EQUIDAD • SOSTENIBILIDAD • CALIDAD DEL AIRE • COMUNIDAD • MEDIO AMBIENTE • MOVILIDAD • OPORTUNIDAD • PROSPERIDAD • SEGURIDAD

Metro

Long Beach - Este de Los Ángeles

Plan de Inversión en Movilidad del Corredor

UN PLAN INTEGRAL DEL CORREDOR MULTIMODAL I-710 QUE CUMPLA LOS REQUISITOS

ABRIL DE 2024

El Contenido

Informe Ejecutivo **ES-1**

Prólogo . . . . . **ix**

Dedicación . . . . . **x**

Reconocimientos . . . . . **xi**

1. Antecedentes **1-1**

1.1 Propósito del Plan de Inversión 1-1

1.2 Breve Historia del Corredor antes del Proyecto del Corredor LB-ELA . . 1-5

1.3 La Necesidad de Mejoras en el Corredor Sur LB-ELA - Décadas en Proceso 1-6

1.4 Plan Estratégico para el Movimiento de Bienes y Plan Global del Corredor Multimodal I-405 - Precursores y Marco para el Proceso del Comité Consultivo del Corredor Sur I-710 1-8

2. El Comité Consultivo y el Proceso de Elaboración de Los Esatutos del Comité Consultivo **2-1**

2.1 Creación del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA (Respuesta del Personal a las Mociones 47 y 48 de la Junta) 2-2

2.2 Actividades del Comité Consultivo 2-4

2.3 Estatutos del Comité Consultivo 2-7

2.3.1 Compensación 2-8

2.4 Grupos de Trabajo 2-9

2.4.1 Comité Coordinador 2-9

2.4.2 Comité de Liderazgo Comunitario 2-9

2.4.3 Grupo de Trabajo sobre la Estrategia de Participación Comunitaria 2-11

2.4.4 Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad 2-12

2.4.5 Grupo de Trabajo sobre Equidad 2-13

2.4.6 Grupo de Trabajo de Camiones de Cero Emisiones 2-13

2.5 Valores y Acuerdos Comunitarios para Crear Consenso 2-18

2.6 Proceso del Plan de Trabajo 2-20

2.7 Proceso de Participación Pública, Incluyendo la Asociación con CBOs 2-23

3. Condiciones Existentes Y Proyecciones Futuras **3-1**

3.1 Área de Estudio del Corredor LB-ELA 3-3

3.2 Características de la población 3-4

3.2.1 Descripción general de las Comunidades de Enfoque de Equidad 3-4

3.2.2 Características socioeconómicas y demográficas 3-4

3.3 Impactos en la comunidad 3-17

3.3.1 Calidad del aire y condiciones medio ambientales 3-17

3.3.2 Resultados de salud 3-23

3.3.3 Seguridad 3-25

3.3.4 Acceso a los recursos 3-30

3.4 Características del uso del suelo 3-33

3.5 Condiciones de transporte 3-34

3.5.1 Movimiento de bienes 3-34

3.5.2 Modo de viaje al trabajo compartido 3-36

3.5.3 Transporte activo 3-38

3.5.4 Carretera principal 3-39

3.5.5 Autopista 3-45

3.5.6 Transporte público 3-49

4. Visión, Metas, Y Principios Directivos Del Corredor **4-1**

4.1 Identificación de Problemas 4-3

4.2 Aportaciones y Aprobación del Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo 4-6

4.3 Panorama General de la Visión, las Metas y los Principios Directivos Adoptados 4-7

4.3.1 Visión 4-7

4.3.2 Metas 4-8
4.3.3 Principios Directivos 4-10
4.4 Adopción por parte de la Junta Directiva 4-11

5. Desarrollo De Estrategias Multimodales, Proyectos Y Programas 5-1
5.1 Proceso de Desarrollo de la Lista Inicial de Estrategias Multimodales, Proyectos y Programas 5-2
5.1.1 Oportunidad Previa al Plan de Inversión (PIPO) 5-4
5.1.2 Estudios e Iniciativas Anteriores 5-6
5.1.3 Aportaciones del público y la comunidad al MSPP 5-6
5.1.4 Listas iniciales y revisadas de estrategias, proyectos y programas multimodales 5-6
5.1.5 Transporte Activo 5-7
5.1.6 Camino del río de Los Ángeles 5-8
5.1.7 Calles Principales/Calles Completas 5-9
5.1.8 Programas Comunitarios 5-10
5.1.9 Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores . . . 5-11
5.1.10 Movimiento de Bienes 5-14
5.1.11 Transporte Público 5-16
5.2 Otros Proyectos/Proyectos Adicionales a Considerar 5-17

6. Evaluación Y Priorización 6-1
6.1 Proceso 6-2
6.1.1 Evaluación 6-2
6.2 Priorización 6-17
6.2.1 Organización por niveles 6-17
6.2.2 Indicadores 6-20

7. Estrategia De Financiación 7-1
7.1 Enfoque 7-1
7.2 Medida R y Medida M 7-3
7.3 Programas de subsidio discrecionales idóneos 7-5
7.3.1 Evaluación de elegibilidad de programas de financiación 7-5
7.3.2 Programas federales de financiación discrecional 7-6
7.3.3 Programas estatales de financiación discrecional 7-6
7.3.4 Programas Regionales de Financiación Discrecional 7-7
7.3.5 Requisitos de la contrapartida local 7-7
7.4 Resumen y Consideraciones 7-9
7.4.1 Implementación y consideraciones 7-10

8. Recomendaciones 8-1

9. Próximo Pasos 9-1

10. Lista De Siglas Y Abreviaturas, Glosario De Términos, Y Local, estatal y regional Recursos 10-1

Apéndices A-1

Apéndices

Apéndice 2-A Lista de Miembros del Comité Consultivo

Apéndice 2-B Estatutos del Comité Consultivo

Apéndice 2-C Lista de Miembros del Comité Coordinador

Apéndice 2-D Lista de Miembros del Comité de Liderazgo Comunitario

Apéndice 2-E Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad
Sección 2: Análisis de Datos

Apéndice 4-A Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad
Sección 1: Conectando los Resultados Comunitarios con los Resultados del Proyecto

Apéndice 5-A Lista Completa de Estrategias, Proyectos y Programas Multimodales (MSPP)

Apéndice 6-A Rúbricas para los Criterios de Beneficios y Preocupaciones

Apéndice 6-B Resultados de la Evaluación

Apéndice 6-C Resultados de la Clasificación por Niveles

Apéndice 7-A Lista Completa de Proyectos del Plan de Inversión y Financiación Potencial

Apéndice 7-B Resumen de los Programas Federales de Subvenciones Discrecionales Identificados para los Proyectos y Programas del Plan de Inversión

Apéndice 8-A Proyectos y programas del Plan de Inversión por Ubicación y Área de Enfoque de la Meta

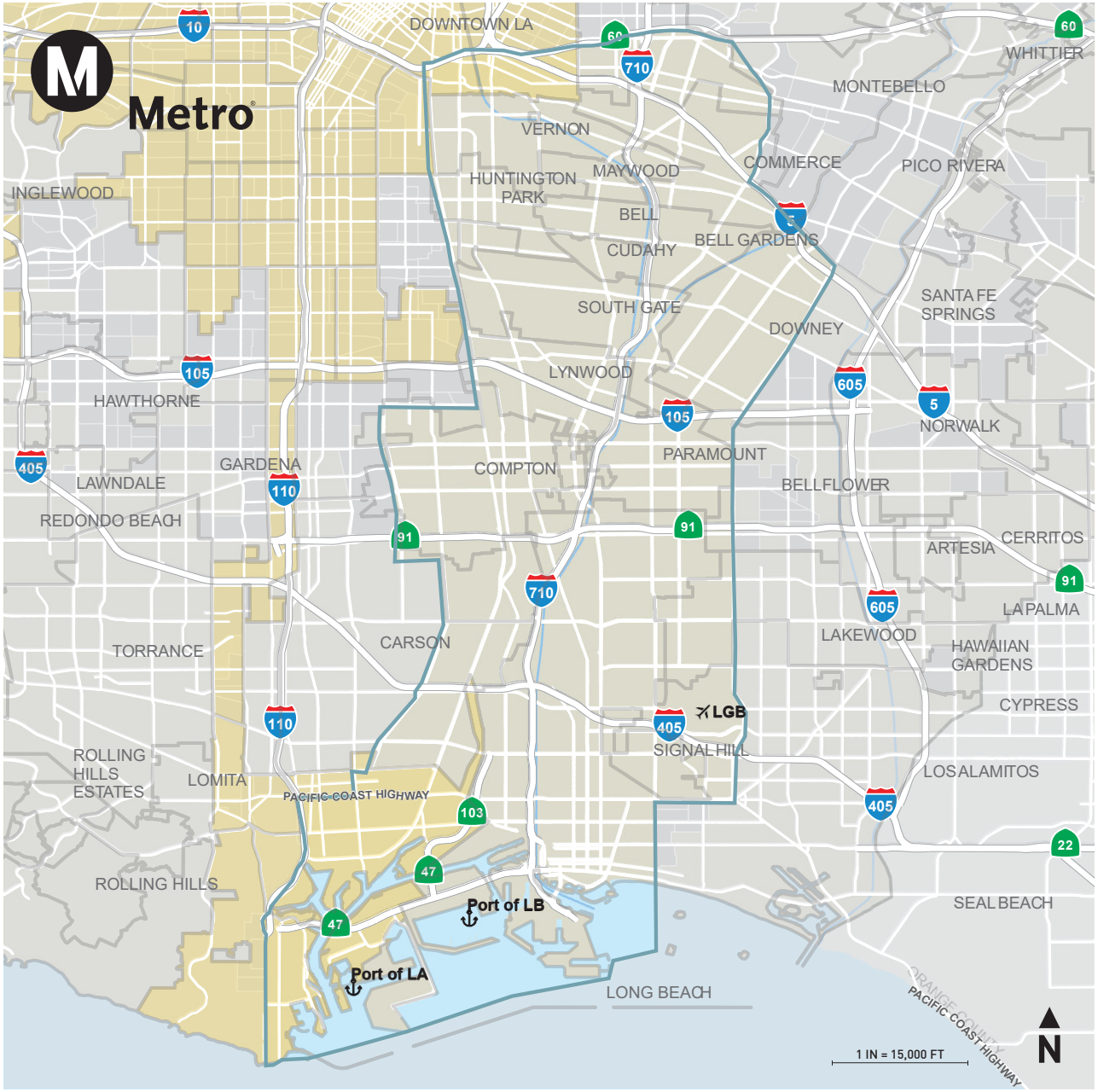
Tablas

Tabla 2-1. Análisis Demográfico. 2-6
Tabla 2-2. Demografía de la membresía del Comité de Liderazgo Comunitario Inicial 2-10
Tabla 3-1. Comparación de Condiciones de Puentes 3-40
Tabla 3-2. Comparación del Estado del Pavimento 3-40
Tabla 7-1. Costos Estimados del Proyecto y Programación Recomendada de los Fondos de la Medida R/M 7-4
Tabla 7-2. Programas de Subvenciones Discrecionales Federales para Proyectos Recomendados en el Plan de Inversión 7-6
Tabla 7-3. Programas de Subvenciones Discrecionales Estatales para Proyectos Recomendados en el Plan de Inversión 7-6
Tabla 7-4. Programas de Subvenciones Discrecionales Regionales para Proyectos Recomendados en el Plan de Inversión 7-7
Tabla 7-5. Requisitos de Contrapartida Local por Programa de Financiamiento 7-8
Tabla 7-6. Necesidad de Financiamiento y Programas de Subvenciones Discrecionales 7-9

Figuras

Figura 2-1. Proceso del Comité Consultivo 2-5
Figura 2-2. Modelo de Creación de Consenso 2-7
Figura 2-3. Descripciones de las Reuniones del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA 2-8
Figura 2-4. Financiación de Metro para Camiones Cero Emisiones 2-14
Figura 2-5. Modelo de Toma de Decisiones en Cinco Pasos. 2-19
Figura 2-6. Proceso de Flujo de Trabajo. 2-21
Figura 2-7. Plan de Trabajo y Puntos de Control de Consenso de los Estatutos 2-22
Figura 2-8. Cobertura Geográfica de las Actividades de Participación Comunitaria 2-26
Figura 3-1. Área de Estudio del Corredor LB-ELA (Contexto del Condado de LA) 3-3
Figura 3-2. Área de Estudio del Corredor LB-ELA 3-3
Figura 3-3. Comunidades Enfocadas en la Equidad de LA Metro 3-4
Figura 3-4. Ingresos Familiares Promedio 3-6
Figura 3-5. Nivel de Pobreza. 3-6
Figura 3-6. 65 Años de Edad y Mayores 3-6
Figura 3-7. Porcentaje de Individuos con Discapacidad 3-7
Figura 3-8. Propiedad de Automóviles 3-7
Figura 3-9. Comparación entre Grupos de Edad de Jóvenes y Mayores 3-8
Figura 3-10. Sólo Negros o Afroamericanos, no Hispanos. 3-9
Figura 3-11. Sólo Asiáticos, no Hispanos 3-9
Figura 3-12. Hispanos o Latinos. 3-9
Figura 3-13. Sólo Blancos, no Hispanos 3-9
Figura 3-14. Comparación de Raza y Etnia 3-10
Figura 3-15. Densidad de Población 3-11
Figura 3-16. Densidad de Empleo 3-11
Figura 3-17. Empleos Comerciales 3-12
Figura 3-18. Empleos Industriales. 3-12
Figura 3-19. Servicios Profesionales, Científicos y Técnicos 3-12
Figura 3-20. Empleos en Otros Servicios 3-12
Figura 3-21. Comparación de las Tasas de Desempleo 3-13
Figura 3-22. Tasa de Desempleo. 3-14
Figura 3-23. Individuos sin Título de Enseñanza Secundaria o Superior 3-14
Figura 3-24. Inquilinos con Costos Elevados 3-15
Figura 3-25. Propietarios con Costos Elevados 3-15
Figura 3-26. Comparación de la Carga de Vivienda 3-16
Figura 3-27. Partículas en Suspensión 2.5 (PM 2l 3-18
Figura 3-28. Partículas en Suspensión de Diesel (DPM) 3-18
Figura 3-29. Comparación de Partículas en Suspensión 2.5. 3-19
Figura 3-30. Comparación de Partículas en Suspensión de Diesel. 3-19
Figura 3-31. Comparación de la Cobertura de Copas de Árboles 3-20
Figura 3-32. Porcentaje de Población Cubierta por Copas de Árboles. 3-20
Figura 3-33. Efecto Isla de Calor Urbano. 3-22
Figura 3-34. Sitios de Limpieza de Tóxicos del Suelo. 3-22
Figura 3-35. Comparación del Asma 3-23
Figura 3-36. Tasa de Asma. 3-24
Figura 3-37. Riesgo de Cáncer 3-24
Figura 3-38. Ubicación y Gravedad de Colisiones de Ciclistas o Peatones . . . 3-26
Figura 3-39. Colisiones Mortales y Lesiones Graves de Ciclistas o Peatones 3-26
Figura 3-40. Ubicación y Gravedad de las Colisiones de Camiones 3-28
Figura 3-41. Concentraciones de Colisiones de Camiones 3-28
Figura 3-42. Colisiones de Camiones con CSTAN 3-29
Figura 3-43. Todas las Colisiones. 3-29
Figura 3-44. Ubicaciones y Gravedad de las Colisiones en la I-710 3-29
Figura 3-45. Falta de Acceso a Parques 3-31
Figura 3-46. Falta de Acceso a Supermercados 3-31
Figura 3-47. Áreas de Tránsito de Alta Calidad (HQTA) (2045) 3-31
Figura 3-48. Acceso al Río LA 3-32

Figura 3-49. Acceso a Escuelas Públicas 3-32
Figura 3-50. Mapa de Uso de Tierras. 3-33
Figura 3-51. Red Arterial Estratégica de Camiones del Condado 3-34
Figura 3-52. Viajes Diarios de Camiones. 3-35
Figura 3-53. Acceso a Escuelas Públicas 3-36
Figura 3-54. Comparación de Reparto Modal 3-37
Figura 3-55. Brechas en los Cruces de Transporte Activo de la I-710 3-38
Figura 3-56. Red de Carriles para Bicicletas 3-38
Figura 3-57. Principales Vías Arteriales 3-39
Figura 3-58. Condiciones de las Calles 3-39
Figura 3-59. Condiciones de los Puentes. 3-41
Figura 3-60. Condición del Pavimento 3-41
Figura 3-61. Horas de Demora Vehicular Diaria en Carreteras Arteriales. . . . 3-43
Figura 3-62. Velocidades Matutinas en Carreteras Arteriales 3-43
Figura 3-63. Velocidades Nocturnas en Carreteras Arteriales 3-43
Figura 3-64. Millas Diarias Viajadas por Vehículos en Carreteras Arteriales del Área de Estudio. 3-44
Figura 3-65. Velocidad Matutina en la Autopista I-710. 3-45
Figura 3-66. Velocidad Nocturna en la Autopista I-710 3-45
Figura 3-67. Viajes Diarios de Vehículos y Personas en la I-710 3-46
Figura 3-68. Embotellamientos en Dirección Norte a lo largo de la I-710 3-47
Figura 3-69. Embotellamientos en Dirección Sur a lo largo de la I-710 3-47
Figura 3-70. Condiciones del Pavimento de la Autopista. 3-48
Figura 3-71. Infraestructura de Tránsito 3-49
Figura 3-72. Abordaje de Trenes de Tránsito 3-50
Figura 3-73. Abordaje de Autobuses de Tránsito. 3-50
Figura 6-1. Escala de Calificación de Beneficios y Preocupaciones del Proyecto. 6-3
Figura 7-1. Desarrollo de la Estrategia de Financiación. 7-2



Michael Cano

Oficial Ejecutivo, Planificación Integrada Multimodal (Movimiento de Mercancías/Ferrocarril Regional/ Corredor Vial Multimodal/Planificación a Largo Plazo)

Los Angeles County Metro
canom@metro.net

Placeholder for Executive Summary

Prefacio

El Plan de Inversión de Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Angeles (LB-ELA, por sus siglas en inglés) es una iniciativa de planificación estratégica integral enfocada en mejorar la infraestructura y los servicios de transporte en el Corredor LB-ELA, y también sirve como un Plan Integral de Corredor Multimodal calificado para el Programa de Soluciones para Corredores Congestionados de la Comisión de Transporte de California. El Plan de Inversión representa un hito importante en la planificación del transporte regional, ya que incorpora un enfoque colaborativo innovativo que integra los conocimientos de la comunidad, la experiencia técnica y el compromiso con la equidad y la sostenibilidad.

El Plan de Inversión no es solo una hoja de ruta para el desarrollo de infraestructura; refleja la visión colectiva y las aspiraciones de las comunidades y las partes interesadas a las que sirve. Como parte del proceso, el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA y los miembros del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) acordaron una Declaración de Visión compartida para el Plan de Inversión.

“Un sistema de transporte equitativo y compartido del Corredor LB-ELA que brinde opciones multimodales seguras y de calidad para el movimiento de personas y bienes que fomentará el aire limpio (cero emisiones), comunidades saludables y sostenibles, y el empoderamiento económico para todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor”.

El Plan de Inversión establece las estrategias, proyectos y programas propuestos, y destaca los elementos clave que hacen del Plan de Inversión un proyecto transformador para el Corredor LB-ELA. Subraya la importancia de las soluciones de transporte multimodal y sus beneficios para la comunidad, el medio ambiente y la economía. El Plan de Inversión también mira hacia el futuro, identificando grupos de trabajo para ayudar a desarrollar y perfeccionar proyectos y programas identificados para financiamiento o como candidatos al programa modal. El Fondo Catalizador de Programas Comunitarios y el programa de asistencia técnica creado a través de esta visión estratégica brindarán un enfoque importante y específico para satisfacer las necesidades de la comunidad y brindar beneficios que superen y complementen aquellos que se suelen encontrar en una estrategia de inversión en transporte tradicional, reflejando las grandes necesidades encontradas en las comunidades que han enfrentado tantos impactos durante décadas.

Al presentar una descripción detallada del proceso de desarrollo, las estrategias de participación y la diversa gama de mejoras planificadas, el Plan de Inversión tiene como objetivo proporcionar a las partes interesadas, los responsables de la formulación de políticas y el público una comprensión clara de los objetivos, el alcance y los resultados esperados.

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA es más que un proyecto de transporte; es un testimonio del poder de la planificación colaborativa para crear una región más conectada, accesible y vibrante. Este Plan de Inversión cierra la puerta a las decisiones políticas y de inversión que han afectado a las comunidades locales durante muchas generaciones y marca el comienzo de un nuevo capítulo, uno centrado en reunir las voces diversas y soluciones innovadoras para un próspero Corredor LB-ELA que apoye a las generaciones del mañana.

.

Visión

Una declaración concisa que captura las aspiraciones, deseos y resultados colectivos del proyecto

Un sistema de transporte del Corredor LB-ELA equitativo y compartido que ofrezca opciones multimodales seguras y de calidad para el desplazamiento de personas y mercancías que fomenten un aire limpio (cero emisiones), comunidades sanas y sostenibles y el empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor.

Dedicación

En memoria de

Martha Fierro
Miembro del Comité de Liderazgo Comunitario, Ciudad de Cudahy
6 de enero de 1965 - 1 de febrero de 2023

En sentido recuerdo de Martha Fierro, una notable miembro de la comunidad y activista apasionada.

El legado de Martha es una dedicación inquebrantable al bienestar de su comunidad de Cudahy. Orgullosa miembro del Comité de Liderazgo Comunitario LB-ELA de Metro, defendió constantemente las iniciativas de salud pública y lideradas por la comunidad. Su compromiso fue evidente en su feroz defensa de los espacios verdes en las comunidades carentes de parques profundamente afectadas por la autopista 710. Martha desempeñó un papel fundamental en la formación de una visión de las opciones de movilidad multimodal y las mejoras comunitarias a lo largo del corredor.

Como miembro apasionada de Communities for a Better Environment (CBE) y líder comunitaria, la dedicación de Martha se extendió más allá de las reuniones y los comités: reunió a sus vecinos, liderando los esfuerzos de transformación para mejorar los parques y espacios verdes en la ciudad de Cudahy. El legado perdurable de Martha está grabado en su dedicación a proyectos que priorizan a las personas y la salud pública por encima de los bienes y las ganancias. Ella es un ejemplo inspirador para los residentes del sureste de Los Ángeles que abogan por el derecho a la justicia medioambiental.

Escrito por sus amigos de Communities for a Better Environment (CBE)

Reconocimientos

Comité Consultivo

Organizaciones comunitarias y grupos de defensa

Jennifer Ganata, Abogada Principal, Communities for a Better Environment (CBE)

Janeth Preciado Vargas, Organizadora Juvenil del sureste de Los Ángeles, Communities for a Better Environment (CBE)

Ambar Rivera, Investigadora, Communities for a Better Environment (CBE)

Dilia Ortega, Coordinadora de Programas para Jóvenes, Communities for a Better Environment (CBE)

Laura Cortez, Organizadora Comunitaria/ Codirectora, East Yard Communities for Environmental Justice (EYCEJ)

Taylor Thomas, Codirector, East Yard Communities for Environmental Justice (EYCEJ)

Angela McNair Turner, Abogada Gerente, Grupo de Trabajo de Vivienda y Comunidades, Legal Aid Foundation of LA-LB (LAFLA)

Sean Bigley, Abogado Senior de la Organización, Grupo de Trabajo de Vivienda y Comunidades, Legal Aid Foundation of LA-LB (LAFLA)

Cassidy Bennett, Abogada de la Organización, Grupo de Trabajo de Vivienda y Comunidades, Legal Aid Foundation of LA-LB (LAFLA)

Jonathan Jager, Abogado de la Organización, Grupo de Trabajo de Vivienda y Comunidades, Legal Aid Foundation of LA-LB (LAFLA)

Ghirlandi Guidetti, Abogado de la Organización, Grupo de Trabajo de Vivienda y Comunidades, Legal Aid Foundation of LA-LB (LAFLA)

Sylvia Betancourt, Directora de Proyectos, Long Beach Alliance for Children with Asthma (LBACA)

Marlin Dawoodjee Vargas, Enlace de Participación comunitaria, Long Beach Alliance for Children with Asthma (LBACA)

Alberto Campos, Director Asociado, Southeast Los Angeles SELA Collaborative

Dra. Wilma Franco, Directora Ejecutiva, Southeast Los Angeles SELA Collaborative

Justin Pivaral, Coordinador de Operaciones, Southeast Los Angeles SELA Collaborative

Laboral y económico/Desarrollo de la fuerza laboral

Louie Diaz, Vicepresidente, International Brotherhood of Teamsters, Local Union 848

Eric Tate, Secretario-tesorero, International Brotherhood of Teamsters, Local Union 848

Chris Wilson, Gerente de Políticas Públicas, LA County Business Federation (BizFed)

Sarah Wiltfong, Directora de Política y Defensa, LA County Business Federation (BizFed)

Stephen Cheung, Presidente y CEO, LA County Economic Development Corporation (LAEDC)

Jermaine Hampton, Director Sénior de Desarrollo Laboral y Proyectos Especiales, LA County Economic Development Corporation (LAEDC)

Jermaine Hampton, Sr. Director of Workforce Development and Special Projects, LA County Economic Development Corporation (LAEDC)

Agencias de Transporte

Randy Jonhson, Director de Asuntos Gubernamentales y Alcance, Access Services, Inc. (CTSA)

Steven Wrenn, Enlace Comunitario, Access Services, Inc. (CTSA)

Steven Burns, Enlace Comunitario, Access Services, Inc. (CTSA)

Michael Leue, Director Ejecutivo, Alameda Corridor Transportation Authority (ACTA)

María Melendres, Directora de Asuntos Públicos, Alameda Corridor Transportation Authority (ACTA)

Manny Hernandez, Gerente Sénior de Proyectos, Alameda Corridor Transportation Authority (ACTA)

Roderick Diaz, Director de Planificación y Desarrollo, Metrolink

David Huang, Gerente de Planificación, Metrolink

Kenneth A. McDonald, Presidente/CEO, Long Beach Transit (Ride LBT)

Lisa Patton, Directora Ejecutivo/Vicepresidente, Finanzas y Presupuesto, Long Beach Transit (RideLBT)

Marisol Barajas, Gerente de Relaciones Gubernamentales, Long Beach Transit (RideLBT)

Scott Strelecki, Gerente de Programa II, Southern California Association of Governments (SCAG)

Allison Linder, Directora de la Coalición de Ciudades Limpias y Planificadora Regional Senior, Southern California Association of Governments (SCAG)

Kome Ajise, Director Ejecutivo, Southern California Association of Governments (SCAG)

Darin Chidsey, Director de Operaciones, Southern California Association of Governments (SCAG)

Annie Nam, Gerente, Southern California Association of Governments (SCAG)

Industria de transporte y logística

Lena Kent, Directora General, Asuntos Públicos, BNSF Railway

Robert Loya, Director de Operaciones, Harbor Trucking Association (HTA)

Matt Schrap, Director Ejecutivo, Harbor Trucking Association (HTA)

Eric Mathis, Director de Membresía y Eventos, Harbor Trucking Association (HTA)

Michele Grubbs, Vicepresidente, Pacific Merchant Shipping Association (PMSA)

Thomas Jelenić, Vicepresidenta, Pacific Merchant Shipping Association (PMSA)

Theresa Dau-Ngo, Directora de Planificación del Transporte, Port of Long Beach (POLB)

Rick Cameron, Director Ejecutivo Adjunto de Planificación y Desarrollo, Port of Long Beach (POLB) (en memoria de)

Sharon Weissman, Comisionada, Port of Long Beach (POLB)

David Libatique, Director Ejecutivo Adjunto, Participación de las Partes Interesadas, Port of Long Beach (POLB)

Kimberly Ritter, Planificadora y Economista Portuaria Senior, Port of Long Beach (POLB)

Shana Espinoza, Funcionaria Ejecutiva de la Junta, Port of Long Beach (POLB)

Dr. Noel Hacegaba, Director de Operaciones, Port of Long Beach (POLB)

Kerry Cartwright, Director de Movimiento de Bienes, Port of Los Angeles (POLA)

Tony Gioiello, Subdirector Ejecutivo de Desarrollo, Port of Los Angeles (POLA)

Lupe Valdez, Directora Senior de Asuntos Públicos, Union Pacific Railroad

Vic La Rosa, Director Ejecutivo, Presidente y Cofundador de Total Transportation Services (TTSI) (en memoria de)

Tony Williamson, Director de Cumplimiento y Sostenibilidad, Total Transportation Services (TTSI)

Organizaciones medioambientales

Dr. Joe Lyou, Presidente y Director Ejecutivo de Coalition for Clean Air (CCA)

Christopher Chávez, Director Adjunto de Políticas, Coalition for Clean Air (CCA)

Dori Chandler, Defensora de Políticas, Coalition for Clean Air (CCA)

Fernando Gaytan, Abogado Senior, Earthjustice

Adrian Martinez, Abogado Senior, Earthjustice

Regina Hsu, Abogada Asociada, Earthjustice

Cecilia Segal, Abogada Principal, Natural Resources Defense Council (NRDC)

Natalia Ospina, Abogada de la Organización, Natural Resources Defense Council (NRDC)

Kimberly Leefatt, Abogada de la Organización, Natural Resources Defense Council (NRDC)

Heather Kryczka, Abogada de la Organización, Natural Resources Defense Council (NRDC)

Najah Louis, Socia Legal, Natural Resources Defense Council (NRDC)

Alec Cronin, Abogado y Socio Legal, Natural Resources Defense Council (NRDC)

Kala Babu, Pasante Jurídico de Verano, Natural Resources Defense Council (NRDC)

Académico/Investigación/Políticas/ Fundaciones

Alyssa Haerle, Directora, Administración de Incentivos de Infraestructura, CalStart

Alycia Gilde, Vicepresidente, Infraestructura de Combustibles Limpios, CalStart

Niki Okuk, Directora Adjunto, CalStart

Blair Schlecter, Director Adjunto, Asociaciones de Infraestructura Innovadora, CalStart

Fidencio Gallardo, Adjunto de Innovación Educativa, Los Angeles Unified School District (LAUSD)

Mark Harris, Director de Servicios de Transporte, Los Angeles Unified School District (LAUSD)

Jim Sweeney, Planificador Central de Transporte, Los Angeles Unified School District (LAUSD)

Ruben Suarez, Planificador Central de Transporte, Los Angeles Unified School District (LAUSD)

John Sterritt, Director, Oficina de Salud y Seguridad Ambiental, Los Angeles Unified School District (LAUSD)

Dee Apodaca, Coordinadora de Enfermería, Servicios de Enfermería, Los Angeles Unified School District (LAUSD)

Dr. Debra Duardo, Director Ejecutivo Interino, Salud Estudiantil y Servicios Humanos, Los Angeles Unified School District (LAUSD)

Edward Muna, Gerente de Proyecto, USC Equity Research Institute (ERI)

Dr. Manuel Pastor, Profesor Distinguido de Sociología y Estudios Americanos y Etnicidad y Presidente Turpanjian de Sociedad Civil y Cambio Social, USC Equity Research Institute (ERI)

Dr. Marlon Boarnet, Director, METRANS Transportation Consortium

Sue Dexter, Investigadora, USC METRANS Transportation Consortium

Dr. Genevieve Giuliano, Comité Ejecutivo, USC METRANS Transportation Consortium

Jurisdicciones locales

Ali Saleh, Concejal, City of Bell

Maria Davila, Concejal, City of Bell

Elizabeth Alcantar, Concejal, City of Cudahy

Kevin Lainez, Concejal, City of Commerce

Oralia Rebollo, Alcaldesa Pro Tem, City of Commerce

Tina Backstrom, Directora Senior de Transporte, Oficina de la Alcaldesa Karen Bass, City of Los Angeles

Kidada Malloy, Diputado de Planificación, City of Los Angeles

Daniel Rodman, Director Adjunto, Servicios de Transporte, City of Los Angeles

Roberto Uranga, Concejal, City of Long Beach

Dr. Suely Saro, Concejal, City of Long Beach

Chork Nim, Jefe de Personal de la Dra. Suely Saro, City of Long Beach

Tyler Curley, Administrador Adjunto de la Ciudad, City of Long Beach

Marisela Santana, Concejal, City of Lynwood

Steve Burger, Director Adjunto, Transporte, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW)

Mark Pestrella, Director, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW)

Hank Hsing, Director de Proyectos, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW)

Elaine Kunitake, Ingeniera Principal, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW)

Andrew Ross, Ingeniero Civil, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW)

Bill Swindle, Ingeniero Civil Asociado, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW)

Edel Vizcarra, Subdirectora de Relaciones Comunitarias y Gubernamentales, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW)

Dave MacGregor, Subdirector, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW)

Waqas Rehman, Director de Planificación,County of Los Angeles, Supervisor District 1

Benjamin Feldman, Diputado de Proyectos Especiales, County of Los Angeles, Supervisor District 1

Karina Macias, Funcionaria Senior de Transporte e Infraestructura, County of Los Angeles, Supervisor District 1

Martin Reyes, Subdirector de Transporte, County of Los Angeles, Supervisor District 1

Aydin Pasebani, Subdirectora de Proyectos Especiales y Ambientales, County of Los Angeles, Supervisor District 1

Karishma Shamdasani, Funcionaria Senior, Transporte e Infraestructura, County of Los Angeles, Supervisor District 2

Lilly O'Brien-Kovari, Funcionaria Senior Infraestructura y Transporte, County of Los Angeles, Supervisor District 2

Viviana Gomez, Diputada de Transporte, County of Los Angeles, Supervisor District 4

Luke Klipp, Funcionario Senior de Transporte, County of Los Angeles, Supervisor District 4

Jamie Hwang, Asistente de Planificación, Oficina de la Supervisora Janice Hahn, County of Los Angeles, Supervisor District 4

Comité Consultivo Ex-Oficio

Tigran Agdaian, Gerente, Breathe Southern California

Ivan Fonesca, Coordinador de Políticas Públicas y Comunicación, Breathe Southern California

Raj Dhillon, Gerente Senior de Defensa y Políticas Públicas, Breathe Southern California

Gisele Fong, Directora de Programas de Desarrollo Comunitario Inclusivo, The California Endowment

Dr. Sydney Vergis, Director Ejecutivo Adjunto, Iniciativas y Fuentes Móviles, , The California Endowment

Matthew O'Donnell, Jefe de Sucursal, California Air Resources Board

Robert Krieger, Jefe de Sucursal, California Air Resources Board

Dr. Tom O'Brien, Director Ejecutivo, Center for International Trade and Transportation, Cal State University, Long Beach (CITT CSULB)

Héctor de la Torre, Director Ejecutivo, Gateway Cities Council of Governments (GCCOG)

Marisa Pérez, Asesora de Políticas de Transporte, Gateway Cities Council of Governments (GCCOG)

Nancy Pfeffer, (Antigua) Directora Ejecutiva/VP de Finanzas y Presupuesto, Gateway Cities Council of Governments (GCCOG)

Gilbert Saldate, Director del Programa para Personas sin Hogar, Gateway Cities Council of Governments (GCCOG)

Dan Meylor, Vicepresidente, Seaport CBP, LA Customs Brokers & Freight Forwarders Association, Inc.

Dan Monnier, miembro de la Junta Directiva, Tesorero y Presidente del Comité de Logística, LA Customs Brokers & Freight Forwarders Association, Inc.

Leanna Noble, Directora Interina del Programa, Long Beach Residents Empowered (LIBRE)

Dr. Aaron Katzenstein, Subdirector Ejecutivo, Oficina de Avance de Tecnología, South Coast Air Quality Management District (SCAQMD)

Dra. Sarah Rees, Directora Ejecutiva Adjunta, Planificación, Desarrollo e Implementación de Reglas, South Coast Air Quality Management District (SCAQMD)

Matt Miyasato, Director Ejecutivo Adjunto y Jefe de Tecnología, South Coast Air Quality Management District (SCAQMD)

Morgan Capilla, Coordinadora de Justicia Ambiental, United States Environmental Protection Agency, Region 9 (US EPA 9)

Connell Dunning, Científico Ambiental, United States Environmental Protection Agency, Region 9 (US EPA 9)

Francisco Dóñez, Coordinador de Justicia Ambiental y Personal del Programa Diesel, United States Environmental Protection Agency, Region 9 (US EPA 9)

Noora Shehab-Sehovic, Coordinadora de Justicia Ambiental, United States Environmental Protection Agency, Region 9 (US EPA 9)

Andrew Zellinger, Revisor Ambiental, Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU., Región 9 (US EPA 9)

Matthew Means, Vicepresidente, Gestión de Activos, Watson Land Company

A continuación se muestran los logotipos de las agencias con representación en el Comité Consultivo

Comité de Liderazgo Comunitario

Leticia Rodríguez, Bell
Luis Mesa, Bell
Natalie Diaz, Bell Gardens
Emmanuel Godinez, Boyle Heights
Fa'alagilagi Meni-Siliga, Carson
Alfonso Garate, Commerce
Phyllis Ollison, Compton
Irma López, Cudahy
Martha Fierro, Cudahy (en memoria de)
Amelia Carballo, Downey
Marjorie Wall, Downey
Guadalupe Arellano, East LA
Kathleen Barajas, East LA
Miyuki Gomez, East LA
Sinetta Farley, East/Rancho Dominguez
Jose Rodolfo Vallejo, Huntington Park
Dan Wamba, Lakewood
Marcos Lopez, Long Beach
Maria Reyes, Long Beach
Marlene Sanchez, Long Beach
Aide Castro, Lynwood
Ivan Rojas, Lynwood
Elizabeth Zamarripa, Lynwood
Jamila Cervantes, Maywood
Andres Duarte, Montebello
Amber Bobadilla, Paramount
Esmerelda Hernandez, South Gate
Dora Douglas, Vernon
Viridiana Preciado Cervantes, Walnut Park
Tiesha Davis, Wilmington/San Pedro (San Pedro)
Manuel Arellano, Wilmington/San Pedro (Wilmington)
Kevin Shin, General
Susan Adams, General

Comité Coordinador

Representantes del Comité Consultivo

Comisionada Sharon Weissman, Port of Long Beach

Sylvia Betancourt, Long Beach Alliance for Children with Asthma

Elizabeth Alcantar, Presidenta , I-710 Ad-Hoc Committee

Representantes del Comité de Liderazgo Comunitario

Phyllis Ollison, Compton

Tiesha Davis, San Pedro

Viridiana Preciado Cervantes, Walnut Park

Grupo de Trabajo de Equidad

Representantes del Comité Consultivo

Randy Johnson, Access Services

Michael Leue, Alameda Corridor Transportation Authority

Niki Okuk, CalStart

Ali Saleh, City of Bell

Kevin Lainez, City of Commerce

Dr. Joe Lyou, Coalition for Clean Air

Janeth Preciado Vargas, Communities for a Better Environment

Jennifer Ganata, Communities for a Better Environment

Ambar Rivera, Communities for a Better Environment

Dilia Ortega, Communities for a Better Environment

Karina Macias, County of Los Angeles, Supervisor District 1

Lily O'Brien Kovari, County of Los Angeles, Supervisor District 2

Luke Klipp, County of Los Angeles, Supervisor District 4

Viviana Gomez, County of Los Angeles, Supervisor District 2

Fernando Gaytan, Earthjustice

Vanessa Rivas Villanueva, Earthjustice

Adrian Martinez, Earthjustice

Taylor Thomas, East Yard Communities for Environmental Justice

Laura Cortez, East Yard Communities for Environmental Justice

Louie Diaz, International Brotherhood of Teamsters, Local Union 848

Ghirlandi Guidetti, Legal Aid Foundation of Los Angeles-Long Beach

Marlin Dawoodjee Vargas, Long Beach Alliance for Children with Asthma

Sylvia Betancourt, Long Beach Alliance for Children with Asthma

Marisol Barajas, Long Beach Transit

Lisa Patton, Long Beach Transit

Waqas Rehman, County of Los Angeles, Supervisor District 1

Najah Louis, Natural Resources Defense Council

Kimberly Leefatt, Natural Resources Defense Council

Natalia Ospina, Natural Resources Defense Council

Thomas Jelenić, Pacific Merchant Shipping Association (PMSA)

David Libatique, Port of Los Angeles

Comisionada Sharon Weissman, Port of Long Beach

Dra. Wilma Franco, Southeast Los Angeles (SELA) Collaborative

Alberto Campos, Southeast Los Angeles (SELA) Collaborative

Lupe Valdez, Union Pacific Railroad

Edward Muna, USC Equity Research Institute

Representantes del Comité de Liderazgo Comunitario

Kevin Shin, General

Susan Adams, General

Luis Mesa, Bell

Natalie Diaz, Bell Gardens

Emmanuel Godinez, Boyle Heights

Fa'alagilagi Meni-Siliga, Carson

Alfonso Garate, Commerce

Phyllis Ollison, Compton

Irma Lopez, Cudahy

Guadalupe Arellano, East LA

Kathleen Barajas, East LA

Miyuki Gomez, East LA

Sinetta Farley, East/Rancho Dominguez (No incorporado)

Jose Rodolfo Vallejo, Huntington Park

Maria Reyes, Long Beach

Marlene Sanchez, Long Beach

Aide Castro, Lynwood

Jamila Cervantes, Maywood

Amber Bobadilla, Paramount

Esmeralda Hernandez, South Gate

Dora Douglas, Vernon

Tiesha Davis, Wilmington/San Pedro (San Pedro)

Viridiana Preciado Cervantes, Walnut Park

Representantes Ex-Officio

Tigran Agdaian, Breathe Southern California

Gisele Fong, The California Endowment

Hector De La Torre, Gateway Cities Council of Governments

Nancy Pfeffer, Gateway Cities Council of Governments

Andrew Zellinger, United States Environmental Protection Agency, Region 9

Morgan Capilla, United States Environmental Protection Agency, Region 9

Morgan Capilla, U.S. Environmental Protection Agency, Region 9

Grupo de Trabajo sobre Camiones de Cero Emisiones (ZET)

Representantes del Comité Consultivo

Randy Johnson, Access Services (Comité Consultivo)

Steven Burns, Access Services (Comité Consultivo)

Michael Leue, Alameda Corridor (Comité Consultivo)

Chris Wilson, BizFed (Comité Consultivo)

Lena Kent, BNSF Railway (Comité Consultivo)

Niki Okuk, CalStart (Comité Consultivo)

Blair Schlecter, CalStart (Comité Consultivo)

Alycia Gilde, CalStart (Comité Consultivo)

Ali Saleh, City of Bell (Comité Consultivo)

Chork Nim, City of Long Beach (Comité Consultivo)

Tyler Curley, City of Long Beach (Comité Consultivo)

Daniel Rodman, City of Los Angeles (Comité Consultivo)

Marisela Santana, City of Lynwood (Comité Consultivo)

Dr. Joe Lyou, Coalition for Clean Air (Comité Consultivo)

Christopher Chavez, Coalition for Clean Air (Comité Consultivo)

Dori Chandler, Coalition for Clean Air (Comité Consultivo)

Jennifer Ganata, Communities for a Better Environment (Comité Consultivo)

Ambar Rivera, Communities for a Better Environment (Comité Consultivo)

Dilia Ortega, Communities for a Better Environment (Comité Consultivo)

Fernando Gaytan, Earthjustice (Comité Consultivo)

Vanessa Rivas Villanueva, Earthjustice (Comité Consultivo)

Adrian Martinez, Earthjustice (Comité Consultivo)

Taylor Thomas, East Yard Communities for Environmental Justice (Comité Consultivo)

Laura Cortez, East Yard Communities for Environmental Justice (Comité Consultivo)

Lynda Bybee, Gateway Cities Council of Governments (Comité Consultivo Ex-Officio)

Hector De La Torre, Gateway Cities Council of Governments (Comité Consultivo Ex-Officio)

Norman Emerson, Gateway Cities Council of Governments (Comité Consultivo Ex-Officio)

Karen Heit, Gateway Cities Council of Governments (Comité Consultivo Ex-Officio)

Marisa Perez, Gateway Cities Council of Governments (Comité Consultivo Ex-Officio)

Matt Schrap, Harbor Trucking Association (Comité Consultivo)

Robert Loya, Harbor Trucking Association (Comité Consultivo)

Louie Diaz, International Brotherhood of Teamsters, Local Union 848 (Comité Consultivo)

Eric Tate, International Brotherhood of Teamsters, Sindicato Local Union 848 (Comité Consultivo)

Ghirlandi Guidetti, Legal Aid Foundation of Los Angeles-Long Beach (Comité Consultivo)

Sylvia Betancourt, Long Beach Alliance for Children with Asthma (Comité Consultivo)

Marlin Dawoodjee Vargas, Long Beach Alliance for Children with Asthma (Comité Consultivo)

Waqas Rehman, County of Los Angeles, Supervisor District 1 (Comité Consultivo)

Benjamin Feldman, County of Los Angeles, Supervisor District 1 (Comité Consultivo)

Martin Reyes, County of Los Angeles, Supervisor District 1 (Comité Consultivo)

Aydin Pasebani, County of Los Angeles, Supervisor District 1 (Comité Consultivo)

Lily O'Brien Kovari, County of Los Angeles, Supervisor District 2 (Comité Consultivo)

Luke Klipp, County of Los Angeles, Supervisor District 4 (Comité Consultivo)

Viviana Gomez, County of Los Angeles, Supervisor District 4 (Comité Consultivo)

Andrew Ross, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW) (Comité Consultivo)

Elaine Kunitake, County of Los Angeles Department of Public Works (DPW) (Comité Consultivo)

David Huang, Metrolink (Comité Consultivo)

Najah Louis, Natural Resources Defense Council (Comité Consultivo)

Natalia Ospina, Natural Resources Defense Council (Comité Consultivo)

Kala Babu, Natural Resources Defense Council (Comité Consultivo)

Michele Grubbs, Pacific Merchant Shipping Association (Comité Consultivo)

Thomas Jelenić, Pacific Merchant Shipping Association (Comité Consultivo)

Comisionada Sharon Weissman, Port of Long Beach (Comité Consultivo)

Maria Vannoy, Port of Long Beach (Comité Consultivo)

Theresa Dau-Ngo, Port of Long Beach (Comité Consultivo)

Christina Skacan, Port of Long Beach (Comité Consultivo)

Kimberly Ritter, Port of Long Beach (Comité Consultivo)

Tony Gioiello, Port of Los Angeles (Comité Consultivo)

Matt Miyasato, South Coast Air Quality Management District (Comité Consultivo Ex-Officio)

Alberto Campos, Southeast Los Angeles (SELA) Collaborative (Comité Consultivo)

Scott Strelecki, Southern California Association of Governments (Comité Consultivo)

Alison Linder, Southern California Association of Governments (Comité Consultivo)

Connell Dunning, United States Environmental Protection Agency, Region 9 (Comité Consultivo Ex-Officio)

Morgan Capilla, United States Environmental Protection Agency, Region 9 (Comité Consultivo Ex-Officio)

Karina O'Connor, United States Environmental Protection Agency, Region 9 (Comité Consultivo Ex-Officio)

Andrew Zellinger, United States Environmental Protection Agency, Region 9 (Comité Consultivo Ex-Officio)

Dra. Genevieve Giuliano, USC METRANS (Comité Consultivo)

Sue Dexter, USC METRANS (Comité Consultivo)

Representantes del Comité de Liderazgo Comunitario

Natalie Diaz, Bell Gardens

Fa'alagilagi Meni-Siliga, Carson

Phyllis Ollison, Compton

Kathleen Barajas, East LA

Miyuki Gomez, East LA

Maria Reyes, Long Beach

Aide Castro, Lynwood

Jamila Cervantes, Maywood

Dora Douglas, Vernon

Tiesha Davis, Wilmington/San Pedro (San Pedro)

Representantes de la industria

Elizabeth John, California Energy Commission

Mark Wenzel, California Energy Commission

Hannah Walter, California Energy Commission

Michael Samulon, City of Los Angeles

Will Mitchell, Forum Mobility

Yvette Kirrin, Gateway Cities Council of Governments

Kekoa Anderson, Gateway Cities Council of Governments

Jack Symington, Los Angeles Cleantech Incubator

Val Amezquita, Los Angeles Department of Water and Power

Scott Briasco, Los Angeles Department of Water and Power

George Payba, Los Angeles Department of Water and Power

Jose Maria Paz, Los Angeles Department of Water and Power

Jermaine Hampton, Los Angeles County Economic Development Corporation

Lynda Bybee, LSA Associates

Matt Arms, Port of Long Beach

Leela Rao, Port of Long Beach

Morgan Caswell, Port of Long Beach

Chris Cannon, Port of Los Angeles

Amber Coluso, Port of Los Angeles

Tim DeMoss, Port of Los Angeles

Jacob Goldberg, Port of Los Angeles

Yolanda Mativa, Port of Los Angeles

Teresa Pisano, Port of Los Angeles

Miranda Von Roishmandt, Port of Los Angeles

Tanya Peacock, SoCalGas

Philip Law, Southern California Association of Governments

Jason Groves, Southern California Edison

Damon Hannaman, Southern California Edison

Steven Tilk, Southern California Edison

Jennifer Krope, United States Department of Energy

Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Angeles

Resumen Ejecutivo

Visión General

El **Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Angeles (LB-ELA) (Plan de Inversión)** es el compromiso de Metro de invertir en una amplia gama de mejoras relacionadas con el transporte en todo el Corredor LB-ELA — una región de aproximadamente 19 millas de largo y 5 millas de ancho que incluye 18 ciudades y 3 comunidades no incorporadas que rodean la I-710 entre Long Beach y el Este de Los Angeles. El Plan de Inversión identifica, prioriza, presupuesta y planifica las mejoras necesarias en el transporte y las iniciativas complementarias de salud comunitaria y oportunidades sociales y económicas para estas diversas comunidades.

