posibilidad de ser patrocinados a través de los programas tradicionales del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT).

SECCIÓN 7

RECURSOS

7.1 Referencias

Consejo del Agua de California. Programa de mejoras en la gestión de las cuencas del valle de San Gabriel este. 2015. https://www.waterboards.ca.gov/losangeles/water_issues/programs/stormwater/municipal/watershed_management/san_gabriel/east_san_gabriel/index.html

Consejo del Agua de California. Programa de gestión de las cuencas del cauce bajo del río San Gabriel. 2017. https://www.waterboards.ca.gov/losangeles/water_issues/programs/stormwater/municipal/watershed_management/san_gabriel/lower_sangabriel/index.html

Consejo del Agua de California. Programas de mejoras en la gestión de las cuencas del río Hondo/río San Gabriel. 2016. https://www.waterboards.ca.gov/losangeles/water_issues/programs/stormwater/municipal/watershed_management/san_gabriel/rio_hondo/index.html#:~:text=The%20Rio%20Hondo%2FSan%20Gabriel%20River%20Watershed%20Management%20Group,cities%20of%20Arcadia%2C%20Azusa%2C%20Bradbury%2C%20Duarte%2C%20and%20Monrovia.

Consejo del Agua de California. Programa de mejoras en la gestión de las cuencas del cauce alto del río San Gabriel. 2019. https://www.waterboards.ca.gov/losangeles/water_issues/programs/stormwater/municipal/watershed_management/san_gabriel/upper_san_gabriel/index.html

Capítulo 3.4: Recursos culturales (PDF). Informe de impacto ambiental (EIR) del borrador del Centro de descubrimiento del río San Gabriel. Autoridad del Centro de descubrimiento del río San Gabriel. Junio de 2009. 3.4-Cultural-Resources.pdf (lacounty.gov)

Ciudades de Baldwin Park, El Monte, Monterey Park, San Gabriel y South El Monte. Plan maestro regional de bicicletas del valle de San Gabriel. Noviembre de 2014. https://www.baldwinpark.com/index.php/docssidemenu/public-notices/175-sgv-bike-master-plan/file

Departamento de Parques y Actividades Recreativas del Condado de Los Ángeles. Evaluación completa de necesidades de parques y actividades recreativas a nivel del condado. 2016, 2022. https://lacountyparkneeds.org/final-report/

Departamento de Parques y Actividades Recreativas del Condado de Los Ángeles. Sistema regional de senderos. https://parks.lacounty.gov/trail-planning-and-maps/

Vías verdes de grandes ríos. Estrategia de participación. Febrero de 2018. https://greatriversgreenway.org/wp-content/uploads/2018/02/Engagement-Strategy-FINAL.pdf.

Hein, Frank J.; Rosa, Carlos de La; Rosa, Carlos Luis. 23 de mayo de 2018. *Isla Wild Catalina: Secretos naturales y triunfos ecológicos.* Natural History Press.

Museo Homestead. 29 de octubre de 2016. *Compartiendo la historia de la misión vieja en el centro de la naturaleza Whittier Narrows.* El blog de Homestead. https://homesteadmuseum.blog/2016/10/29/sharing-the-history-of-old-mission-at-the-whittier-narrows-nature-center/

Dirección de Sostenibilidad del Condado de Los Ángeles. Nuestro plan de sostenibilidad para todo el condado de Los Ángeles. Agosto de 2019. https://ourcountyla.lacounty.gov/

Departamento de Parques y Actividades Recreativas del Condado de Los Ángeles. Manual de senderos del condado de Los Ángeles. Junio de 2013. https://trails.lacounty.gov/Files/Documents/121/LA%20County%20Trails%22Manual%20%28Revised%2006-20-13%29%20RS%202016.pdf

Departamento de Parques y Actividades Recreativas del Condado de Los Ángeles. Informe resumen de los senderos del río San Gabriel. Junio de 2015.

Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles. Plan estratégico de transporte activo. Abril de 2016. https://www.dropbox.com/sh/dtuy70ydn1pxf8o/AADhHaYBOnWX06uVDQ0K-Ssva?dl=0&preview=2016-Active-Transportation-Strategic-Plan-Vol+I%2C+II%2CIII.pdf

Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles. Plan estratégico del transporte a parques. Mayo de 2019. https://libraryarchives.metro.net/dpgtl/publications/2019-transit-to-parks-strategic-plan.pdf

Condado de Los Ángeles y Obras Públicas del Condado de Los Ángeles. Junio de 2022. Plan maestro de los ríos de Los Ángeles. LARiverMasterPlan-FINAL-DIGITAL-COMPRESSED.pdf (lacounty.gov)

Obras Públicas del Condado de Los Ángeles. Plan maestro del corredor del río San Gabriel. Junio de 2006. https://www.ladpw.org/wmd/watershed/sg/mp/mp.cfm

Obras Públicas del Condado de Los Ángeles. Inspecciones de las condiciones de los canales abiertos.