Un Esfuerzo Sin Precedentes. Este Plan de Inversión refleja un proceso de planificación y un enfoque de inversión sin precedentes para Metro. El sólido proceso de planificación centrado en la comunidad permitió a Metro integrar una gama diversa y representativa de voces en su proceso de toma de decisiones y generar confianza con las comunidades afectadas del Corredor. El Plan de Inversión reconoce la conexión entre el sistema de transporte regional y todos los aspectos de la oportunidad social y económica, incluyendo la salud de la comunidad, y se esfuerza por reparar los daños del pasado y las desigualdades actuales a las que se enfrentan las comunidades del Corredor LB-ELA como resultado del último siglo de planificación y formulación de políticas.

Un Proceso Equitativo. Metro ha escuchado claramente de que la comunidad que quiere participar en la configuración de este Corredor. En respuesta, Metro formó un Comité Consultivo, un Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) y Grupos de Trabajo para encontrar un terreno común, crear confianza y consenso, y asegurar que las opciones de movilidad que satisfagan las necesidades de todos los usuarios del sistema de transporte se integren en el Plan de Inversión. El proceso de planificación se basó en una amplia participación pública multilingüe y se mejoró mediante asociaciones con organizaciones comunitarias y compensaciones que reflejan el valor de las voces, el liderazgo y los conocimientos de la comunidad.

Una Visión Colectiva. El Plan de Inversión no es sólo una hoja de ruta para el desarrollo de infraestructuras; refleja la visión colectiva y las aspiraciones de las comunidades del Corredor LB-ELA. De arriba abajo, el Plan de Inversión se basa en la Visión, las Metas (Calidad del Aire, Comunidad, Medio Ambiente, Movilidad, Oportunidad, Prosperidad, Seguridad) y los Principios Directivos (Equidad, Sostenibilidad) elaborados y adoptados por el Comité Consultivo y los Grupos de Trabajo, basándose en las prioridades identificadas por la comunidad.

> *Nuestra declaración de visión generada por la comunidad:*
>
> *"Un sistema de transporte del Corredor LB-ELA equitativo y compartido que ofrezca opciones multimodales seguras y de calidad para el movimiento de personas y bienes que fomente un aire limpio (cero emisiones), comunidades sanas y sostenibles y el empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor".*

Un Plan Multimodal. El Plan de Inversión incluye una colección de más de 200 proyectos y programas que sirven a la Visión, Metas y Principios Directivos a través de la inversión en instalaciones de transporte activo, servicio de transporte público y experiencia del usuario, diseños de calles completas, infraestructura de movimiento de bienes de cero emisiones e inversiones dirigidas a la infraestructura de la I-710 que reparan las conexiones multimodales a través de la autopista y mejoran la seguridad y las operaciones para reducir los impactos de la autopista en las comunidades circundantes. A diferencia de anteriores esfuerzos de planificación para este Corredor, ninguna

mejora propuesta financiada por el Plan de Inversión ampliaría la autopista I-710 ni requeriría el desplazamiento de residentes o empresas. El desarrollo de 15 Programas Comunitarios fomentará de forma proactiva e intencionada la salud y el bienestar de la comunidad de maneras que normalmente no se abordan en la planificación del transporte.

Un Enfoque de Inversión Estratégica. El Plan de Inversión aplica un planteamiento estratégicode inversión en varias fases para apalancar $743 millones en ingresos por impuestos sobre las ventas para atraer $2.5 billones adicionales en fondos estatales y federales para desarrollar e implementar proyectos y programas en el Corredor.

Un Nuevo Capítulo. El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA es algo más que un proyecto de transporte; es un testimonio del poder de la planificación colaborativa para crear una región más conectada, accesible y vibrante. Este Plan de Inversión cierra la puerta a las decisiones políticas y de inversión que han afectado a las comunidades locales durante muchas generaciones y marca el comienzo de un nuevo capítulo - uno dedicado en reunir voces diversas y soluciones innovadoras para un Corredor LB-ELA próspero que apoye a las generaciones del mañana.

Antecedentes

El Corredor LB-ELA es el corredor de mercancías más prominente e impactante de la nación. Conecta el complejo portuario más activo del hemisferio occidental -los puertos de Long Beach y Los Angeles- con los depósitos intermodales del ferrocarril transcontinental cerca del centro de Los Angeles y los destinos de almacenamiento a lo largo del corredor y más allá.

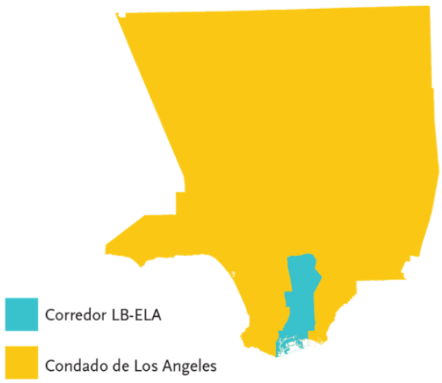


Figura 3-1 del Borrador del CMIP. Área de Estudio del Corredor LB-ELA (Contexto del Condado de Los Angeles)

A medida que la población del sur de California ha crecido desde la década de 1960, cuando se construyó la I-710, también lo ha hecho la demanda de la I-710 para transportar viajeros y camiones de mercancías. La creciente demanda sobrecarga la limitada capacidad de la autopista, lo que provoca la congestión de tráfico, preocupaciones por la seguridad y desbordamiento del tráfico hacia las carreteras locales, mientras que los viajes diarios de vehículos personales y camiones diésel agravan los impactos sobre la calidad del aire y la salud de las comunidades ya afectadas por la contaminación industrial. Las comunidades más afectadas también han soportado décadas de discriminación racial y desventaja económica, contribuyendo a las cargas de salud y otras desigualdades a lo largo del corredor.

Tras décadas de estudio de estos problemas, Metro y el Departamento de Transporte de California (Caltrans) propusieron ampliar y modernizar la I-710, en un proceso que abarcó desde 2005 hasta 2020. Sin embargo, el planteamiento de expandir la capacidad de los carriles para satisfacer la demanda y resolver los problemas conexos de congestión y contaminación reflejaba un enfoque anticuado de la modernización de las autopistas que no lograba equilibrar las prioridades de la industria y la prosperidad económica regional con las necesidades y la salud de la comunidad circundante.

Además de los insostenibles impactos de desplazamiento para residentes y empresas, Metro y Caltrans no pudieron demostrar la capacidad del proyecto anterior para añadir capacidad a los carriles de la autopista sin inducir demanda e impactos adicionales sobre la calidad del aire en las comunidades circundantes. A pesar de la propuesta de cumplir los requisitos de calidad del aire mediante el desarrollo de un programa de camiones de cero emisiones, la Agencia de Protección Medioambiental de Estados Unidos (EPA) determinó que el proyecto de ampliación de la autopista seguía siendo un proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire,

incluso con la inversión en tecnología de cero emisiones. Esta determinación, junto con la importante oposición de la comunidad al proyecto, provocó un cambio de rumbo; Metro y Caltrans suspendieron el proceso y fue necesario un nuevo planteamiento para el Corredor.

El Plan de Inversión refleja el liderazgo de la Junta Directiva de Metro a la hora de responder a estos cambios políticos y a las preocupaciones de la comunidad. Este nuevo enfoque replantea los procesos y las inversiones necesarias para trasladar personas y mercancías de forma fluida, equitativa y sostenible por todo el corredor LB-ELA. Desarrollado en cercana colaboración con residentes y socios locales y regionales, este plan refleja el compromiso de Metro de construir confianza y asociaciones duraderas con la comunidad, traer la inversión multimodal, centrada en la comunidad, y regionalmente significativa al Corredor.

Condiciones Existentes

El Corredor LB-ELA incluye 18 ciudades y 3 comunidades no incorporadas dentro de aproximadamente una milla a cada lado que rodea la extensión de 19 millas de la I-710 entre el este de Los Angeles y Long Beach. El Corredor es el hogar de 1.2 millones de personas, o aproximadamente el 12% de la población del Condado, y contiene el 11% de los puestos de trabajo del Condado.

El sistema de transporte del Corredor, principal puerta de entrada y salida de los puertos de Los Angeles y Long Beach, es un manantial económico, pero también una fuente mayor de congestión del tráfico, contaminación y de impactos en la seguridad de las personas que viven, trabajan, juegan y se desplazan en el corredor.

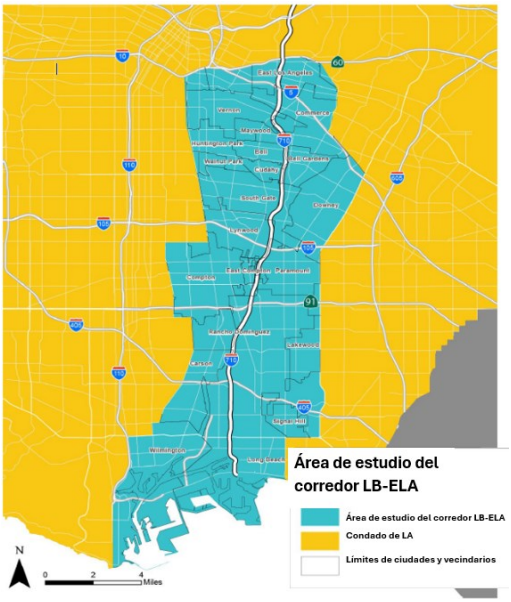


Figura 3-2 del Borrador del CMIP. Área de Estudio del Corredor LB-ELA

A pesar de la importancia económica regional y nacional del Corredor, las decisiones políticas y de planificación del siglo pasado han creado y reforzado pautas de segregación racial, desinversión y disparidades económicas que afectan a las mismas comunidades que soportan las peores cargas medioambientales de la actividad económica del Corredor.

Muchos de estos impactos se concentran en las Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC) del Corredor, definidas por Metro como zonas censales donde las necesidades de transporte son mayores. El mapa EFC considera la concentración de tres factores asociados con las barreras de movilidad: hogares de bajos ingresos, residentes BIPOC y hogares sin acceso a un automóvil. Aproximadamente el 73% de la población del Corredor LB-ELA vive en un área EFC.

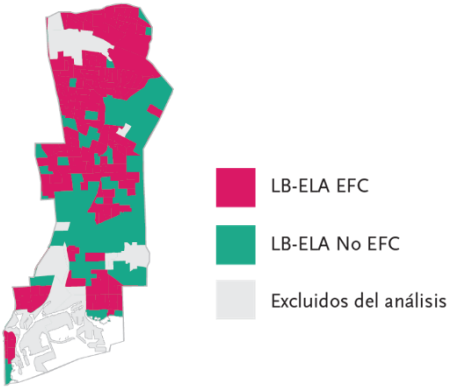


Figura 3-3 del Borrador del CMIP. Comunidades de Enfoque de Equidad de LA Metro

Transporte, Acceso y Seguridad

La autopista I-710 transporta diariamente cerca de 40,000 camiones pesados y cientos de miles más de vehículos de cercanías, lo que contribuye a la calidad del aire, el ruido, la congestión y los impactos medioambientales y de seguridad en las comunidades circundantes. La anticuada infraestructura de la I-710 no está diseñada para satisfacer la creciente demanda de capacidad de transporte de mercancías del Corredor, lo que genera impactos sobre la seguridad y el funcionamiento tanto dentro como fuera de la autopista. Como la autopista no se ha mejorado en 60 años, los problemas de seguridad han empeorado con el tiempo y la congestión ha provocado viajes en las carreteras locales y en los vecindarios residenciales.

Los altos niveles de congestión a lo largo de la autopista y las arterias importantes afectan a la capacidad de los miembros de la comunidad para llegar a sus puestos de trabajo, escuelas y otras necesidades al aumentar los tiempos de viaje para los conductores, usuarios de autobuses y vehículos de movimiento de bienes. Los tiempos de viaje también son un problema para los peatones y los usuarios del transporte activo en el Corredor, que a menudo se ven obligados a tomar rutas indirectas debido a la falta de infraestructuras seguras y conectadas. Además, los puentes originales de la I-710 se diseñaron para que los vehículos entraran y salieran de la autopista, sin enfocarse en el movimiento o la seguridad de los peatones.

Dado el gran volumen de vehículos que entran y salen de la autopista, la seguridad de peatones y ciclistas es especialmente preocupante en las rampas de entrada y salida de la autopista y en los pasos elevados. La I-710 también refuerza y expande la división entre las comunidades a ambos lados del Río LA. La mayoría de los cruces de este a oeste carecen de infraestructuras seguras para bicicletas, y en algunos de ellos faltan aceras, no están pavimentadas o son estrechas. Otras autopistas e infraestructuras ferroviarias del Corredor también impiden las conexiones entre comunidades vecinas.

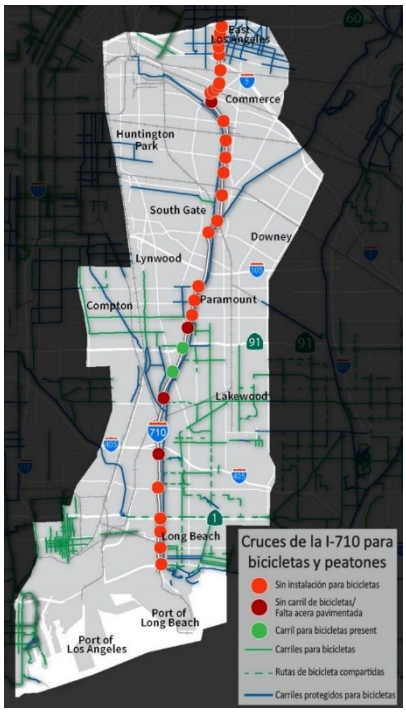


Figura 3-27 del Plan de Inversión. Infraestructura de Transporte Activo. Brechas en los Cruces de Transporte Activo de la I-710

Las calles de la zona del Corredor están diseñadas para grandes volúmenes de tráfico de vehículos, con una infraestructura peatonal y de transporte activo limitada o en mal estado. Aunque en los últimos años algunas agencias han introducido un diseño de calles más seguro en los últimos años, en todo el Corredor falta una red cohesionada de infraestructuras seguras y dedicadas al ciclismo y a los peatones.

Aunque el Corredor está bien servido por servicios de autobús y el carril ligero de la Línea A de Metro, el sistema de transporte público se enfrenta a retos relacionados con la frecuencia, la fiabilidad, la seguridad y la comodidad.

El Corredor tiene una mayor proporción de hogares con cero vehículos que el Condado, y la ausencia de servicios de tránsito público de alta calidad es un problema que afecta directamente el acceso a los recursos y oportunidades para los residentes y trabajadores del Corredor que dependen del transporte público.

Salud de la Comunidad, Calidad del Aire y Medio Ambiente

El Corredor Sur de la I-710 es responsable del 20% de todas las emisiones de partículas del Sur de California. Los altos niveles de contaminantes que afectan a las comunidades cercanas se han ganado el nombre de "zona de muerte diesel", en referencia a la relación entre la contaminación por diesel y las afecciones respiratorias y cardiovasculares. Los problemas de salud respiratoria y cardiovascular del Corredor derivados de las emisiones de las autopistas y otras fuentes de contaminación atmosférica se ven agravados por las disparidades existentes desde hace tiempo en materia de salud y acceso a la asistencia médica. Las áreas LB-ELA EFC experimentan niveles de contaminantes más elevados que el resto del Corredor y el Condado en general.

El acceso limitado a un transporte activo seguro y cómodo y a infraestructuras recreativas al aire libre, así como la exposición al calor por la falta de sombra y zonas verdes, contribuyen a las cargas para la salud a las que se enfrentan estas comunidades. La presencia o falta de copas de árboles y espacios verdes es un importante problema de equidad alineado con los patrones de segregación racial y económica en el Corredor, con amplios impactos en el efecto isla de calor urbano, la calidad del aire, la escorrentía de aguas pluviales, la exposición al sol de los peatones y la calidad general del paisaje urbano. La falta de espacios verdes de acceso público también limita el acceso a las oportunidades de ocio al aire libre, lo que afecta a la salud y la calidad de vida de la comunidad.

Comité Consultivo y Proceso de Elaboración de los Estatutos

Metro lanzó el Comité Consultivo en otoño de 2021 en respuesta a la decisión de Metro y Caltrans de suspender el proyecto anterior de la I-710, teniendo en cuenta a las comunidades que expresaron la necesidad de una visión diferente para mejorar la movilidad, la seguridad, la calidad del aire y la calidad de vida en el corredor. El Comité Consultivo está compuesto por un grupo diverso de 40 partes interesadas que representan los intereses de organizaciones de base comunitaria, grupos de defensa medioambiental, organizaciones de servicio a la comunidad, ciudades y agencias gubernamentales, así como grupos de movimiento de bienes, logística, transporte, laborales y empresariales. Al principio del proceso, el Comité Consultivo aprobó los Estatutos del Comité Consultivo que definieron la estructura organizativa, las funciones y las responsabilidades. (Véase el Apéndice 2-A, Lista de Miembros del Comité Consultivo y el Apéndice 2-B, Estatutos del Comité Consultivo)

Comité Coordinador

El Comité Coordinador (CC) colaboró con el equipo del proyecto para planificar las reuniones del Comité Consultivo y aportó información sobre el contenido y el enfoque de las reuniones. El CC tenía cinco miembros, incluidos dos del Comité de Liderazgo Comunitario y tres del Comité Consultivo. Los tres representantes del Comité Consultivo incluían uno de una organización comunitaria, uno de una agencia gubernamental y uno de la industria/sector laboral del transporte/movimiento de bienes.

El CC desempeñó un papel crucial a la hora de dar forma al funcionamiento del Comité Consultivo, aportando información sobre las agendas de las reuniones, los calendarios de los proyectos y las estrategias de participación de la comunidad. Recibieron actualizaciones periódicas del proyecto y debatieron los aspectos más destacados de las reuniones del Comité Consultivo, el Comité de Liderazgo Comunitario y el Grupo de Trabajo. El Comité Coordinador realizó 21 reuniones mensuales virtuales al menos dos semanas antes de cada reunión del Comité Consultivo desde abril de 2022 hasta enero de 2024. (Ver el Apéndice 2-C, Lista de Miembros del Comité Coordinador)

Comité de Liderazgo Comunitario

Para cumplir con la directiva de la Junta de Metro de volver a involucrar a las comunidades afectadas y a sus miembros y para implementar la Plataforma de Equidad de Metro, se formó un Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) para incorporar las voces de los residentes. Formado en marzo de 2022 con 26 miembros, el CLC asesoró al Comité Consultivo, aportando recomendaciones cruciales durante los puntos de control de consenso.

Para lograr un resultado lo más equitativo posible, los criterios de selección de los miembros del CLC incluían vivir en el área de estudio, trabajar en el Corredor, el compromiso de participar, ser de origen negro, indígena o persona de color (BIPOC), el idioma y la edad. La creación de este grupo para un esfuerzo de planificación a gran escala supuso un paso sin precedentes para Metro y la región y subrayó el compromiso con la equidad y la participación de la comunidad en el proceso de toma de decisiones. (Ver el Apéndice 2-D, Lista de Miembros del CLC)

Grupos de Trabajo

Los Grupos de Trabajo incluyeron la Estrategia de Participación Comunitaria, la Equidad y Camiones de Cero Emisiones. Los grupos desempeñaron un papel fundamental en la mejora de la colaboración y la toma de decisiones y en dar forma a los esfuerzos y resultados del Comité Consultivo.

Reunión del Comité Consultivo y del Comité de Liderazgo Comunitario para discutir el Borrador del Plan de Inversión

Compromiso con la Diversidad, la Equidad y la Inclusión

Integración de la Equidad en el Proceso

La equidad se integró en todos los aspectos del proceso del Comité Consultivo y del Plan de Inversión basándose en el marco creado por la Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad (EPET) de Metro, desarrollada por la Oficina de Equidad y Raza de Metro.
La EPET informó el enfoque técnico y el proceso de toma de decisiones en todos los aspectos del Plan de Inversión, incluyendo el desarrollo de la Visión, Metas y Principios Directivos; el análisis de los datos de las condiciones existentes; la selección de la lista inicial de estrategias, proyectos y programas multimodales; el desarrollo y uso de la metodología de evaluación; y el proceso de participación de la comunidad y las discusiones durante las reuniones de las partes interesadas. Además, el Comité Consultivo y el CLC adoptaron un Principio Directivo de Equidad, incluido en la página 7, para guiar la toma de decisiones a lo largo del proceso.

Participación Inclusiva de la Comunidad

Los esfuerzos de participación pública incluyeron reuniones en persona y virtuales, horarios de oficina, encuestas comunitarias, pop-ups y eventos comunitarios. Las herramientas de comunicación, como un sitio web, un mapa de la historia, un panel de control del proyecto, una línea telefónica directa, publicaciones en las redes sociales, boletines informativos, copias impresas enviadas directamente por correo o entregadas en mano y un soporte multilingüe, aseguraron una amplia actualización del proyecto y la posibilidad de recibir comentarios, haciendo hincapié en un enfoque equitativo. La colaboración con más de 40 organizaciones comunitarias locales amplió aún más los esfuerzos de divulgación y concienciación. Para asegurar que todas las personas tuvieran acceso a los materiales y la información disponibles, las reuniones del Comité Consultivo se llevaron a cabo con interpretación simultánea en español, jemer y tagalo, y las reuniones del CLC con interpretación en español.

Voces Diversas que Contribuyen a Resultados Inclusivos

El compromiso del Comité Consultivo con la creación de consenso, la transparencia en la toma de decisiones y la participación representativa de la comunidad estableció un marco sólido para el Plan de Inversión. Metro también respondió a los comentarios ajustando el proceso y el calendario para permitir las aportaciones de información, la reevaluación de los resultados y más tiempo, lo que dio lugar a un enfoque global que aseguró que diversas voces contribuyeran a unos resultados informados e inclusivos.

Figura 2-5 del Plan de Inversión. Modelo de Toma de Decisiones de Cinco Pasos

Un Compromiso con las Cero Emisiones

Metro se enfoca en un cambio del 100% a cero emisiones para 2025, 10 años antes del mandato del estado para 2035. Con la transición a camiones y autobuses de cero emisiones y la colaboración con las ciudades para la implementación de estaciones de recarga, Metro contribuye a combatir los gases de efecto invernadero. La Junta Directiva de Metro estableció un Programa de Camiones de Cero Emisiones de $200 millones para aliviar los impactos en la salud pública de las comunidades locales derivados del diesel y otras emisiones de los camiones diesel. La financiación inicial de $50 millones de Metro se apalancará con contribuciones de fuentes privadas, regionales, estatales y federales para desplegar camiones de cero emisiones y la infraestructura necesaria.

Las estrategias del programa incluyen el fomento de la colaboración proactiva con socios comunitarios y regionales, la identificación de socios regionales de financiación, la búsqueda de oportunidades de subvenciones discrecionales, la evaluación de los retos políticos y legislativos, la exploración de posibilidades a corto y largo plazo, y la anticipación de los posibles impactos en la comunidad para formular estrategias de beneficios

comunitarios. Metro se mantiene firme en su compromiso de explorar todas las tecnologías viables de cero emisiones, como batería-eléctrica e hidrógeno, para cumplir los mandatos normativos y las metas de sostenibilidad, sin respaldar ninguna solución específica. Metro entiende que el compromiso con las cero emisiones es crucial para abordar las cargas de salud de las personas que sufren asma, cáncer, enfermedades cardiovasculares e impactos de la contaminación.

Visión que Guía el Plan

Para identificar las cuestiones clave y las áreas de oportunidad del Corredor, el equipo del proyecto revisó inicialmente los estudios de planificación y las respuestas de la comunidad de las últimas dos décadas de planificación y defensa de la comunidad para mostrar el contexto, las lecciones aprendidas y establecer un punto de partida para el nuevo proceso de visión. A esta investigación inicial le siguieron sesiones de escucha con la comunidad, una encuesta pública sobre la Visión y las Metas, reuniones públicas y un sólido análisis de las condiciones existentes, todo lo cual se debatió en una serie de reuniones con los miembros del Comité Consultivo y del CLC.

El Comité Consultivo, el CLC, y el Grupo de Trabajo de Equidad colaboraron para imaginar un futuro que equilibre las diversas necesidades de los interesados del Corredor. A lo largo de varios meses, estos grupos compusieron y refinaron cuidadosamente la Visión, las Metas y los Principios Directivos como marco para guiar y enfocar el proceso de desarrollo y los resultados del Plan de Inversión.

La Visión, las Metas y los Principios Directivos se alinean con el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de la Asociación de Gobiernos del Sur de California, el Plan de Transporte de Largo Alcance de Metro de 2020, la Plataforma de Equidad, las medidas electorales del Condado y la Ciudad de Los Angeles, y los planes, políticas e iniciativas aprobados por la Junta de Metro, proporcionando la base para el marco de evaluación para valorar los proyectos según múltiples criterios.

La Visión se apoya en dos Principios Directivos y siete Metas informadas por las prioridades políticas de Metro y los muchos retos interconectados a los que se enfrenta el Corredor LB-ELA hoy en día dentro del contexto histórico de la I-710 y sus impactos generacionales en las comunidades circundantes.

[El diseño gráfico del contenido de la Visión-Metas se actualizará en la versión de InDesign].

Visión *Una declaración concisa que recoge las aspiraciones, deseos y resultados colectivos del proyecto.*	
Un sistema de transporte del Corredor LB-ELA equitativo y compartido que ofrezca opciones multimodales seguras y de calidad para mover personas y bienes que fomente un aire limpio (cero emisiones), comunidades sanas y sostenibles y el empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor.	
Principios Directivos *Valores que guían todos los procesos y resultados a través de un marco cohesionado e intencionado*	
Equidad Un compromiso para: (1) hacer un esfuerzo para rectificar daños pasados; (2) proporcionar un acceso equitativo y justo a oportunidades; y 3) eliminar las disparidades en los procesos del proyecto, conclusiones y los resultados de la comunidad. El plan busca elevar y arraigar el principio de equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de equidad procesal, distributiva, estructural y restaurativa, y al priorizar un proceso de participación accesible y representativo para las comunidades más afectadas por la I-710.	**Sostenibilidad** Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Un compromiso con la sostenibilidad es la satisfacción y mejorar las necesidades sociales y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso responsable del entorno natural, todo ello manteniendo o mejorando el bienestar del entorno del que depende la vida.
Metas *Resultados deseados en las áreas de interés general para apoyar y hacer realidad la Visión global.*	
Calidad del Aire Fomentar la calidad del aire limpio local y regional	
Movilidad Mejorar la movilidad de personas y bienes.	
Comunidad Apoyar comunidades prósperas mejorando la salud y la calidad de vida de sus residentes.	
Seguridad Hacer más seguros todos los modos de viaje.	
Oportunidad Aumentar el acceso de la comunidad a empleos de calidad, desarrollo de la fuerza laboral y oportunidades económicas.	
Prosperidad Fortalecer la competitividad económica del Condado de Los Ángeles y aumentar el acceso a empleos de calidad, el desarrollo de la fuerza laboral y las oportunidades económicas para todas las comunidades, enfocándose en el fortalecimiento de las comunidades del Corredor LB-ELA, que han sido y continúan siendo perjudicadas por la actividad económica y el desarrollo.	
Medio Ambiente Mejorar el entorno natural y construido.	

Metas del Plan de Inversión

Estrategias, Proyectos y Programas Multimodales

Identificación de Proyectos y Programas

Una vez que la Junta de Metro adoptó la Visión, las Metas y los Principios Directivos, el equipo del proyecto comenzó a desarrollar Estrategias Multimodales y a Identificar Proyectos y Programas (MSPP).[1] Se identificaron más de 200 MSPP para su evaluación, desde conceptos iniciales hasta proyectos listos para su implementación. El Comité Consultivo usó un amplio enfoque de participación para obtener las opiniones de los residentes, grupos comunitarios, partes interesadas, agencias asociadas y otras partes para informar las MSPP, que incluían lo siguiente:

- **Programas comunitarios** para la creación de empleo/oportunidades laborales, el medio ambiente, la calidad del aire/salud comunitaria y la estabilización de la vivienda/uso de tierras;
- **Proyectos de transporte activo** que mejoran las infraestructuras para peatones y bicicletas;
- **Carreteras arteriales/carreteras completes,** incluyendo calmado del tráfico, mejoras generales de las carreteras, coordinación de señales/gestión de sistemas de transporte (TSM) y sistemas de transporte inteligentes (ITS);
- **Inversiones multimodales, operativas, de seguridad y de acceso a la I-710 para el corredor (MOSAIC),** incluyendo mejoras en los intercambiadores y carriles auxiliares con operaciones multimodales y mejoras de seguridad para automóviles, camiones, bicicletas, peatones y transporte público;
- **Movimiento de Bienes,** incluyendo mejoras de seguridad y calidad del aire; y

[1] Debido a una cantidad sin precedentes de financiación discrecional de subvenciones disponible, la Junta dio instrucciones tempranas para crear una lista de proyectos de Oportunidad de Plan de Preinversión (PIPO) en 2022, antes de definir la lista de proyectos CMIP, para encontrar proyectos que Metro pudiera apoyar y presentar para financiación de subvenciones.

- **Transporte Público,** incluyendo sistemas nuevos y mejorados de transporte público ferroviario y de autobuses de alta capacidad y diversos servicios de transporte público.

Dado que los socios regionales y locales desempeñaron un papel clave en la compilación de estos MSPP, el Plan de Inversión pretende ser coherente con sus marcos de planificación, como los planes locales de uso de tierras. El equipo del proyecto examinó la lista completa de proyectos candidatos de acción temprana para excluir conceptos de proyectos que desplazarían residencias o negocios en las comunidades locales o que no podrían rediseñarse de forma viable para evitar desplazamientos significativos. En general, el MSPP se basó en:

- Estudios e iniciativas anteriores;
- Mapa interactivo de localización social y encuestas públicas;
- Talleres públicos y participación de organizaciones comunitarias.
- Reuniones del Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo.

Evaluación y Priorización de Proyectos y Programas

Para determinar qué proyectos y programas priorizar, el equipo del proyecto trabajó con el Comité Consultivo y el CLC en el desarrollo y uso de un proceso de evaluación para valorar la alineación de cada MSPP con la Visión, las Metas y los Principios Directivos, teniendo en cuenta los beneficios y preocupaciones potenciales y la disponibilidad para la implementación.[2]

La Visión, las Metas y los Principios Directivos sirvieron de base para el proceso de evaluación y se tradujeron en 82 métricas (66 "beneficios" y 16 "preocupaciones") con las que se evaluó cada proyecto o programa para determinar sus beneficios relativos al impacto. Algunas métricas eran cualitativas con reglas definidas para evaluar cada métrica. El resto eran cuantitativas y se basaban en los resultados del modelo de previsión de la demanda de viajes y el SIG. Cada proyecto se clasificó en función de estos parámetros en una escala de 0 a 3 o "no aplicable" (N/A). El proceso de evaluación combinó las métricas por Meta y Principio Directivo, lo que dio como resultado la clasificación de los proyectos dentro de cada modo de viaje del MSPP:

- Transporte Activo
- Carreteras Arteriales/Calles Completas
- Seguridad en Autopistas y Mejoras en Intercambios
- Movimiento de Bienes
- Transporte Público

Las puntuaciones de los proyectos clasificados se combinaron con una "evaluación de la disponibilidad del proyecto" que separó los proyectos en dos niveles:

- **Nivel 1:** MSPPs bien adaptados para recibir financiación de la Medida R y M en las Recomendaciones de Inversión Inicial debido a su alto nivel de alineación con la Visión, Metas y Principios Directivos y la disponibilidad más avanzada del proyecto, y
- **Nivel 2:** MSPPs que necesitan planificación o desarrollo para estar mejor definidos y/o alineados con la Visión, Metas y Principios Directivos.

La Visión, Metas y Principios Directivos del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA apoyaron el proceso de evaluación, lo que dio lugar a que cada proyecto se clasificara, con su tipo de modo, como Nivel 1 (mayor

[2] Los programas comunitarios se priorizaron por separado (es decir, no se clasificaron ni establecieron niveles) dado el compromiso del Plan de Inversión con la equidad y mejorar la vida de los habitantes de la comunidad.

alineación) o Nivel 2 (menor alineación), como resultado de los resultados de su evaluación. Los proyectos de Nivel 1 obtuvieron buenas puntuaciones en muchos de los criterios de evaluación. Los proyectos de Nivel 2 obtuvieron por lo general puntuaciones más bajas en todos los criterios de evaluación, o sólo obtuvieron buenas puntuaciones en un número limitado de Metas o Principios Directivos. Los proyectos se clasificaron en niveles en función de su puntuación de evaluación relativa *dentro* de su modalidad respectiva, es decir, los proyectos con modalidades diferentes no se compararon entre modalidades para clasificarlos en el Nivel 1.

Los proyectos también se organizaron en categorías de disponibilidad de "implementación", "preimplementación" o "desarrollo" para encontrar el camino a seguir para cada proyecto y programa. La disparidad en la disponibilidad de los proyectos reflejaba la falta de equidad para las comunidades con menos recursos en el Corredor LB-ELA y dio lugar a una información incoherente para cada proyecto o programa examinado.

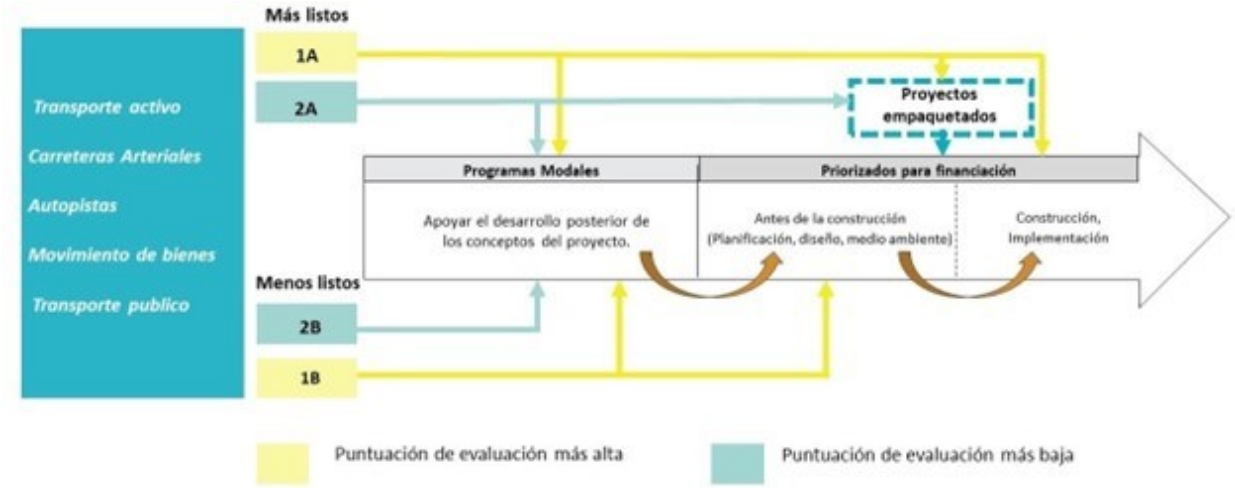


Figura 6-4 del Plan de Inversión. Vías de Financiación para Proyectos y Programas en Niveles

Los niveles incluyen proyectos que podrán optar a subvenciones discrecionales a corto o mediano plazo. Los proyectos de Nivel 1 pueden recibir financiación para buscar futuras oportunidades de subvención discrecional e implementación. Los proyectos de Nivel 2 tienen dos vías: proporcionar beneficios complementarios como parte de un paquete con otros proyectos de Nivel 1 o Nivel 2; o ser elegibles y competitivos para una oportunidad de subvención específica y disponible adaptada a dicho proyecto. Los proyectos de Nivel 2 no se tendrían en cuenta para la inversión en este momento, pero se reconsiderarán como parte del proceso de desarrollo del Programa Modal en los próximos años.

Los factores de priorización añadidos incluyen:

- Funciones y Responsabilidades
- Estrategia de Subvenciones Discrecionales
- Costo del Proyecto/Contrapartida Local Requerida
- Apoyo Político/Institucional/Jurisdiccional
- Consideraciones de Equidad
- Viabilidad/Constructibilidad Prácticas
- Preocupaciones de Diseño

- Indicadores de equidad y de consideración de aportaciones comunitarias (CIC) [3]

Estrategia de Financiación

El Plan de Inversión recomienda la inversión de $743 millones de dólares en fondos de las Medidas R y M dedicados al Corredor LB-ELA para catalizar más de $3.2 mil millones de dólares en inversiones locales, estatales y federales en proyectos y programas prioritarios coherentes con la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA. En conjunto, se espera que la inversión total generada por la financiación de las Medidas R y M se acerque a los $4 mil millones de dólares. Si se incluyen los proyectos relacionados con el puerto y la línea de tren ligero Southeast Gateway que no están financiados directamente por el Plan de Inversión, la financiación total local, estatal y federal de los proyectos/programas que se están llevando a cabo en el corredor asciende a unos $17.3 mil millones de dólares.

El éxito del Plan de Inversión en la implementación de proyectos y programas que promuevan la Visión, Metas y Principios Directivos del Comité Consultivo depende del apalancamiento de los limitados dólares del impuesto local sobre las ventas asignados al Corredor a través de la Medida R y la Medida M junto con una sólida financiación regional, estatal y federal. El Plan de Inversión es un "pago inicial" para futuras mejoras en las comunidades que más las necesitan. El desarrollo de una estrategia de financiación es un proceso de varios pasos que requiere un enfoque específico, incluyendo:

- **Evaluar los proyectos y programas del Corredor LB-ELA para su financiación mediante la Medida R/M:** Este análisis implica el desarrollo de una comprensión holística de los proyectos candidatos y sus atributos para averiguar su idoneidad para recibir financiación de la Medida R/M y su elegibilidad para las oportunidades de subvenciones discrecionales.
- **Identificar los proyectos y programas que reciben financiación de la Medida R/M (en curso):** Basándose en el análisis realizado, se identificaron subconjuntos de programas y proyectos como candidatos adecuados para recibir fondos de la Medida R/M que pueden usarse como financiación inicial para avanzar en el desarrollo del proyecto o como contrapartida local para cumplir los requisitos de los programas de financiación de implementación y construcción regionales/estatales/federales.
- **Programas de financiación regionales, estatales y federales, incluyendo la elegibilidad y la evaluación de los requisitos de contrapartida (en curso):** Esta evaluación continua incluye la búsqueda y evaluación de programas discrecionales regionales, estatales y federales adecuados en varios modos de transporte y programas comunitarios. Los atributos y los resultados buscados de estos programas de financiación pertinentes se cotejaron con los atributos y los impactos y beneficios previstos de los programas y proyectos modales del Plan de Inversión.

- **Desarrollo continuado de la disponibilidad, posicionamiento y oportunidades de asociación de los proyectos (en curso y planificadas):** A lo largo del proceso, se llevarán a cabo actividades de desarrollo no relacionadas con la construcción y otras acciones para hacer progresar y posicionar los proyectos con el fin de mejorar su competitividad y proporcionar una mayor oportunidad de acceder con éxito a la financiación discrecional, incluyendo la realización de diseños, el inicio de estudios técnicos y el establecimiento de oportunidades de asociación.

[3] Los indicadores se crearon como respuesta a los comentarios del Comité Consultivo y del CLC, y constituyen una consideración añadida de priorización para futuros procesos de desarrollo e implementación de proyectos. Los tipos de indicadores incluyen la Consideración de las Opiniones de la Comunidad y la Equidad.

Figura 7-1 del Plan de Inversión. Desarrollo de la Estrategia de Financiación

Recomendaciones

El Plan de Inversión tiene varias categorías de recomendaciones, incluyendo los proyectos recomendados para la inversión inicial en base a su alta clasificación en el proceso de evaluación y la disponibilidad del proyecto, 15 Programas Comunitarios que se recomiendan para la inversión inicial dado el fuerte énfasis del Plan en la equidad en el Corredor, y los proyectos adecuados para recibir financiación de la Medida R y M a través de los Programas Modales, que agrupan los proyectos por modo de viaje principal.

Proyectos/Programas para Inversión Inicial

Los proyectos y programas recomendados para Inversión Inicial, mostrados abajo, están en varias etapas de desarrollo del proyecto, desde la planeación hasta la implementación.

Nombre	Coste total / Objetivo de apalancamiento ($M)	Plan de Inversión ($M)
Mejoras en las paradas y programas de autobús	$38.00	$19.00
LB-ELA Corridor Bus Transit Priority Program	$461.50	$31.08
Mejoras en la intersección de Alondra Bl	$45.00	$9.00
Corredor de calles completas de Atlantic Bl	$457.22	$68.58
Corredor de calles completas de Florence Av	$124.46	$24.89
Corredor de calles completas de Long Beach Bl	$1.5*	$0.75
Corredor de calles completas de Slauson Av	$18.00	$3.60
Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek	$1.0*	$0.50
Mejoras del Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton	$27.00	$2.00

Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga	$50.00	$10.00
Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías	$10.00	$2.00
Paso elevado para peatones y bicicletas de Humphreys Av	$24.28	$8.96
Límite de autopistas y puentes ensanchados	$15.00	$5.00
Programa MOSAICo del I-710: Multimodal, Operacional, Seguridad y Acceso Inversiones para la Comunidad	$612.00	$153.60
I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)	$10.00	$2.00
Estudio de planificación de la I-710: Reconexión de las comunidades del corredor entre Long Beach y el este de Los Angeles	$2.50	$2.50
Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710	$50.00	$10.00
Línea A de Metro - Mejoras en la primera/última milla	$12.30	$9.76
Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)	$10.00	$5.00
Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B	$6.30	$3.15
Proyectos para bicicletas de importancia regional	$41.44	$15.65
Puente Shoemaker/Shoreline Dr	$832.62	$9.03
Sendero para bicicletas y peatones de la línea Southeast Gateway	$17.00	$3.80
Programa de camiones con cero emisiones (ZET)	$200.00	$50.00
Programas comunitarios identificados en el Plan del Corredor	**$340.00**	**$40.00**

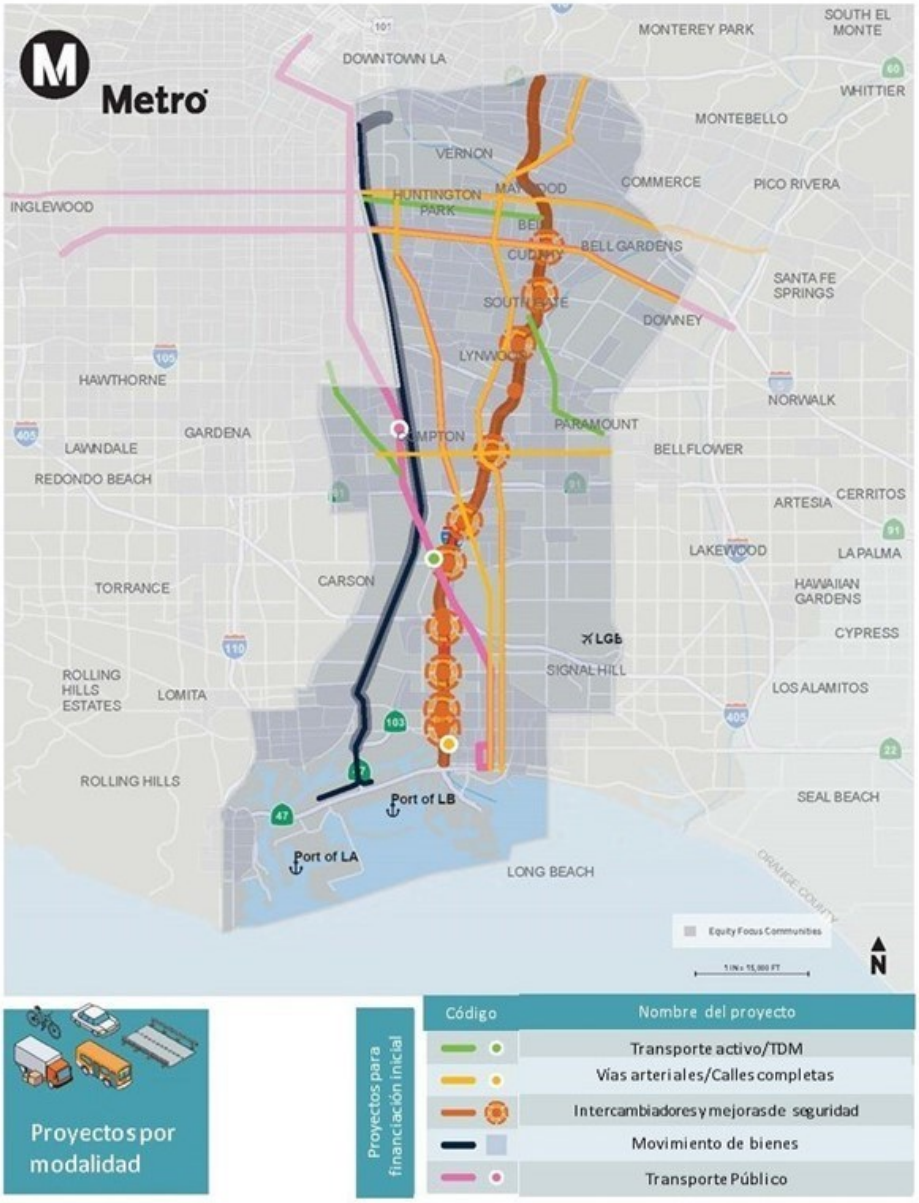


Figura 8-1 del Plan de Inversión. Proyectos/Programas para Inversión Inicial

Programas Comunitarios

Los Programas Comunitarios incorporan una serie de beneficios que responden a los problemas de equidad de larga data que enfrentan los residentes del Corredor LB-ELA, y promoverán de manera proactiva e intencional la salud y el bienestar de la comunidad en formas que normalmente no se abordan en la planificación del transporte. El Plan de Inversión LB-ELA, gracias al liderazgo de la Junta de Metro y a la inclusión de las comunidades afectadas en el desarrollo del Plan de Inversión, cuenta con una financiación de $40 millones para 15 Programas Comunitarios que complementarán la inversión en transporte multimodal del Plan de Inversión LB-ELA. Algunos Programas Comunitarios se enfocan en

abordar las cargas actuales que existen debido a políticas pasadas, desinversión y desarrollo de infraestructura; otros son medidas proactivas para sostener la estabilidad de la comunidad y maximizar los beneficios a medida que se implementan los proyectos en el futuro. Metro espera que aproximadamente 300 millones de dólares en fondos adicionales, destinados a una media de 20 millones de dólares por Programa Comunitario, podrían ser apalancados utilizando la financiación del Programa Comunitario Catalizador, a través de fondos locales, regionales, estatales y federales más adecuados para cada Programa Comunitario.

En las discusiones con el Comité Consultivo y el CLC, la salud de la comunidad surgió como una prioridad general para el Plan de Inversión. Aunque las inversiones en transporte pueden beneficiar a la salud mediante la mejora de los modos no contaminantes, el acceso a la asistencia médica y las condiciones para la actividad física y al aire libre, no todos los elementos de la salud de la comunidad pueden abordarse a través de las infraestructuras de transporte. Los Programas Comunitarios abordan los efectos directos sobre la salud, como el asma y el riesgo de cáncer relacionados con la exposición a partículas, así como diversos determinantes sociales de la salud, como el contexto social y comunitario, el vecindario y el entorno construido, y la estabilidad económica. Los 15 Programas Comunitarios se organizan en cuatro áreas temáticas generales:

Calidad del aire/ Salud comunitaria	Proyectos de electrificación de autobuses
	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA
	Infraestructura de cero emisiones para automóviles
	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire
Medio ambiente	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA
	Arte público / Estética
Estabilización de la vivienda/ Uso del terreno	Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del la Línea Southeast Gateway (TOD SIP)
	Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno
	Programas para personas sin hogar
	Políticas de estabilización de la vivienda
Creación de empleo/ Oportunidades de trabajo	Programas de formación profesional
	Programas de contratación selectiva
	Iniciativas de empleo/contratación
	Políticas de estabilización económica

Programas Modales

Además de identificar proyectos y programas para su financiación inicial, el Plan de Inversión también mira hacia el futuro del Corredor LB-ELA mediante la planificación, desarrollo, identificación y perfeccionamiento de proyectos, programas e iniciativas estratégicas que harán avanzar la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor en los próximos años. Los Programas Modales y el Fondo START-UP

permitirán que el Plan de Inversión sea un documento flexible, dinámico y vivo que aborde las prioridades y necesidades futuras a medida que evolucionan. Los elementos del Plan de Inversión que se incluirán en los Programas Modales incluyen:

- Proyectos de Nivel 1 a corto plazo no seleccionados para financiación inmediata;
- Proyectos de Nivel 1 a más largo plazo que requieran un mayor desarrollo para estar listos para su implementación;
- Proyectos de Nivel 2 que necesitarán un mayor desarrollo y perfeccionamiento para estar más en consonancia con la Visión, las Metas y los Principios Directivos que se considerarán para su implementación en el futuro;
- Planificación equitativa de proyectos para detectar brechas de equidad, proporcionar asistencia técnica a las comunidades con menos recursos y desarrollar proyectos para su futura implementación.
- Programas piloto, iniciativas estratégicas y estudios de planificación.

Fondo START-UP

La función del Plan de Inversión es distribuir estratégicamente y movilizar fondos que permitan a las distintas jurisdicciones del Corredor desarrollar e implementar sus propios proyectos existentes. Aunque en el proceso de evaluación se empleó una óptica de equidad distributiva para dar prioridad a los proyectos que tienen más probabilidades de beneficiar a las comunidades más necesitadas, la distribución de las propuestas de proyectos recibidas y los niveles de desarrollo y preparación de los proyectos reflejan disparidades en la capacidad municipal y en la inversión histórica. Los conceptos de proyectos recogidos a partir de las opiniones de la comunidad se incluyen en el Plan de Inversión, pero normalmente requerirán procesos de planificación de principio a fin y exigirán que los municipios se hagan cargo del desarrollo técnico y la implementación. Dado que las ciudades y los vecindarios que se han enfrentado a una falta de inversión histórica suelen tener menos fondos y menos miembros del personal técnico para planificar, desarrollar, financiar e implementar proyectos de capital, estas áreas pueden estar infrarrepresentadas en la lista completa de proyectos del Plan de Inversión, mucho menos en las recomendaciones para la inversión inicial.

Para hacer frente a este problema, Metro está reservando un fondo START-UP ("Strategic Technical Assistance for Reparative Transportation Uplifting People" o "Asistencia Técnica Estratégica para un Transporte Reparativo que Eleve a la Gente") que proporciona asistencia técnica específica para apoyar a las comunidades con mayores necesidades, en relación con sus recursos técnicos y su capacidad para el desarrollo y la implementación de proyectos. El fondo START-UP ayudará a las comunidades a desarrollar conceptos de proyectos que puedan optar a subvenciones y a participar en la implementación de los programas del Plan de Inversión para todo el Corredor (por ejemplo, "elementos para calmar el tráfico", "cierre de brechas peatonales" y diversos Programas Comunitarios). Los Programas Modales y el Fondo START-UP permitirán que el Plan de Inversión sea un documento flexible, dinámico y vivo que aborde las prioridades y necesidades futuras a medida que evolucionan.

Próximos Pasos

La visión del Plan de Inversión es volver a conectar a las comunidades desatendidas de Long Beach-Este de Los Angeles que llevan generaciones lidiando con los efectos de la autopista e implementar un plan de transporte integral y multimodal para rectificar los daños del pasado en el Corredor tras la adopción del Plan de Inversión. En la siguiente fase, seguiremos involucrando a los miembros del Comité Consultivo y del CLC, a expertos del sector, a socios de financiación, investigación y recursos, y a miembros de la comunidad para asegurarnos de que dedicamos el tiempo necesario a perfeccionar los proyectos y programas y seguimos siendo coherentes con la implementación sostenible, equitativa y centrada en la comunidad de este plan. Este Plan de Inversión actuará como un documento vivo y requerirá acciones adicionales tras la adopción por parte de la Junta de Metro. Durante los próximos años, Metro continuará actualizando y haciendo avanzar el Plan.

Sólo un pequeño número de proyectos y programas del Plan de Inversión están totalmente definidos y listos para su implementación. La mayoría de los proyectos y programas requieren un mayor desarrollo, diseño, refinamiento, participación de la comunidad y/o revisión medioambiental. Reconociendo esta necesidad de continuar con el desarrollo de proyectos y programas para los que hemos designado inversión inicial, programas comunitarios o financiación de programas modales, Metro recomienda la formación de cinco nuevos Grupos de Trabajo de Implementación de LB-ELA. Estos grupos se reunirán de forma continuada tras la adopción del Plan de Inversión para permitir a Metro seguir desarrollando y definiendo proyectos y programas que no estén totalmente desarrollados, y para servir como continuación de las asociaciones de colaboración con un amplio abanico de partes interesadas, incluyendo el Comité Consultivo, el CLC y miembros de la comunidad, en la implementación del CMIP tras su adopción. Este trabajo se llevará a cabo dentro del marco de la Visión, Metas y Principios Directivos de LB-ELA.

Metro recomienda la creación de dos Grupos de Trabajo "Modales", que dirigirían los esfuerzos para desarrollar y perfeccionar los proyectos/programas de inversión iniciales y los programas modales, y tres Grupos de Trabajo de "Programas Comunitarios", que dirigirían los esfuerzos para desarrollar y perfeccionar los quince Programas Comunitarios del Plan de Inversión. Los Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios se organizarán probablemente por temas y podrían incluir Salud de la Comunidad y Medio Ambiente, Estabilización de la Vivienda y Uso de Tierras, y Creación de Empleo y Oportunidades de Trabajo.

Dada la amplitud de temas que aborda este Plan de Inversión, y su naturaleza de documento de planificación estratégica, las métricas de rendimiento tendrán que medir los impactos del Plan en todos los modos y en múltiples escalas de progreso y éxito. Metro recomienda el establecimiento de un Programa de Seguimiento del Rendimiento del Plan de Inversión LB-ELA para seguir y medir el progreso y los impactos, utilizando métodos y herramientas consistentes para establecer las expectativas de seguimiento del rendimiento que deberán apoyar los patrocinadores de los proyectos y las agencias líderes. Las métricas incluirán métricas de procesos, métricas de resultados de proyectos y métricas de resultados de la comunidad.

Aunque se adoptó un enfoque sólido para evaluar los posibles beneficios y preocupaciones resultantes de cada proyecto, muchos proyectos se desarrollarán más a través de los programas modales. Algunos miembros de la comunidad han expresado su preocupación por la inversión en proyectos que no se han

desarrollado completamente y por los posibles perjuicios que podrían derivarse del desarrollo de proyectos nuevos y conceptuales sin el mismo nivel de escrutinio. Los proyectos que no se ajusten a los principios, la visión y los objetivos de este proceso no seguirán adelante. En el caso de los nuevos proyectos, que aún no han sido evaluados como parte del proceso del Plan de Inversión, los Grupos de Trabajo podrán aprovechar el marco y los criterios de evaluación creados para el Plan de Inversión. Los grupos de trabajo también revisarán las banderas de la equidad y del CIC para perfeccionar el diseño y la ejecución de los proyectos, que se someterán a una revisión medioambiental como parte del proceso CEQA (Ley de Calidad Ambiental de California)/NEPA (Ley Nacional de Política Ambiental). Además, en respuesta a los comentarios de los miembros de la comunidad, Metro se ha comprometido a utilizar la orientación explícita sobre la calidad del aire, el desplazamiento, la vigilancia y la cubierta impermeable para dar forma al desarrollo del proyecto durante la Fase de Implementación. Metro tiene la intención de cumplir la promesa de generar beneficios adicionales para las comunidades de LB-ELA que complementen las mejoras de transporte que recomienda el Plan de Inversión. El éxito del plan depende de un esfuerzo de equipo para seguir avanzando. Metro espera seguir trabajando con los miembros de la comunidad, las organizaciones locales, los expertos e investigadores de la industria y los funcionarios electos a medida que el Plan de Inversión se convierte en realidad.

1. Antecedentes

1.1 Propósito del Plan de Inversión

El Corredor Long Beach-Este de los Angeles (LB-ELA) es el hogar de muchas comunidades vibrantes, multiculturales y únicas que juntas representan el 12% de la población del condado de Los Ángeles. Estas comunidades históricas incluyen cuatro de las ciudades incorporadas más antiguas del condado de Los Ángeles: Compton (1888), Long Beach (1897), Vernon (1905) y Huntington Park (1906), y cuentan con un rico mosaico de etnias, experiencias culinarias, denominaciones religiosas y tradiciones culturales que ayudan a hacer del condado de Los Ángeles un lugar diverso y dinámico para vivir y trabajar.

La oportunidad futura para que las comunidades del Corredor LB-ELA prosperen y disfruten de una alta calidad de vida, desde aire limpio y buena salud hasta opciones de movilidad seguras y abundantes y acceso a oportunidades, sigue siendo desafiante y poco clara debido al legado generacional compuesto de decisiones, políticas y prioridades de inversión en infraestructura de transporte que han servido más para fracturar y oscurecer el mosaico del Corredor LB-ELA que para unificarlo e iluminarlo.

La inversión en infraestructura de transporte, en el mejor de los casos, eleva y conecta a las comunidades necesitadas y, en el peor de los casos, desconecta e impone a las comunidades vulnerables consecuencias e impactos localizados concentrados a expensas de los beneficios regionales dispersos. La historia de la planificación, construcción y propósito de la I-710, una autopista de 19 millas completada en 1964, representa este último resultado. Con la decisión de trazar esta autopista a lo largo del río de Los Ángeles para conectar los puertos de Long Beach y Los Ángeles con el Distrito Central de Manufactura y los depósitos ferroviarios intermodales ubicados cerca del este de Los Ángeles, la I-710 atravesó las comunidades del Corredor LB-ELA que existían antes de la autopista, desplazando a numerosos residentes y sumándose al legado dañino compartido de la construcción de autopistas dirigida intencionalmente a través de comunidades BIPOC (comunidades negras, indígenas y personas de color) para servir a los intereses económicos regionales.

Décadas más tarde, la I-710 sirve como el corredor de transporte de mercancías más importante del país, apoyando el movimiento de bienes que apoya las economías regionales, estatales y nacionales. Decenas de miles de camiones diésel pesados viajan diariamente por la autopista, sirviendo al complejo portuario marítimo más concurrido del país, depósitos ferroviarios intermodales, almacenes, centros logísticos e instalaciones de transbordo. El sistema de transporte de uso compartido del Corredor LB-ELA, anclado por la I-710 y apoyado por cinco autopistas que se cruzan (I-405, Ruta Estatal [SR] 91, I-105, I-5 y SR-60), el Corredor Ferroviario Alameda y grandes carreteras principales, es responsable de mover el creciente volumen de carga manejada por el complejo portuario marítimo más concurrido del país a las terminales ferroviarias transcontinentales cerca del centro de Los Ángeles y otros destinos nacionales y locales.

La I-710 es también el corredor de transporte de mercancías más perjudicial para la comunidad del país. A medida que la población del sur de California creció a lo largo de las décadas, también lo hizo la demanda de la I-710 para transportar pasajeros y mercancías regionales, lo que puso a prueba la capacidad limitada de la autopista, lo que provocó congestión de tráfico, problemas de seguridad y tráfico indirecto en las carreteras principales paralelas a la autopista que sirven a las comunidades del Corredor LB-ELA. A medida que la economía nacional, estatal y regional prosperó gracias al aumento del movimiento de bienes y el comercio internacional respaldado por la I-710, las comunidades a través de las cuales se construyó la autopista soportaron la carga del aumento de la contaminación del aire y el tráfico de mercancías, el deterioro de la salud pública y la movilidad, el desplazamiento. En general, tenían una peor

calidad de vida. Estos impactos negativos en la salud de la comunidad le han valido trágicamente al Corredor LB-ELA el apodo adecuado de "Zona de la Muerte Diésel".

Desde la perspectiva de las comunidades, los ecos de estas heridas abiertas reverberaron cuando, después de dos décadas de estudio y evaluación, la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) y el Departamento de Transporte de California (Caltrans) propusieron ampliar la I-710 para ampliar la capacidad de la autopista para acomodar carriles de circulación de uso general. Estos carriles adicionales estaban destinados a absorber el aumento de los viajes de camiones y vehículos para reducir la congestión del tráfico y las colisiones, mejorar el movimiento de bienes a través de la región y apoyar las necesidades económicas de la región. Sin embargo, esta ampliación también causaría aún más desplazamiento de personas y empleos en comunidades ya separadas y perjudicadas por la autopista, un mayor impacto en la calidad del aire local, la salud pública y el medio ambiente, y un enfoque continuo en atender las necesidades económicas de la región a expensas de la calidad de vida y la salud de las comunidades del Corredor LB-ELA.

Después de que la Agencia de Protección Medioambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés) expresara su preocupación durante la revisión ambiental de esta propuesta de que la agencia no creía que el proyecto cumpliera con las normas de calidad del aire, Metro y Caltrans suspendieron su avance. Esta decisión marcó un punto de inflexión para Metro, reconociendo que el proyecto propuesto desarrollado hace años no cumplía con los marcos de políticas federales, estatales y regionales actuales, no se alineaba con los enfoques actualizados para la inversión en transporte desde una perspectiva multimodal, de calidad del aire, climática y de apoyo a la comunidad, y no abordaba, reparaba y superaba los impactos de larga duración de la I-710 en las comunidades del Corredor LB-ELA.

Metro escuchó estas preocupaciones e ideó un proceso centrado en la comunidad, el primero de su tipo, para desarrollar el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA (Plan de Inversión),[1] que volvería a idear cómo invertir en la infraestructura de transporte del corredor de una manera multimodal, enfocada localmente, pero regionalmente significativa a través de un proceso que llevó a las comunidades a la mesa con las partes interesadas regionales para encontrar un terreno común. Para apoyar este enfoque, Metro creó un Comité Consultivo y un Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) para servir como órganos asesores que determinarían la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Plan de Inversión, ayudarían a identificar y evaluar los proyectos propuestos, desarrollarían estrategias para aprovechar los fondos, llevarían a cabo una sólida participación comunitaria, encontrarían formas de llegar a un consenso y finalizarían las recomendaciones de financiación para la consideración por parte de la Junta Directiva de Metro. Empoderar a la comunidad y a las partes interesadas para que participen en este proceso ayudó a Metro a desarrollar un Plan de Inversión que refleja la voz de la comunidad y la dirección de la Junta Directiva de Metro para asegurar que la planificación regional para las mejoras en las carreteras "debe incluir un compromiso renovado con la participación inclusiva y significativa de las comunidades, así como un compromiso firme para abordar la equidad, el desplazamiento, la calidad del aire, la congestión y las preocupaciones económicas que han plagado a las comunidades alrededor de los principales corredores de las autopistas".[2]

Una de las principales preocupaciones planteadas constantemente por los residentes del Corredor fue la necesidad de elaborar un Plan de Inversión que no reintrodujera la ampliación de la autopista ni el desplazamiento de personas de sus hogares, dados los desafíos existentes para la cohesión de la comunidad, la propiedad de la vivienda y los costos de la vivienda. Esta opinión pública generalizada se refleja en varias políticas de Metro. En junio de 2022, la Junta Directiva de Metro adoptó su política

1 El nombre de este proyecto era anteriormente el Corredor Sur de la I-710. A través de una encuesta de participación comunitaria y aportes sobre los nombres recomendados, el proyecto pasó a llamarse Plan de Mejora de la Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

2 Carta del CEO de Metro a la Junta Directiva, Re-imaginando las mejoras de la autopista, 25 de mayo de 2021.

de Objetivos de Inversión en Carreteras Multimodales, que incluye el siguiente objetivo: "Reconociendo la historia del Condado de Los Ángeles de políticas de inversión y construcción de carreteras inequitativas, trabajar con las comunidades locales para reducir las disparidades causadas por el sistema de carreteras existente y desarrollar enfoques holísticos y positivos para mantener y mejorar la integridad y la calidad de vida de esas comunidades con un desplazamiento mínimo o nulo durante la implementación de los proyectos de autopistas". Además, la Junta Directiva de Metro adoptó una política que eliminó de la consideración del Plan de Inversión cualquier proyecto de "ampliación de la capacidad de la autopista". Con este aporte de la comunidad y la política de la Junta Directiva de Metro en mente, el personal eliminó de la consideración los proyectos propuestos para evaluación que tenían impactos conocidos de desplazamiento y evaluó cuidadosamente cada proyecto y programa recomendado para financiamiento en el Plan de Inversión.

Metro se complace en afirmar que el Plan de Inversión, a diferencia del anterior Proyecto del Corredor Sur de la I-710, no recomienda ningún proyecto o programa con desplazamientos conocidos para su financiación y mantiene su compromiso de garantizar que estas políticas de la Junta permanezcan intactas a través de la implementación del Plan de Inversión.

Metro desarrolló el Plan de Inversión con la creencia de que los procesos equitativos resultarían en resultados equitativos y con la intención de restaurar la confianza y centrar el enfoque en las comunidades del Corredor que históricamente han sido perjudicadas y afectadas de manera desproporcionada por la I-710 a lo largo de los años. El Plan de Inversión recomienda financiar una variedad de proyectos y programas centrados en la comunidad, equilibrados y multimodales, incluido el apoyo a la tecnología de camiones y locomotoras de cero emisiones, carriles para autobuses priorizados para un servicio de transporte público más rápido, tratamientos de calles completas para opciones de movilidad más integradas en las carreteras principales, senderos peatonales y ciclistas más seguros, cierres de brechas en los corredores de transporte activo, marquesinas de autobuses y mejoras en el transporte de primera y última milla para mejorar la experiencia del cliente, reducir el material particulado de las fuentes de las carreteras para mejorar la calidad del aire y la salud pública, y conectar a las comunidades con la ciclovía del río de Los Ángeles.

El plan de inversión también propone un enfoque innovador para mejorar las instalaciones y los puentes de la autopista I-710 a través del programa MOSAICo de la I-710 (Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad), que mejorará la forma en que los miembros de la comunidad acceden a la autopista a través de rampas de entrada y salida más seguras y cómo cruzan la autopista con mejoras de seguridad y movilidad para los viajes en autobús, bicicleta y peatones para reconectar las comunidades separadas por la autopista y el río LA.

La equidad es una seña de identidad del Plan de Inversión. Además del proceso comunitario inclusivo y los proyectos y programas de transporte recomendados para su financiación que ayudarán a abordar las necesidades de equidad en el Corredor LB-ELA, el Plan de Inversión también crea y financia dos programas innovadores que Metro implementará para ofrecer beneficios comunitarios holísticos y centrados en la equidad. Uno de los programas es el Fondo START-UP (Asistencia Técnica Estratégica para el Transporte Reparativo que Eleve a la Gente), que brindará apoyo a las comunidades de bajos recursos para que desarrollen proyectos para su implementación. El otro programa es el Fondo Catalizador de Programas Comunitarios, que apoya el desarrollo de 15 Programas Comunitarios (que normalmente no son elegibles para recibir fondos en un plan de inversión en transporte) para permitir que Metro lidere la región para convocar a las comunidades y partes interesadas para planificar, desarrollar prioridades e identificar estrategias de financiación para entregar proyectos y programas relacionados con la salud comunitaria, la calidad del aire, la tecnología

de cero emisiones, el reverdecimiento urbano, la reducción de gases de efecto invernadero, el desarrollo de la fuerza laboral y la contratación específica, la estabilización económica y de la vivienda, el desarrollo y las comunidades orientadas al transporte público, y el arte público y la estética.

Por último, el Plan de Inversión es un documento vivo que se revisará y actualizará cada pocos años para garantizar que los proyectos y programas avancen y entreguen los beneficios esperados y que se puedan evaluar y desarrollar nuevas prioridades a lo largo del tiempo para aprovechar los fondos reservados dentro de los Programas Modales del plan.

Este Plan de Inversión representa el apoyo consensuado de las partes interesadas de Metro que viven y trabajan a lo largo del Corredor LB-ELA. Esta estrategia de inversión multidimensional y multimodal mejora la movilidad regional y local y la calidad del aire, al tiempo que fomenta la vitalidad económica, la equidad social, la sostenibilidad medioambiental, la mejora de la salud pública y el acceso a oportunidades. A través del desarrollo e implementación del Plan de Inversión, Metro espera restaurar e iluminar el mosaico del Corredor LB-ELA, que comprende comunidades vibrantes, resilientes y multiculturales, con inversiones en transporte complementadas con programas comunitarios diseñados para elevar a las personas en el Corredor y cumplir sus esperanzas de un futuro más seguro, más limpio, más saludable, más móvil y más próspero para las generaciones venideras.

Este documento cumple con los requisitos de la Comisión de Transporte de California para que Metro adopte un Plan Integral de Corredor Multimodal calificado para el Corredor I-710/LB-ELA para permitir que los proyectos en el Plan de Inversión sean elegibles para recibir fondos del Programa de Soluciones para Corredores Congestionados del Proyecto de Ley 1 del Senado.

1.2 Breve Historia del Corredor antes del Proyecto del Corredor LB-ELA

La creación de los puertos de Los Ángeles y Long Beach se remonta a principios del siglo XX, y desde entonces se han desarrollado múltiples eventos globales que dieron forma al flujo actual de bienes y prácticas de la cadena de suministro. En 1897, el gobierno federal seleccionó la Bahía de San Pedro en lugar de la Bahía de Santa Mónica para el desarrollo del puerto, allanando el camino para los puertos de Los Ángeles y Long Beach. Poco después de esa decisión, la ciudad de Los Ángeles creó la Junta de Comisionados Portuarios en 1907, y la ciudad de Long Beach hizo lo mismo en 1917 para supervisar las operaciones de sus respectivos puertos. En 1956, un concepto de envío innovador llamado contenedorización comenzó en la costa este de los EE.UU., y Sea-Land Services (ahora A.P. Moller - Maersk) hizo la primera escala de un barco portacontenedores en el puerto de Long Beach en 1962. Desde entonces, la contenedorización ha revolucionado la forma en que se transportan los bienes por todo el mundo. De hecho, el volumen de contenedores en el puerto de Long Beach creció a una tasa de crecimiento anual promedio de casi 40 por ciento entre 1969 y 1980.

La década de 1980 fue el comienzo del ascenso de China como superpotencia manufacturera mundial. El éxito de China fue el resultado de una combinación de plantas de manufactura de propiedad central, innovaciones en las prácticas de manufactura, bajos costos laborales y su sólido ecosistema empresarial, pero también se atribuyó a la falta de cumplimiento normativo y a los bajos impuestos y aranceles. Muchos fabricantes estadounidenses trasladaron sus actividades de manufactura a China para aprovechar los bajos costos de producción y la alta productividad de China.

Las áreas cercanas a los puertos históricamente atrajeron diversas industrias, incluidas la pesca, las fábricas de conservas, la extracción de petróleo y la construcción naval a principio del siglo XX, e inversiones en infraestructura logística, incluidas redes de transporte ferroviario y por carretera e instalaciones de almacenamiento y manipulación de mercancías desde la segunda mitad del siglo XX. Se produjo un rápido crecimiento demográfico a medida que florecieron los negocios costeros. Cuando China surgió como una potencia manufacturera mundial, muchos fabricantes y minoristas estadounidenses favorecieron la Bahía de San Pedro como un nodo comercial global estratégico debido a su proximidad a China y tiempos de envío más cortos en comparación con los puertos de la costa este, una infraestructura de transporte de mercancías bien desarrollada, y una gran base de población para apoyar las actividades logísticas. Desde la primera escala portuaria de Sea-Land Services, los volúmenes de contenedores en los puertos de Los Ángeles y Long Beach aumentaron, convirtiendo a los puertos en el complejo portuario de contenedores más grande del hemisferio occidental.

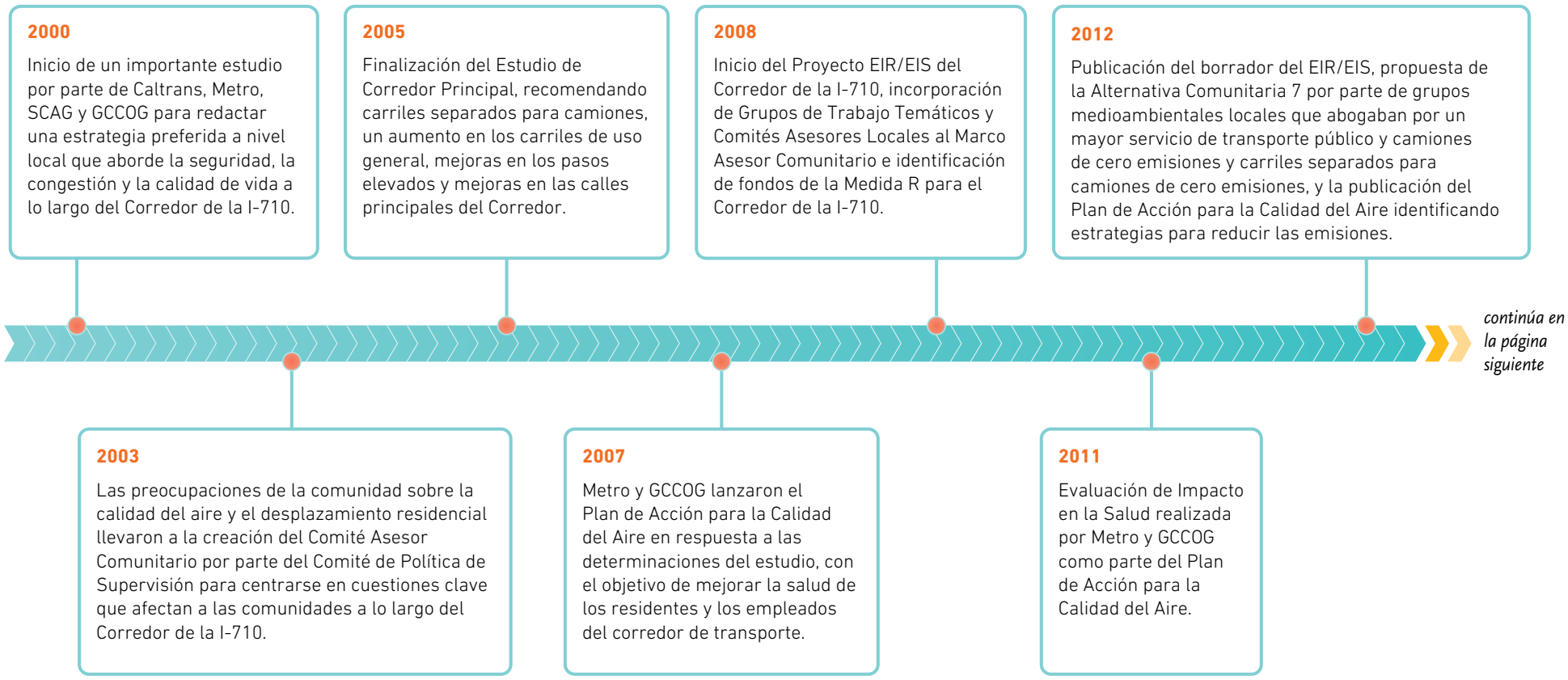
El desarrollo de la I-710 (anteriormente Rutas 15 y 7 de California) en 1964 conectó el Distrito Central de Manufactura en el sureste de Los Ángeles con el Complejo Portuario ampliado de la Bahía de San Pedro, facilitando el floreciente movimiento de bienes y comercio. Sin embargo, las actividades económicas de la región en ese momento no consideraron de manera equitativa las necesidades de todas las comunidades que se encontraban en el camino de la I-710.

El Corredor LB-ELA incluye 18 ciudades incorporadas y tres comunidades no incorporadas que son diversas, con historias de desarrollo y crecimiento únicas. Aunque el Corredor en su conjunto es un importante motor económico para la región, los beneficios y las cargas de ese desarrollo histórico no siempre se han distribuido de forma equitativa. Algunas comunidades de color y hogares con bajos ingresos sufren los efectos de decisiones políticas y de planificación poco equitativas tomadas mucho antes de que se construyera la I-710. El “redlining”, las prácticas de préstamos discriminatorios y la zonificación excluyente que consolidaron la segregación racial residencial en el Condado de Los Angeles a mediados del siglo XX dividieron algunos vecindarios, destruyeron otros y obligaron a algunas comunidades a soportar el peso del tráfico de transporte de bienes y de personas que viajan diariamente al trabajo que sustenta la región, el estado y una parte importante del país.

Las desigualdades resultantes en los impactos comunitarios se han visto exacerbadas por la construcción y los cambios en la I-710 para satisfacer el aumento del volumen del comercio internacional en las últimas décadas.

1.3 La Necesidad de Mejoras en el Corredor Sur LB-ELA - Décadas en Proceso

En los años 90, el Corredor Sur de la I-710 se enfrentaba a una convergencia de retos derivados del aumento del tráfico, la expansión de la población local, el crecimiento del comercio en el Complejo Portuario de la Bahía de San Pedro y el deterioro de las infraestructuras de transporte, lo que generaba problemas de seguridad y movilidad que no podían ignorarse. Algunos tramos de la autopista sufrían retrasos de tres o más horas al día.[3] El siguiente cronograma resume los esfuerzos realizados a lo largo de dos décadas para aliviar la congestión y mejorar la seguridad a lo largo del Corredor LB-ELA:



3 Estudio de caso: I-710 California: La comunidad comprometida apoya la asociación para el estudio del corredor,https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/shrp2/SHRP2_CS_C01

2013

CALSTART preparó el Estudio de Comercialización de Camiones Cero Emisiones del Proyecto I-710, contribuyendo al Plan Tecnológico para el Movimiento de Bienes emprendido por Metro y GCCOG.

Metro, Caltrans y GCCOG proceden a iniciar el desarrollo de un Borrador de EIR/EIS revisado basado en los comentarios de la comunidad y los cambios en el transporte logístico de carga. Se analizó un conjunto revisado de alternativas que incluía No Construir, una modernización de la autopista combinada con un programa de camiones de cero emisiones y una modernización de la autopista combinada con carriles separados para camiones accesibles solo para los camiones de cero emisiones.

2016

Los votantes del condado de Los Ángeles aprobaron la Medida M, que proporcionó fondos adicionales para el corredor LB-ELA. Esta medida tenía como objetivo aliviar la congestión del tráfico, reparar la infraestructura y ampliar el transporte público, al tiempo que subsidiaba las tarifas para los grupos vulnerables.

Al mismo tiempo, Metro y GCCOG completaron un Plan Estratégico de Transporte, proponiendo un conjunto integral de proyectos para mejorar el transporte regional a través de avances en tecnología e infraestructura para satisfacer las demandas crecientes.

2017

El borrador revisado del EIR/borrador suplementario del EIS se publicó para su revisión pública, ofreciendo análisis detallados sobre las mejoras propuestas y sus impactos dentro del corredor.

2018

La Junta de Metro revisó las tres alternativas del borrador revisado del EIR/borrador suplementario del EIS: "No construir", Alternativa 5C y Alternativa 7. Finalmente, la Alternativa 5C fue aprobada como la Alternativa preferida localmente, que incluía el Programa de Camiones de Cero Emisiones de la I-710 y se enfocaba hacia una modernización integral de la I-710. Esta decisión también introdujo un Programa de Acción Temprana para brindar beneficios inmediatos en seguridad, movilidad y calidad del aire, priorizando varios proyectos antes de que comenzara cualquier trabajo en la autopista principal.

Se inició el desarrollo del EIR/EIS final que documentaba la selección de la Alternativa 5C como la Alternativa Preferida.

2020

La Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) reiteró a través de una carta a Caltrans y Metro que se requeriría un análisis de puntos críticos (hot spot) para la Alternativa Localmente Preferida (LPA) (Alternativa 5C) debido a que el proyecto resultaría en un aumento de las emisiones de diésel relacionadas con los camiones y los posibles desafíos resultantes para cumplir con los estándares de calidad de aire.

En respuesta a estas acciones y a las continuas preocupaciones de la comunidad, la Junta de Metro suspendió el trabajo en el EIR/EIS final para la Alternativa 5C.

2021

En mayo de 2021, la Junta de Metro suspendió la revisión ambiental de la LPA 5C (en adelante denominada Alternativa 5C) del Proyecto del Corredor Sur de la I-710 debido a preocupaciones significativas de que el proyecto propuesto no cumpliría con los estándares de conformidad de calidad de aire; crearía un desplazamiento insostenible en las comunidades más desfavorecidas a lo largo de la autopista; y contradeciría las políticas locales, estatales y federales actualizadas relacionadas con proyectos de ampliación de autopistas o expansión.