Obras Públicas del Condado de Los Ángeles. Informe de impacto ambiental del Programa de gestión de las cuencas. Enero de 2015. https://dpw.lacounty.gov/LACFCD/ewmppeir/docs/Entire%20Document.pdf

Obras Públicas del Condado de Los Ángeles. Plan maestro de bicicletas. Marzo de 2012. https://pw.lacounty.gov/tpp/bike/docs/bmp/FINAL%20Bicycle%20Master%20Plan.pdf

Saneamiento y medioambiente de Los Ángeles. EIR del Proyecto de TMDL de bacterias en el arroyo Ballona. Abril de 2018. https://www.lacitysan.org/san/sandocview?docname=cnt024339

Medina, D., 20 de marzo de 2014. *El otro río que definió Los Ángeles: El río San Gabriel en el siglo XX.* KCET. https://www.kcet.org/shows/departures/the-other-river-that-defined-l-a-the-san-gabriel-river-in-the-20th-century

Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel. Estudio de viabilidad de la red de vías verdes del SGV. En curso. https://www.sgvcog.org/transit-study

Consejo de Gobiernos del Valle de San Gabriel. Plan regional de transporte activo y Estudio de la red de vías verdes. Noviembre de 2018.

Stein, D. Dark, S. Longcore, T. Hall, N. Beland, M. Grossinger, R. Casanova y J. Sutula, M. 2007. *Ecología histórica y cambios en el paisaje del río San Gabriel y en zonas inundables.* Informe técnico no. 499 del Proyecto de investigación de aguas costeras del Sur de California. v pp.

Asociación de Gobiernos del Sur de California. 2012-2035 Plan regional de transporte 2012-2035 Plan regional de transporte/Estrategia comunitaria sostenible (resumen ejecutivo) – Asociación de Gobiernos del Sur de California

Autoridad de Conservación de las Cuencas. Plan de implementación de Emerald Necklace. Marzo de 2017. https://www.wca.ca.gov/emerald_necklace_greening_and_trails

(n.d.). *Pueblos.* Pueblo Tongva. https://www.tongvapeople.org/?page_id=696

7.2 Tablas

Lista de tablas

Tabla 1-1. Componente, subcomponentes y elementos beneficiosos del Proyecto de vías verdes del valle de San Gabriel	61
Tabla 1-2. Principales características obligatorias para las directrices y normas de diseño	74
Tabla 2-1. Recursos de datos SIG del SGV	119
Tabla 4-1. Escenario de ponderación final	205
Tabla 5-1. Resúmenes de secciones transversales del ancho del derecho de paso de la red de vías verdes del SGV	245
Tabla 5-2. Clasificaciones de cruces de carretera para las vías verdes del SGV	255
Tabla 6-1. Recursos de datos SIG disponibles	432

7.3 Figuras

Lista de figuras

Figura ES-1. Mapa de los afluentes de la red de vías verdes del SGV	20
Figura ES-2. Representación 3D del ejemplo del cauce seco San Dimas en el Proyecto de vía verde del parque Gladstone	22
Figura ES-3. Cauce seco Big Dalton con derecho de paso disponible cerca del parque Hilda Solis en Baldwin Park	25
Figura ES-4. Vía verde existente en el río Hondo en el SGV	25
Figura ES-5. Miembros de la comunidad debaten el plan en un evento emergente en el Covina Famers Market	26
Figura ES-6. Cinco enfoques clave utilizados para desarrollar el marco de priorización del Plan de la red de vías verdes del SGV	27
Figura ES-7. Objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV	28
Figura ES-8. Narrativas de los afluentes: Historia de equidad del cauce seco Alhambra	30
Figura ES-9. Narrativas de los afluentes: Historia medioambiental del cauce seco Alhambra	31
Figura ES-10. Ejemplo de diseño conceptual del cauce seco Alhambra en el parque Vincent Lugo	34
Figura ES-11. Ejemplo de diseño conceptual del cauce seco Alhambra en el parque Vincent Lugo	36
Figura ES-12. Oportunidades del cauce seco Big Dalton	40
Figura ES-13. Resumen de las principales fases de implementación del proyecto de vías verdes, actividades principales y partes involucradas	44
Figura ES-14. Resumen de las principales fases de implementación del proyecto de vía verde y recursos	45
Figura 1-1. Ubicación del Valle de San Gabriel dentro del área metropolitana de Los Ángeles	50
Figura 1-2. Cauce seco San Dimas – Ejemplo de mejora de la entrada	50
Figura 1-3. Objetivos del Plan de la red de vías verdes del SGV	52
Figura 1-4. Red de senderos de uso múltiple del Departamento de Parques y Actividades Recreativas del Condado de Los Ángeles	55
Figura 1-5. Mapa de los afluentes del SGV incluidos en el plan de la red de vías verdes del SGV	58
Figura 1-6. Ejemplo de derecho de paso de un canal del Distrito adecuado para convertirlo en un carril para bicicletas o sendero de uso múltiple. Este lugar está situado entre el cauce seco San Dimas y un parque existente, el parque Hollenbeck, donde se han identificado oportunidades para la gestión de aguas pluviales fuera del sitio	63

Figura 1-7. Ejemplo de un sendero de uso múltiple construido a lo largo de un arroyo 63

Figura 1-8. Un carril para bicicletas de clase I terminado a lo largo del río San Gabriel 63

Figura 1-9. Ejemplo de una barrera rígida que separa la ciclovía del tráfico (ciclovía de clase IV) 63

Figura 1-10. Ejemplo de estructura para proporcionar sombra y carril para bicicletas existente a lo largo del cauce seco Big Dalton, cerca del parque Hilda Solis 64

Figura 1-11. Ejemplo de bancos y área de descanso a lo largo de una vía verde existente 65

Figura 1-12. El estacionamiento para bicicletas a lo largo de las vías verdes es una comodidad que permite a los usuarios descansar y asegurar sus bicicletas mientras visitan negocios u otras atracciones a lo largo de la vía verde 65

Figura 1-13. Se utilizan señales y paneles interpretativos para educar a los usuarios y ampliar la red de vías verdes del SGV hasta convertirla en algo más que un corredor de transporte 65

Figura 1-14. Parque Riverfront Lewis MacAdams 66

Figura 1-15. Parque Riverfront Lewis MacAdams 66

Figura 1-16. Parque Riverfront Lewis MacAdams 67

Figura 1-17. Parque natural del arroyo Walnut, ejemplo de parque pequeño 67

Figura 1-18. Ejemplo de oportunidad para combinar un sendero verde con un parque pequeño de reducidas dimensiones en el espacio libre (lado izquierdo de la foto) adyacente al arroyo Walnut 67

Figura 1-19. Puente peatonal existente sobre el cauce seco Big Dalton 68

Figura 1-20. Un cruce ferroviario inaccesible sobre el arroyo Walnut 68

Figura 1-21. Las vías del ferrocarril Union Pacific cruzan el arroyo San José en West Covina, California 69

Figura 1-22. Ejemplo de intersección protegida en San Francisco, California. 69

Figura 1-23. Ejemplo de cuenca de biorretención con entrada de agua por tubería 70

Figura 1-24. Ejemplo de jardinera de biorretención en la acera 73

Figura 1-25. Ejemplo de cuenca de biorretención con entrada de agua superficial 73

Figura 1-26. Río San Gabriel y carril para bicicletas con las montañas de San Gabriel al fondo 76

Figura 1-27. Pictogramas en el SGV cerca de la confluencia de las bifurcaciones oeste y norte del río San Gabriel - 1937 77

Figura 1-28. Mapa de los pueblos indígenas en el área de Los Ángeles 78

Figura 1-29. Valle de San Gabriel con el Corredor Histórico de la Expedición Anza 81

Figura 1-30. Canales del Valle de San Gabriel con el Corredor Histórico de la Expedición Anza 81

Figura 1-31. Misión San Gabriel 82

Figura 1-32. Minero en el cañón de San Gabriel 83

Figura 1-33. Porqueriza derrumbada en 1938 83

Figura 1-34. Río Hondo desbordado en 1951 83

Figura 1-35. Mapa que muestra el tiempo estimado de construcción de canales de drenaje abiertos en el SGV 84

Figura 1-36. Rio Hondo en 1961 86

Figura 1-37. Canal del arroyo Walnut a través de un área residencial en Baldwin Park 87

Figura 1-38. Arroyo San José en la transición a un fondo suave cerca de la confluencia con el río San Gabriel 87

Figura 1-39. Cauce seco Big Dalton cerca del parque Hilda Solis en Baldwin Park 87

Figura 1-40. Cauce seco Santa Anita en Monrovia 87

Figura 1-41. Estructura del comité directivo y del equipo del Plan de la red de vías verdes del SGV 88

Figura 2-1. Vista aérea del cauce seco San Dimas en el parque Gladstone 97

Figura 2-2. Mapa resumen de planes existentes y estudios revisados en el SGV 100

Figura 2-3. Mapa resumen e ilustración de vacíos de planificación en el SGV 102

Figura 2-4. Ubicaciones de los proyectos de implementación temprana (EIP, por sus siglas en inglés) 106

Figura 2-5. Sección típica del Proyecto de vía verde en San Dimas 108

Figura 2-6. Vista típica en planta del Proyecto de ciclovía río San Gabriel/arroyo Walnut 108

Figura 2-7. Parque pequeño en Garvey Avenue perteneciente al Proyecto de reforestación del cauce seco Big Dalton 111

Figura 2-8. Senderos de uso múltiple en el SGV 114

Figura 2-9. Parques y espacios abiertos en el SGV 116

Figura 2-10. Recolección de datos del GIS Warehouse de Los Ángeles, documentos conforme a obra y planos existentes 118

Figura 2-11. Análisis de características del derecho de paso y del canal 121

Figura 2-12. Canal del arroyo Walnut con derecho de paso y vallado 121

Figura 3-1. Página principal del sitio web oficial de la red de vías verdes del SGV 181