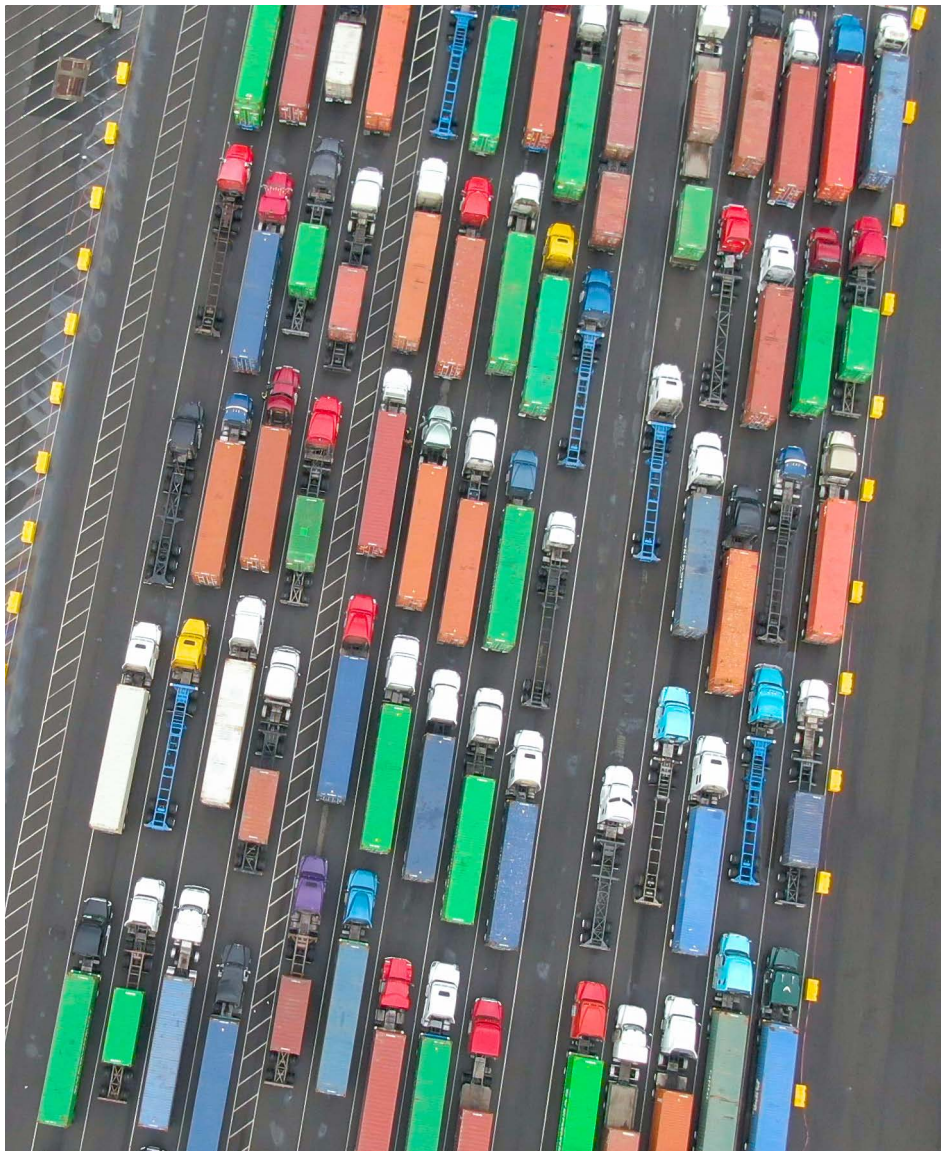
El GCCOG formó el Comité Ad Hoc de la I-710 en julio, con el objetivo de integrar soluciones respaldadas localmente después de la suspensión de la aprobación de la Alternativa 5C.

En septiembre, la Junta de Metro y Caltrans lanzaron un enfoque integral para volver a involucrar a las comunidades y las partes interesadas, formando el Comité Consultivo del Corredor Sur de la I-710 para un enfoque más multimodal, equitativo y sostenible a los desafíos del corredor.

2022

El proyecto pasó a llamarse Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA, lo que refleja un enfoque más amplio.

La Junta de Metro, en respuesta a una solicitud de Caltrans y cambios de política estatal destinados a mejorar los efectos del cambio climático, rescindió formalmente la Alternativa 5C como la Alternativa Preferida a favor de la alternativa "No Construir" y dirigió el desarrollo del EIR/EIS Final para documentar esa decisión.



1. Crear un grupo de trabajo sobre transporte de mercancías equitativo, formal y recurrente;
2. Desplegar una tecnología de camiones más limpia para desplazar las operaciones diésel en los corredores de autopistas con gran intensidad de transporte de mercancías;
3. Formar una asociación ferroviaria de mercancías de alto nivel para impulsar la inversión en el Condado de Los Angeles;
4. Liderar una discusión en todo el condado sobre el papel de las necesidades del movimiento de bienes en la planificación y las políticas de gestión de las aceras; y
5. Colaborar en toda la región para fomentar programas de desarrollo de la fuerza laboral que apoyen las necesidades de los trabajadores del transporte de mercancías del mañana.

Tras el desarrollo del Plan Estratégico de Movimiento de Bienes del Condado de Los Angeles en septiembre de 2022, Metro adoptó el CMCP de la I-405. El CMCP de la I-405 busca mejorar la movilidad a lo largo de toda la I-405, uno de los corredores más congestionados del Condado de LA y de la nación. La meta de este esfuerzo de planificación era comprender a los diversos usuarios y comunidades que dependen del Corredor I-405 y se ven afectados por él, solicitar su opinión y mostrar cómo las mejoras multimodales podrían reducir la congestión, desplazar a más personas, aumentar la accesibilidad para todos los usuarios y apoyar y promover resultados equitativos para las comunidades históricamente desfavorecidas.

Ambos planes se desarrollaron dentro de un marco político evolucionado que daba prioridad a la participación de las partes interesadas y abordaba los problemas de calidad de vida a la hora de obtener

financiación estatal y federal. Este enfoque se codificó en la creación del Programa de Soluciones para Corredores Congestionados, cuyo estatuto de habilitación indica que "Se dará preferencia a los planes de corredores que demuestren que los planes y las mejoras específicas de los proyectos que se vayan a emprender son el resultado de la colaboración entre el departamento y los socios locales o regionales que reflejen un enfoque global para abordar los problemas de congestión y calidad de vida dentro del corredor afectado mediante la inversión en transporte y soluciones medioambientales relacionadas."[4]

Mediante el desarrollo y la aprobación del Plan de Inversión de LB-ELA, este Plan de Inversión también proporciona un CMCP de la I-710 que cumpla los requisitos para competir y conseguir una parte de los $250 millones de financiación estatal disponibles a través del Programa de Soluciones para Corredores Congestionados del Proyecto de Ley 1 del Senado[5]. Esta financiación crítica apoya la capacidad de Metro para cumplir las Medidas R y M.

4 Código de California sobre Calles y Carreteras 2022 Capítulo 8.5 Corredores Congestionados, https://law.justia.com/codes/california/2022/code-shc/division-3/chapter-8-5/section-2392/.

5 Proyecto de Ley de Reparación de Carreteras y Rendición de Cuentas de 2017 (SB 1), https://www.metro.net/about/sb1/.

2. El Comité Consultivo y el Proceso de Elaboración de Los Estatutos del Comité Consultivo

En Mayo de 2021, la Junta de Metro suspendió la revisión medioambiental de la Alternativa Localmente Preferida (LPA) 5C del Proyecto del Corredor Sur de la I-710 (aquí referida como Alternativa 5C) debido a preocupaciones significativas de que el proyecto propuesto no cumpliría con los estándares de conformidad de la calidad del aire; crearía un desplazamiento insostenible en comunidades desfavorecidas adyacentes a la autopista; y contradeciría las políticas locales, estatales y federales actualizadas relacionadas con los proyectos de ampliación o expansión de autopistas.

Al mismo tiempo, la Junta de Metro ordenó al Consejero Delegado de Metro que volviera a involucrar a las comunidades afectadas a lo largo de la I-710 Sur, que convocara a las partes interesadas y que desarrollara un nuevo plan de inversión en transporte multimodal, centrado en la comunidad y de importancia regional para el Corredor, que es un corredor de importancia nacional para el transporte de mercancías y la movilidad regional, con impactos sustanciales soportados por los residentes adyacentes a la autopista I-710.[9]

Para cumplir esta directiva, Metro estableció el Comité Consultivo del Corredor de Long Beach al Este de Los Angeles (LB-ELA) en Septiembre de 2021 para que actuara como órgano asesor de la Junta en el desarrollo de recomendaciones para el Plan de Mejoras de Movilidad del Corredor LB-ELA (Plan de Inversión).[10] La Junta de Metro se enfocó en asegurar que este nuevo proceso, en contraste con el anterior, incluyera a personas de las comunidades afectadas

9 Consulte el Informe del Comité de Planificación y Programación de Metro, 18 de Mayo de 2022: Ítem 8 de la Agenda.
10 El cambio de nombre del proyecto del Corredor I-710 al Corredor Long Beach-East LA fue un cambio formal realizado por acción de la Junta de Metro en 2022.

que proporcionarían retroalimentación significativa hacia una visión compartida y promoverían un proceso de toma de decisiones inclusivo y representativo. La invitación a participar como miembro del Comité Consultivo se formuló deliberadamente para asegurar que los miembros pudieran participar plenamente, representar a sus comunidades e intereses, comprometer su tiempo y apoyar la meta de crear un Plan de Inversión apoyado por la comunidad.

2.1 Creación del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA (Respuesta del Personal a las Mociones 47 y 48 de la Junta)

En Mayo de 2021, la Junta Directiva de Metro aprobó Las Mociones 47 y 48[11] efectivamente despejando el camino para que el Comité Consultivo proporcionara un nuevo conjunto de proyectos, programas y recomendaciones legislativas en lugar de la propuesta suspendida y finalmente terminada de la Alternativa 5C para ampliar la Interestatal. También se encargó al Comité Consultivo la elaboración de un Plan de Inversión para su consideración por la Junta de Metro, con el fin de proporcionar la tan necesaria inversión para las comunidades directamente afectadas por el movimiento de personas y bienes a través del Corredor Sur de la I-710.

Metro también solicitó que el Comité Consultivo se asociara con el Consejo de Gobiernos de las Ciudades Gateway (GCCOG). A través del proceso del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, esta asociación creó y entregó un Plan de Inversión que recomienda la financiación de proyectos y programas diseñados para realizar estrategias multimodales que aborden el propósito y la necesidad restablecidos. Las aportaciones del GCCOG, especialmente a través de las recomendaciones de su Comité Ad Hoc de la I-710, se incorporaron al Plan de Inversión. Además, tres funcionarios de la ciudad del Comité Ad Hoc y representantes de Long Beach, el Puerto de Long Beach y los tres distritos supervisores del condado en el área de estudio son miembros con derecho a voto del Comité Consultivo, y el director ejecutivo del GCCOG es miembro de oficio. Para que el Comité Consultivo fuera eficaz, sus miembros debían representar un amplio conjunto de voces comunitarias y regionales que reflejaran los numerosos retos a los que se enfrenta el Corredor, y que ayudaran a este grupo a reevaluar el propósito y la necesidad del proyecto del Corredor y a desarrollar estrategias, proyectos y programas multimodales y polivalentes, así como las prioridades de inversión correspondientes. La amplia y diversa composición del Comité Consultivo fue seleccionada para explorar y abordar los innumerables retos a los que se enfrentan sus respectivas comunidades de LB-ELA y los viajeros del Corredor, desde la congestión del tráfico y los problemas de seguridad, la mala calidad del aire y la salud pública, hasta la falta de oportunidades y opciones de movilidad multimodal.

Los miembros del Comité Consultivo también debían representar los puntos de vista de las organizaciones comunitarias, los funcionarios electos, las empresas, los trabajadores, los defensores medioambientales y la industria del transporte de bienes. Poner todas estas voces "sobre la mesa" en un esfuerzo de colaboración demostró ser una diferencia fundamental con respecto a esfuerzos anteriores y será beneficioso para el desarrollo y la implementación continua de futuras mejoras, incluidas las estrategias y la defensa de la financiación.

El grupo estaba formado por unas 40 partes interesadas de la comunidad y la región, procedentes de una muestra representativa de comunidades, industrias, entidades públicas, expertos en políticas, empresas y organismos laborales. Todas estas partes interesadas representan a personas o intereses directamente afectados o dependientes del movimiento de personas y bienes en, a través y alrededor del Corredor LB-ELA (Apéndice 2-A). Desde Septiembre de 2021 hasta de Abril de 2024, el

11 Consulte la Reunión de la Junta Directiva de Metro del 23 de **Septiembre de 2021: Temas del Orden de Día 11 y 12.**

Comité Consultivo se reunió 34 veces— normalmente por las tardes, para asegurar una participación óptima de los miembros.

El Comité Consultivo:

- Reafirmó los límites del área de estudio del Corredor LB-ELA;
- Revisó y reevaluó el propósito y la necesidad de mejoras en el Corredor LB-ELA entre los Puertos y la Ruta Estatal 60;
- Colaboró en la definición de la Visión, Metas y Principios Directivos que se describen en el Capítulo 4 y se ajustan al marco político regional y estatal existente;
- Identificó una serie de estrategias, proyectos y programas, priorizados a corto y largo plazo, que harán realidad las metas para satisfacer las necesidades de las partes interesadas y los usuarios del Corredor;
- Creó un Plan de Inversión multimodal, centrado en la equidad, de apoyo a la comunidad y regionalmente significativo, alineado con la Visión, Metas y Principios Directivos establecidos por el Comité Consultivo, que permitirá a Metro y Caltrans -en colaboración con los miembros del Comité y las agencias locales, regionales, estatales y federales- implementar estos proyectos y programas; y
- Informó regularmente de los resultados del Comité Consultivo a la Junta de Metro y al Estado de California durante todo el proceso a través de reuniones de coordinación.

Además, para cumplir la directiva de la Junta de Metro de volver a involucrar a las comunidades afectadas y a sus miembros y para implementar la Plataforma de Equidad de Metro, el equipo del proyecto, basándose en las aportaciones de los miembros del Comité Consultivo, recomendó crear un foro para reunir a los residentes de las comunidades a lo largo del Corredor LB-ELA para ayudar a asesorar al Comité Consultivo. Las metas de este foro eran ayudar al Comité Consultivo y al equipo del proyecto a contrastar ideas, establecer un proceso para una mayor aportación de la comunidad, revisar la información y las recomendaciones del proyecto y presentar prioridades y preocupaciones que el Comité Consultivo pudiera tener en cuenta en el desarrollo de sus recomendaciones.

Con esta petición, el equipo del proyecto creó un nuevo grupo denominado Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), formado por residentes del área del proyecto y cuyo objetivo era incluir al menos a un miembro por jurisdicción o vecindario del Corredor LB-ELA, según la definición del área de estudio del Grupo de Trabajo. Se dio prioridad a los solicitantes que vivían cerca de la autopista o de usos industriales pesados, y se asignó más de un puesto en el CLC a las jurisdicciones con más habitantes en las "áreas afectadas" (definidas como situadas a menos de 800 metros de autopistas, puertos o patios intermodales). Los criterios de selección del CLC también incluían a personas que no sólo viven, sino que también trabajan en el Corredor, están comprometidas a través de organizaciones sociales y comunitarias, pueden representar a poblaciones de jóvenes o mayores, son negros, indígenas o personas de color, y no son hablantes nativos de inglés. El propósito del CLC era asesorar al Comité Consultivo sobre propuestas y recomendaciones a lo largo de su proceso. El CLC comenzó con 24 miembros en Marzo de 2022. En el transcurso de dos años, se añadieron algunos miembros al CLC, otros renunciaron y se sustituyeron algunos puestos. Para Abril de 2024, había 26 miembros del CLC. La creación de este grupo, con su papel central en un esfuerzo de planificación a tan gran escala, ha sido un hecho sin precedentes para Metro y la región. También ha supuesto un importante paso adelante en contraste con anteriores esfuerzos de planificación como la Alternativa 5C, reflejando el liderazgo de la Junta de Metro y el reconocimiento de que su planificación regional para la mejora de las autopistas "debe incluir un compromiso renovado con la participación inclusiva y significativa de las comunidades, así como un compromiso firme para abordar la equidad, el desplazamiento, la calidad del aire, la congestión y las preocupaciones económicas que han asolado a las comunidades en torno a los principales Corredores de autopistas"[12] El CLC ha demostrado ser fundamental en el

12 Carta del CEO de Metro a la Junta Directiva, Reimaginando las Mejoras de las Autopistas, 25 de Mayo de 2021.

proceso del Plan de Inversión, proporcionando recomendaciones críticas al Comité Consultivo sobre metas, propuestas y recomendaciones en los puntos de control de consenso clave. También se añadieron a la estructura Grupos de Trabajo, como se describe en la sección siguiente. Estos grupos, a los que también asistieron miembros del CLC y que proporcionaron orientación y aportaciones clave durante el proceso del Plan de Inversión, incluyen el Comité Coordinador, el Grupo de Trabajo de la Estrategia de Compromiso con la Comunidad (CES), el Grupo de Trabajo de Equidad y el Grupo de Trabajo de Camiones con Cero Emisiones (ZE).

El desarrollo del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, al incluir a todos estos grupos de trabajo e integrar a los miembros de la comunidad en el proceso de toma de decisiones, supuso un enorme compromiso por parte de la Junta y del Personal de Metro para incorporar plenamente la equidad en el Plan de Inversión como proceso y como resultado. El Plan de Inversión refleja este compromiso a través de sus recomendaciones de financiación.

2.2 Actividades del Comité Consultivo

El proceso del Comité Consultivo se puso en marcha en 2021 y, con su establecimiento, sustituyó a la fase medioambiental del proyecto anterior (Alternativa 5C), que se suspendió al principio y finalmente se dio por concluida. Este paso significativo iniciado por la Junta de Metro reconoció la necesidad de considerar lo que no funcionó en el proceso anterior para abordar las necesidades del Corredor y comprender las preocupaciones y frustraciones que la comunidad había expresado históricamente hacia Metro y Caltrans en relación con el Proyecto I-710 Sur. Metro creó el Comité Consultivo como un foro para fomentar el diálogo y reparar y crear confianza entre Metro, la comunidad y las partes interesadas del Corredor, muchas de las cuales no habían trabajado juntas antes, tenían puntos de vista diferentes o conflictivos, o no habían formado parte del proceso de toma de decisiones del proyecto anterior.

Para centrar la equidad en todo el proceso, los miembros del Comité Consultivo ayudaron a poner a prueba la Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad de Metro (EPET), una herramienta que ayuda a evaluar las condiciones existentes y los datos relacionados, a involucrar a la comunidad, a explorar las posibles repercusiones de los diferentes proyectos y programas y, finalmente, a determinar un resultado equitativo y el camino a seguir para un proyecto. El EPET se usó durante todo el proceso del Comité Consultivo.

A lo largo de 2022, los miembros del Comité Consultivo se informaron sobre las condiciones existentes en el Corredor y discutieron el futuro que cada miembro prefería para el Corredor, a la vez que participaban en un amplio proceso basado en el consenso, comprobaban el pulso del grupo y votaban en los puntos de control clave. El resultado final fue la creación de un Comité Consultivo consensuado y una Visión, Metas y Principios Directivos aprobados por el CLC que proporcionan un marco claro para la toma de decisiones y el establecimiento de prioridades descritos en el Capítulo 4.

A finales de 2022 y principios de 2023, el Comité Consultivo alcanzó el importante hito de confirmar más de 200 Estrategias, Proyectos y Programas Multimodales (MSPP) para pasar a la fase de evaluación. El Comité Consultivo buscó un conjunto de MSPP lo más inclusivo posible, usando un amplio enfoque de divulgación y participación para recibir opiniones de los residentes del Corredor, grupos comunitarios, partes interesadas, agencias asociadas y otras partes. Se desarrolló un amplio esfuerzo de participación pública para contribuir a la lista de MSPP candidatos, enfocándose en particular en el compromiso con las comunidades afectadas, complementado por asociaciones con organizaciones comunitarias. La fase MSPP se describe en el Capítulo 5.

En 2023, los miembros del Comité Consultivo y del CLC votaron para aplicar 73 criterios de evaluación que promueven y están alineados con la Visión, las Metas y los Principios Directivos, a la lista de más de 200 proyectos. También proporcionaron comentarios sobre la aplicación de los criterios de evaluación aprobados a la lista de posibles proyectos y programas multimodales. Se llevaron a cabo tres reuniones híbridas para crear oportunidades de participación entre el Comité Consultivo y los miembros del CLC y la posibilidad de discutir los criterios de evaluación propuestos.

Se llevaron a cabo cinco reuniones virtuales e híbridas adicionales para el CLC con el fin de proporcionar oportunidades adicionales para promover la discusión y proporcionar información detallada sobre la evaluación propuesta, los criterios de priorización y el análisis de niveles. Para perfeccionar los borradores de las puntuaciones de clasificación de los proyectos, los miembros del Comité Consultivo se reunieron en pequeños grupos con el equipo del proyecto, con la participación abierta de los miembros del CLC.

Figura 2-1. Proceso del Comité Consultivo

La Figura 2-1. Proceso del Comité Consultivo ilustra las principales fases de los hitos que conducen a la presentación del Plan de Inversión a la Junta de Metro.

Para fomentar la Plataforma de Equidad de Metro, el equipo del proyecto trató de salvar la brecha para los residentes afectados en el Corredor cuya lengua materna no es el inglés y asegurar que todas las personas tengan acceso a los materiales y la información disponibles. La siguiente tabla muestra un análisis demográfico que tiene en cuenta la necesidad de estos idiomas, tal y como se ha identificado a través de los perfiles comunitarios de las ciudades del Corredor y de las comunidades no incorporadas.

Se determinó que los tres idiomas con dominio limitado del inglés más representados se tendrían en cuenta en el proceso del Comité Consultivo. Todas las reuniones del Grupo de Trabajo se llevaron a cabo en inglés con interpretación simultánea al español, jemer y tagalo, y las reuniones del CLC se realizaron en inglés con interpretación simultánea al español. Todos los videos de presentación se pusieron a disposición del público en inglés, español, jemer y tagalo para las Reuniones del Comité Consultivo, y los videos de presentación para las Reuniones del CLC se pusieron a disposición del público en español. Los materiales y folletos de las reuniones también se pusieron a disposición del público en inglés y español, y en otros idiomas si así se solicitaba.[13] En su mayor parte, las reuniones del Comité Consultivo y del CLC se llevaron a cabo en formato virtual, aunque en algunas sesiones se ofreció la posibilidad de asistir en persona. Todas las reuniones del Comité Consultivo estuvieron abiertas al público.

Tabla 2-1. Análisis Demográfico

Ciudad / Comunidad	Tagalo	Jemer	Coreano	Chino	Español
Long Beach	●	●	○	○	●
Signal Hill	●	●	○	○	●
Carson	●	○	○	○	●
Lakewood	●	○	○	○	●
Bellflower	●	○	○	○	●
Paramount	○	○	○	○	●
Compton	●	○	○	○	●
Downey	○	○	○	○	●
Lynwood	○	○	○	○	●
South Gate	○	○	○	○	●
Huntington Park/Cudahy/ Bell/Bell Gardens	○	○	○	○	●
Commerce	○	○	○	○	●
Vernon/Maywood	○	○	○	○	●
East Los Angeles	○	○	○	●	●
Boyle Heights	●	○	●	○	●
East Rancho Dominguez	○	○	○	○	●
Walnut Park	○	○	○	○	●
Wilmington	○	○	○	○	●
San Pedro	●	○	○	○	●

● ≥5% de la población (de 5 años o más) de una o más zonas censales de la jurisdicción habla la lengua indicada

○ <5% de la población (de 5 años o más) de una o más zonas censales de la jurisdicción habla la lengua indicada

Fuente: Datos del Censo de EE. UU. 2011-2015 Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) para Dominio Limitado del inglés; se usaron estos porcentajes ya que se aplicaban a más de una ciudad/comunidad. Además, el equipo del proyecto ofreció servicios en cualquier otro idioma cuando se soliciten.

13 Todos los materiales y recursos de la reunión pública sobre el Corredor LB-ELA pueden encontrarse en el Centro del Proyecto en https://www.metro.net/projects/lb-ela-corridor%20plan/#documents.

2.3 Estatutos del Comité Consultivo

El Comité Consultivo creó un Grupo de Trabajo sobre Estatutos y Estructura de Gobierno para determinar un conjunto claro de directrices, acuerdos y estructura sobre cómo funcionaría el Comité Consultivo. Los miembros del grupo de trabajo examinaron varios modelos de creación de consenso y toma de decisiones empleados en otros esfuerzos relevantes de planificación de equipos de proyecto (I-710 EIR/EIS y Comité Asesor de Seguridad Pública). Este grupo aportó sus comentarios sobre el borrador de los Estatutos del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA elaborado por el equipo del proyecto, incluyendo una posible estructura de liderazgo, un proceso de consenso y toma de decisiones, y las funciones y expectativas de los diferentes grupos.

El Grupo de Trabajo sobre Estatutos y Estructura de Gobierno propuso un modelo de creación de consenso (Figura 2-2. Modelo de Creación de Consenso2-2) en el que los individuos se comprometen a apoyar una decisión, incluso en ausencia de un acuerdo unánime. Este enfoque implicaba la introducción de un tema de discusión, seguido de una propuesta presentada por el equipo del proyecto. Posteriormente, los miembros compartieron sus puntos de vista sobre la propuesta. A través de un proceso iterativo, el equipo del proyecto revisaba las propuestas para dar cabida a las preocupaciones hasta que una mayoría "apoyaba" activamente las propuestas o las consideraba suficientemente aceptables para "vivir con ellas."

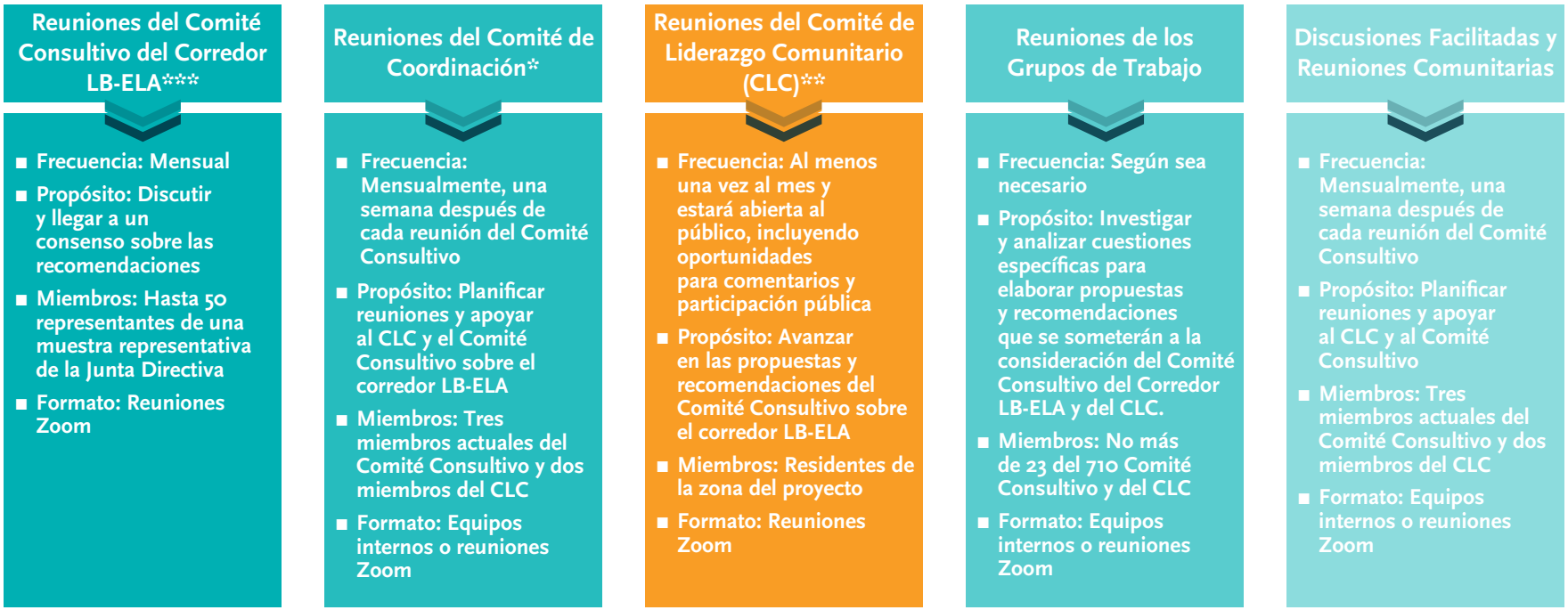
Figura 2-2. Modelo de Creación de Consenso

Posteriormente, el Comité Consultivo y el CLC implementaron el modelo de creación de consenso, empleándolo sistemáticamente a lo largo de todo el proceso para evaluar el grado de acuerdo sobre las recomendaciones propuestas. Una vez finalizado este enfoque de búsqueda de consenso, el Comité Consultivo y el CLC votaron en sus respectivos grupos para finalizar las recomendaciones.

El Grupo de Trabajo sobre Estatutos y Estructura de Gobierno se reunió en Noviembre de 2021, Enero de 2022 y para una reunión final en Febrero de 2022, tras la adopción de los Estatutos del Comité Consultivo. Todas las reuniones del Grupo de Trabajo sobre Estatutos y Estructura de Gobierno estuvieron abiertas a los miembros del Comité Consultivo y el CLC. Las reuniones contaron con interpretación al español.

Los estatutos (Apéndice 2-B) también establecieron el CLC y otros grupos de trabajo para apoyar el trabajo del Comité Consultivo. Los Grupos de Trabajo, que incluían a miembros del Comité Consultivo y el CLC, así como a expertos en la materia, se reunieron para investigar y profundizar en el análisis y discusión de cuestiones específicas relacionadas con el proyecto y desarrollar propuestas para su consideración por parte del Comité Consultivo y el CLC. La **Figura 2-3** proporciona una descripción detallada de los distintos tipos de reuniones, su frecuencia, propósito, composición y formato.

Figura 2-3. Descripción de las Reuniones del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA



* **Comité de Coordinación** (Antes llamado Comité de Dirección Ejecutiva)
** **Comité de Liderazgo Comunitario** (anteriormente llamado Comité Consultivo Comunitario)
*** **Comité Consultivo del Corredor LB-ELA** (Anteriormente llamado Comité Consultivo I-710)

2.3.1 Compensación

De acuerdo con la Política de Compensación de Órganos Asesores (ABC) de Metro,[14] los miembros elegibles del Comité Consultivo y el CLC fueron compensados con una tarifa de $200 por reunión para los miembros regulares de los órganos asesores y $50 para las reuniones de los grupos de trabajo. Todos los miembros elegibles del Comité Consultivo decidieron no aceptar la compensación. De Enero de 2022 a Febrero de 2024, Metro compensó a 27 miembros del CLC con $128,400 por su papel en el proceso del Comité Consultivo. Esta fue una de las primeras aplicaciones por parte de Metro de la Política ABC en el órgano asesor de un proyecto de esta envergadura. En apoyo de la Plataforma de Equidad, la Política ABC reconoce la experiencia de los miembros de la comunidad y el valor de su tiempo, experiencia y puntos de vista. Su uso inicial en el proceso del Plan de Inversiones del LB-ELA produjo un alto nivel de participación y compromiso de calidad por parte de los miembros del CLC.

14 Carta del CEO de Metro a la Junta Directiva, Reimaginando las Mejoras de las Autopistas, 25 de Mayo de 2021.

Metro está trabajando para mejorar sus esfuerzos por escuchar y aprender de las comunidades a las que servimos. Reconocemos que, para aumentar el acceso a las oportunidades para todos, debemos entender cómo aumentar el acceso para aquellos que se enfrentan a barreras. Sea cual sea nuestra intención, no tendremos éxito a menos que trabajemos para atender primero sus necesidades. Metro sólo puede servir a los más necesitados comprendiendo sus necesidades a través de la escucha intencionada. La escucha y el aprendizaje auténticos requieren un compromiso significativo.

Las conversaciones impulsadas por la comunidad son esenciales, pero requieren confianza. Para que Metro genere confianza, la agencia debe colaborar intencionadamente y escuchar las experiencias de la comunidad. Nuestros esfuerzos de compromiso también deben trabajar para asegurar que los miembros de la comunidad se sientan escuchados, reflejados y respetados. Por lo tanto, Metro debe trabajar para mostrar cómo la opinión de la comunidad informa y da forma a nuestras decisiones, acciones e inversiones.

2.4 Grupos de Trabajo

Los órganos de comités y grupos de trabajo desempeñaron un papel crucial para asegurar que los esfuerzos del Comité Consultivo en general se mantuvieran enfocados e incorporaran las necesidades únicas de las comunidades del Corredor LB-ELA.

2.4.1 Comité Coordinador

El Comité Coordinador (CC)[15] trabajó con el equipo del proyecto en la planificación de las reuniones del Comité Consultivo y realizó aportaciones sobre el contenido y el enfoque de las reuniones del Comité Consultivo.

El Comité Coordinador estaba formado por cinco miembros, dos de ellos del CLC y tres del Comité Consultivo. Entre los tres representantes del Comité Consultivo, se eligió a un representante de cada una de las siguientes categorías de miembros: Organizaciones de Base Comunitaria (CBOs), Ciudades/Agencias Gubernamentales, y Movimiento de Bienes/Industria del Transporte/Sector Laboral (Apéndice 2-C).

Los miembros del Comité Consultivo y el CLC fueron seleccionados mediante un proceso de nominación. Las personas se nominaron a sí mismas o fueron nominadas por sus respectivos miembros. El Comité Consultivo votó formalmente para aprobar la composición final del Comité Coordinador en su séptima reunión, llevada a cabo en Marzo de 2022.

El Comité Coordinador desempeñó un papel crucial en dar forma al marco operativo del Comité Consultivo. Entre otras cosas, ofreció su opinión sobre diversos aspectos, como las agendas de las reuniones, los calendarios de los proyectos y las estrategias para la participación de la comunidad. Además, el Comité Coordinador recibió actualizaciones periódicas de los proyectos y discutió los aspectos más destacados de las reuniones anteriores del Comité Consultivo, del comité coordinador y de los grupos de trabajo.

El Comité Coordinador se reunió mensualmente, al menos dos semanas antes de cada reunión del Comité Consultivo, para 21 reuniones desde Abril de 2022 hasta Enero de 2024. Las reuniones del Comité Coordinador se llevaron a cabo virtualmente y fueron a puerta cerrada.

2.4.2 Comité de Liderazgo Comunitario

El Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) estaba formado por un grupo de residentes comprometidos con el Corredor que asesoraron al Comité Consultivo (ver Apéndice 2-D). La Junta de Metro dejó claro en sus

15 El Comité Coordinador se conocía anteriormente como Comité de Dirección Ejecutiva; este cambio de nombre refleja el papel de este grupo y se actualizó a principios de 2022.

instrucciones al CEO en Mayo de 2022 que la voz de las comunidades afectadas y de los residentes tendría que ser la base de cualquier nueva recomendación que se presentara para reemplazar la Alternativa 5C del proceso medioambiental del proyecto anterior. En el proceso de la Alternativa 5C, se crearon Comités Consultivos Locales en cada una de las Comunidades del Corredor LB-ELA para asegurar la retroalimentación de las partes interesadas desde "abajo hacia arriba". Sin embargo, los Comités Consultivos Locales no se crearon o no estuvieron activos en todas las comunidades LB-ELA. Por el contrario, este proceso del Comité Consultivo buscó integrar la plena participación de cada comunidad del Corredor a través de un nuevo órgano representativo de la comunidad local, el Comité de Liderazgo Comunitario. Aunque en un principio el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA estaba formado por una amplia gama de partes interesadas y líderes, este grupo no representaba plenamente la diversa gama de experiencias, necesidades y voces de la comunidad. Era necesario incluir a los residentes de la comunidad directamente en el proceso de toma de decisiones para asegurar que las decisiones tomadas por el Comité Consultivo reflejaran las experiencias vividas y las prioridades de las personas directamente afectadas por vivir en el Corredor. El CLC revisó y asesoró sobre las metas, propuestas y recomendaciones del Comité Consultivo cada mes. Los miembros del CLC también participaron en grupos de trabajo, ayudaron a contrastar datos y asesoraron sobre los esfuerzos de participación de la comunidad.

El CLC estaba formado por miembros diversos y comprometidos de la comunidad que viven a lo largo del Corredor LB-ELA. Al menos un miembro representaba a cada ciudad o comunidad no incorporada a lo largo del Corredor LB-ELA, mientras que se incluyeron representantes adicionales de jurisdicciones consideradas altamente impactadas. Estas jurisdicciones se caracterizan por una población significativa que vive cerca de los puertos, patios intermodales, o la autopista I-710. Las jurisdicciones más afectadas tenían dos miembros adicionales cada una (Long Beach - 3, Este de Los Angeles - 3), y la siguiente jurisdicción más afectada tiene un miembro adicional (Lynwood - 2). También había un representante general para las comunidades no representadas en la lista de jurisdicciones pero que se encontraban en el área del proyecto. En total, había 29 puestos disponibles en el CLC.

Para lograr un resultado lo más equitativo posible, se prestó especial atención a los criterios de selección de los miembros del CLC. En cada jurisdicción se eligió al solicitante o solicitantes con mayor puntuación. Desde Diciembre de 2021 hasta Enero de 2022, el Comité Consultivo y los Grupos de Trabajo hicieron aportaciones sobre un sistema de puntos para seleccionar a los miembros del CLC. Estos criterios incluían:[16]

- Vive en el área de estudio (obligatorio)
- Trabaja en el Corredor (1 PT)
- Miembro de la comunidad comprometido (1 PT)
- Vive en un área muy afectada (1 PT)
- Vive en dos o más áreas muy afectadas (2 PT)
- Negro, indígena y persona de color (BIPOC) (1 PT)
- Su lengua materna no es el inglés (1 PT)
- Menor de 25 años (1 PT)
- Mayor de 64 años (1 PT)

La **Tabla 2-2** muestra los datos demográficos de los miembros iniciales del CLC. Dos miembros eran hispanohablantes monolingües.

16 Reunión 1 del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), Marzo de 2022.

Tabla 2-2. Datos Demográficos de los Miembros del Comité de Liderazgo Comunitario Inicial

Category	Percentage	Demographic
Raza/Etnia*	75	Latino
	13	Negro/Afroamericano
	13	Asiático/Isleño del Pacífico
	4	Prefiero no responder
Edad**	8	Menor de 18 años
	8	18 – 24
	17	25 – 34
	25	35 – 49
	33	50 – 64
	8	65+

Notas:
* Redondeado. Los encuestados podían seleccionar más de una respuesta, no equivale al 100%.
** Redondeado.

A lo largo del proceso del Comité Consultivo, la composición del CLC cambió y los miembros salientes fueron sustituidos por candidatos que representaban a las mismas comunidades o a comunidades similares. Estos sustitutos fueron confirmados mediante un proceso de votación llevado a cabo por el CLC y el Comité Consultivo.

Para crear un proceso accesible e inclusivo, los miembros del equipo del proyecto prestaron apoyo adicional para asegurar que los miembros del CLC tuvieran claras sus funciones, las metas de cada fase del proceso de desarrollo del Plan de Inversión y las metas de cada reunión. Antes de la primera reunión del CLC, los miembros del equipo del proyecto se reunieron con los miembros del CLC para recibir orientación en persona sobre cómo usar la plataforma Zoom para reuniones virtuales con el fin de apoyar una participación efectiva. Los miembros del equipo del proyecto realizaron llamadas telefónicas periódicas para responder a preguntas sobre el proceso y recordar a los miembros las próximas reuniones. El equipo del proyecto también implementó tácticas de divulgación especializadas para asegurar que los miembros del CLC se mantuvieran informados durante el proceso. Enviaron emails y videos bilingües explicando cada paso del proceso antes de las reuniones del CLC. Varios miembros del CLC también asistieron a sesiones de "Horario de Oficina", una oportunidad para hacer preguntas y dar su opinión directamente al equipo del proyecto en un pequeño grupo.

El CLC se congregó en treinta y dos reuniones entre Diciembre de 2022 y Abril de 2024, cuatro de las cuales fueron reuniones combinadas del Comité Consultivo y el CLC. Las reuniones del CLC se realizaron en inglés con interpretación simultánea al español. Antes de todas las reuniones, las presentaciones y los materiales también estaban disponibles en inglés y español. Los miembros del CLC también recibieron con frecuencia material bilingüe impreso antes de las reuniones. Todas las reuniones del CLC se llevaron a cabo de forma virtual, y en algunas sesiones se ofreció la posibilidad de asistir en persona. Todas las reuniones del CLC estuvieron abiertas al público.

2.4.3 Grupo de Trabajo sobre la Estrategia de Participación Comunitaria

El Grupo de Trabajo sobre la Estrategia de Participación Comunitaria (CES) se estableció al comienzo del proceso de desarrollo del Plan de Inversión para brindar orientación inicial sobre las estrategias de participación comunitaria. Los miembros discutieron las lecciones aprendidas de anteriores participaciones comunitarias y la forma en que el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA podría adoptar nuevos enfoques para llevar a cabo una mejor participación de la comunidad. Estos esfuerzos tenían como objetivo fomentar un entorno en el que las voces de la comunidad no sólo se reconocieran, sino que también se respetaran realmente durante todo el proceso de recopilación de información y la posterior formulación de recomendaciones por parte del Comité Consultivo.

Se llevaron a cabo cuatro reuniones de Grupos de Trabajo CES en Noviembre de 2021, Enero de 2022, Febrero de 2022 y Julio de 2022. Los temas de las tres primeras reuniones incluyeron una visión general del proceso del Comité Consultivo y una oportunidad para que los miembros de la comunidad realizaran aportaciones sobre la composición de los miembros del CLC y el CC, los criterios de evaluación de la solicitud del CLC y las estrategias para promover la afiliación al CLC.

En la reunión de Febrero de 2022, los miembros del grupo de trabajo finalizaron las recomendaciones para la composición de los miembros del CLC y los criterios de evaluación, y discutieron estrategias de divulgación efectivas y formatos de talleres para incrementar la conciencia y participación del público en el establecimiento de la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Comité Consultivo. En la reunión de Julio de 2022, el Grupo de Trabajo CES recibió información actualizada sobre la finalización de los valores consensuados del Comité Consultivo, la nominación por parte del CLC y el Comité Consultivo de tres iniciativas/proyectos que buscarán oportunidades de financiación estatal y federal a través de la "Oportunidad de Plan de Inversión Previa" de Metro, y la oportunidad de cambiar el nombre del proyecto para que sea más inclusivo de las comunidades impactadas, las prioridades y los enfoques que se impulsarán en el futuro del proyecto; y participó en una intensa discusión sobre cómo las CBOs pueden apoyar los esfuerzos del Comité Consultivo en las comunidades locales.

Las reuniones del Grupo de Trabajo CES se llevaron a cabo virtualmente y fueron accesibles al público. Todas las reuniones de los Grupos de Trabajo del CES contaron con servicios de interpretación al español. Después de Julio de 2022, las discusiones sobre el compromiso de la comunidad se llevaron al CLC, al Grupo de Trabajo sobre Equidad y al Comité Coordinador, dada la coincidencia de participación entre los tres y la importancia de un compromiso inclusivo y efectivo para avanzar en la equidad.

2.4.4 Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad

Como se ha indicado anteriormente, el Plan de Inversión se desarrolló usando la Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad de Metro (EPET), lo que lo convierte en uno de los pocos proyectos piloto que utilizan esta herramienta. La EPET fue desarrollada por la Oficina de Equidad y Raza de Metro para apoyar la implementación de proyectos y programas que eliminen las disparidades raciales y sociales y proporcionen a todos los habitantes del Condado de Los Angeles una mejor calidad de vida. Metro reconoce que existen desigualdades raciales y socioeconómicas profundamente arraigadas y omnipresentes que crean impactos dispares, incluso cuando la intención es ayudar a todos. Debemos comprender las causas profundas de estas desigualdades para desarrollar soluciones que ayuden a los que peor lo están pasando a mejorar el acceso a las oportunidades para todos.