Figura 3-2. Hojas informativas impresas en idioma chino, español e inglés 182

Figura 3-3. Respuestas de la encuesta basada en mapas a la pregunta "Aproximadamente, ¿dónde se encuentra su hogar?"	183
Figura 3-4. Respuestas de la encuesta basada en mapas a la pregunta "¿Qué áreas de la red de vías verdes del SGV utilizaría y cómo?"	183
Figura 3-5. Cartel laminado a lo largo del cauce seco San Dimas en Glendora	184
Figura 3-6. Público del taller comunitario en la biblioteca de San Gabriel el 12 de Junio, 2022	185
Figura 3-7. Paseo en bicicleta por el cauce seco San Dimas en la ciudad de Glendora organizado por ActiveSGV, 2022	186
Figura 3-8. Paseo en bicicleta por el arroyo San José en la ciudad de Pomona organizado por ActiveSGV, 2022	186
Figura 3-9. Miembros de la comunidad debaten el Plan de la red de vías verdes del SGV en el evento emergente del Covina Farmers Market	187
Figura 3-10. Ciclistas en el evento emergente en la represa Santa Fe hacen una pausa para tomar una foto mientras aprenden sobre el Plan de la red de vías verdes del SGV	187
Figura 3-11. Participación comunitaria en cifras	192
Figura 3-12. Participación comunitaria en uno de los numerosos eventos emergentes	197
Figura 4-1. Ejemplo de segmentación general del arroyo San Jose con un área de influencia de 0,5 millas	204
Figura 4-2. Segmentos afluentes del SGV de nivel 1, 2 y 3	208
Figura 4-3. Restricciones en el cauce seco Alhambra	210
Figura 4-4. Restricciones en el cauce seco Big Dalton	211
Figura 4-5. Restricciones en el cauce seco Eaton	212
Figura 4-6. Restricciones en el cauce seco Little Dalton	213
Figura 4-7. Restricciones en el arroyo Puente	214
Figura 4-8. Restricciones en el cauce seco Rubio	215
Figura 4-9. Restricciones en el cauce seco San Dimas	216
Figura 4-10. Restricciones en San José	217
Figura 4-11. Restricciones en el arroyo Thompson	218
Figura 4-12. Restricciones en el arroyo Walnut	219
Figura 4-13. Oportunidades en el cauce seco Alhambra	220
Figura 4-14. Tratamientos de cruces en el cauce seco Alhambra	221
Figura 4-15. Oportunidades del cauce seco Big Dalton	222
Figura 4-16. Tratamientos de cruces en el cauce seco Big Dalton	223
Figura 4-17. Oportunidades en el cauce seco Eaton	224
Figura 4-18. Tratamientos de cruces en el cauce seco Eaton	225
Figura 4-19. Oportunidades en el cauce seco Little Dalton	226
Figura 4-20. Tratamientos de cruces en Little Dalton	227
Figura 4-21. Oportunidades en el arroyo Puente	228
Figura 4-22. Tratamientos de cruces en el arroyo Puente	229
Figura 4-23. Oportunidades en el cauce seco Rubio	230
Figura 4-24. Tratamientos de cruces en el cauce seco Rubio	231
Figura 4-25. Oportunidades en el cauce seco San Dimas	232
Figura 4-26. Tratamientos de cruces en el cauce seco San Dimas	233
Figura 4-27. Oportunidades en el arroyo San José	234
Figura 4-28. Tratamientos de cruces en San José	235
Figura 4-29. Oportunidades en el arroyo Thompson	236
Figura 4-30. Tratamientos de cruces en el arroyo Thompson	237
Figura 4-31. Oportunidades en el arroyo Walnut	238
Figura 4-32. Tratamientos de cruces en el arroyo Walnut	239
Figura 5-1. Ancho disponible del derecho de paso para posibles alineaciones de vías verdes a lo largo de los tramos de nivel 1	246
Figura 5-2. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 13 pies de ancho de la tabla 5-1	248
Figura 5-3. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 17 pies de ancho de la tabla 5-1	248
Figura 5-4. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 19 pies de ancho, opción A de la tabla 5-1	249
Figura 5-5. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 19 pies de ancho, opción B de la tabla 5-1	249
Figura 5-6. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 24 pies de ancho, opción A de la tabla 5-1	250
Figura 5-7. Ejemplo de sección transversal de vía verde de 24 pies de ancho, opción B de la tabla 5-1	250

Figura 5-8. Ejemplo con 13 pies de vía verde en un lado del canal y un sendero separado en el lado opuesto	251
Figura 5-9. Instantánea de ejemplo del mapa de alineación de recursos a lo largo del cauce seco Eaton	252
Figura 5-10. Ejemplo de tratamiento de cruce a lo largo del cauce seco Eaton	256
Figura 5-11. Mapa de ubicación de oportunidades de proyectos destacando (10) ejemplos de proyectos. La lista completa de subcomponentes de proyectos se incluye en los materiales cartográficos del Apéndice F que acompañan este plan.	260
Figura 5-12. Ejemplo de parque pequeño contiguo a la vía verde	403
Figura 5-13. Ejemplo de parque adyacente a las vías verdes utilizando el espacio alrededor de la cuenca de expansión	403
Figura 5-14. Ejemplo de cruce en dos etapas con mediana elevada y señales RRFB (balizas rectangulares de intermitencia rápida)	404
Figura 5-15. Ejemplo de parque pequeño adyacente a las vías verdes con infraestructura ecológica	404
Figura 5-16. Ejemplo de cruce sobre el canal con nivelación y paisajismo accesibles	405
Figura 5-17. Ejemplo de cruce ferroviario sobre el canal con nivelación accesible	406
Figura 5-18. Ejemplo de cruce bajo el canal con nivelación accesible	407
Figura 6-1. Resumen de la red de vías verdes del SGV en las jurisdicciones de la ciudad y el condado de Los Ángeles	412
Figura 6-2. Esquema e información del Emerald Necklace (Fuente: Autoridad de Conservación de Cuencas [WCA, por sus siglas en inglés])	414
Figura 6-3. Resumen de las etapas del Plan de implementación del proyecto de vías verdes; actividades principales y partes involucradas	422
Figura 6-4. Secciones de las Directrices y estándares de diseño organizadas según la etapa del proyecto aplicable	426
Figura 6-5. Resumen de los recursos del plan disponibles para cada fase de implementación	433
Figura 6-6. Jurisdicción de canales del Distrito o del USACE en la Red de vías verdes del SGV.	436
Figura 6-7. Herramientas para la participación comunitaria	443
Figura 6-8. Ejemplo de publicación en redes sociales para un taller comunitario relacionado con el desarrollo del plan	443
Figura 6-9. Opciones potenciales de financiamiento para la red de vías verdes del SGV a nivel local, estatal y federal	445
Figura 6-10. Uso de los fondos de la Medida A por categoría	447

7.4 Reconocimientos

En 2017, el Consejo de Supervisores del Condado de Los Ángeles propuso primero un plan para desarrollar los derechos de paso infrautilizados a lo largo de los canales para el control de inundaciones del valle de San Gabriel. El Plan estratégico de implementación de la red de vías verdes del valle de San Gabriel fue desarrollado con el liderazgo de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles y el apoyo del DPR y otros departamentos del condado de Los Ángeles, municipalidades, organizaciones, miembros de comités directivos, partes interesadas y la comunidad.

CONSEJO DE SUPERVISORES DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES

Supervisora Hilda L. Solis – Primer distrito

Supervisora Holly J. Mitchell – Segundo distrito

Supervisora Lindsey P. Horvarth – Tercer distrito

Supervisora Janice Hahn – Cuarto distrito

Supervisora Kathryn Barger – Quinto distrito

OBRAS PÚBLICAS DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES

Director Mark Pestrella
Angela R. George-Moody
Miki Esposito
Art Vander Vis
Adam Ariki
Matthew Frary
Genevieve Osmena
Carolina Hernandez
Ramy Gindi
Julian Juarez
Jennifer Aborida
Alynn Sun
Robert Gomez
Soledad Tlamasico
Ariana Villanueva
Grace Komjakraphan
Melissa Turcotte
Thomas Hoang

REPRESENTANTES DEL CONDADO

CONSEJO DE SUPERVISORES DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES PRIMER DISTRITO
Ben Feldman
Waqas Rehman

CONSEJO DE SUPERVISORES DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES QUINTO DISTRITO
Anish Saraiya
Roberto Alvarez

DISTRITO DE CONTROL DE INUNDACIONES DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES
Carolina Hernandez
Ramy Gindi
Matthew Frary
Genevieve Osmena

OBRAS PÚBLICAS DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES DISEÑO
David Gallagher

OBRAS PÚBLICAS DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES DIVISIÓN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD EN EL TRÁFICO
Stephen Dykstra
David Lee
Ron Matsuoka

AUTORIDAD DE CONSERVACIÓN DE CUENCAS HIDROGRÁFICAS
Johnathan Perisho
Deborah Enos
Mark Stanley
Claire Bowin
Nola Eaglin-Talmage

OBRAS PÚBLICAS DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES PLANIFICACIÓN DEL AGUA PLUVIAL
Julian Juarez
Alynn Sun
Jennifer Aborida
Robert Gomez
Soledad Tlamasico

OBRAS PÚBLICAS DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES CALIDAD DEL AGUA PLUVIAL
Melissa Turcotte
Ariana Villanueva
Grace Komjakraphan

OBRAS PÚBLICAS DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES MANTENIMIENTO DEL AGUA PLUVIAL
Dai Bui
James Benken

OBRAS PÚBLICAS DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES INGENIERÍA DEL AGUA PLUVIAL
Iraj Nasser
Sterling Klippel
Kenneth Rickard
Eric Batman
Pat Wood
William Saunders
Rudy Rivera
Diana Ibarra

OBRAS PÚBLICAS DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE Y PROGRAMAS
Elaine Kunitake
Andrew Ross
Mateusz Suska
Hank Hsing
Shirley Lai
Sarah Ahmed

DEPARTAMENTO DE PARQUES Y ACTIVIDADES RECREATIVAS
Michelle O´Connor
Natasha Krakowiak
Sheela Mathai
Loretta Quach
Clement Lau
Michelle Montano