La EPET, que consta de seis categorías de preguntas (denominadas secciones), ayudó al equipo del proyecto a 1) identificar las disparidades que afectan a la forma en que se experimentan los servicios, programas y proyectos de Metro; 2) comprender las causas profundas de esas disparidades; y 3) desarrollar e implementar proyectos, programas, planes, políticas e iniciativas de forma que se obtengan resultados más equitativos. Dado que el alcance del Plan de Inversión no incluye la implementación de proyectos/programas ni la evaluación posterior a la implementación, la aplicación de la EPET hasta la fecha se ha enfocado principalmente en las primeras cuatro de las seis secciones que se enumeran a continuación:

- Conectar los Resultados Comunitarios con los Resultados del Proyecto
- Analizar Datos
- Involucrar a la Comunidad
- Planificar para Obtener Resultados Equitativos
- Implementar la Propuesta
- Evaluar, Comunicar y Rendir Cuentas

La EPET se aplicó como guía durante todo el proceso del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA y el desarrollo del Plan de Inversión. Aunque se usó principalmente en las discusiones del Grupo de Trabajo sobre Equidad (compuesto por miembros del Comité Consultivo y el CLC), también fue útil para orientar las discusiones en el CLC y el Comité Consultivo. La EPET sirvió de base para el enfoque técnico y el proceso de toma de decisiones en todos los aspectos del Plan de Inversión, incluido el desarrollo de la Visión, las Metas y los Principios Directivos; el análisis de los datos sobre las condiciones existentes; la selección de la lista inicial de estrategias, proyectos y programas multimodales; el desarrollo y la aplicación de la metodología de evaluación de proyectos; y el proceso de participación de la comunidad y las discusiones durante las reuniones con las partes interesadas.

Sección 1: Conectar los Resultados Comunitarios con los Resultados del Proyecto ayudó al equipo del proyecto, al Comité Consultivo, al CLC y a los Grupos de Trabajo a construir una comprensión básica de los problemas a los que se enfrentan las comunidades dentro y alrededor del Corredor LB-ELA, a identificar áreas de oportunidad para que los proyectos y programas del Plan de Inversión apoyen mejoras significativas, y a identificar los resultados comunitarios deseados (futuros estados de bienestar equitativos) a los que contribuirán estas mejoras del Plan de Inversión. Los resultados de este proceso se plasmaron en la Visión, Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión adoptados por el Comité Consultivo.

Sección 2: Analizar Datos apoyó un amplio análisis de datos cualitativos y cuantitativos para identificar las condiciones, necesidades y disparidades existentes entre las distintas comunidades del Corredor y, en comparación, con el Condado de Los Angeles. La guía de la EPET ayudó a identificar las fuentes de datos apropiadas y las áreas afectadas, basándose en los problemas y las áreas de oportunidad identificados en la Sección 1. Los datos se analizaron principalmente en relación con las condiciones socioeconómicas, las condiciones medioambientales, la salud de la comunidad y los patrones de viaje relacionados con el reparto modal, las emisiones, el rendimiento y la seguridad. Los datos de la encuesta comunitaria y las opiniones anecdóticas de los miembros del CLC y el Comité Consultivo se usaron para complementar y validar los datos cuantitativos con el fin de obtener un conocimiento más exhaustivo de las comunidades del Corredor LB-ELA.

Sección 3: Involucrar a la Comunidad apoyó diversos esfuerzos en el desarrollo del Comité Consultivo y el proceso de participación pública e informó una documentación en profundidad de la historia de la comunidad en el área de LB-ELA y la región en general. La guía de la EPET ayudó a identificar a los grupos histórica y actualmente marginados, en particular por los procesos y decisiones de planificación del transporte en el Corredor, y a examinar las inversiones, decisiones, acontecimientos, desarrollos o estrategias de desinversión que han contribuido a las condiciones actuales de la comunidad. La EPET ayudó a guiar y documentar las diversas estrategias de participación empleadas a lo largo del proceso del Plan de Inversión y a usar los resultados de la participación para producir un análisis de las causas fundamentales e identificar a los grupos con más probabilidades de verse beneficiados o perjudicados por los resultados del Plan de Inversión.

Sección 4: Planificar para Obtener Resultados Equitativos apoyó el desarrollo de una metodología de evaluación sólida para captar los posibles beneficios y preocupaciones relacionados con las diversas metas y principios directivos del Plan de Inversión para aplicarlos en todas las modalidades, geografías y escalas de los proyectos. La guía de la EPET ayudó a conectar los criterios de evaluación con los principales problemas de equidad, las aportaciones de la comunidad y el análisis de las causas profundas para determinar qué proyectos y programas prioritarios están mejor equipados para asegurar unos resultados equitativos y contribuir a los resultados deseados por la comunidad.

Un resumen completo de los hallazgos de la EPET puede encontrarse en el Apéndice 2-E.

2.4.5 Grupo de Trabajo sobre Equidad

El Grupo de Trabajo sobre Equidad (EWG) estaba abierto a todos los miembros del Comité Consultivo y el CLC como una oportunidad para comprometerse más profundamente con los temas de equidad en el Corredor LB-ELA, apoyar la implementación del proyecto piloto EPET, proporcionar información sobre la planificación equitativa de proyectos en todos los pasos del proceso del Comité Consultivo y apoyar al Comité Consultivo en la comprensión de los temas y estrategias relacionados con la equidad. Los miembros del Grupo de Trabajo sobre Equidad aportaron su amplia experiencia personal y profesional en la defensa de la justicia medioambiental, la equidad en la salud y la equidad económica en sus comunidades, en el Corredor LB-ELA y más allá.

Entre Abril de 2022 y Febrero de 2024 se convocaron dieciséis reuniones del Grupo de Trabajo sobre Equidad. Las reuniones se llevaron a cabo en inglés, con interpretación en vivo y materiales de reunión traducidos disponibles en español. Las reuniones del Grupo de Trabajo sobre Equidad consistieron normalmente en una presentación y una discusión relacionadas con las fases de trabajo técnico en la selección y evaluación de proyectos, el desarrollo de la documentación EPET y el proceso general del Comité Consultivo y el Plan de Inversión. Aunque el Grupo de Trabajo sobre Equidad no es un órgano formal de toma de decisiones, se realizaron votaciones ocasionales para proporcionar recomendaciones al Comité Consultivo antes de las votaciones formales.

A lo largo de 2022, el Grupo de Trabajo sobre Equidad contribuyó al desarrollo de las Metas y Principios Directivos del proyecto (en particular el Principio Directivo de Equidad), al análisis de los datos sobre las condiciones existentes, a los procesos de divulgación comunitaria y a la historia de la política, la infraestructura y el cambio demográfico en el área del Corredor. Estas discusiones abordaron las cuestiones planteadas en las secciones 1 a 3 de la EPET: Conectar los Resultados Comunitarios con los Resultados del Proyecto, Analizar Datos e Involucrar a la Comunidad.

En 2023, el Grupo de Trabajo sobre Equidad proporcionó comentarios sobre la lista inicial de proyectos y programas multimodales, el borrador de los criterios de evaluación y los resultados de la evaluación, lo que dio lugar a una discusión, investigación y coordinación adicionales para integrar la Equidad en Salud de manera más eficaz en el proceso de evaluación del proyecto y en el enfoque de implementación del plan. Estas reuniones orientaron significativamente el proceso técnico general y abordaron las cuestiones planteadas en la sección 4 de la EPET: Planificar para Obtener Resultados Equitativos. El Grupo de Trabajo sobre Equidad también revisó el borrador de la documentación de la EPET y aportó sus comentarios, en concreto sobre la cronología y la narrativa de la historia de la comunidad.

2.4.6 Grupo de Trabajo de Camiones de Cero Emisiones

Como parte de su compromiso de mejorar la calidad del aire para las comunidades a lo largo del Corredor, la Junta de Metro actuó en Octubre de 2021 (Moción 16[17]) para comprometer $50 millones como capital semilla para un Programa de Camiones de Cero Emisiones (ZET) en la I-710 Sur que se convertiría en parte del trabajo del Comité Consultivo. En respuesta, Metro inició un Grupo de Trabajo de Camiones de Cero Emisiones (ZET). El grupo de trabajo, que incluye miembros del Comité Consultivo, el CLC y representantes de la industria, se encargó del desarrollo del Programa ZET bajo la dirección de los parámetros tecnológicos ZE adoptados por la Junta.

17 Moción 16

Entre Noviembre de 2021 y Febrero de 2024 se convocaron veinte reuniones periódicas del Grupo de Trabajo ZET. Estas reuniones incluyeron presentaciones y discusiones entre los miembros del Grupo de Trabajo ZET sobre una variedad de temas para determinar las prioridades en el avance del despliegue de camiones ZE e infraestructura en todo el Corredor LB-ELA. Los miembros del Grupo de Trabajo ZET (compuesto por miembros del Comité Consultivo y el CLC) y los socios clave examinaron los siguientes temas para dar forma al Programa ZET:

- Metas y objetivos del Programa ZET en el contexto de la Moción 16 (Directores Hahn y Dutra);
- Perspectivas de la industria y papel de las partes interesadas en el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA;
- Retos y oportunidades sobre la calidad del aire y la justicia medioambiental para el Corredor LB-ELA, presentados por la EPA;
- Contexto de la calidad del aire desde el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD) y los retos en el cumplimiento de los próximos plazos federales de calidad del aire debido a la lentitud en el despliegue y la ampliación de la tecnología ZET y la infraestructura para desplazar el gran volumen de camiones diesel que mueven bienes en la región;
- Estado de la tecnología de camiones limpios y esfuerzos para acelerar la comercialización de los camiones pesados de clase 8 ZE;
- El presupuesto del gobernador Newsom para el año fiscal 2022 y las perspectivas de los camiones ZE y las oportunidades de financiación de infraestructuras;
- Oportunidades de financiación federal y colaboración con representantes del Departamento de Transporte de los Estados Unidos;
- Estrategias para asegurar la participación adecuada de la comunidad a través de actividades de compromiso en los puntos clave de decisión de planificación en relación con la ubicación de la infraestructura ZE;
- Estrategias para aprovechar mejor los $50 millones en capital semilla de Metro con los recursos existentes y futuros de los gobiernos estatal y federal, a la vez que se exploran asociaciones con organizaciones que ya están financiando incentivos para desplegar tecnología e infraestructura de camiones ZE, como los Puertos de Los Angeles y Long Beach, la Junta de Recursos del Aire de California y SCAQMD.

De Marzo a Junio de 2022, el Grupo de Trabajo ZET buscó finalizar el marco y los principios para aprovechar los $50 millones en capital inicial asignados para este esfuerzo por la Junta de Metro para alcanzar un objetivo mínimo de financiación de $200 millones, como se muestra en la **Figura 2-4.** Financiación de Metro para Camiones Cero Emisiones.

Figura 2-4. Financiación de Metro para Camiones Cero Emisiones

El grupo de trabajo ZET se reunió para abordar otros temas, como el desarrollo de la fuerza laboral, la investigación de parcelas para la posible ubicación de infraestructuras de recarga ZE accesibles al público y el desarrollo de estrategias eficaces de participación de la comunidad a nivel regional con fines de planificación y a nivel local para propuestas específicas. Como resultado, el grupo de trabajo decidió dedicar $45

millones de su capital semilla para invertir en el desarrollo de infraestructura ZE y aprovechar los $5 millones restantes como una reserva estratégica para apoyar a los pequeños propietarios de flotas en la transición. El compromiso de Metro con la equidad guiará las inversiones de cero emisiones para los 5 millones de dólares reservados a los propietarios de pequeñas flotas. Además, el grupo de trabajo adoptó los siguientes principios para guiar sus esfuerzos:

Desde la adopción de estos principios, el Grupo de Trabajo ZET mantuvo discusiones de grupo con la industria, las infraestructuras y las partes interesadas de la comunidad para identificar las necesidades en la búsqueda de la visión de Metro para las instalaciones de infraestructura ZE regionalmente significativas. Estas discusiones de grupo fueron fundamentales para el desarrollo de la Visión de Metro sobre las Instalaciones de Infraestructuras ZE Regionales. Las necesidades identificadas por la comunidad se enfocaron en los impactos sobre la seguridad, la salud pública, la reducción de la congestión y evitar receptores sensibles. Los miembros de la comunidad que participaron en la discusión del grupo de enfoque también enfatizaron su deseo de que la inversión de Metro resultara en beneficios para las comunidades circundantes, incluyendo oportunidades de trabajo y embellecimiento del vecindario. Las necesidades de la industria y las infraestructuras se enfocaron en la capacidad de la red y en la identificación de ubicaciones que complementen las necesidades de los patrones de movimiento de bienes existentes.

1. **Maximizar el apalancamiento de la financiación inicial** mediante la colaboración con socios regionales y agencias de financiación
2. **Despliegue expedito de recursos** para maximizar el poder adquisitivo y el beneficio de la inversión, al tiempo que se apoya la participación de la comunidad y el alcance efectivo
3. **Coordinación** con socios regionales y financiadores, agencias gubernamentales y partes interesadas clave
4. **Participación comunitaria** que se centra en los residentes del corredor y las partes interesadas a lo largo del proceso de desarrollo
5. **Desarrollo de la fuerza laboral** que garantiza los beneficios de la comunidad y el acceso a las oportunidades a través de la búsqueda e implementación de la tecnología de cero emisiones
6. **Beneficios a las comunidades del Corredor** al crear oportunidades económicas, mejorar la calidad del aire y reducir los impactos de larga data en la salud generados por los camiones diésel
7. **Resultados equitativos** garantizados por métricas de desempeño que evalúan resultados sostenibles
8. **Plataforma legislativa** diseñada para apoyar el despliegue acelerado y equitativo de la tecnología de cero emisiones mediante la reducción de barreras y el aumento de los incentivos para la adopción

“La Comisión de Energía de California aprobó un plan de $1,9 mil millones para expandir la infraestructura de transporte de cero emisiones que acelera el progreso en, las metas estatales de carga de vehículos eléctricos y repostaje de hidrógeno.

California está invirtiendo una cantidad sin precedentes de fondos de para construir una red más grande y mejor de infraestructura de carga y repostaje para automóviles, camiones y autobuses de zeroemission.

En Abril de 2023, el grupo de trabajo aprobó una solicitud de Los Angeles Cleantech Incubator para dedicar $3 millones en capital semilla para apoyar el desarrollo de una instalación de carga ZE disponible al público en Wilmington, California. El costo total estimado de esta instalación es de $15 millones. El grupo de trabajo acordó que este proyecto se alineaba con los Principios del Programa ZET, ofrecía un apalancamiento adecuado de los $50 millones de capital semilla, y representaba una oportunidad para colaborar con socios regionales para acelerar el despliegue de la infraestructura ZE en el Corredor LB-ELA.

El Grupo de Trabajo ZET ha recibido presentaciones y ha discutido las oportunidades de entrenamiento y desarrollo de la fuerza laboral.18 Esto incluyó presentaciones de invitados y discusiones con el Centro de Comercio y Transporte Internacional, la Junta de Inversión en Fuerza Laboral del Sur de la Bahía y programas vocacionales para identificar oportunidades de coordinación regional para avanzar en el principio de desarrollo de la fuerza laboral del grupo de trabajo. Los principales resultados de estas discusiones incluyeron la necesidad de crear un plan de divulgación estructurado para llegar a las personas potencialmente interesadas, colaborar con los colegios comunitarios y la Junta de Fuerza Laboral del Condado de Los Angeles para implementar el desarrollo de la fuerza laboral y las oportunidades de entrenamiento y comprometerse con las partes interesadas directamente para aumentar la preparación de la comunidad.

El Grupo de Trabajo ZET también recibió presentaciones sobre oportunidades de subvención. Estas incluyeron presentaciones de invitados y discusiones del Departamento de Transporte de EE.UU., la Junta de Recursos del Aire de California, el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD),

En el verano de 2023, el trabajo se centró en convocar una serie de entrevistas con las partes interesadas para discutir el desarrollo de una plataforma de asuntos legislativos y gubernamentales coordinada a nivel regional para reducir las barreras y aumentar los incentivos que harán avanzar la adopción de la tecnología de cero emisiones. Las entrevistas giraron en torno a varias recomendaciones iniciales clave para la Junta de Metro:

- Crear una colaboración regional— incluyendo representantes de Caltrans, Metro, Departamento de Agua y Energía de Los Angeles, Southern California Edison, SCAQMD, Comisión de Energía de California, Asociación de Gobiernos del Sur de California y otros — para mejorar la coordinación, la secuencia y la eficiencia en el desarrollo de la infraestructura de recarga ZE específica del Corredor;
- Apalancar una parte de la reserva de $5 millones para ayudar a los propietarios de pequeñas flotas en la transición a camiones ZE; y
- Explorar una estrategia para dedicar más recursos a dar a conocer los puestos de trabajo del sector ZE colaborando con los socios regionales en los esfuerzos de fuerza laboral existentes.

18 Todos los materiales y recursos de las reuniones del Grupo de Trabajo ZET del Corredor LB-ELA se pueden encontrar en el Centro del Proyecto, en https://www.metro.net/projects/lb-ela-corridor%20plan/#documents.

Estas entrevistas también identificaron varias iniciativas que requieren la necesidad de investigación adicional, incluyendo:

- Apoyo a una exención categórica de la Ley de Calidad Medioambiental de California y a los plazos legales de aprobación de permisos para las instalaciones de recarga ZE;
- Mejor conocimiento de las oportunidades de racionalización creadas por ley para que los municipios mejoren el calendario y la secuencia del desarrollo de la infraestructura ZE;
- Asignación de fondos adicionales para un mayor mantenimiento de las carreteras debido al aumento de peso de los camiones eléctricos; y
- Apoyo a los propietarios de pequeñas flotas de vehículos, agobiados por los elevados costos de los seguros.

Además, las recientes discusiones con miembros de la comunidad y grupos de defensa han resaltado la necesidad de comprender el estado actual y futuro del hidrógeno como combustible limpio alternativo para el transporte. El Programa ZET considera que tanto las baterías eléctricas como el hidrógeno son tecnologías viables de cero emisiones. Sin embargo, la falta de familiaridad y la incertidumbre en torno a la producción, el transporte, el almacenamiento y el abastecimiento de hidrógeno dentro de un contexto urbanizado plantean muchas inquietudes acerca del hidrógeno. El Grupo de Trabajo ZET consultará las orientaciones federales y estatales sobre el hidrógeno y se coordinará estrechamente con las comunidades para explorar formas de satisfacer sus expectativas.

A diferencia del espacio de los vehículos de pasajeros ZET, que ya está bien establecido tras décadas de investigación, desarrollo e inversión, los camiones ZET están todavía en fase de desarrollo. Esto significa que las tecnologías siguen evolucionando rápidamente y que las partes interesadas, tanto públicas como privadas, se apresuran a satisfacer la creciente demanda a la vez que aportan beneficios para la comunidad, la salud y el clima. La realización de una red de infraestructuras ZET en el Corredor LB-ELA requerirá un fuerte compromiso y una estrecha colaboración de todas las partes interesadas. Las próximas prioridades del grupo de trabajo de ZET en 2024 son avanzar en los objetivos enumerados anteriormente. Mediante la realización de estudios de viabilidad de camiones ZE para identificar ubicaciones y coordinar con los socios regionales para agilizar la identificación y el desarrollo de sitios que se alineen con los Principios del Programa ZET y la Visión, Metas y Principios Directivos del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA.

2.5 Valores y Acuerdos Comunitarios para Crear Consenso

La creación de consenso es la piedra angular del proceso del Comité Consultivo y desempeña un papel fundamental en la toma de decisiones y en los esfuerzos de colaboración. Fomenta el diálogo abierto y la inclusión de diversas perspectivas, dando como resultado decisiones representativas del Comité Consultivo, el CLC y las comunidades a las que representan. Al implicar a todas las partes interesadas, la creación de consenso no sólo mejora la calidad de las decisiones, sino que también fomenta el sentido de pertenencia y el compromiso, que serán vitales para la implementación de estas prioridades.

Los siguientes valores, que se incluyeron en los Estatutos del Comité Consultivo, demuestran el enfoque de la toma de decisiones usado por todos los miembros del Comité Consultivo, fomentando el compromiso y la participación activa:

- **Cooperación Entre Iguales** – Todos los miembros del Comité Consultivo se consideran iguales en el proceso y comparten el poder entre diferentes comunidades y grupos de partes interesadas, por lo que existe una atmósfera de respeto y confianza.
- **Exploración de las Diferencias** – El Comité Consultivo explora las diferentes necesidades y perspectivas del mayor número posible de comunidades y partes interesadas antes de elaborar una propuesta.
- **Creación de un Terreno Común** – Se crea un espacio para la discusión abierta y la identificación de información e ideas a considerar, permitiendo al Comité Consultivo encontrar puntos en común.
- **Identificación de Soluciones Inclusivas y Accionables de Ganar-Ganar** – Los miembros del Comité Consultivo trabajan juntos para encontrar soluciones que todos apoyen activamente, o al menos no se opongan activamente, y que puedan ser implementadas a través del proceso y/o integradas en las recomendaciones del Plan de Inversión para su consideración por la Junta de Metro y Caltrans.

El Comité Consultivo adoptó un modelo de toma de decisiones basado en el consenso de cinco pasos **(Figura 2-5. Modelo de Toma de Decisiones en Cinco Pasos)**.

En el paso inicial, se introdujo un tema y surgieron preguntas e inquietudes. A continuación, se presentó una propuesta. En el tercer paso, se midió el consenso usando varios grados de acuerdo. (por ejemplo: "apoyo", "puedo vivir con ello", "me preocupa" o "me mantendré al margen") entre los miembros del grupo de trabajo, el CLC o el Comité Consultivo.

Si no se alcanzaba el consenso, se daba a los miembros la oportunidad de perfeccionar la propuesta tras explorar las cuestiones subyacentes. En los casos en que se alcanzaba el consenso, el quinto paso fundamental consistía en una votación, cuyo resultado era una recomendación basada en una votación por supermayoría (umbral del 60%) de los miembros. Una votación por supermayoría permitía que la decisión o propuesta pasara a la siguiente etapa o fase del proceso del plan de trabajo. En el caso de las votaciones del Comité Consultivo, los miembros que no estaban de acuerdo tenían la oportunidad de expresar sus opiniones discrepantes junto con las recomendaciones finales a la Junta.

El modelo de toma de decisiones en cinco pasos dio prioridad a la transparencia en todo el proceso. Durante las pruebas de consenso y los procedimientos de votación, los miembros y el equipo del proyecto afinaron colectivamente las recomendaciones. Los grados de acuerdo y los votos se determinaron mediante votación nominal, con documentación en tiempo real de las aportaciones y los resultados expuestos de forma destacada durante las reuniones. Esta información se integró en los resúmenes de las reuniones como referencia.

Figura 2-5. Modelo de Toma de Decisiones en Cinco Pasos

2.6 Proceso del Plan de Trabajo

Para llevar a cabo las metas del Comité Consultivo y presentar un Plan de Inversión a la Junta de Metro, el equipo del proyecto desarrolló un Flujo de Trabajo diseñado para apoyar cada etapa del o del Plan de Trabajo del Comité Consultivo.

La Figura 2-6. Proceso de Flujo de Trabajo2-6 ilustra las etapas secuenciales que guían la progresión hacia los hitos y puntos de control de consenso. Representa visualmente el flujo de información y los esfuerzos de colaboración entre el equipo del proyecto, el Comité Consultivo, el Comité Coordinador, el CLC, los Grupos de Trabajo, el público y la Junta de Metro.

El trabajo comenzó con el equipo del proyecto, que incluía a Metro, Caltrans, expertos en la materia y personal de servicios profesionales. El equipo del proyecto se encargó de preparar el material para las reuniones, la información técnica y otros recursos en apoyo del Comité Consultivo, el Comité Coordinador, el CLC y los Grupos de Trabajo.

En el Paso 1, el equipo del proyecto proporcionó material de reunión, información técnica y otros recursos en colaboración con el Comité Coordinador.

En el Paso 2, los temas de la agenda confirmados por el Comité Coordinador se presentaron al Comité Consultivo en su reunión mensual. Los miembros del Comité Consultivo y el público debatieron las propuestas y fueron informados de los temas concretos que se debatirían en los Grupos de Trabajo.

El Comité Coordinador también recomendó ítems de agenda para el CLC que emanaron de los miembros del Comité Consultivo y de la discusión pública en las reuniones mensuales del Grupo de Trabajo. El CLC estuvo representado en el Comité Coordinador por dos miembros seleccionados por el CLC.

En el Paso 3, el Comité Consultivo solicitó la creación de Grupos de Trabajo específicos para aclarar cuestiones, plantear preguntas e inquietudes y desarrollar propuestas que se ajustaran a los valores del Comité Consultivo.

Los Grupos de Trabajo estuvieron representados por una combinación de miembros del Comité Consultivo, miembros del CLC y otras partes interesadas y expertos, según fuera necesario para avanzar en los objetivos del grupo de trabajo. Los Grupos de Trabajo no estaban abiertos al público.

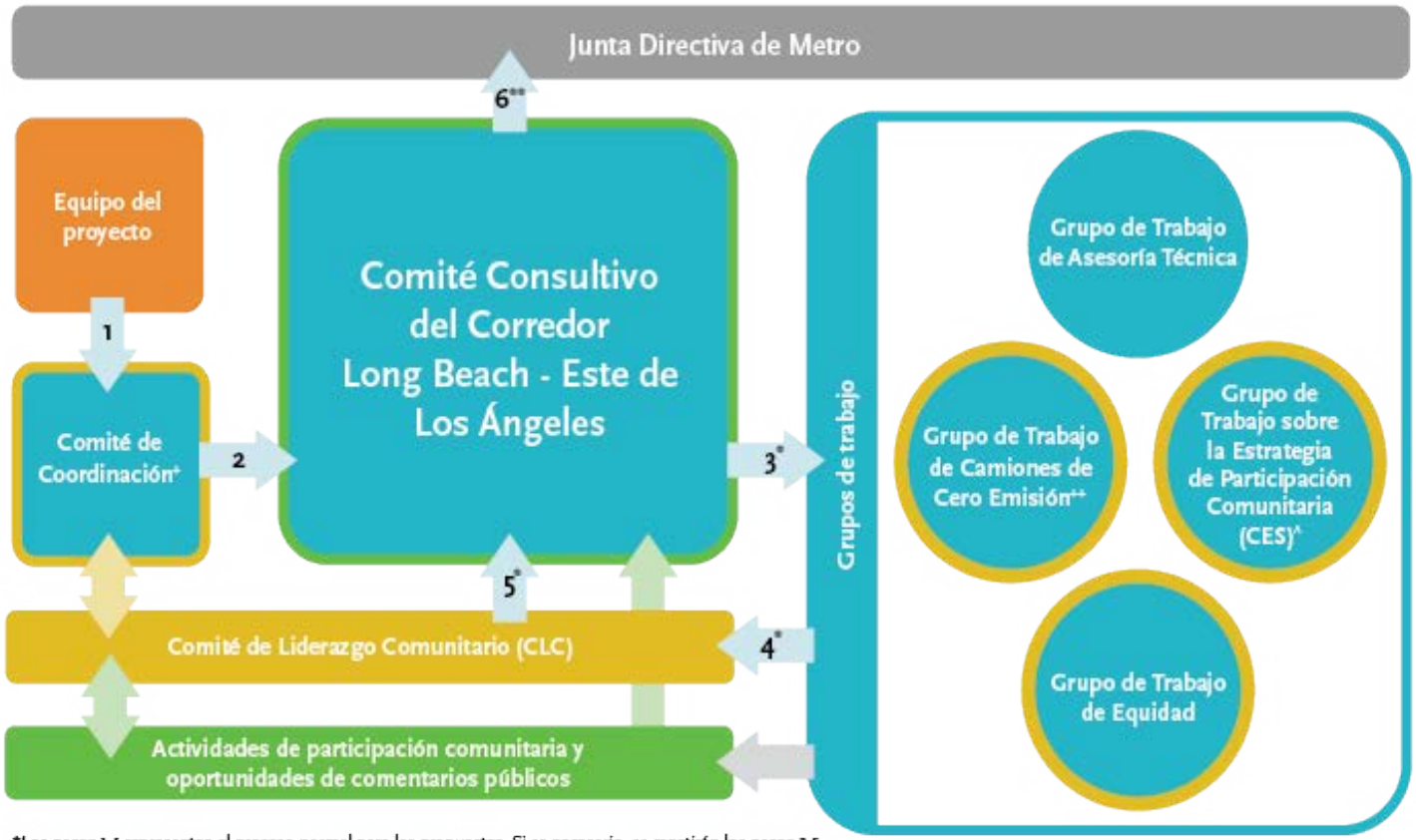
En el Paso 4, después de que los Grupos de Trabajo prepararan una propuesta para su consideración por parte del Comité Consultivo y el CLC, el CLC se reunió al menos una semana antes de la siguiente reunión del Comité Consultivo para revisar, discutir y asesorar sobre la propuesta al Comité Consultivo. Si había dudas o preguntas adicionales sobre la propuesta del grupo de trabajo, el CLC aconsejaba al grupo de trabajo que volviera a evaluar la propuesta. El equipo del proyecto trabajó con el CLC para resumir los comentarios de la comunidad que se compartirían con el Comité Consultivo en su siguiente reunión mensual.

El CLC también validó los datos y las conclusiones y asesoró sobre las estrategias y los esfuerzos de participación de la comunidad.

En el Paso 5, las recomendaciones de los Grupos de Trabajo fueron compartidas con el CLC y evaluadas por éste. Si el CLC estaba de acuerdo con las recomendaciones, las compartía con el Comité Consultivo. Si había preocupaciones pendientes, la cuestión volvía a los grupos de trabajo para reevaluar las recomendaciones y abordar las preocupaciones.

En el Paso 6, el Comité Consultivo presentó sus recomendaciones finales para el Plan de Inversión a la Junta de Metro para su consideración. La Junta de Metro toma la decisión final sobre el Plan de Inversión. Las recomendaciones del CLC y las aportaciones del público para cada fase del proceso del Comité Consultivo se entregaron a la Junta de Metro como parte del informe final. Obsérvese que el paso 6 sólo aparece una vez en el plan de trabajo, tras el punto de control final del Comité Consultivo.

Figura 2-5. Modelo de Toma de Decisiones en Cinco Pasos



*Los pasos 1-5 representan el proceso normal para las propuestas. Si es necesario, se repetirán los pasos 3-5. Consulte el gráfico del Proceso de Toma de Decisiones para obtener una explicación de los puntos de decisión.

**Paso 6: La Junta Directiva de Metro considerará y tomará la decisión final sobre el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA.

+El Comité de Coordinación anteriormente se conocía como Comité de Dirección Ejecutivo.

++ El Grupo de Trabajo de Camiones con Emisiones Cero se conocía anteriormente como Grupo de Trabajo de Camiones Limpios

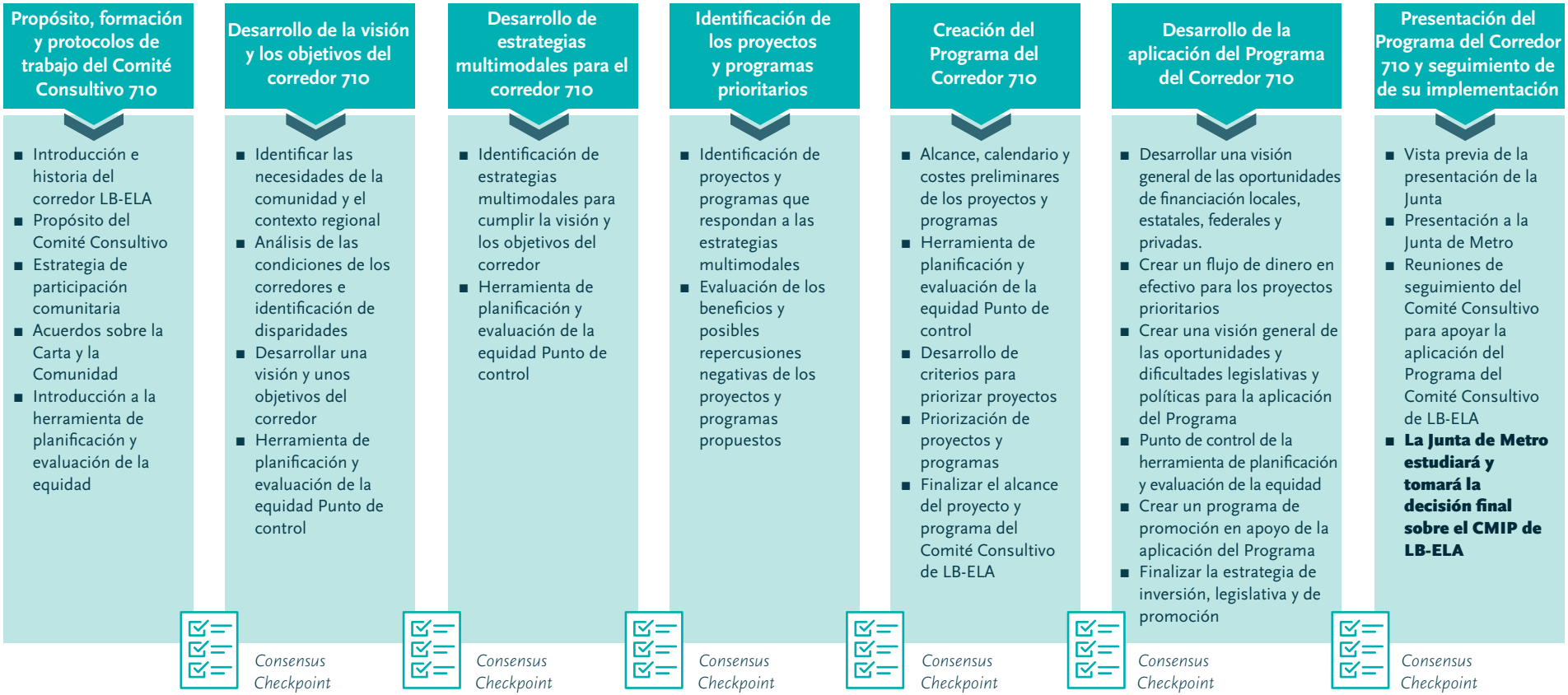
^Debido a la falta de disponibilidad de los miembros del Grupo de Trabajo CES para reunirse, las tareas del Grupo de Trabajo CES se repartieron entre el Comité Consultivo, el CLC y los miembros del Grupo de Trabajo sobre Equidad.

El Grupo de Trabajo sobre la Carta y los Acuerdos Comunitarios se reunió en tres ocasiones entre noviembre de 2021 y febrero de 2022 para elaborar la Carta del proyecto.

LEYENDA
Amarillo - Participación CLC
Verde - Participación pública

El Comité Consultivo examinó los diversos temas identificados por el equipo del proyecto y los miembros y buscó el consenso en cada fase del Plan de Trabajo antes de pasar a la siguiente fase. El Punto de Control del Consenso incluyó el logro de un consenso interno dentro del Comité Consultivo para pasar a la siguiente fase, la divulgación y discusión con la comunidad y la notificación a la Junta de Metro de los avances del Comité. El proceso de control del consenso (**Figura 2-7. Plan de Trabajo y Puntos de Control del Consenso de los Estatutos**) un desarrollado por el Grupo de Trabajo de los Estatutos y la Estructura de Gobierno y adoptado por el Comité Consultivo.

Figura 2-7. Plan de Trabajo y Puntos de Control del Consenso de los Estatutos



2.7 Proceso de Participación Pública, Incluyendo la Asociación con CBOs

Un elemento central para el éxito del trabajo del Comité Consultivo es el compromiso con la divulgación comunitaria y la participación pública. La participación del público en los procesos de toma de decisiones asegura resultados más informados e inclusivos. A lo largo del proceso del Comité Consultivo, el público ha sido integral, recibiendo información sobre el proyecto y proporcionando comentarios a través de diversas vías, como la asistencia a reuniones públicas, la aportación de comentarios, la contribución a encuestas y la participación en reuniones y eventos comunitarios, así como a través de asociaciones con diversas organizaciones locales de base comunitaria, religiosas y de desarrollo comunitario.

Entre Diciembre de 2021 y Enero de 2022, el equipo del proyecto buscó activamente la participación pública para recoger recomendaciones sobre la formación del Comité de Liderazgo Comunitario y el Comité Coordinador. A través de este esfuerzo de divulgación, el equipo del proyecto también buscó opiniones sobre estrategias para reclutar miembros de la comunidad de liderazgo comunitario y solicitó comentarios sobre el proceso de toma de decisiones.

El equipo del proyecto implementó su Estrategia de Asociación con Organizaciones de Base Comunitaria (CBOs) inicial con 17 CBOs del Corredor LB-ELA siguiendo las mejores prácticas descritas en la Estrategia de Asociación con CBOs de Metro. El equipo del proyecto trabajó con las CBOs que sirven a las comunidades a lo largo del Corredor durante la fase Multimodal, Estrategias, Proyectos y Programas (MSPP). La meta del equipo del proyecto era involucrar a estas comunidades mediante la recopilación de aportes de las CBOs y las personas a las que sirven para identificar estrategias, proyectos y programas multimodales que constituyen necesidades y prioridades para estas comunidades impactadas. De Septiembre a Noviembre de 2022, las CBOs ayudaron a recopilar información de las partes interesadas y los residentes en sus redes a través de una encuesta y una herramienta de mapeo interactivo en talleres comunitarios organizados por las CBOs, reuniones virtuales y eventos pop-ups.

Se llevaron a cabo veintiún talleres comunitarios a lo largo del Corredor para recoger las opiniones de los miembros de la comunidad, el público y otras partes interesadas locales. Algunos de los talleres se coordinaron directamente con organizaciones comunitarias y organismos gubernamentales locales. Como parte de un enfoque equitativo, el equipo del proyecto ofreció apoyo multilingüe en todos los talleres y reuniones de la comunidad, proporcionando servicios de interpretación y redactando material colateral en español, tagalo y jemer (idiomas determinados en función de los datos del perfil de la comunidad derivados de los datos del Censo de EE.UU. ACS). Los talleres incluyeron una presentación del proyecto, seguida de una actividad en la que se utilizó la herramienta de encuesta y cartografía Social Pinpoint. La mayoría de los talleres comunitarios (76%), se llevaron a cabo en persona, mientras que el 24% se realizaron virtualmente. Los talleres presenciales contaron con el apoyo del personal para rellenar la encuesta digital, especialmente en el caso de eventos con personas mayores y comunidades con "brecha digital". También se facilitaron copias en papel para que la encuesta fuera más accesible. Los talleres virtuales contaron con el apoyo del personal para recoger comentarios que posteriormente se introdujeron en la encuesta y en la herramienta cartográfica interactiva.

Con el apoyo de las organizaciones locales, el equipo de divulgación pública también organizó 18 eventos a lo largo del Corredor, incluidos eventos emergentes para apoyar los esfuerzos de notificación y participación con el fin de recoger las opiniones de las diferentes comunidades. Durante esta fase de los esfuerzos, se pagaron $69,820 en estipendios directamente a las CBOs como parte de este esfuerzo del Comité Consultivo.

La encuesta y la herramienta de mapeo interactivo estuvieron abiertas originalmente desde el 2 de Agosto de 2022 hasta el 8 de Septiembre de 2022, con dos prórrogas hasta el 15 de Octubre de 2022, y una vez más hasta el 14 de Noviembre de 2022 para dar más tiempo a los miembros de la comunidad a dar su opinión. Estas prórrogas fueron respaldadas por los esfuerzos de participación que continuaron hasta principios de Noviembre. Las prórrogas también permitieron a los miembros del Comité Consultivo y el CLC usar la herramienta en línea Social Pinpoint. Durante esta fase, el equipo del proyecto recogió 1,920 encuestas y 985 comentarios sobre mapas del público.

Colaboración SELA

SELA (Sureste de Los Ángeles en inglés) Collaborative es una red de organizaciones

que trabajan juntas para fortalecer la capacidad del sector sin fines de lucro y aumentar el compromiso cívico en el sudeste DE LOS ÁNGELES. Nuestra misión es fortalecer las comunidades SELA, construir poder colectivo y fomentar la innovación para impulsar el cambio sistémico regional. Creamos conciencia sobre las formas en que el público y las comunidades afectadas a lo largo del Corredor I-710 pueden participar.

La Coalición para la Salud y la Justicia Ambiental

La Coalición para la Salud y Justicia Ambiental (CEHAJ, por sus siglas en inglés) es una coalición de organizaciones, asociaciones y grupos comunitarios que trabajan para lograr la justicia ambiental de mejorar la calidad del aire, la salud comunitaria y la calidad de vida general de para los residentes que viven en el corredor I-710 en el sur de California. CEHAJ se compromete a garantizar el derecho de los residentes de la comunidad a ser parte del proceso de toma de decisiones en relación con los proyectos de expansión propuestos para la autopista I-710.

Los esfuerzos generales de divulgación continuaron durante esta fase y generaron concienciación pública y fomentaron las aportaciones de la comunidad sobre el borrador del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA. Un resumen de estas actividades de participación, incluyó:

- Reuniones comunitarias;
- Reuniones virtuales;
- Reuniones con ciudades, funcionarios municipales y su personal; y
- Stands informativos en eventos comunitarios y eventos pop-up.

También se empleó una amplia variedad de herramientas de comunicación para asegurar que las actualizaciones clave del proyecto y las oportunidades para obtener comentarios se compartieran ampliamente en todo el Corredor, incluyendo:

- Publicaciones en redes sociales;
- Boletines electrónicos;
- Línea directa del proyecto;
- correos electrónicos del Proyecto;
- Boletines informativos del proyecto;
- Hojas informativas del proyecto;
- Folletos de reuniones; y
- Distribución por correo en todo el Corredor.