MIEMBROS DEL COMITÉ DIRECTIVO

CONSEJO DE SUPERVISORES DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES PRIMER DISTRITO

Ben Feldman

Waqas Rehman

CONSEJO DE SUPERVISORES DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES QUINTO DISTRITO

Anish Saraiya

Roberto Alvarez

CONSEJO DE GOBIERNOS DEL VALLE DE SAN GABRIEL

Katie Ward

Alexander Fung

CUERPOS DE CONSERVACIÓN DEL VALLE DE SAN GABRIEL

Norma Quinones

Olga Duran

DISTRITO DE CONTROL DE INUNDACIONES DEL CONDADO DE LOS ÁNGELES

Carolina Hernandez

Ramy Gindi

Matthew Frary

Genevieve Osmena

ASOCIACIÓN DE GOBIERNOS DEL SUR DE CALIFORNIA

Hannah Brunelle

ACTIVE SAN GABRIEL VALLEY

Wesley Reutimann

David Diaz

NATURE FOR ALL

Belinda Faustinos

Bryan Matsumoto

Belen Bernal

THE TRUST FOR PUBLIC LAND

Robin Mark

Edna Robidas

CONSERVACIÓN DE RÍOS Y MONTAÑAS DE SAN GABRIEL Y BAJO LOS ÁNGELES

Sally Gee

Arturo Gonzalez

COMISIÓN DE INDÍGENAS NATIVOS AMERICANOS DE LA CIUDAD/CONDADO DE LOS ÁNGELES

Rudy Ortega

Alexandra Valdes

PARTES INTERESADAS DEL MUNICIPIO

CIUDAD DE POMONA

Rene Guererro

Arnold Dichosa

Matt Pilarz

Anthony Ortega

Ron Chan

Shandy Dittman

Vinny Tam

CIUDAD DE WEST COVINA

Michael Ackerman

CIUDAD DE SAN GABRIEL

Szeka Angela Cheng

Samantha Tewasart

CIUDAD DE ARCADIA

Eddie Chan

CIUDAD DE LA PUENTE

John DiMario,

Abraham Tellez

CIUDAD DE MONROVIA

Alex Tachiki

CIUDAD DE INDUSTRY

Joshua Nelson

San Pedroza

James Cramsie

Matthew Hudson

CIUDAD DE CLAREMONT

Brad Johnson

DeLisa Bryant

Vince Ramos

Maria Tipping

CIUDAD DE BALDWIN PARK

Sam Gutierrez

Yovanni Viramontes

CIUDAD DE GLENDORA

Alison Sweet

Michael Sledd

John Aguirre

Raquel Falco

Steven Mateer

Danielle Smith

CIUDAD DE TEMPLE CITY

Ashley Avery

CIUDAD DE SOUTH EL MONTE

Colby Cataldi

Jose Figueroa

Ian McAleese

CIUDAD DE COVINA

Rafael Fajardo

CIUDAD DE PASADENA

Dawn Petschauer

Garrett Crawford

Brent Maue

EQUIPO ASESOR

Steve Hirai, Jefe a cargo
Laureen Abustan, Gerente del Proyecto
Jesse Scolavino, Gerente del Proyecto

INGENIERO PRINCIPAL JEFE Y RECURSOS DEL AGUA:
BROWN AND CALDWELL
Steve Hirai
Laureen Abustan
Jeffrey Herr
Rosey Jencks
Jesse Scolavino
Taylor McCauley
Topher Jones
Tina Crawford
Mike Simms
Ellen Yuska
Amber Pulido
Brenda Stansbury
Ben Nash
Jaren Hiller
Billy Chu
Rose Ford
Joseph Burg

DOCUMENTACIÓN Y PERMISOS MEDIOAMBIENTALES:
CATALYST ENVIRONMENTAL SOLUTIONS
Dan Tormey
Megan Schwartz
Emily Merickel

ARQUITECTURA DEL PAISAJE, DISEÑO URBANO Y PLANIFICACIÓN:
STUDIO-MLA
Jan Dyer
Kevin Johnson
Megan Horn
Marco Rangel
Jake Geitner

PARTICIPACIÓN COMUNITARIA:
MOORE IACOFANO GOLTSMAN, INC.
Esmeralda García
Noé Noyola
Ana Padilla
Sasha Ragland

INGENIERÍA DEL TRANSPORTE:
KOA CORPORATION
Walter Okitsu
Carlos Velásquez
Raquel Jimenez

INGENIERÍA CIVIL:
PACIFIC ADVANCED CIVIL ENGINEERING, INC.
Tony Howze

SECCIÓN 8

APÉNDICES



Apéndice A:
Recopilación de iniciativas y estudios

Se revisaron, resumieron y cartografiaron los informes y datos existentes, incluidos los proyectos planificados de aguas pluviales, transporte activo y vías verdes dentro del SGV. Estas investigaciones fueron resumidas en el Memorando técnico (TM) de compilación de iniciativas y estudios. El TM incluye un resumen del documento con descripciones, resultados fundamentales, proyectos propuestos, planificados y finalizados del agua pluvial, transporte activo, parques, senderos y vías verdes, así como estándares de diseño de vías verdes potencialmente relevantes. Además, se recopiló y organizó en un resumen maestro y en un mapa la información sobre la geolocalización, la agencia encargada de la implementación, el estado del proyecto y del financiamiento de cada plan, proyecto o estudio.