Se empleó un enfoque equitativo para asegurar que todas las jurisdicciones con Comunidades Enfocadas en la Equidad tuvieran al menos una actividad. Además de las 15 organizaciones comunitarias asociadas que participaron en la primera fase de divulgación para generar información y concienciación en la comunidad, el equipo del proyecto se asoció con otras 20 organizaciones comunitarias locales para ampliar los esfuerzos de divulgación en todo el Corredor durante la publicación del Plan de Inversión, hasta llegar a las 35 organizaciones comunitarias que han participado activamente en las actividades de participación de este proyecto. En ambas rondas de participación, se pagaron $128,000 en estipendios a las CBOs por su asociación, un promedio de aproximadamente $3,600 por CBO. Las 35 CBOs asociadas a lo largo de este proceso son:

TODOS los que operan dentro de las Comunidades Enfocadas en la Equidad en el área del proyecto:

- Avance Latino
- Black Women Rally for Action
- Cal State University, Los Angeles/Pat Brown Institute
- Calvary Chapel Compton
- Cambodian-Scholar Long Beach
- Center for International Trade and Transportation (CITT)
- COFEM (SELA Collaborative)
- Communities for Better Environment (CBE)
- Compton Advocates Coalition
- Eastmont Community Center
- East LA College (ELA)
- East LA College (South Gate)
- FoodCycle
- Good Faith Missionary Baptist Church
- Hoops 4 Justice
- La Comadre (Somos Sureste)
- Long Beach Gray Panthers
- MAOF – Downey
- MAOF – HQ Montebello
- Mujeres Unidas Sirviendo Activamente
- National Council of Negro Women (Long Beach Section)
- Northwest Downey Little League
- Para Los Niños
- Promesa Boyle Heights/ Proyecto Pastoral
- Rancho Los Amigos National Rehabilitation Center/ Foundation
- Regional Hispanic Institute
- Streets Are for Everyone (SAFE)
- Salvation Army Red Shield
- South Gate Junior Athletics Association
- Southeast Los Angeles Collaborative (SELA Collaborative)
- Tower of Faith Evangelic Church
- Unearth and Empower Communities
- YMCA – Montebello/ Commerce
- YMCA – Southeast Rio Vista (Maywood)
- YMCA – Weingart East LA

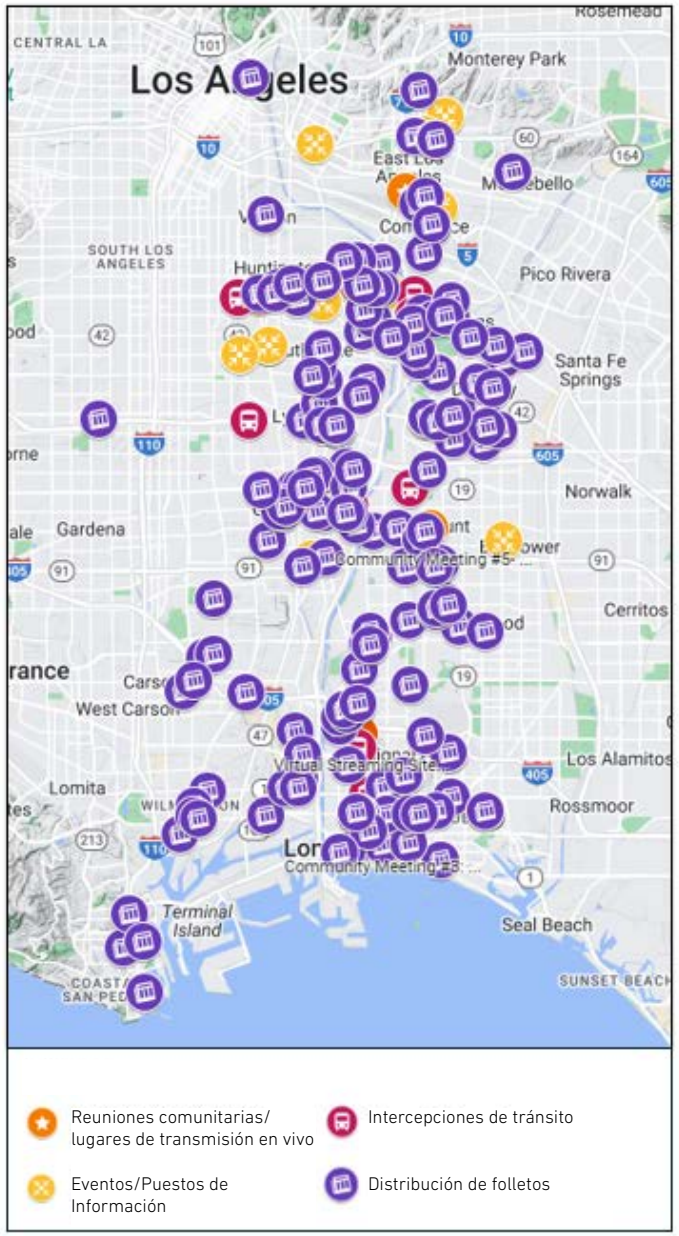
Los niveles de participación de las CBOs incluyeron actividades de notificación como la publicación en sus redes sociales, boletines electrónicos, boletines de noticias y calendario público en su página web. Otras campañas de notificación fueron los mensajes de texto, las llamadas telefónicas y pancartas y carteles en el césped cerca de lugares de reunión para atraer a los transeúntes. Las actividades de participación incluyeron la organización de un lugar para convocar y asistir a reuniones virtuales de la comunidad; proporcionar tiempo en sus agendas en sus reuniones programadas regularmente para que el equipo del proyecto proporcione actualizaciones del proyecto; proporcionar personal para ayudar en stands informativos, eventos emergentes e intercepciones de tránsito; y proporcionar personal para sondear los vecindarios o eventos con volantes **(Figura 2-8).**

La inclusión de estas CBOs clave en el proceso del Plan de Inversión demostró ser un enfoque eficaz para llegar a las partes interesadas que de otro modo no habrían participado en el importante proceso de todo el corredor para la futura inversión en proyectos de movilidad, programas y estrategias.

Metro publicó el Borrador del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor de Long Beach al Este de Los Angeles (Plan de Inversión) el 31 de Enero de 2024, incluyendo un periodo de revisión de 30 días para comentarios y aportaciones adicionales. El 28 de Febrero de 2024, Metro extendió el periodo de revisión por 30 días adicionales para permitir a los interesados y miembros de la comunidad más tiempo para revisar el documento y para que Metro organizara reuniones comunitarias suplementarias. El periodo de comentarios finalizó el 1 de Abril de 2024.

Para mejorar la conciencia y la participación de la comunidad, Metro llevó a cabo un programa de participación de la comunidad que se dirigió a todas las comunidades a lo largo del corredor de Long Beach al este de Los Ángeles. Metro incorporó con éxito a 28 Organizaciones de Base Comunitaria (CBOs) como parte de su Programa de Asociación con CBOs. Esta iniciativa de colaboración tenía como objetivo aprovechar las amplias redes y conocimientos locales de estas organizaciones para difundir eficazmente la información relativa al proyecto. La asociación facilitó una serie completa de actividades de notificación y participación diseñadas para llegar a un público amplio. Las actividades de notificación incluyeron la distribución de folletos y carteles, avisos puerta a puerta, el envío de correos electrónicos y boletines electrónicos, la colocación de pancartas y carteles en jardines, la creación de conjuntos de herramientas de notificación y campañas de mensajes de texto SMS y de banca telefónica. Además, las publicaciones en las redes sociales, las actualizaciones del sitio web y los anuncios locales sirvieron para amplificar el mensaje.

Figura 2-8. Cobertura Geográfica de las Actividades de Participación Comunitaria



En cuanto a la participación, la iniciativa incluyó:

- Puestos de información y divulgación en lugares clave del Corredor (15).
- Interceptores de tránsito en paradas de autobús y estaciones de ferrocarril muy usadas dentro del Corredor (10).
- Ubicaciones de reuniones de transmisión en vivo copatrocinadas por CBOs (7)
- Monterey Park, Maywood, Downey, Long Beach, South Gate, Bell
- Contacto directo con empresas y escuelas.

Estos esfuerzos no sólo aseguraron una amplia difusión de la información relacionada con el proyecto, sino que también fomentaron un entorno inclusivo en el que los miembros de la comunidad podían participar, preguntar y dar su opinión sobre el proyecto, fortaleciendo el vínculo entre Metro y las comunidades a las que sirve.

Además, el equipo del proyecto llevó a cabo una serie de reuniones a lo largo del Corredor en formatos mixtos. Estas reuniones tenían como objetivo involucrar a los miembros de la comunidad y a las partes interesadas para proporcionarles información sobre el Plan de Inversión y los proyectos incluidos y solicitar sus comentarios. Hasta la fecha se ha contado con la participación de más de 4,000 miembros de la comunidad en todo el Corredor.

El equipo del proyecto recopiló opiniones a través de diversas modalidades de reunión y vías de recopilación de preguntas y comentarios. Entre ellas se incluyen:

- Reuniones Comunitarias En Persona (5)
- Commerce, Lynwood, Long Beach, Compton, Paramount
- Reuniones Virtuales (5)
- Reuniones del Comité de Liderazgo Comunitario (2)
- Reunión(es) de Grupos Pequeños (1)
- Reunión(es) del Comité Consultivo (1)
- Reuniones/Eventos Liderados por CBOs (3)
- Panel de Control y Email del Proyecto
- Línea Directa del Proyecto

Los comentarios recopilados a lo largo de todas las reuniones procedían principalmente de miembros de la comunidad, miembros del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), miembros del Grupo de Trabajo y representantes de la industria del transporte de mercancías.

En total, el equipo del proyecto recibió 279 preguntas y comentarios hasta el 20 de Marzo de 2024. **Los temas generales de los comentarios y preguntas enviados por los miembros de la comunidad y las partes interesadas incluyeron:**

Infraestructura de Autopistas y Carreteras:

Los comentarios recibidos expresaban preocupación acerca del impacto de la autopista 710 en las comunidades locales, específicamente preocupaciones acerca de la ampliación de la autopista, el tráfico de camiones, la seguridad de los peatones, la congestión y el corredor de la Alameda.

Ninguno de los proyectos propuestos provocará desplazamientos ni supondrá la ampliación de la autopista.

Se señalarán otros problemas a medida que los proyectos sigan desarrollándose en sus fases de planificación.

Mejoras en el Transporte Público:

Los comentarios expresaron interés en opciones adicionales de transporte público, solicitudes de mejoras en la infraestructura de paradas de autobús existentes y solicitudes de aumento de la frecuencia del servicio de autobús.

Participación de la Comunidad y Transparencia:

Los comentarios expresaron su interés por una mayor participación de la comunidad en las reuniones.

También se hicieron preguntas acerca de detalles específicos del proyecto, métodos para mantener informada a la comunidad y el proceso de participación comunitaria.

Financiación y Asignación:

Los comentarios recibidos en esta categoría incluían diversas perspectivas sobre la asignación de fondos, incluido el equilibrio entre las inversiones en proyectos de autopistas y las iniciativas ecológicas. Además, se destacó la importancia de la transparencia financiera a lo largo de todo el proyecto.

Seguridad y Protección:

Hubo algunas preocupaciones sobre cuestiones de seguridad en el transporte público relacionadas con la aplicación por parte de Metro de su Código de Conducta y la limpieza general de los vehículos de tránsito.

Impacto en la Salud y el Medio Ambiente:

Los comentarios destacaron cuestiones relacionadas con la calidad del aire y los impactos sobre la salud y expresaron su interés por las iniciativas de cero emisiones y los esfuerzos de Visión Cero para la seguridad del tráfico.

Transporte Activo y Espacios Verdes:

Los encuestados apoyaron la creación de carriles para bicicletas, vías peatonales, zonas verdes y mejoras generales de las infraestructuras de transporte activo.

Problemas Sociales y de Equidad:

Algunos comentarios se enfocaron en iniciativas de equidad, prácticas de contratación, oportunidades de empleo creadas por el proyecto y en asegurar que las mejoras beneficien a todos los segmentos de la población.

Implementación y Gestión del Proyecto:

Los comentarios pedían claridad sobre la gestión de los programas comunitarios, los plazos de los proyectos, la puesta en marcha de la financiación y el mantenimiento de los proyectos terminados.

Proyectos y Áreas de Enfoque Específicos:

Algunas respuestas destacaron el deseo de mejorar las conexiones a lo largo del Corredor, en particular abogando por un camino que una el Parque Bristow con el Parque Bandini, la instalación de facilidades para vehículos eléctricos, y un llamamiento a la creación de espacios verdes adicionales, así como programas que den prioridad a las oportunidades de empleo local.

Planificación Tecnológica y Futura:

Las respuestas indicaron un interés por la evaluación comparativa de opciones tecnológicas, como el hidrógeno y la electricidad, para soluciones de transporte y estrategias de futuro para iniciativas como la tarificación de la congestión y el cambio a sistemas ferroviarios electrificados para el transporte de mercancías.

Incorporación de las Perspectivas de los Jóvenes e Inclusividad:

- Algunos comentarios animaron a incluir en el futuro las perspectivas de los jóvenes en el proceso de planificación.
- Se plantearon algunas cuestiones sobre la interpretación de la equidad y las necesidades y preferencias de la comunidad en relación con el corredor.

3. Condiciones existentes y proyecciones futuras

Este capítulo presenta las características, condiciones, problemas y disparidades existentes en el Corredor Long Beach – Este de Los Ángeles (LB-ELA). En primer lugar, este capítulo define el Área de Estudio del Corredor LB-ELA y proporciona una visión general de quién vive allí a través de información socioeconómica y demográfica. A continuación, el capítulo destaca los impactos clave de la comunidad relacionados con el medio ambiente, la salud, la seguridad y el acceso que enfrentan los residentes del Corredor que continuamente son resaltados por las voces de la comunidad. Por último, el capítulo proporciona un conjunto más detallado de datos sobre las condiciones existentes relacionadas con los usos del suelo y el sistema de transporte multimodal del Corredor, incluidas las condiciones de infraestructura y las características de viaje.

En enero de 2022, el equipo del proyecto presentó un video inicial sobre las condiciones existentes[16] ante el Comité Consultivo, el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), y los Grupos de Trabajo, en el que se invitaba a debatir los datos y a hacer aportaciones sobre métricas adicionales que deberían añadirse al análisis, específicamente desde una perspectiva de equidad. Posteriormente, en junio de 2022, el equipo del proyecto produjo una presentación de las condiciones existentes de planificación equitativa del proyecto[17], que incorporó nuevas métricas basadas en los aportes de la comunidad y del Comité Consultivo, y aplicó las Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC) de Metro como una superposición para identificar patrones y disparidades en las condiciones para las áreas de EFC y no EFC dentro del Corredor. Este capítulo recopila los hallazgos de ambos conjuntos de condiciones existentes, que fueron fundamentales para desarrollar la Visión, Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA; la Lista de Estrategias, Proyectos y Programas Multimodales; los Criterios de Evaluación y Priorización; y las Recomendaciones de Financiamiento.

16 Punto N.º 2 de la Agenda - Condiciones Existentes del Corredor Sur de la I-710.mov (dropbox.com)
17 Presentación de la Reunión N.º 4 del Grupo de Trabajo de Equidad- 6-30-22.pdf (dropbox.com)

EL CORREDOR LB-ELA DE UN VISTAZO

En la Área de estudio viven
1.2 MILLONES
de residentes

12% de la población del condado de LA.

500MIL puestos de trabajo se encuentran en el Área de estudio

11% de los puestos de trabajo en el condado de LA, incluyendo más de

170 mil puestos de trabajo relacionados con el movimiento de bienes

De 2017 a 2019,

el **11%** ode todas las colisiones en el condado de LA ocurrieron en el Área de estudio,

el **13%** de las colisiones del condado de LA involucraron camiones y

el **29%** involucraron ciclistas y peatones ocurrieron en el Área de estudio.

La mayor parte del Área de estudio contiene tramos censales con más del **80%** de residentes que se identifican como latinos o negros.

Los viajes diarios de vehículos varían entre **144 y 300 mil** viajes diarios en la I-710, incluyendo entre **30 y 35 mil** viajes de camiones.

Las millas recorridas por vehículo (VMT) en el Área de estudio es de más de
26 MILLONES de millas diarias

el **50%** del VMT diario en el Área de Estudio se genera en las autopistas

el **12%** del VMT del condado de LA

El **23%** de los residentes en el Área de estudio residen a menos de media milla del carril de bicicletas del río LA (LARIO).

En 2019, hubo más de **111,000** abordajes totales de autobuses y trenes de Metro y casi **50,000** abordajes diarios del Tránsito de Long Beach en el Área de estudio.

Se estima que en 2016 se produjeron
93.5 MILLONES
de horas de retraso de vehículos en la I-710 en el Área de estudio, incluidos los segmentos de la línea principal, las rampas de entrada y las rampas de salida. Se prevé que esta cifra aumente aproximadamente un **18%** en 2045.

Alrededor del **30%** de la carga nacional, valorada en unos **$500 MIL MILLONES**, se maneja en los Puertos de Long Beach y Los Angeles, y el **75%** de esa carga se mueve por **FERROCARRIL** o **CAMIÓN A TRAVÉS** del Área de estudio.

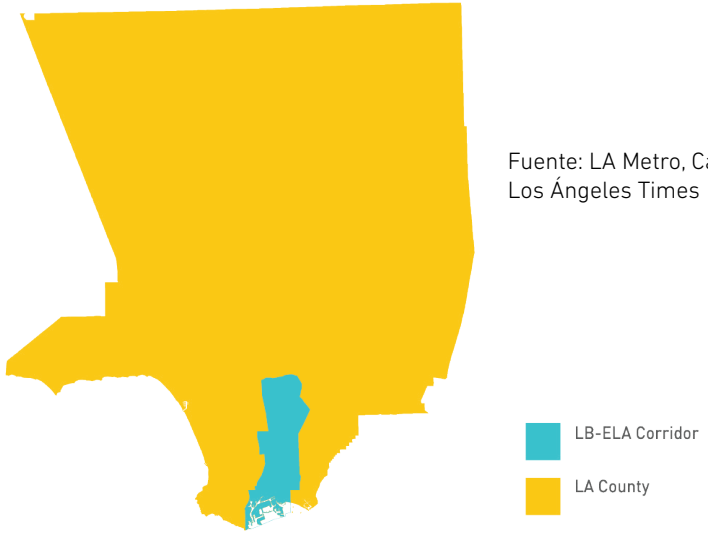
Los porcentajes de partículas diésel (DPM) son un **53% SUPERIORES** en la Área de estudio que en la media del condado;

29% SUPERIORES en la Área de estudio que en la media del condado de LA.

3.1 Área de Estudio del Corredor LB-ELA

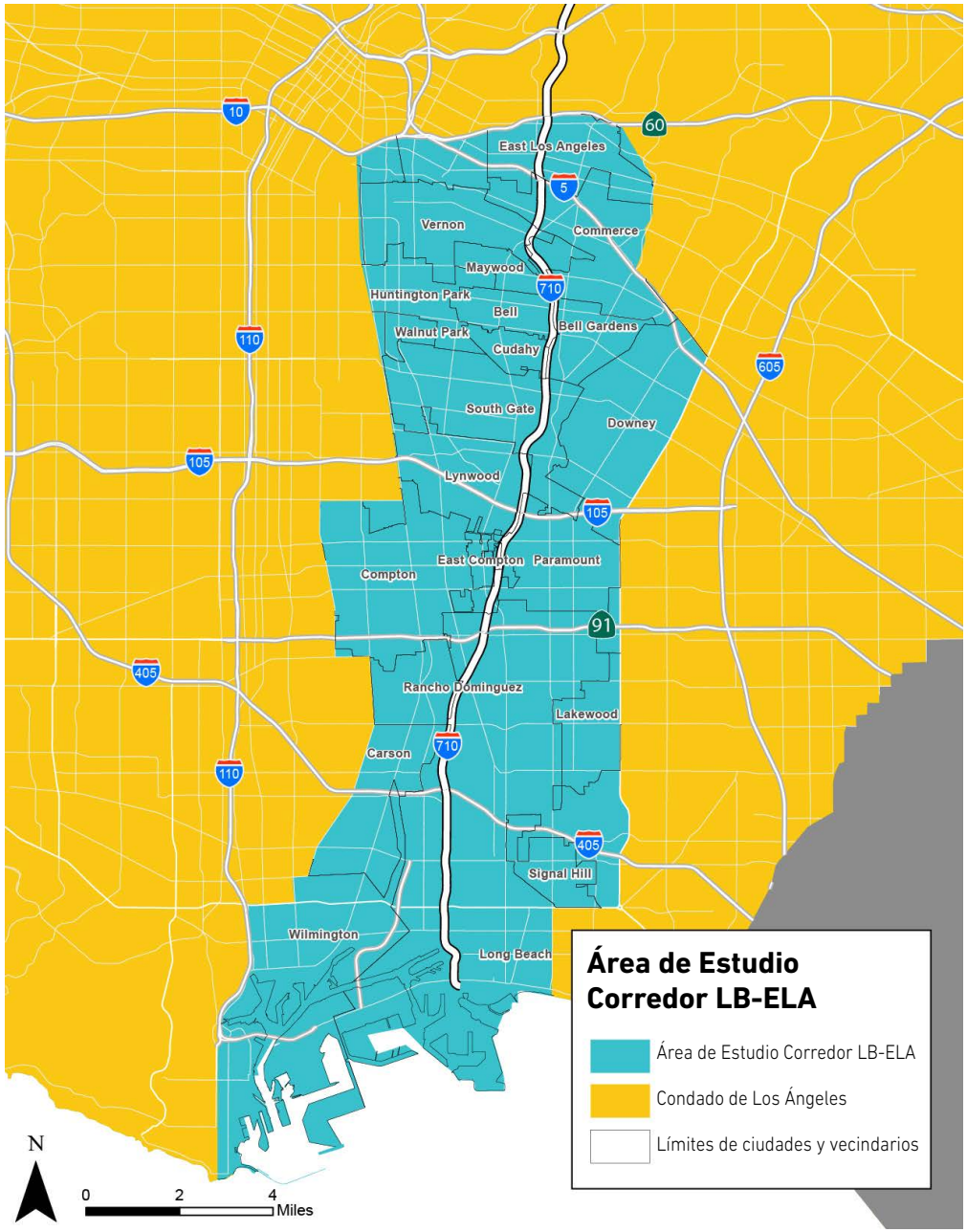
Como se muestra en la **Figura 31. Área de Estudio del Corredor LB-ELA (Contexto del Condado de Los Ángeles)** y **Figura 32. Área de Estudio del Corredor LB-ELA**, el Área de Estudio del Corredor LB-ELA (a la que se hace referencia a lo largo de este capítulo como "el Área de Estudio" o "el Corredor") incluye la extensión de 19 millas de la Interestatal 710 (I-710) desde la Ruta Estatal (SR) 60 en el Este de Los Ángeles hasta su final sur en Long Beach, además de las principales carreteras principales paralelas y cruzadas, y la totalidad o parte de diecinueve ciudades y algunas partes no incorporadas del Condado de Los Ángeles que rodean la I-710. El límite occidental del Área de Estudio incluye partes de Alameda Street, Central Avenue, Wilmington Avenue y la Interestatal 110 (I-110). El límite oriental del Área de Estudio incluye segmentos de Garfield Avenue, Interestatal 5 (I-5), Lakewood Boulevard y Cherry Avenue. A principios de 2022, el Comité Consultivo adoptó los límites del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. La amplitud del Área de Estudio le permite contener una importante infraestructura vial y ferroviaria de carga que complementa el movimiento de personas y bienes a lo largo de la I-710.

Figura 3-1. Área de Estudio del Corredor LB-ELA (Contexto del Condado de Los Ángeles)



Fuente: LA Metro, Caltrans, Los Ángeles Times

Figura 3-2. Área de Estudio del Corredor LB-ELA



3.2 Características de la población

Aproximadamente 1.2 millones de residentes (12 por ciento de la población del condado de Los Ángeles) viven dentro del Corredor LB-ELA. Las siguientes secciones proporcionan una descripción general de la designación Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC) de Metro, que se aplica a una parte sustancial del Área de Estudio, seguida de características socioeconómicas y demográficas detalladas de la población del Área de Estudio.

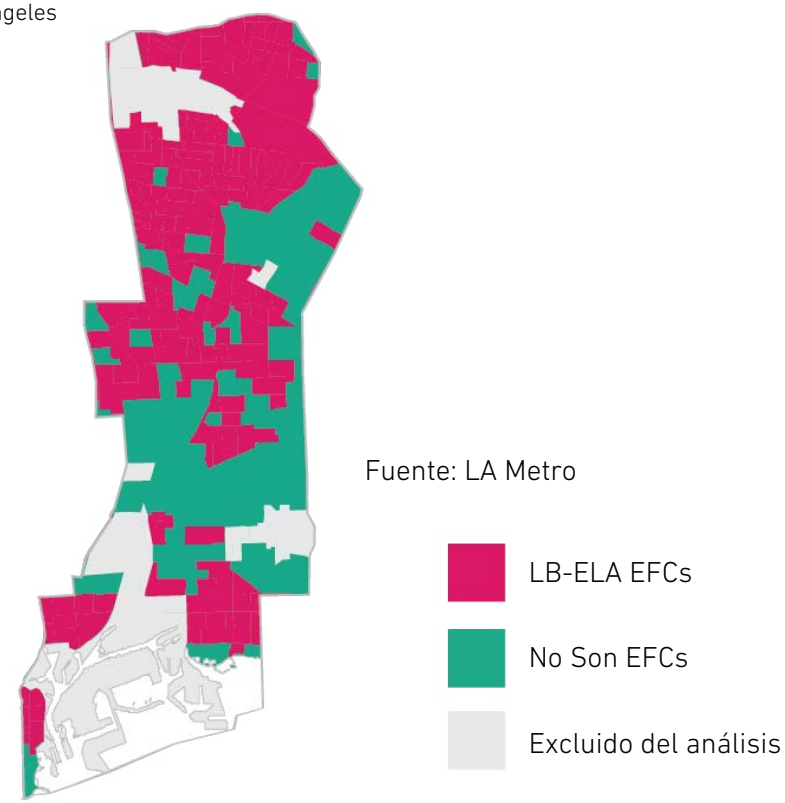
3.2.1 Descripción general de las Comunidades de Enfoque de Equidad

Metro define las EFC[18] como secciones censales con mayores necesidades de transporte al considerar la concentración de tres criterios asociados con las barreras de movilidad: hogares de bajos ingresos que ganan menos de $60,000 por año, residentes negros, indígenas o personas de color (BIPOC) y hogares sin acceso a un automóvil. El Índice de Necesidad de Equidad de Metro (MENI) clasifica todas las zonas censales del condado de Los Ángeles por nivel de necesidad en términos de acceso equitativo a oportunidades y coloca las secciones censales en quintiles, con el 40 por ciento superior (categorías de Necesidad Alta y Necesidad Muy Alta) categorizado como EFC. Las personas que viven en estas secciones censales enfrentan más barreras de movilidad que las personas que viven en secciones censales que no pertenecen a las EFC. Alrededor de 842,650 residentes (73 por ciento de la población del Corredor LB-ELA) viven en un área de EFC. La **Figura 33. Comunidades de Enfoque de Equidad del área metropolitana de Los Ángeles** muestra la prevalencia de EFC en toda el Área de Estudio del corredor LB-ELA. Las áreas de baja población se excluyen del análisis de MENI y EFC, como el Puerto de Long Beach y el Puerto de Los Ángeles, el Aeropuerto de Long Beach, los patios ferroviarios intermodales en Vernon y otras áreas fuertemente industrializadas.

3.2.2 Características socioeconómicas y demográficas

A primera vista, las características socioeconómicas, como las tasas de desempleo, el nivel educativo y la carga del costo de la vivienda, pueden parecer desconectadas de la planificación del transporte; sin embargo, las grandes inversiones en infraestructura pueden tener un impacto sustancial en las oportunidades de empleo y educación a través de la introducción de nuevos puestos de trabajo para pagar la educación superior y un mayor acceso a las instituciones educativas y los centros de empleo. Las nuevas inversiones también pueden afectar potencialmente la estabilidad de la vivienda y la presión del desplazamiento económico. Por estas razones, es importante comprender las condiciones y disparidades existentes en el Corredor para planificar la inversión de manera equitativa. Algunas métricas seleccionadas se ilustran en gráficos con disparidades resumidas como proporciones para comparar el valor del Condado con el Corredor y el valor de las EFC del Corredor con las no EFC del Corredor.

Figura 3-3. Comunidades de Enfoque de Equidad del área metropolitana de Los Ángeles



18 equity-focus-communities-overview.pdf (dropbox.com)

“El ingreso familiar promedio del Área de Estudio de $56,005 es un 26.3% más bajo que el ingreso promedio del Condado de $75,887.

“El mapa de “Nivel de Pobreza” en la Figura 3-5 muestra que hay concentraciones de residentes por debajo del nivel de pobreza de en todo el Área de Estudio de, incluyendo Long Beach, Wilmington,Lynwood, y gran parte de en la parte norte del Área de Estudio.

3.2.2.1 Características socioeconómicas

El ingreso familiar promedio del Área de Estudio de $56,005 es un 26.3 por ciento más bajo que el ingreso familiar promedio del Condado de $75,887. En comparación con el Condado, el Área de Estudio contiene una mayor proporción de hogares que ganan menos de $100,000 al año. El mapa “Ingreso Familiar Medio” en la **Figura 3-4** muestra que las comunidades al oeste de la I-710 tienden a tener ingresos familiares más bajos, y la parte norte del Área de Estudio tiene los ingresos familiares más bajos en general.

El mapa del “Nivel de Pobreza” en la **Figura 3-5** muestra que hay concentraciones de residentes por debajo del nivel de pobreza en toda el Área de Estudio, incluyendo Long Beach, Wilmington, Lynwood y gran parte de la parte norte del Área de Estudio. En general, el Área de Estudio tiene una tasa de pobreza del 18.3% en comparación con la tasa de pobreza del Condado del 15%. El nivel de pobreza es definido por la Oficina del Censo, que utiliza un conjunto de umbrales de ingresos que varían según el tamaño y la composición de la familia para determinar quién está en situación de pobreza. Si los ingresos de una familia están por debajo de ese umbral, se considera que esa familia y todos sus miembros están en situación de pobreza.

El mapa “Mayores de 65 años” en la **Figura 3-6** muestra que las áreas con la mayor cantidad de personas mayores de 65 años incluyen Lakewood, Downey y partes de Long Beach. En general, las comunidades al oeste de la I-710 tienden a tener una población más joven que las del este. Como se muestra en la **Figura 3-5**, el Área de Estudio también tiene una mayor proporción de residentes menores de 10 años que la del condado de Los Ángeles en su conjunto.

El mapa “Porcentaje de personas con discapacidad” en la **Figura 3-7** muestra tasas de discapacidad variadas en toda el Área de Estudio y que el Área de Estudio contiene una mayor proporción de personas con discapacidades que el Condado de Los Ángeles en su conjunto. En general, el Área de Estudio tiene una tasa de discapacidad del 8.5%, comparada con la tasa de discapacidad del Condado del 6%.

El mapa “Propiedad de automóviles” en la **Figura 3-8** muestra las tasas más altas de hogares sin vehículos (Zero Vehicle Households, ZVH) ubicadas en las zonas censales de Long Beach, el este de Los Ángeles, Huntington Park, South Gate, Lynwood y Compton. En general, el área de estudio tiene una tasa ZVH promedio del 3.8%, en comparación con la tasa ZVH del condado del 2.9%.

Los datos del censo demuestran las disparidades existentes en los resultados entre los grupos demográficos del Corredor, como el ingreso promedio per cápita de $33,870 para los residentes blancos no

hispanos en comparación con $18,297 para los residentes hispanos o latinos.[19] Debido al tamaño del Área de Estudio y a la amplia gama de conjuntos de datos relevantes, no fue posible desglosar todos los datos relacionados con las condiciones ambientales, la infraestructura o los servicios por raza/etnia o niveles de ingresos. Sin embargo, las EFC de Metro se aplicaron como un filtro de superposición y geoprocesamiento para documentar las disparidades en las áreas con las concentraciones más altas de hogares de bajos ingresos, residentes BIPOC y la proporción de hogares sin acceso a un vehículo.

Figura 3-4. Ingreso medio familiar

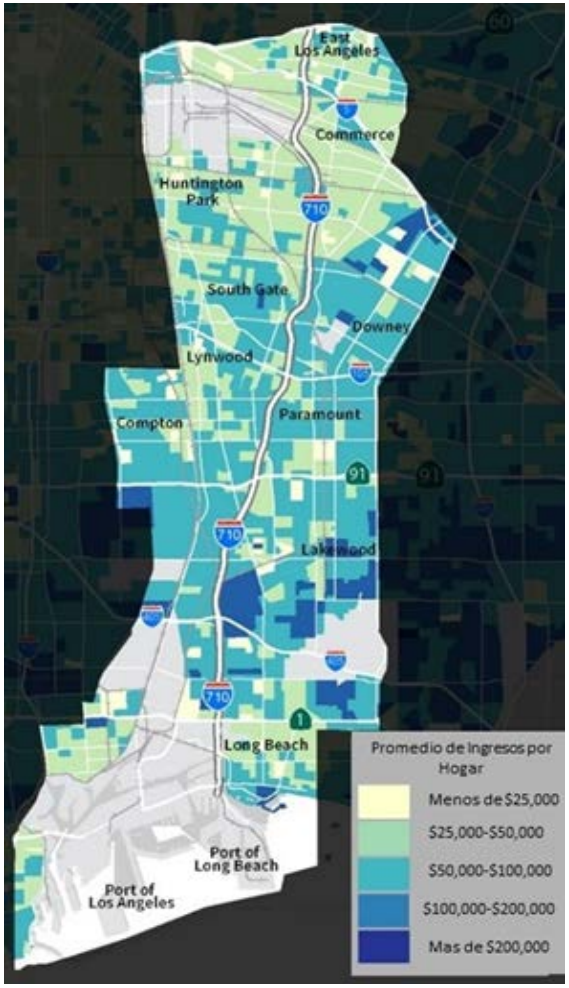


Figura 3-5. Nivel de pobreza

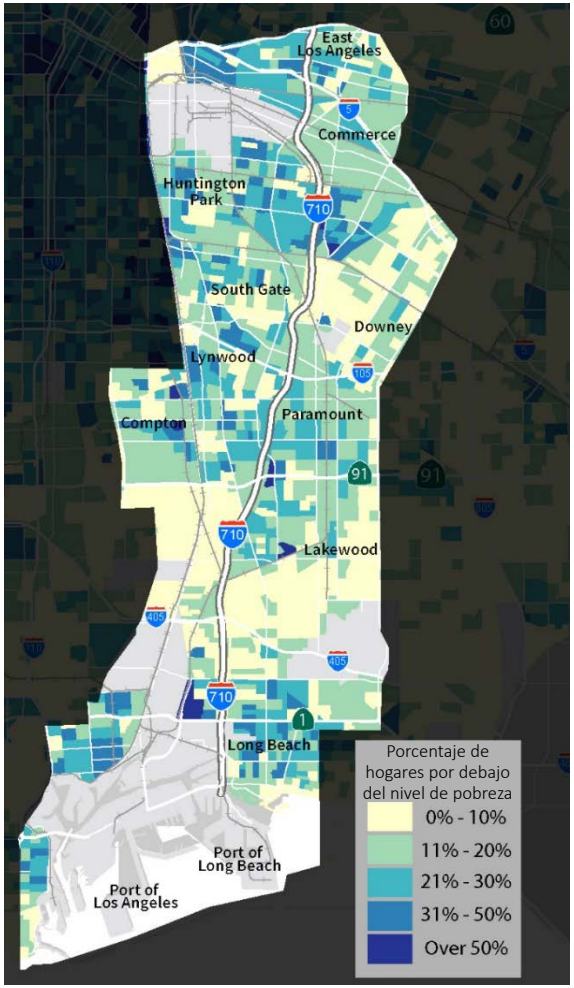
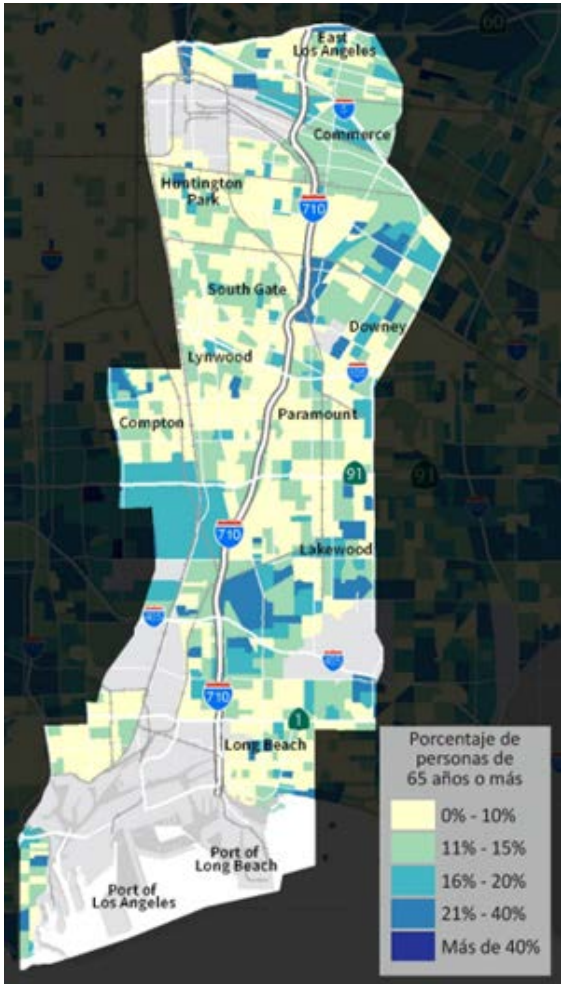


Figura 3-6. Mayores de 65 años



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

19 Datos del Censo de las EE. UU., Hallazgos por raza: Blancos no hispanos ($33,870), asiáticos ($29,904), negros/afroamericanos ($25,120), otro ($18,540), latino/hispano ($18,297).

Figura 3-7. Porcentaje de personas con discapacidad

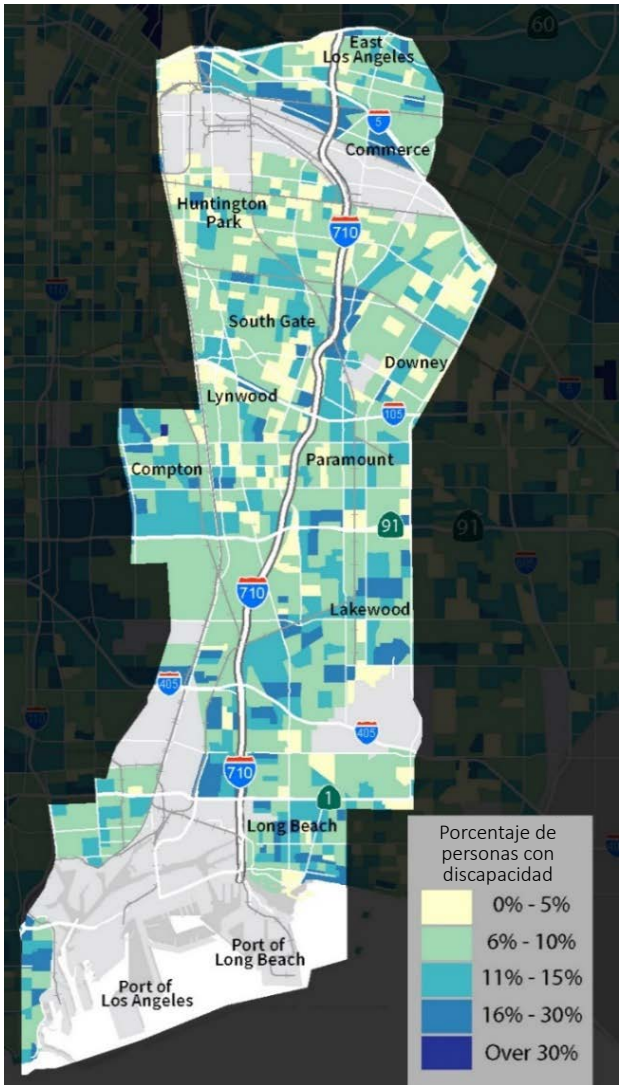
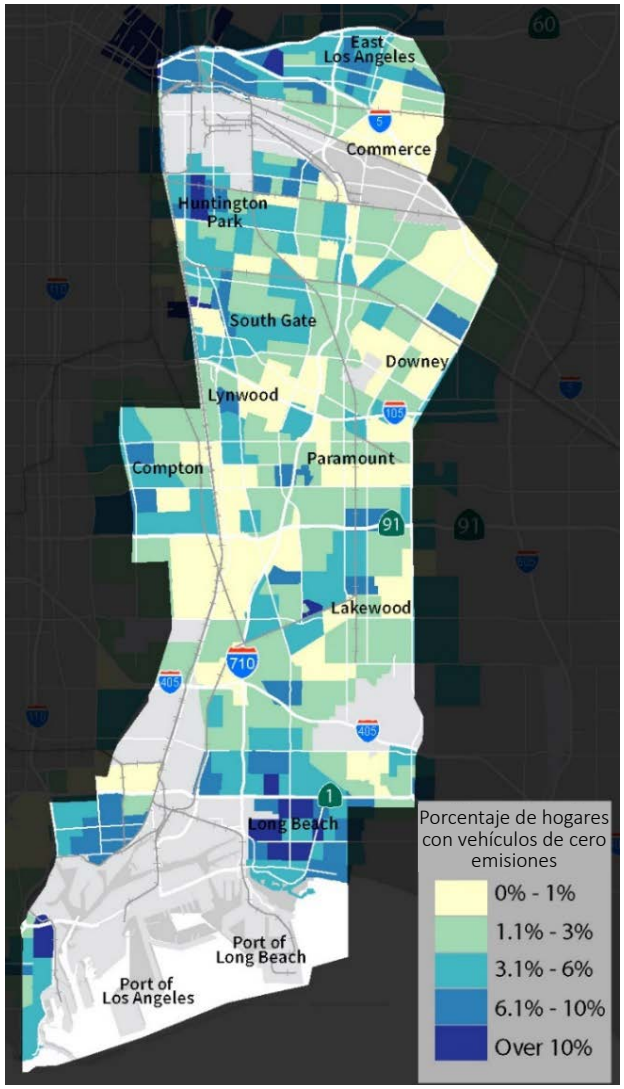
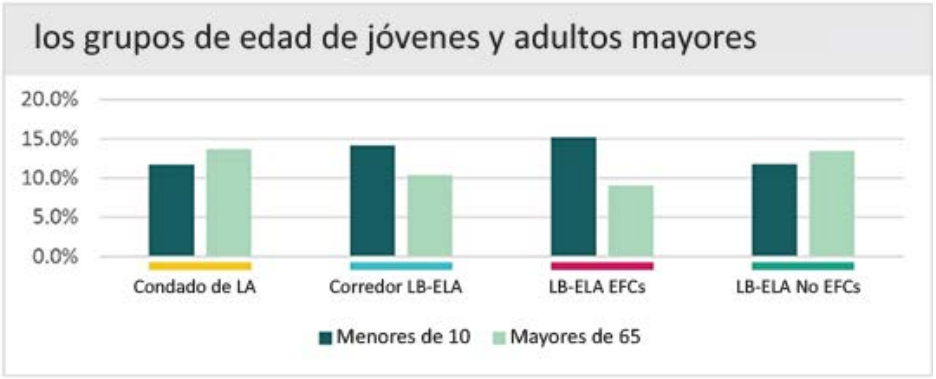


Figura 3-8. Propiedad de automóviles



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

Figura 3-9. Comparación de los grupos de edad de jóvenes y adultos mayores



Fuente: LA Metro, 2015-2019 American Community Survey

3.2.2.2 Raza y etnia

Las **Figuras 3-10, 3-11, 3-12 y 3-13** muestra el desglose de la población por raza y etnia en el Área de Estudio. Estos mapas utilizan datos y categorías de la Oficina del Censo de los Estados Unidos, por lo que es importante reconocer que estas categorías no capturan la gama completa de identidades representadas en el Área de Estudio, ni la terminología preferida con la que se identifican algunas comunidades e individuos. Los residentes que se identifican como hispanos o latinos son la población más prevalente dentro del Área de Estudio (77 por ciento de la población del Corredor). Wilmington, el centro de Long Beach y las áreas generalmente al norte de la SR 91 incluyen una mayor densidad de residentes que se identifican como hispanos o latinos. Los residentes que se identifican como asiáticos son los menos prevalentes en el Área de Estudio, con las concentraciones más altas de residentes asiáticos ubicadas al sur de la SR 91 y dentro de West Long Beach. Los residentes que se identifican como blancos generalmente se concentran en áreas de Lakewood, Long Beach y en la parte norte del Área de Estudio cerca del centro de Los Ángeles. Los residentes que se identifican como negros o afroamericanos generalmente se concentran al sur de la Interestatal 105 (I-105), específicamente alrededor de las áreas de Compton y Lynwood. Como se indica en la **Figura 3-14**, el Área de Estudio tiene un porcentaje mucho más alto de residentes hispanos o latinos, y un porcentaje más bajo de residentes blancos y asiáticos, que el condado de Los Ángeles en su conjunto. La mayoría de los vecindarios dentro del Área de Estudio contienen más del 80 por ciento de los residentes que se identifican con una raza que no sea blanca.

Figura 3-10. Negros o afroamericanos solo, no hispanos

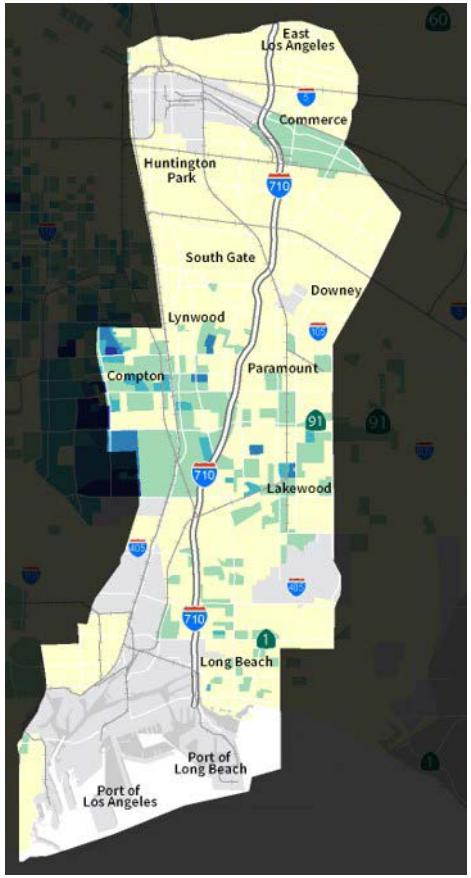


Figura 3-11. Solo asiáticos, no hispanos

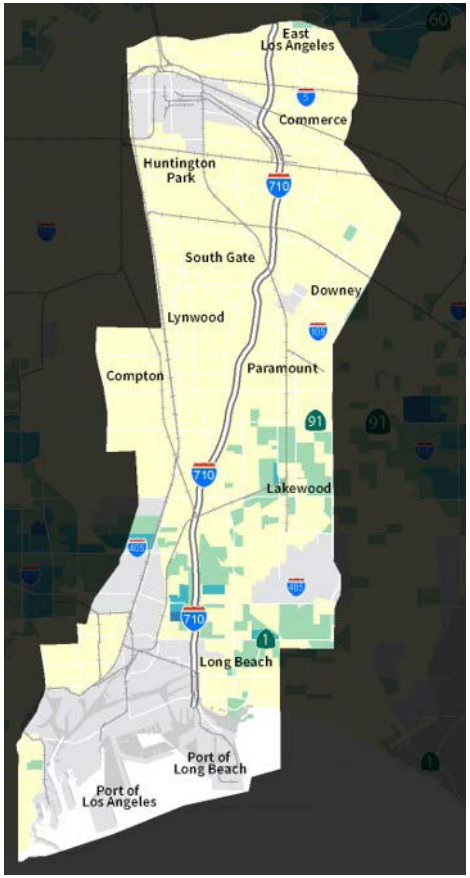


Figura 3-12. Hispanos o latinos

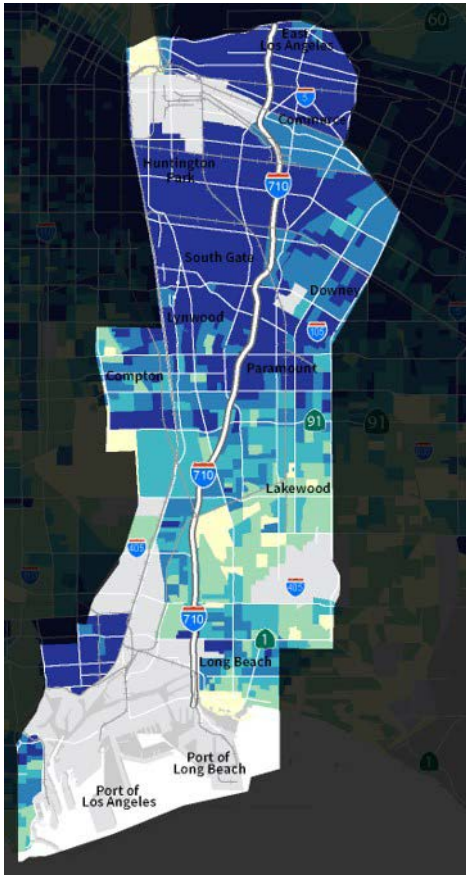
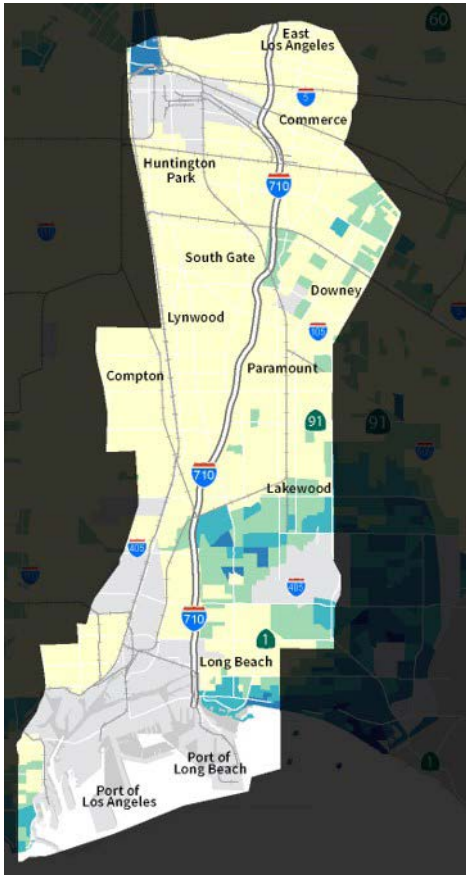
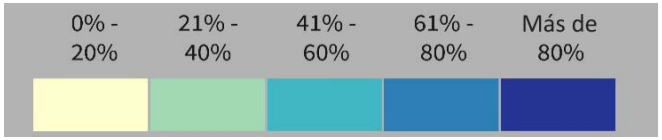


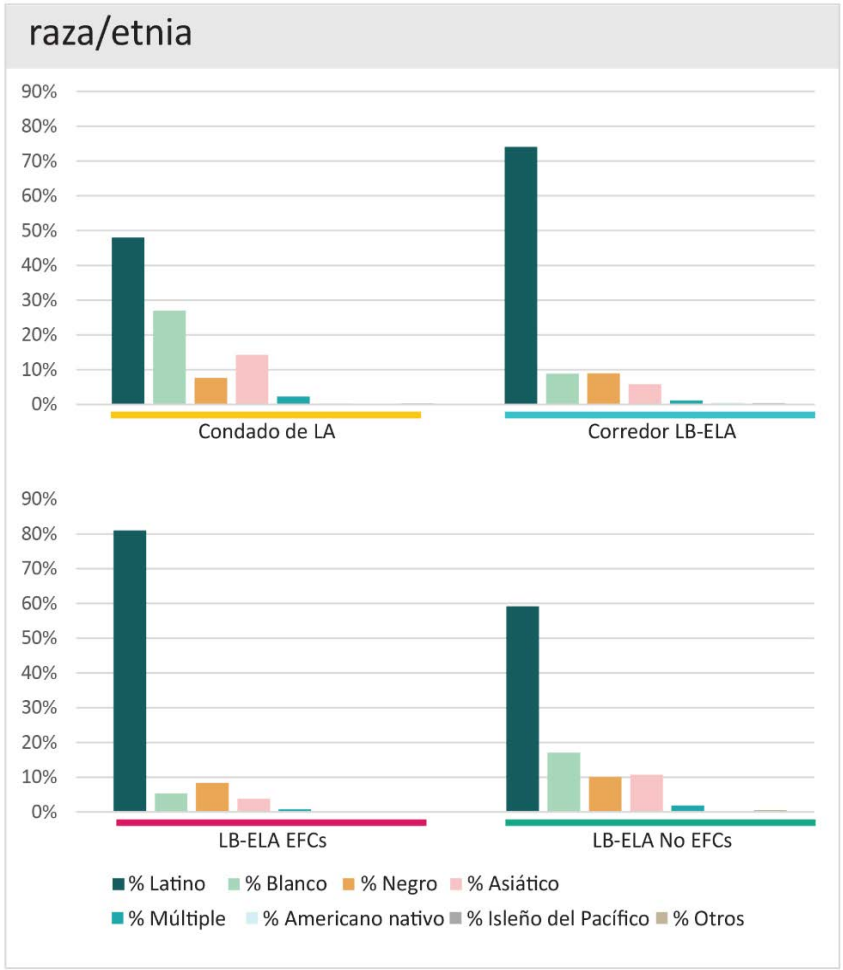
Figura 3-13. Solo blancos, no hispanos





Fuente: 2015-2019 American Community Survey

Figura 3-14. Comparación de raza y etnia



Fuente: LA Metro, 2015-2019 American Community

3.2.2.3 Densidad de población y empleo

Como se muestra en las **Figuras 3-15 y 3-16**, la parte norte del Área de Estudio y el centro de Long Beach tienen las densidades de población más altas, con áreas dispersas de alta densidad en lugares como Lynwood, Paramount, North Long Beach y Wilmington. Alrededor del 11 por ciento de los empleos en el condado de Los Ángeles (0.5 millones) están dentro de esos límites. En términos de densidad de empleo, los focos de áreas con mayor densidad de empleo incluyen el centro de Long Beach, el este de Los Ángeles, la ciudad de Commerce, Carson/ Dominguez Hills, al oeste de la I-710 entre la SR 91 y la Interestatal 405 (I-405), y las cercanías del aeropuerto de Long Beach.

3.2.2.4 Ocupación

La historia de manufacturación del Corredor y la proximidad a los puertos han creado una economía en gran medida industrial y comercial, con casi el doble de empleos industriales en el Corredor (29 por ciento) que en el Condado en su conjunto (16 por ciento), y una menor proporción de empleos profesionales y de servicios. Del mismo modo, el Área de Estudio tiene más usos de suelo industrial y residencial que el Condado en su conjunto, y la proximidad entre los usos de suelo residencial e industrial contribuye a los impactos de la contaminación y los riesgos para la salud asociados.

Figura 3-15. Densidad de población

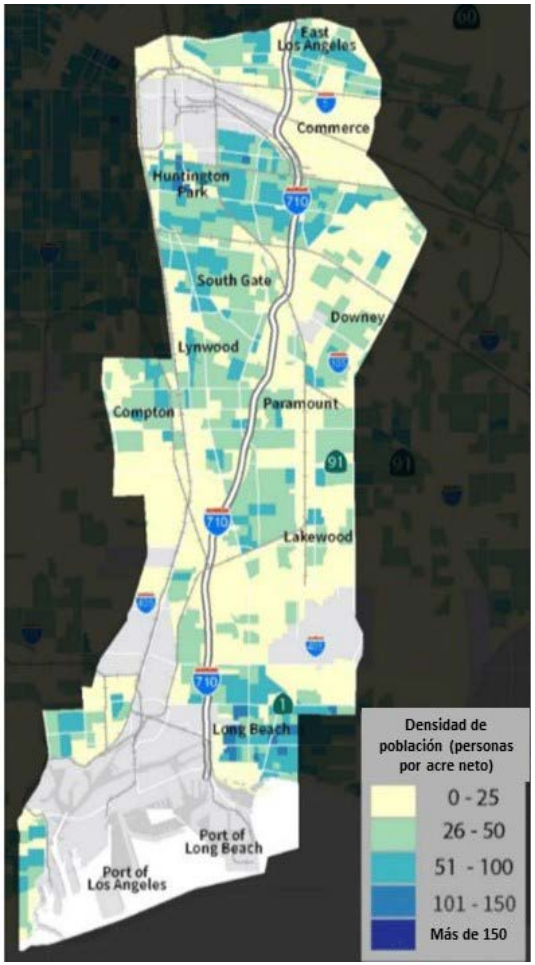
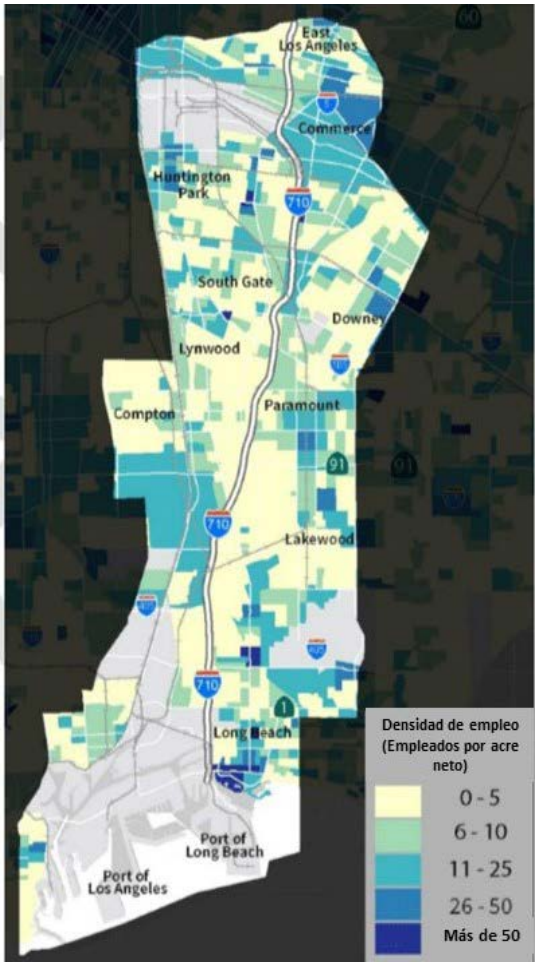


Figura 3-16. Densidad deempleo



Fuente: American Community Survey 2015-2019, Dinámicas Longitudinales Empleador-Vivienda (LEHD) de 2019

Las **Figuras 3-17 a 3-20** muestran la distribución de las diferentes categorías de trabajo en el Área de Estudio. Las categorías de trabajo se basan en el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (NAICS) e incluyen "comercial", "industrial", "servicios profesionales,

Figura 3-17. Trabajos comerciales

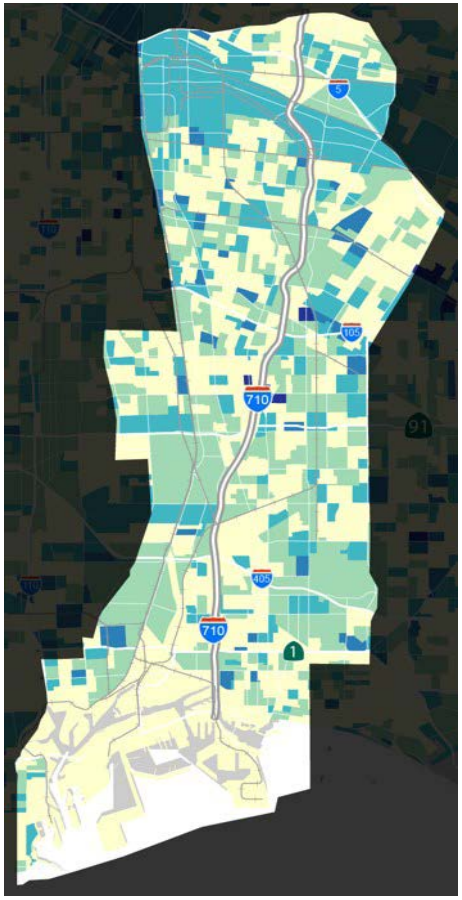


Figura 3-18. Trabajos industriales

Figura 3-19. Servicios profesionales, científicos y técnicos

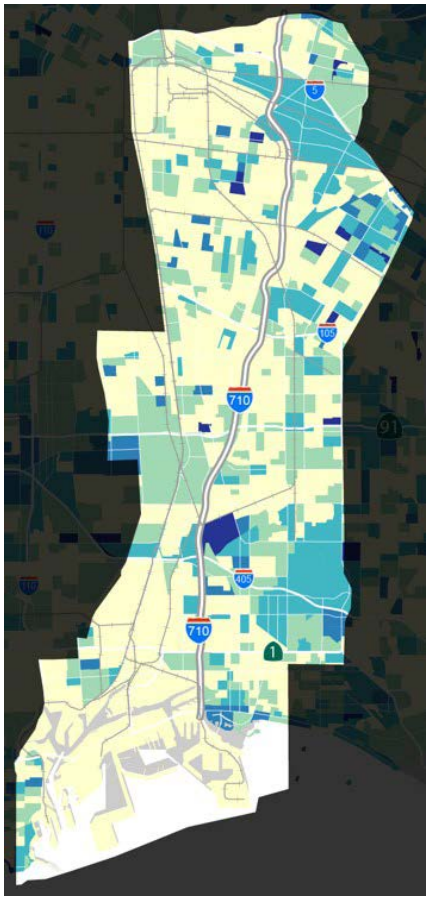
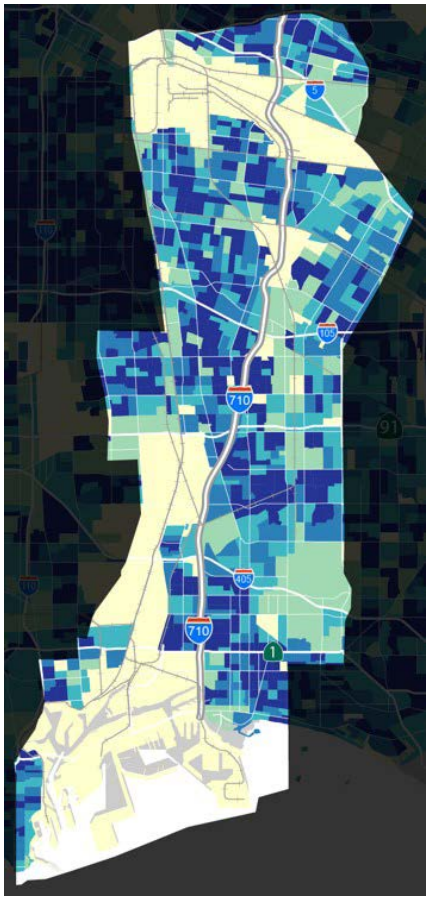


Figura 3-20. Otros trabajos de servicios



Fuente: Dinámicas Longitudinales Empleador-Vivienda 2019 (LEHD)

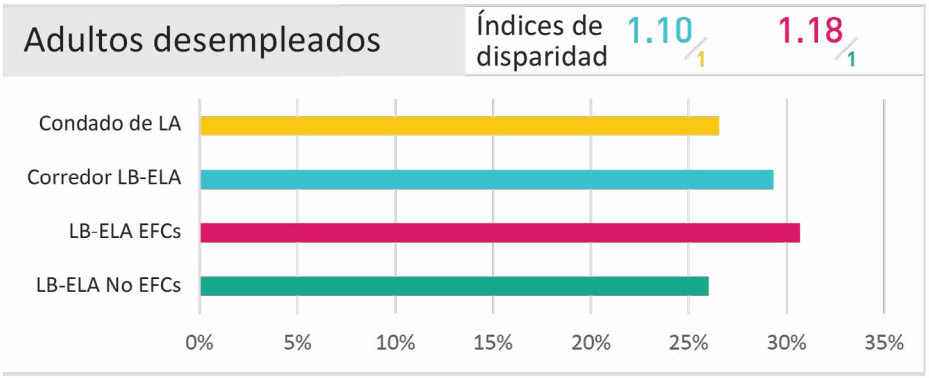
científicos y técnicos" y "otros servicios".[20] Los "trabajos comerciales" incluyen el comercio al por mayor, el comercio al por menor, las artes, el entretenimiento y las recreaciones, y los servicios de alojamiento y comida. Los "trabajos industriales" incluyen la construcción, la fabricación, el transporte y el almacenamiento, y los servicios públicos. Los "servicios profesionales, científicos y técnicos" incluyen finanzas y seguros, bienes raíces, servicios educativos y empleos de atención médica y asistencia social. "Otros servicios" incluyen reparaciones, actividades religiosas, concesión de subvenciones, defensa, lavandería, cuidado personal, cuidado de la muerte y otros servicios personales.

La distribución del empleo por rama de actividad es bastante uniforme para las dos principales categorías de empleo. Los empleos de "otros servicios" tienen el porcentaje más alto, con un 30.2 por ciento, y los empleos "industriales" son el 29.2 por ciento del total de empleos en el área de estudio; "servicios profesionales" tienen 21.9 por ciento; y el 18.7 por ciento restante son empleos "comerciales". Los trabajos "comerciales" y "servicios profesionales, científicos y técnicos" están dispersos por toda el Área de Estudio, con grupos más grandes al norte, cerca del centro de Los Ángeles. Los empleos "industriales" se agrupan cerca del Puerto de Los Ángeles y el Puerto de Long Beach (colectivamente, los Puertos) y áreas directamente adyacentes al Corredor LB-ELA, como Wilmington, Carson, South Gate y Vernon. En la mayoría de las partes del Área de Estudio, excepto en las áreas industriales, se pueden encontrar altas concentraciones de los empleos de "otros servicios", que constituyen el mayor número de empleos en general. El Área de Estudio tiene más empleos "industriales" y "comerciales" y menos empleos de "servicios profesionales, científicos y técnicos" que los promedios del condado.

3.2.2.5 Tasa de desempleo

A pesar de su importancia para la economía regional, el Corredor tiene un porcentaje promedio ligeramente más alto de la fuerza laboral que está desempleada (7.8 por ciento) que el Condado de Los Ángeles (Tan alta como 42 por ciento), asociadas con las EFC.[21] Como se muestra en la **Figura 3-21**, las altas tasas de desempleo parecen reflejar áreas con tasas de logro educativo más bajas, como Compton, Lynwood, Huntington Park y el este de Los Ángeles . En la **Figura 3-22**, los datos de ACS indican que las personas en el Corredor y las EFC experimentan disparidades moderadas en las tasas de desempleo en comparación con el Condado y las que no son EFC, respectivamente. La discrepancia entre la importancia económica regional del Corredor y sus resultados de empleo local es una de las principales preocupaciones planteadas por las comunidades del Corredor. Metro se compromete a asegurar que los residentes del Corredor estén bien posicionados para beneficiarse de las oportunidades económicas generadas por los proyectos y programas dentro del Plan de Inversión. El Plan de Inversión tiene un potencial significativo para crear, expandir y aumentar el acceso a oportunidades de empleo para los residentes del Corredor al catalizar nuevos proyectos de infraestructura que brindan empleos de alta calidad a través de la construcción y la operación, mejorar las opciones de viaje para conectar a los residentes con centros de empleo, escuelas e instituciones vocacionales, y apoyar políticas y programas comunitarios que promueven el desarrollo económico y laboral local.

Figura 3-21, Comparación de las tasas de desempleo



Fuente: LA Metro, 2015-2019 American Community Survey

20 Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, 2022

21 Este de Los Ángeles, Commerce, Compton, East Compton, Long Beach, Wilmington y San Pedro.

Figura 3-22. Tasa de desempleo

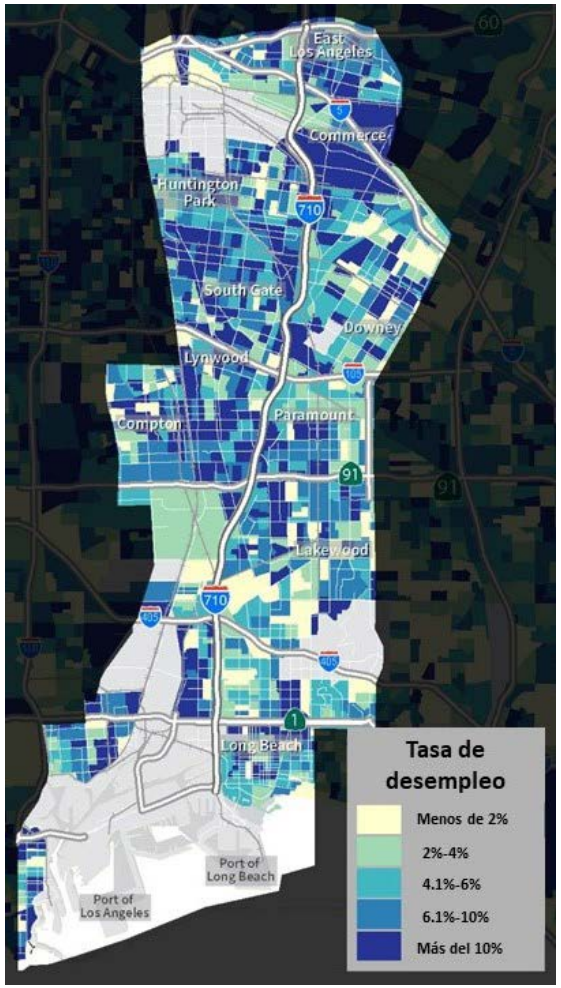
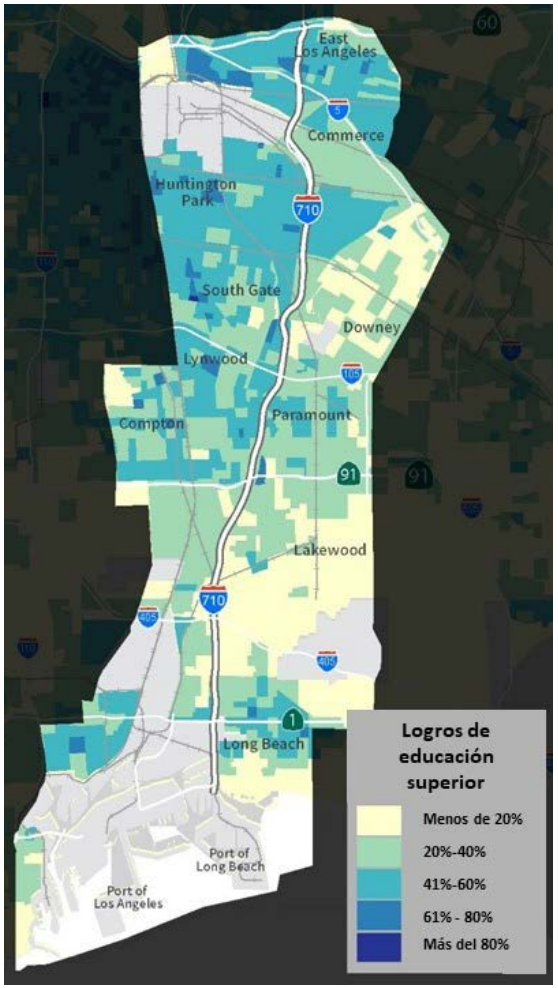


Figura 3-23. Individuos sin título de escuela secundaria o superior



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

3.2.2.6 Indicadores de la carga de la vivienda

La carga de la vivienda para los inquilinos se define como el porcentaje de inquilinos dentro de un grupo de bloque censal que gastan más del 30 por ciento de sus ingresos familiares en renta cada mes. Como se muestra en el mapa de Carga de Costos del Inquilino en la **Figura 3-24**, en ciertas áreas, como el centro de la ciudad y el centro de Long Beach, las altas tasas de carga de la renta reflejan el alto costo de vida y los mercados de alquiler competitivos en ubicaciones urbanizadas con una alta población de inquilinos. En el Área de Estudio del Corredor LB-ELA, también podemos ver altas cargas de inquilinos en centros de actividad comercial con mayores restricciones en las existencias de viviendas de alquiler. Es importante tener en cuenta que las altas tasas de carga de costos de los inquilinos en áreas predominantemente industriales probablemente reflejen poblaciones muy pequeñas dentro de esas grandes áreas de bloques censales.

La carga de la vivienda para los propietarios se define de manera similar a la de los inquilinos, pero utilizando los pagos de la hipoteca en lugar de la renta. Como se muestra en el mapa de Carga de Costos del Propietario de Vivienda en la **Figura 3-25**, las altas tasas de carga de costos para los propietarios de viviendas no parecen seguir un patrón geográfico claro, pero generalmente aparecen en áreas residenciales de baja densidad.

Figura 3-24. Carga de costos del inquilino

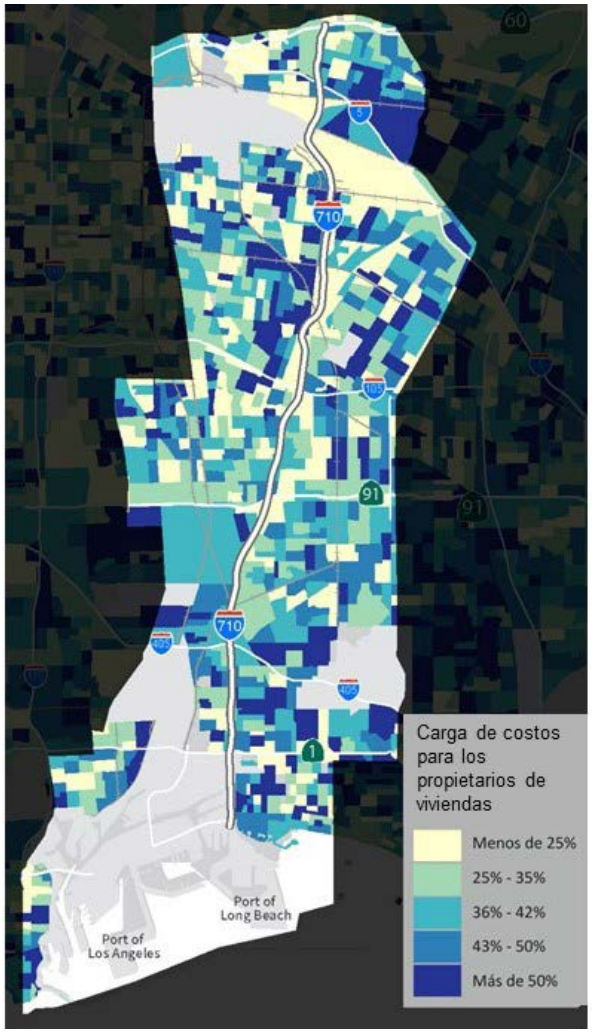
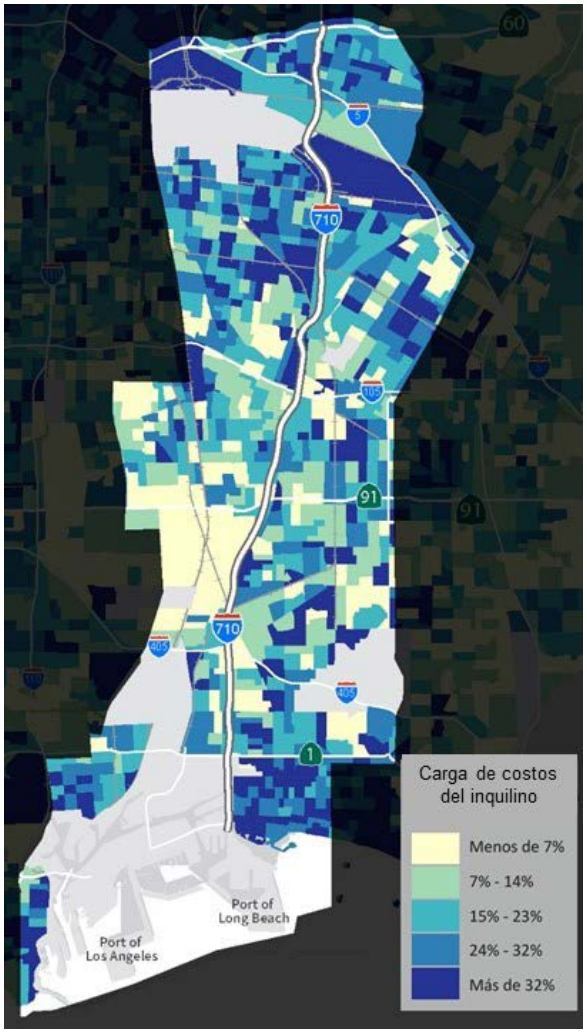


Figura 3-25. Carga de costos para los propietarios de viviendas

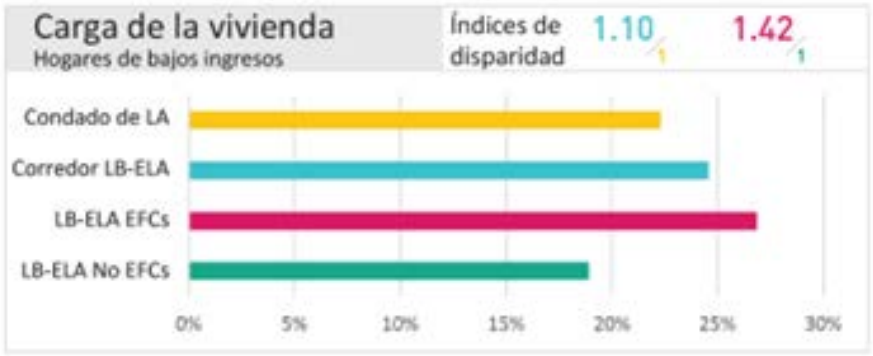


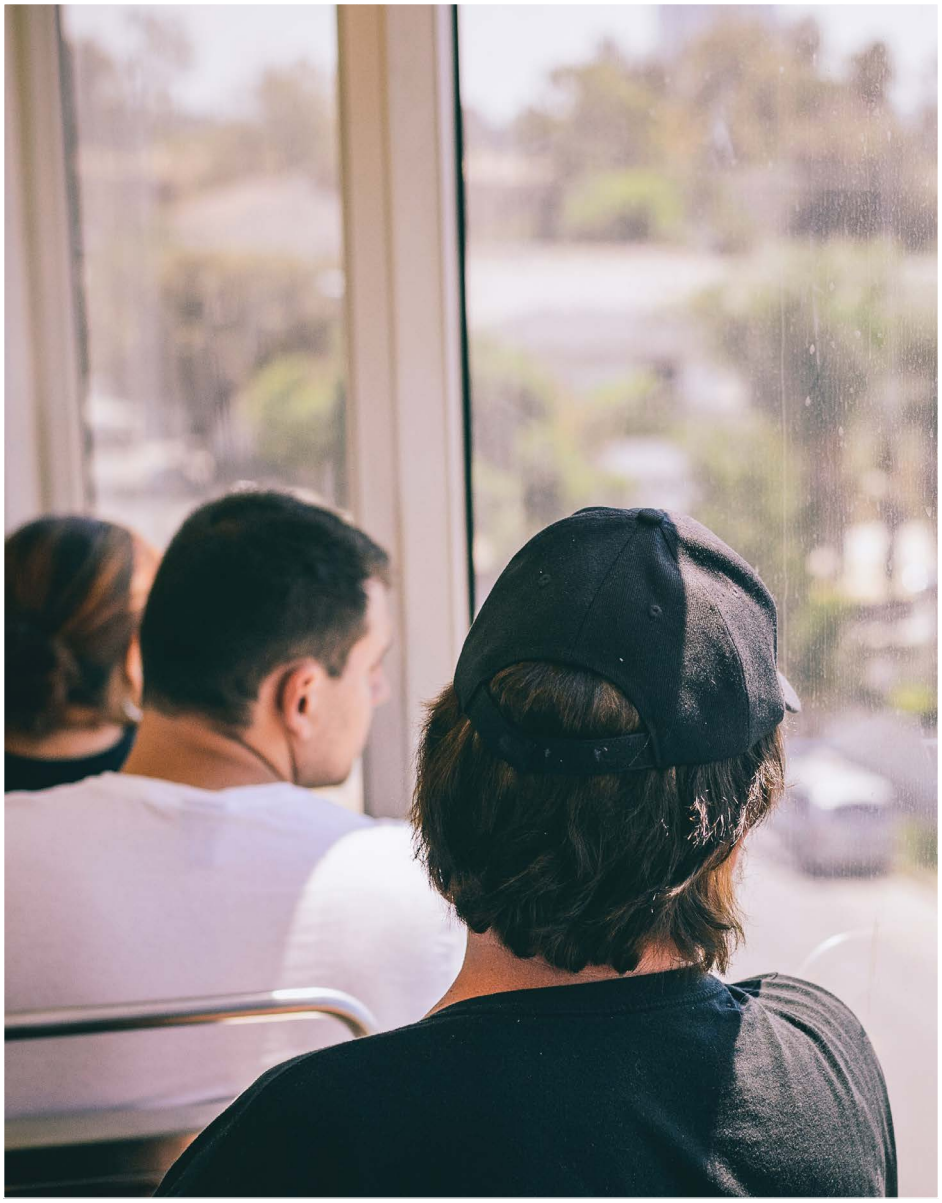
Fuente: 2015-2019 American Community Survey

Figura 3-26. Comparación de la carga de la vivienda Impactos en la comunidad

El cuadro comparativo de la carga de la vivienda en la **Figura 3-26** indica una notable disparidad en la proporción de hogares de bajos ingresos con problemas de vivienda en las EFC (27 %) en comparación con los que no lo son en el Corredor (19 %). [22]

Figura 3-26. Comparación de la carga de la vivienda





22 Datos de las estimaciones de 5 años de la 2015-2019 American Community Survey

3.3 Impactos en la comunidad

Esta sección destaca los puntos de datos clave relacionados con los problemas de equidad del Corredor identificados y resaltados en esfuerzos de planificación anteriores y varias etapas de aportes de la comunidad. Estos problemas, a los que se hace referencia en esta sección como Impactos en la Comunidad, se relacionan con la calidad del aire y otras condiciones ambientales, los resultados de salud, los resultados de seguridad y el acceso a los recursos. Cuando se aplican las comparaciones de los condados y las superposiciones de EFC (para seleccionar métricas), se revela un patrón consistente de disparidad, con el Corredor LB-ELA generalmente enfrentando mayores cargas que el resto del Condado, y las EFC enfrentando mayores cargas que las áreas que no son EFC dentro del Corredor.

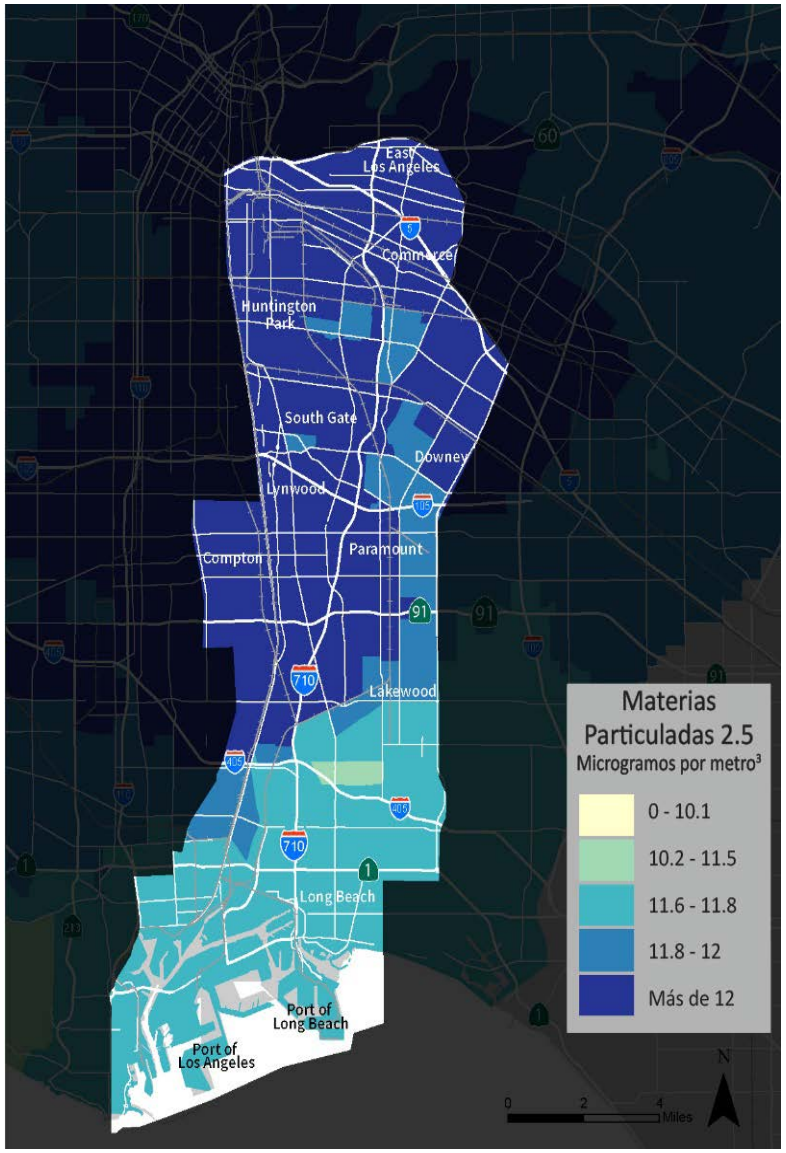
3.3.1 Calidad del aire y condiciones medio ambientales

3.3.1.1 Material particulado

El material particulado 2.5 (PM2.5) y el material particulado diésel (DPM) se utilizan como indicadores para mapear la calidad del aire en el Área de Estudio.

Las PM2.5 son pequeñas partículas que tienen menos de 2.5 micras de diámetro. Respirar contaminación por partículas puede ser perjudicial para la salud. Varios estudios han evaluado la relación entre las PM2.5 y el consiguiente riesgo de aparición y muerte por cáncer de pulmón. Sus hallazgos han indicado que las PM2.5 pueden ser un factor de riesgo para el cáncer de pulmón. Un estudio basado en datos prospectivos de cohortes recopilados por la Sociedad Americana Contra El Cáncer declaró que la exposición prolongada a PM2.5 afectaba significativamente a la supervivencia, con cada aumento de 10 microgramos por metro cúbico (µg/m3) asociado con un aumento de aproximadamente el 8 por ciento en el riesgo de muerte por cáncer de pulmón. Los niveles de PM 2.5 se mide en µg/m3. Niveles superiores a 12 µg/m3 exceden el estándar federal para PM 2.5. La Figura 3-27 muestra que las concentraciones más altas de PM2.5 ocurren en las porciones media y norte del Área de Estudio.