Apéndice B:
Análisis del SIG (Sistema de Información Geográfica), base de datos y cartografía

Se recopilaron datos técnicos con un enfoque en información de cartografía digital y datos físicos del canal. La información de la cartografía digital fue obtenida de fuentes internas del condado y de fuentes externas, como el comité directivo. La base de datos de la cartografía se concentró en la información dentro del derecho de paso de los canales, que incluyó líneas centrales de diseño de los canales, líneas delimitadoras/propiedad de los canales, mejoras a los canales, fotografías aéreas de alta resolución de los canales, topografía digital y tipos de mejoras a los canales (rectangulares, trapezoidales de concreto, concreto con fondo de tierra y terrenos inundables de tierra). Los datos adicionales del canal incluyeron planos de construcción conforme a obra para mejoras del canal. Los datos obtenidos se revisaron y organizaron en una base de datos que se utilizó para determinar posibles lagunas de datos. Para obtener más información sobre cómo ver y acceder a esta base de datos, comuníquese con Obras Públicas del Condado de Los Ángeles en sgvgreenway@pw.lacounty.gov.

Se preparó un mapa base SIG para el derecho de paso del canal y el área adyacente para evaluar tanto las oportunidades como las limitaciones en función de la configuración existente. El mapa base utilizó una fotografía aérea de alta resolución del derecho de paso del canal que incluía líneas de propiedad, titularidad, uso de la tierra adyacente, caminos de mantenimiento del canal, servicios públicos y mejoras del canal, así como información tabular sobre las características geométricas y la hidráulica del canal.

Apéndice C:
Narrativas de los afluentes

Las narrativas de afluentes se desarrollaron para los afluentes de la red de vías verdes del SGV y pueden usarse como un recurso para que los planificadores, diseñadores y miembros de la comunidad comprendan los aspectos clave de cada afluente e informen los futuros esfuerzos de revitalización y proyectos de vías verdes. Las narrativas de afluentes se desarrollaron como un primer paso para comprender los afluentes y las comunidades que los rodean. El equipo del plan reunió datos y compiló “Narrativas de afluentes”, cuyo objetivo es contar la historia de cada afluente a través de los siguientes puntos clave:

- **Comunidad**: este aspecto se desarrolló reuniendo información clave sobre los espacios de reunión de la comunidad, las necesidades del parque, las ubicaciones de los generadores de actividades y los espacios abiertos, y el cartografiado de datos demográficos clave como la población étnica, los ingresos familiares y la densidad.
- **Circulación**: este objetivo fue desarrollado identificando cruces importantes, vías de tren, senderos, ciclovías existentes, generadores de actividad, escuelas, paradas de tránsito y cruces ferroviarios y analizando su impacto en los futuros proyectos de vías verdes. Esto incluía identificar qué partes de la comunidad tienen menos acceso al transporte público y/o vehículos según los datos de la Encuesta sobre la comunidad estadounidense.
- **Medio ambiente**: este aspecto se desarrolló cartografiando las condiciones ambientales a lo largo de cada afluente, como superficies impermeables, vulnerabilidad al calor y cobertura arbórea. Esta información podría ayudar a determinar la capacidad de los afluentes para mejorar las condiciones ambientales.
- **Sinergia**: este aspecto se desarrolló mediante la creación de una historia de sinergia que se basó en esfuerzos y estudios previos, EIP y terrenos públicos y vacantes. La historia de sinergia podría ser un punto de partida para encontrar oportunidades de proyectos y formas de coordinarlos con los proyectos existentes. Además, se incluyó el cartografiado de datos jurisdiccionales sobre quién mantenía el canal y bajo qué tipo de acuerdo de propiedad estaban las parcelas de derecho de paso adyacentes, y también se describieron algunas de las complejidades legales para la implementación del proyecto. Asimismo, se cartografiaron los principales cruces de calles y ferrocarriles y los anchos de vía disponibles como parte de la historia de sinergia para mostrar algunas de las limitaciones físicas que pueden aumentar la complejidad de un proyecto.
- **Equidad**: este aspecto se desarrolló cartografiando datos de carga ambiental y socioeconómica de CalEnviroScreen 3.0, como la sensibilidad y la exposición a la contaminación ambiental.

Apéndice D:
Materiales de las reuniones del comité directivo

El comité directivo incluyó a miembros del Distrito, LACSD 1, LACSD 5, SCAG, SGVCOG, ActiveSGV, SGVCC, TPL, RMC, Nature for All y NAIC. El grupo se reunió periódicamente con el equipo del plan para brindar comentarios y perspectivas durante todo el proceso de desarrollo del plan. Se celebraron un total de 20 reuniones con el comité directivo y el equipo del plan. Aquí se incluyen los materiales de las reuniones del comité directivo.

Apéndice E:
Plan e informe de participación comunitaria

El Plan de participación comunitaria sirvió para informar, empoderar y desarrollar capacidad entre las organizaciones comunitarias y las partes interesadas locales y regionales para aumentar la conciencia, la competencia cultural y la inclusión de las necesidades de la comunidad a lo largo de las vías verdes. Incluía descripciones de los materiales de comunicación propuestos, los tipos de plataformas de participación, actividades en medios sociales y digitales, y descripciones de los talleres, presentaciones y otras actividades dirigidas al público. También presentó una estrategia de equidad centrada en actividades de participación para comunidades históricamente desatendidas con el fin de garantizar su inclusión en el proceso y los resultados de la red de vías verdes del SGV, así como medidas de adaptación para monitorear su eficacia.

En el Informe de participación comunitaria se documentó la opinión de la comunidad, las partes interesadas y el comité directivo, las actividades de participación, las conclusiones clave y las opiniones del desarrollo del plan. El informe resumió los principales temas de los comentarios de la comunidad, qué usos eran importantes para la comunidad, las preferencias de acceso a la red de vías verdes del SGV, la priorización a lo largo de las alineaciones de los carriles para bicicletas y las posibles preocupaciones. Además de los comentarios generales sobre el proceso de desarrollo del plan, se solicitó una evaluación de las Directrices y estándares de diseño y los posibles diseños conceptuales del proyecto. Los resultados se incluyeron como parte del Informe de participación comunitaria. También se incluyó un resumen detallado de los materiales, propuestas y actividades de participación utilizadas para involucrar a la comunidad.

Apéndice F:
Oportunidades de subcomponentes de cruces seguros y adyacentes a los canales

Las oportunidades de subcomponentes del proyecto contiguos al canal fueron identificadas como mejoras potenciales complementarias sobre parcelas contiguas a las vías verdes. Estos subcomponentes potenciales brindan oportunidades multibenéficas sobre las parcelas que actualmente están listas para ser mejoradas. Mientras que los caminos de las vías verdes brindan recreación, conectividad y vegetación, los subcomponentes del proyecto contiguos a los canales pueden servir como destinos propios a lo largo de las vías verdes en la forma de parques pequeños o espacios verdes. En la medida de lo posible, las mejoras aportadas por los subcomponentes del proyecto contiguos a los canales fueron formuladas para lograr muchas metas del plan (por ej., la gestión del agua pluvial). El apéndice F incluye más detalles sobre las parcelas potenciales en donde se podrían implementar los subcomponentes del proyecto contiguos a los canales.

A lo largo de la red de vías verdes del SGV, aproximadamente 60 millas de segmentos de afluentes de nivel 1 dentro de esos segmentos incluyen 121 cruces de vías verdes potenciales, que incluyen carreteras, calles locales, senderos, autopistas y vías activas y muertas de tren. Las oportunidades de los subcomponentes de cruces seguros y contiguos al canal brindan una guía para cada uno de los 121 cruces potenciales.

Apéndice G:
Alternativas de alineación de las vías verdes

En este primer paso de caracterización de las vías verdes para una planificación futura, se identificaron todos los segmentos posibles de derechos de paso contiguos al canal del nivel 1 que podrían servir de apoyo a las vías verdes a ambos lados de los canales y fuera de los canales, donde fuera necesario, para sostener la conectividad entre los segmentos en los canales. Este grupo de alineamientos de las vías verdes muestra vías verdes posibles y pueden ser utilizados como herramienta para identificar proyectos futuros de vías verdes en áreas donde los proyectos de caminos de vías verdes no hayan sido identificados todavía.

Se incluyeron el EIP y los carriles para bicicletas existentes para contextualizar las alineaciones de vías verdes potenciales identificadas en el Plan de la red de vías verdes del SGV. Los EIP se encuentran en diferentes etapas de diseño, construcción y finalización, incluidos en las Alternativas de alineamiento de vías verdes, que brindan información sobre la disponibilidad de los derechos de paso contiguos al canal. Los alineamientos especificados en este plan muestran diferentes puntos de conexión con vías verdes existentes, EIP y otros destinos, que presentan oportunidades para maximizar la conectividad a lo largo del SGV.

Apéndice H:
Directrices y normas de diseño

Las Directrices y estándares de diseño del Plan de red de vías verdes del SGV es un documento adjunto que incluye los requisitos y pautas respecto del proyecto de vías verdes. El seguimiento de las directrices permitirá que los proponentes del proyecto puedan personalizar sus iniciativas para satisfacer las necesidades de la comunidad y los requisitos del Distrito. La meta general es construir proyectos pequeños que aporten una entidad visual y una experiencia del usuario segura y uniforme a lo largo de la Red de vías verdes del SGV. El objetivo de las Directrices y estándares de diseño es describir los tipos de proyectos y los subcomponentes de las vías verdes que se deben tener en cuenta, así como brindar un marco para un desarrollo bueno y constante del proyecto.

Las prioridades de diseño, documentadas en las directrices y estándares de diseño, incorporan de manera intencional los valores y prioridades de la comunidad, identificados a través del proceso de participación comunitaria. De acuerdo con los comentarios recibidos del público, las siguientes consideraciones de diseño son prioritarias: seguridad, control de vectores, comodidad, espacio acogedor e inclusivo, participación comunitaria, conectividad y beneficios ambientales.

Las Directrices y estándares de diseño están organizados por temas de diseño y estándares asociados. Cada sección recopila los requisitos y guías aplicables a las ciclovías y vías verdes multiuso, a los subcomponentes y a los elementos beneficiosos de fuentes locales, estatales y federales. También recopilan datos de planes similares y mejores prácticas desarrolladas localmente, lo que incluye el Plan maestro del río Los Ángeles y los Estándares de diseño de calles verdes de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles, al igual que ejemplos de otras partes del condado. Se utilizaron todos los recursos para desarrollar los estándares de la Red de vías verdes del SGV exigidos, oportunidades de carácter comunitario para la personalización y diseño de precedentes.