Figura 3-27. Material particulado 2.5 ($PM_{2.5}$)



Fuente: CalEnviroScreen 4.0

Figura 3-28. Material particulado diésel (DPM)

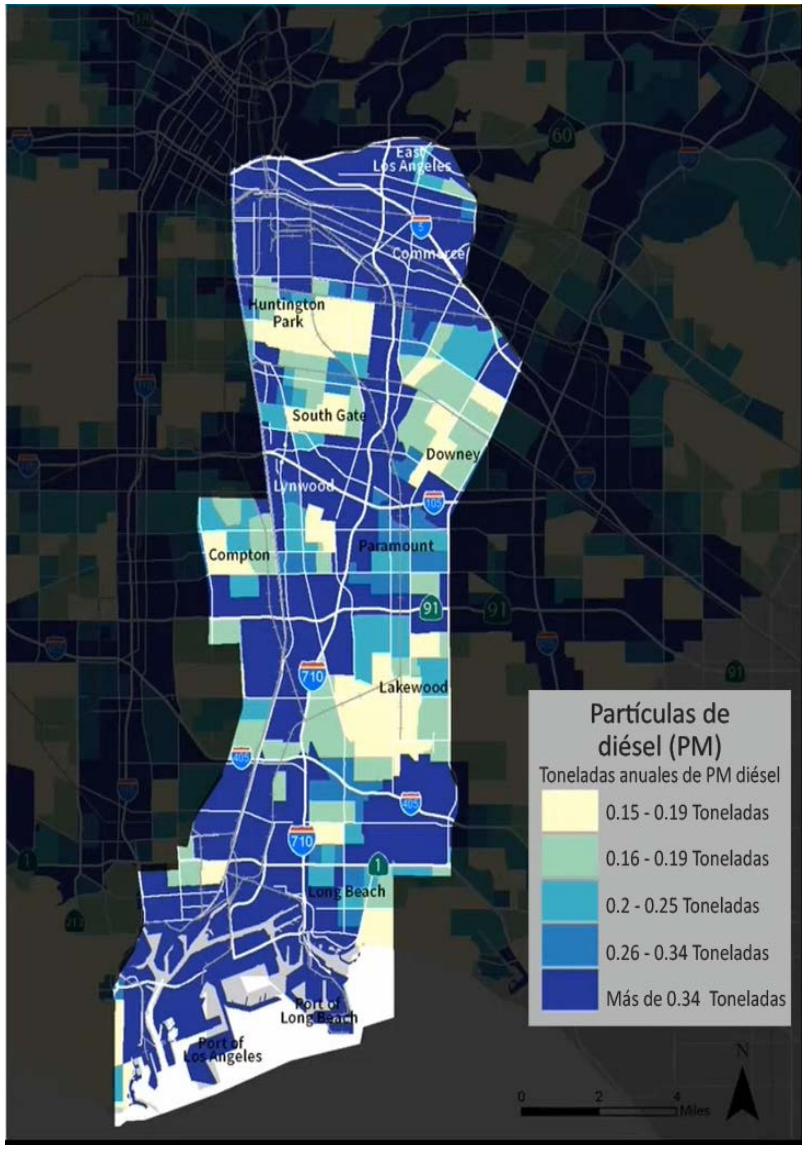
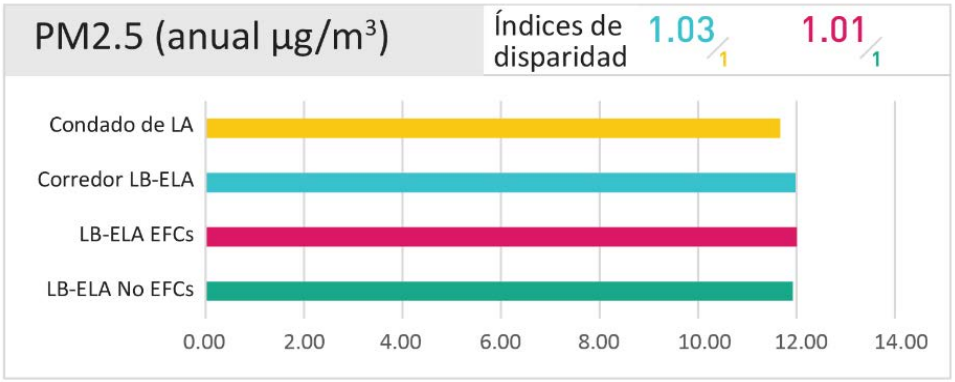
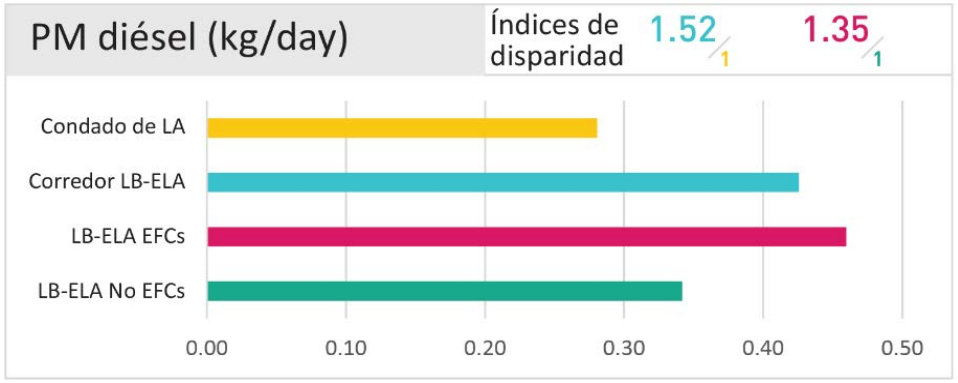


Figura 3-29. Comparación de material particulado 2.5



Fuente: LA Metro, CalEnviroScreen 4.0

Figura 3-30. Comparación de material particulado diésel



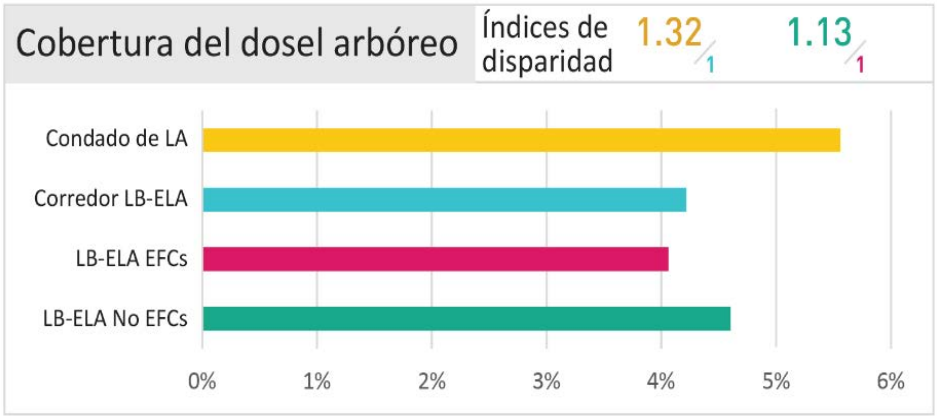
Fuente: LA Metro, CalEnviroScreen 4.0

3.3..1.2 Indicadores medioambientales

El análisis de otros indicadores ambientales se muestra en las **Figuras 3-31 a 3-33**, incluyendo "Porcentaje de población cubierta por dosel arbóreo", "Efecto de isla de calor urbano (UHIE)" y "Sitios de limpieza de suelos tóxicos" en toda el Área de Estudio.

"Dosel arbóreo" se refiere a la capa de hojas, ramas y tallos de los árboles que proporcionan cobertura arbórea al suelo cuando se ven desde arriba. Un dosel de árboles robusto puede ayudar a reducir las temperaturas y la contaminación del aire, proporcionar sombra, mejorar la estética del vecindario, mejorar el valor de las propiedades y atraer a residentes/negocios. El mapa muestra el porcentaje ponderado por población del área del distrito censal con dosel arbóreo (el porcentaje de tierra cubierta por dosel arbóreo, ponderado por personas por acre). El Corredor LB-ELA tiene muchas áreas que carecen de dosel arbóreo. Las áreas con menos del 3 por ciento de la población cubierta por dosel arbóreo están dispersas por todas partes, incluyendo Commerce, Vernon y partes de Compton, Paramount y Long Beach. Las áreas con un mayor porcentaje de la población cubierta por dosel arbóreo (7 a 10 por ciento) también están dispersas por todas partes, incluidos los vecindarios dentro y alrededor de Lakewood, South Gate y Long Beach. Como se muestra en la **Figura 3-31**, el Corredor y las EFC enfrentan disparidades en la cobertura del dosel arbóreo. El dosel arbóreo promedio en el condado de Los Ángeles es del 5.5 por ciento, en comparación con el 4.2 por ciento en el Corredor. En las áreas de EFC dentro del Área de Estudio, el dosel arbóreo es ligeramente más bajo, con un 4.1 por ciento, en comparación con las que no son EFC, con un 4.6 por ciento.[23]

Figura 3-34. Comparación de la cobertura del dosel arbóreo



Fuente: LA Metro, Índice de Lugares Saludables 3.0, CDPH/Base de Datos Nacional de Cobertura del Suelo

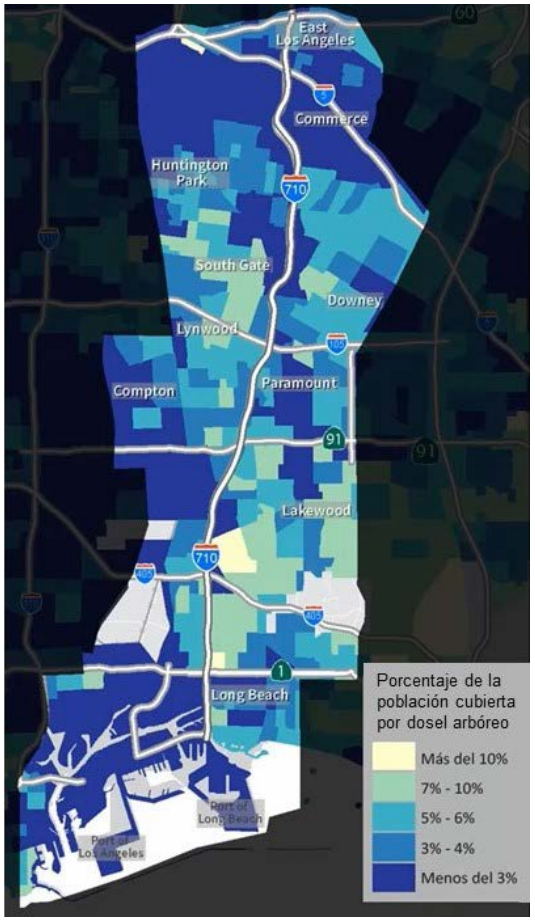
Las islas de calor se crean por una combinación de superficies que absorben el calor, actividades generadoras de calor y la ausencia de vegetación, típicamente asociadas con áreas altamente urbanizadas. La puntuación del índice mide el UHIE calculando la diferencia de temperatura entre las zonas urbanas y las zonas rurales. El UHIE aumenta los riesgos para la salud tanto por la exposición al calor como por la mayor formación de contaminantes atmosféricos, especialmente el ozono. También contribuye a un consumo significativo de energía debido a las necesidades adicionales de aire acondicionado. La **Figura 3-32** muestra que la sección noreste de nuestra Área de Estudio experimenta el mayor aumento de calor debido a UHIE. Esta condición refleja que el calor generado por las islas de calor urbanas en las zonas costeras tiende a desplazarse hacia el interior, donde las montañas atrapan el aire más cálido. A una escala más localizada, la falta de dosel arbóreo y de cobertura vegetal del suelo también puede contribuir al UHIE.

23 CDPH/Base de Datos Nacional de Cobertura del Suelo, a la que se accede a través del Índice de Lugares Saludables de California

“La sección noreste de nuestra Área de Estudio experimenta el mayor aumento de calor de la UHIE. Esta condición refleja que el calor generado por las islas de calor urbano en las zonas costeras tiende a moverse hacia el interior, donde las montañas atrapan el aire más cálido. A una escala más localizada, la falta de dosel de los árboles y de cubierta vegetal del suelo también puede contribuir al aire más cálido de la UHIE. A una escala más localizada, la falta de dosel de árboles y cubierta vegetal también puede contribuir a la UHIE.

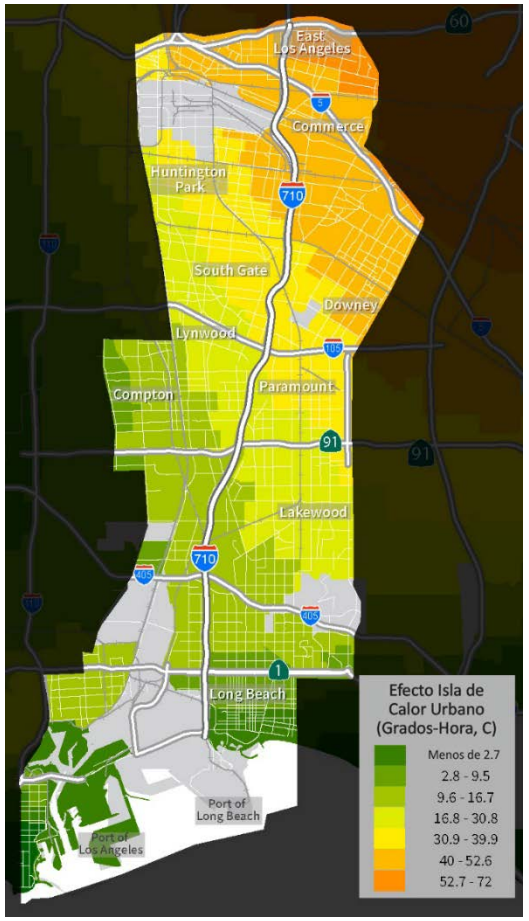
Los sitios contaminados indican degradación del medio ambiente natural, plantean riesgos para la salud de las comunidades circundantes y contribuyen a una falta general de superficie de tierra disponible para usos del suelo al servicio de la comunidad debido a la presencia de sustancias peligrosas. Los sitios contaminados se agregan al indicador “Cleanup Sites” de CalEnviroScreen, que aplica una evaluación a los sitios según la naturaleza y magnitud de la amenaza y carga planteadas, y la proximidad a áreas pobladas. La base de datos de puntos de Cleanup Site contiene información sobre numerosos tipos de sitios que necesitan limpieza, incluido de superfondo federal, respuesta estatal, acción correctiva, limpieza escolar, limpieza voluntaria, permisos por niveles, sitios de evaluación, históricos y de evaluación militar. La **Figura 3-33** muestra que hay concentraciones sustanciales de Cleanup Sites ubicados en las partes norte y oeste del Área de Estudio, dentro y alrededor de los puertos, y en áreas de Paramount, Long Beach y Signal Hill.

Figura 3-31. Porcentaje de la población cubierta por dosel arbóreo



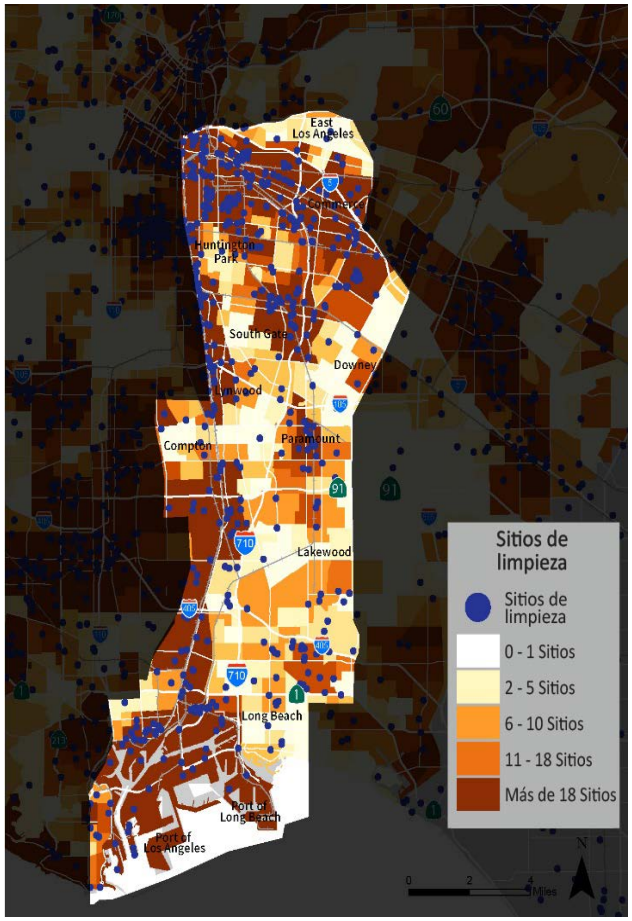
Fuente: Índice de Lugares Saludables 3.0, CDPH/Base de Datos Nacional de Cobertura del Suelo

Figura 3-32. Efecto isla de calor urbano



Fuente: CalEPA

Figura 3-33. Sitios de limpieza de suelos tóxicos



Fuente: Base de datos de sitios de limpieza de EnviroStor

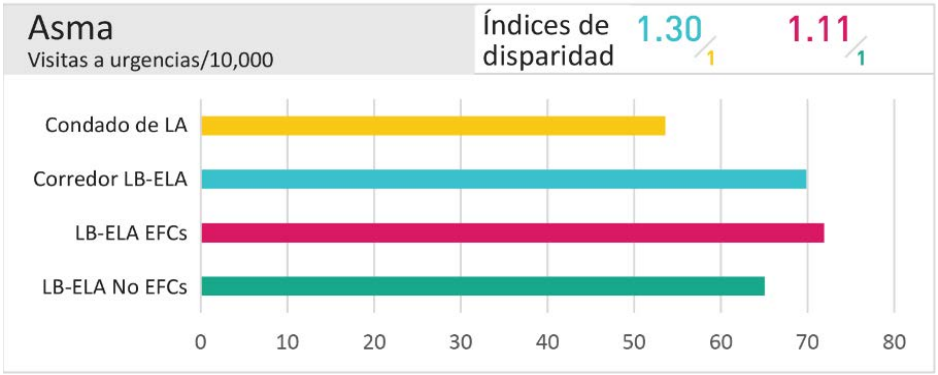
3.3.2 Resultados de salud

Las comunidades dentro del Corredor LB-ELA enfrentan disparidades significativas en la salud, que han sido constantemente resaltadas por el Comité Consultivo, el Grupo de Trabajo, el CLC y los miembros de la comunidad a lo largo del proceso de planificación del Comité Consultivo, y están documentadas por herramientas de evaluación de la salud y la justicia ambiental como CalEnviroScreen, el Índice de Lugares Saludables de California, el Explorador del Índice de Justicia Medio Ambiental del Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades, y una serie de estudios relacionados con la contaminación vehicular y los resultados de salud en torno a la I-710 y en toda la región[24,25,26,27]. El análisis de esta sección destaca cómo los indicadores clave impactan a las comunidades a lo largo del Corredor y examina las disparidades que enfrentan el Corredor y las EFC.

3.3.2.1 Indicadores de salud

La "tasa de asma" se puede medir estimando el número de visitas a la sala de emergencias por asma por cada 10,000 personas. La **Figura 3-35** muestra que se pueden encontrar altas tasas de incidentes de asma en toda el Área de Estudio, particularmente al sur de la I-105, y en Vernon y desde el este de Los Ángeles al norte. La **Figura 3-35. Comparación de asma** muestra que existe una disparidad sustancial en las tasas de hospitalización por asma cuando se compara el Corredor con el Condado de Los Ángeles.

Figura 3-35. Comparación de asma

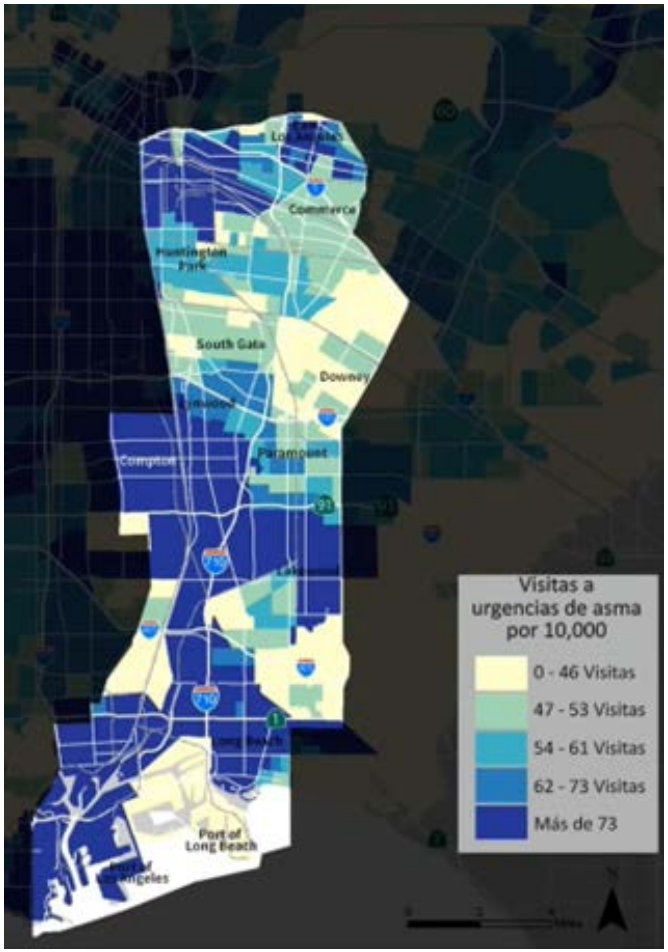


Fuente: LA Metro, CalEnviroScreen 4.0

El "riesgo de cáncer" se expresa como el número de casos adicionales de cáncer que ocurren a lo largo de una vida de 70 años por cada millón de personas expuestas a contaminantes tóxicos del aire. La **Figura 3-37** muestra el mayor riesgo de cáncer en las áreas de POLB y el centro de Long Beach y el riesgo más bajo en la parte centro-oriental del Área de Estudio.

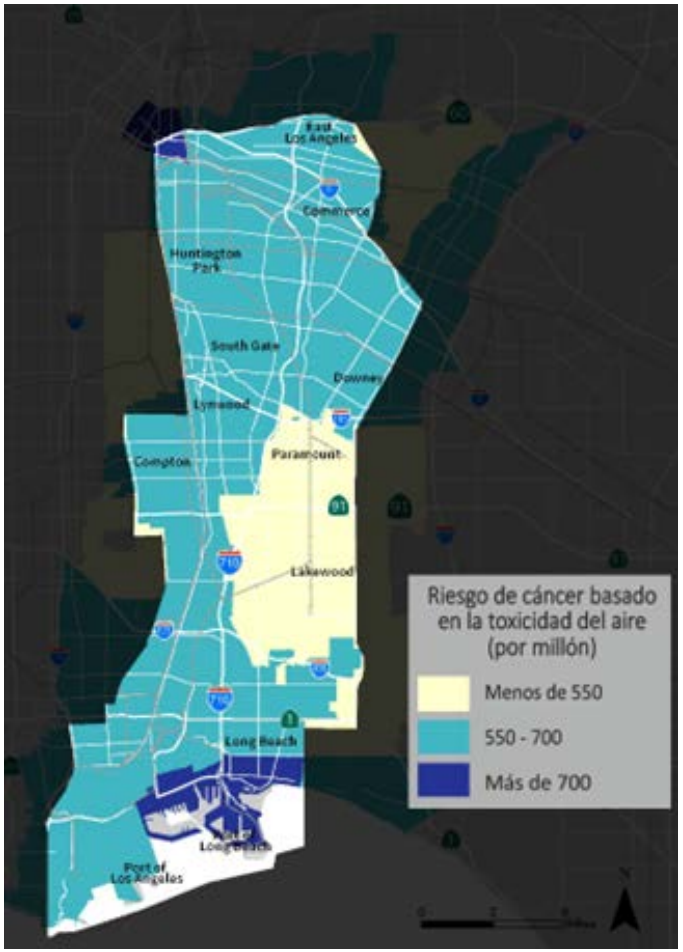
24 https://humanimpact.org/wp-content/uploads/2017/09/HIA-I710-Air-Quality-Plan.pdf
25 https://la.myneighborhooddata.org/2019/09/community-health-in-the-710-corridor/
26 https://www.metrans.org/assets/research/psr-20-19_boeing_final-report_v2.pdf
27 https://www.metrans.org/assets/research/psr-18-sp91_giuliano_final-report.pdf

Figura 3-36. Tasa de asma



Fuente: CalEnviroScreen 4.0

Figura 3-37. Riesgo de cáncer



Fuente: Estudio de Exposición a Múltiples Tóxicos del Aire V

Las concentraciones de accidentes de bicicletas y peatones se encuentran predominantemente en los centros de salud en el Área de Estudio, lo que destaca la importancia de la infraestructura de transporte activo segura como un problema clave de equidad para las comunidades del Corredor.

3.3.3 Seguridad

3.3.3.1 Accidentes de bicicletas y peatones

El mapa de "Ubicación y gravedad de los accidentes de bicicletas o peatones" en la **Figura 3-38** muestra que el centro de Long Beach tiene una alta concentración de accidentes con ciclistas o peatones involucrados. Otras áreas con concentraciones de accidentes de bicicletas y peatones incluyen partes de Lakewood/North Long Beach, Carson, Compton, East Los Ángeles, Wilmington y la parte noroeste del Área de Estudio.

El mapa de "Accidentes de bicicletas o peatones, muertes y lesiones graves" en la **Figura 3-39** muestra la ubicación de las lesiones graves y las muertes en el Área de Estudio. Al igual que en el total de accidentes de bicicletas y peatones, las concentraciones más altas de accidentes con una muerte o lesiones graves ocurren en el centro de Long Beach, Carson, Compton, Lakewood, la parte noroeste del Área de Estudio y el Este de Los Ángeles.

Las concentraciones de accidentes de bicicletas y peatones se localizan predominantemente en las EFC en el Área de Estudio, lo que destaca la importancia de una infraestructura de transporte activa y segura como un tema clave de equidad para las comunidades del Corredor.

Figura 3-38. Ubicación y gravedad de los accidentes de bicicletas o peatones

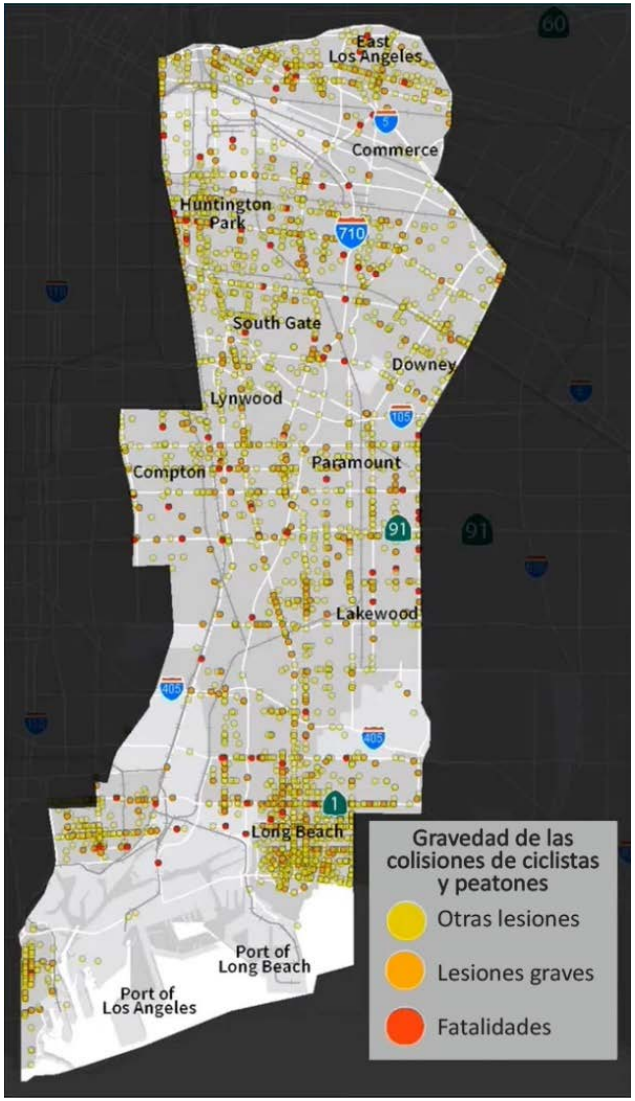
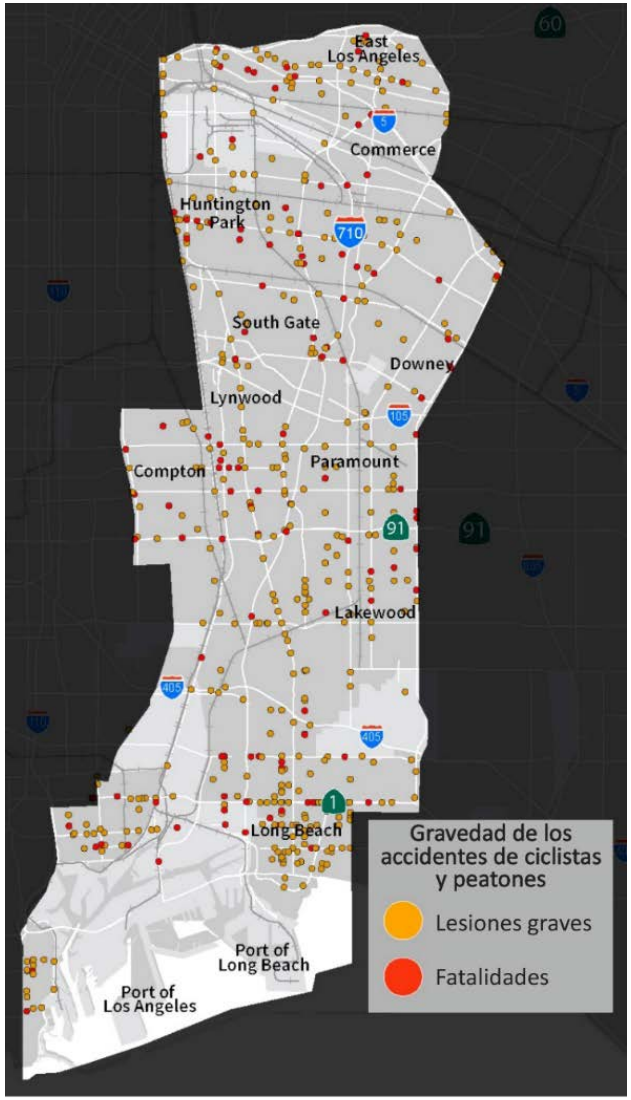


Figura 3-39. Accidentes de bicicletas o peatones, muertes y lesiones graves



Fuente: Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS), 2017-2019

3.3.3.2 Accidentes de camiones

La **Figura 3-22** muestra la ubicación y la gravedad de los accidentes de camiones. Los accidentes de camiones ocurren predominantemente a lo largo de las rutas de camiones, incluyendo todas las autopistas y carreteras principales que permiten el movimiento de camiones, como Alameda Street y Pacific Coast Highway. Las concentraciones de accidentes de camiones también ocurren en las áreas con más usos de suelo industrial y de almacenamiento, como la parte norte del Área de Estudio, los Puertos y el área de Rancho Dominguez al oeste de la I-710 y al sur de la SR 91.

Las muertes y lesiones graves son pequeñas en volumen, pero ocurren en toda el Área de Estudio. La autopista I-710 tiene un alto nivel de accidentes de camiones. Los puntos calientes incluyen la parte noroeste del Área de Estudio y a lo largo de varias rutas de la Red Principal Estratégica de Camiones (CSTAN) en todo el condado: Del Amo Boulevard, Anaheim Street, Pacific Coast Highway, Alameda Street y Long Beach Boulevard.

3.3.3.3 Todos los accidentes

Las **Figuras 3-40, 3-41** y **3-42** muestran la ubicación y la gravedad de todos los accidentes en el Área de Estudio, incluidos los que se producen en la I-710. Mirando todos los accidentes, incluidos los accidentes de vehículos, ciclistas y peatones, la parte norte del Área de Estudio y el centro de Long Beach tienen la mayor concentración de accidentes.

Finalmente, a lo largo de la I-710, se producen más muertes y lesiones graves en la intersección de la I-710 y la SR 91, cerca de la autopista de la Pacific Coast Highway, al sur de la I-105, y en otros lugares aislados a lo largo de la I-710. Estos datos de accidentes indicaron una necesidad crítica de mejoras de seguridad específicamente en los cruces y nudos de la I-710, lo que se refleja en los tipos de conceptos de mejora de autopistas que funcionaron bien en la evaluación de los posibles beneficios de seguridad.

Estos datos de accidentes indicaron una necesidad crítica de mejoras de seguridad, específicamente en los intercambios de la I-710.

Figura 3-40. Ubicación y gravedad de los accidentes de camiones

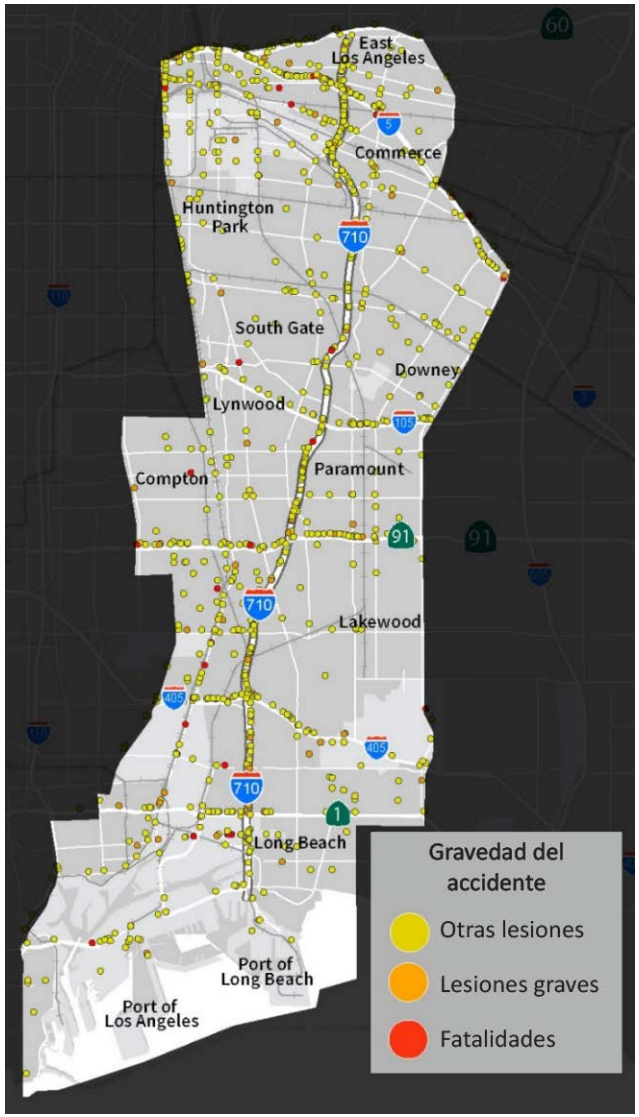
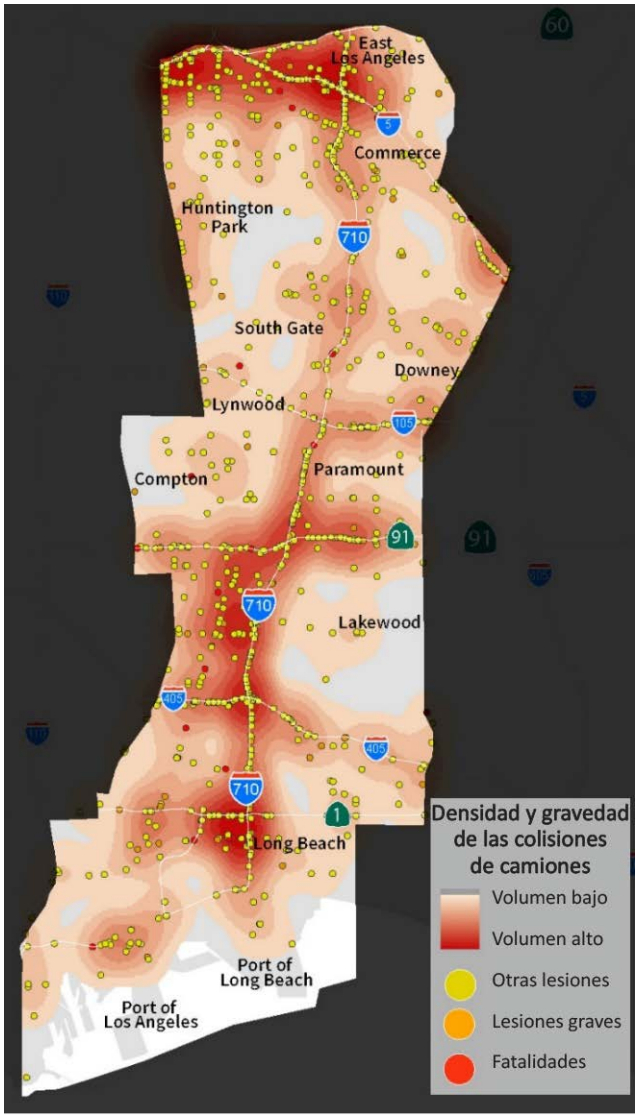


Figura 3-41. Concentraciones de accidentes de camiones



Fuente: Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS), 2017-2019

Figura 3-42. Accidentes de camiones con CSTAN

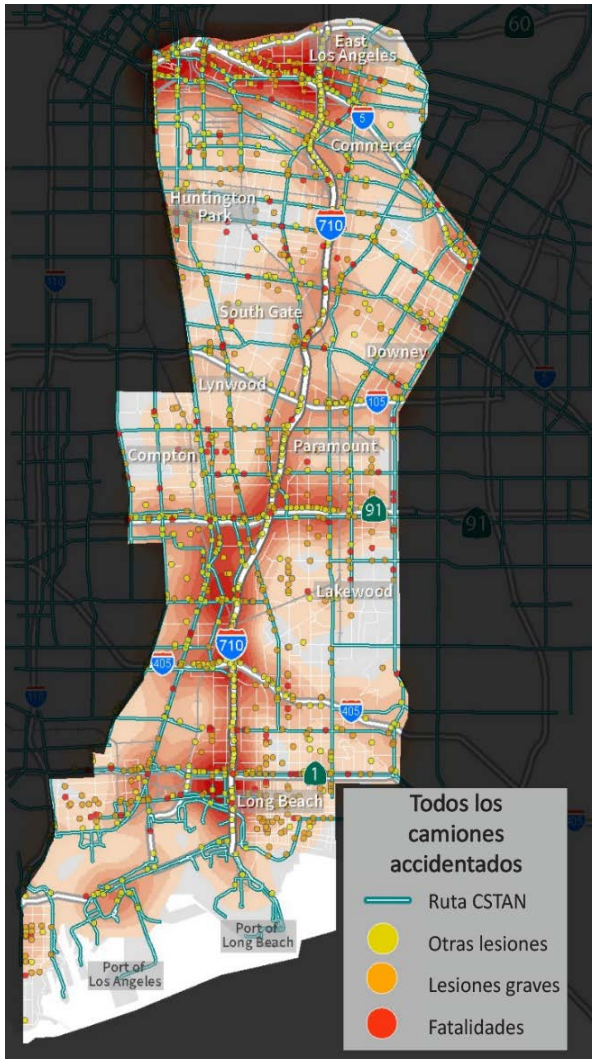


Figura 3-43. Todos los accidentes

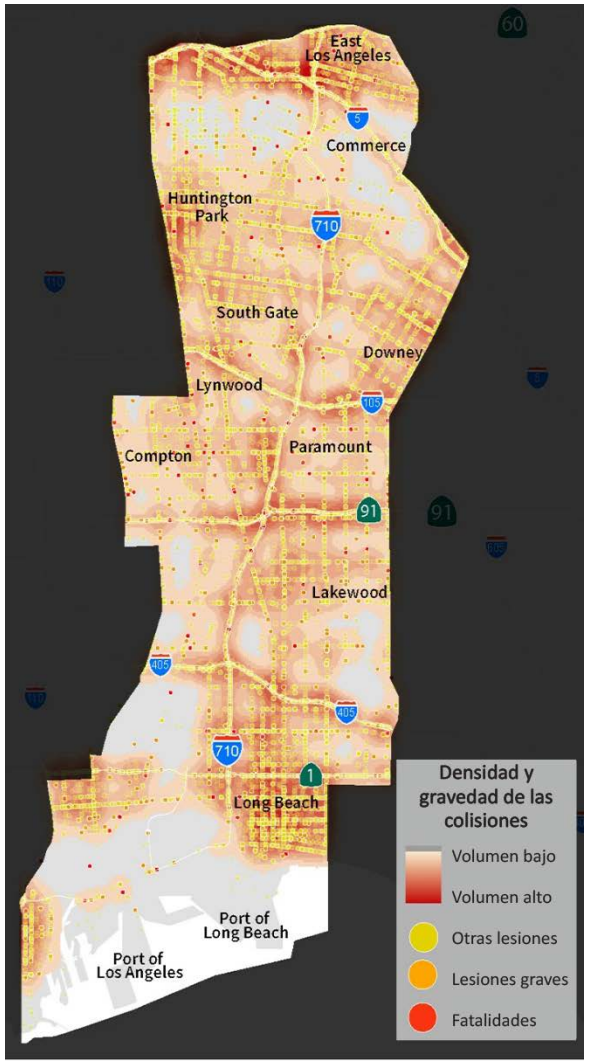
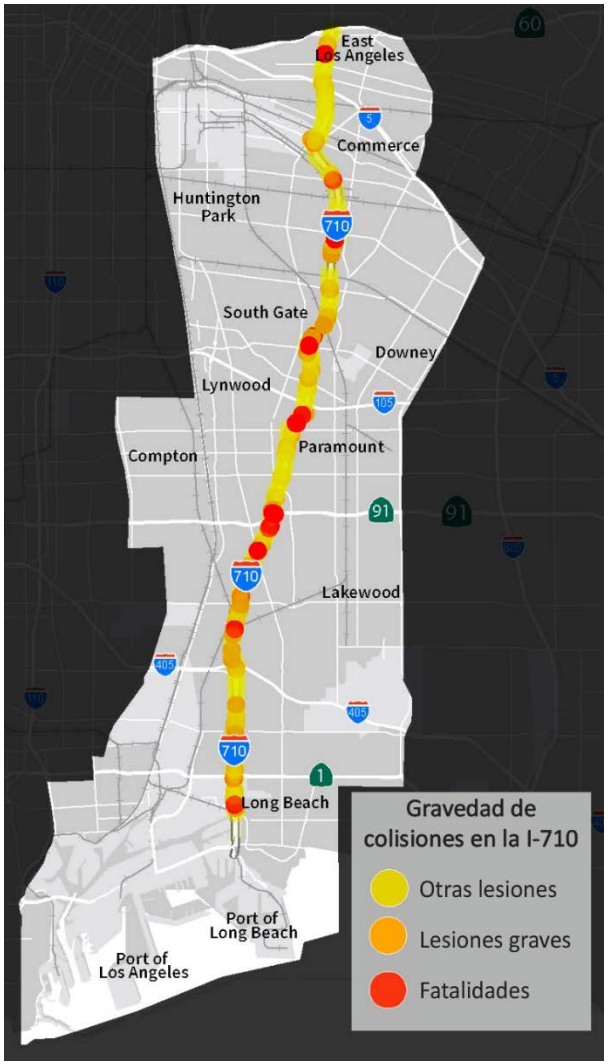


Figura 3-44. Accidentes en la I-710 – Ubicaciones y severidad



Fuente: Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS), 2017-2019

3.3.4 Acceso a los recursos

El acceso a los recursos se mide mediante cinco indicadores en esta sección: "Falta de acceso a parques", "Falta de acceso a supermercados", "Área con transporte público de alta calidad (HQTA)", "Acceso al río de Los Ángeles" y "Acceso a escuelas públicas" (ver **Figuras 3-45 a 3-49).**

3.3.4.1 Falta de acceso parques

El acceso a parques se define como el porcentaje de la población que vive a una distancia caminable (½ milla) de un parque, playa o espacio abierto de 1 acre o más. Tener parques cerca puede fomentar la actividad física, reducir las enfermedades crónicas, mejorar la salud mental y fomentar la conexión con la comunidad. Las áreas con el porcentaje más bajo de la población con acceso a parques incluyen vecindarios dentro y alrededor de Huntington Park, South Gate, Downey, Paramount, Compton y Long Beach. Grandes porciones del resto de las Áreas de Estudio tienen un mayor porcentaje de la población con acceso a parques, incluyendo vecindarios como Commerce, Compton, Lakewood y Long Beach.

3.3.4.2 Falta de acceso a supermercados

El acceso a supermercados se define como el porcentaje de la población en áreas urbanas que vive a menos de ½ milla de un supermercado/ tienda de comestibles grande. Tener acceso a un supermercado cercano puede fomentar una mejor dieta y comportamientos alimenticios; reducir los costos de obtención de alimentos; reducir las enfermedades crónicas; y reducir el riesgo de inseguridad alimentaria, que es la falta de acceso constante a suficientes alimentos para una vida activa y saludable. Las zonas con menor porcentaje de población con acceso a supermercados son el barrio de Commerce; partes de Long Beach y Paramount; y los vecindarios directamente al sur de Compton y SR 91, al oeste de la I-710. Algunas de ellas son zonas industriales sin tiendas de comestibles y con poca población. Las áreas con un mayor porcentaje de la población con acceso a tiendas de comestibles incluyen vecindarios como South Gate, Compton, Downey, Lakewood y Long Beach.

3.3.4.3 Áreas con transporte público de alta calidad (2045)

La Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés) define las HQTA (Área con transporte público de alta calidad, del inglés "High-Quality Transit Area") como un área dentro de ½ milla de una parada de transporte público con buen servicio o un corredor de transporte con una frecuencia de servicio de 15 minutos o menos durante las horas pico de viaje. Las HQTA 2045 de SCAG se basan en el sistema de transporte planificado de acuerdo con el Plan de Transporte Regional 2020-2045 de SCAG. Con frecuencia, el servicio de transporte conveniente es un factor clave en la creación de opciones viables de transporte no motorizado para viajar al trabajo, la escuela, el hogar u otros destinos, especialmente para aquellos que no tienen un automóvil y dependen del servicio como el modo principal de viaje. Afortunadamente, el acceso al transporte público no es un área de disparidad para el Corredor o las EFC. Una parte sustancial del Área de Estudio (78 por ciento) se encuentra dentro de una HQTA. Una proporción aún mayor de EFC del Área de Estudio se encuentra en HQTA 2045 (85 por ciento), pero solo el 60 por ciento del condado de Los Ángeles se encuentra dentro de una HQTA 2045.

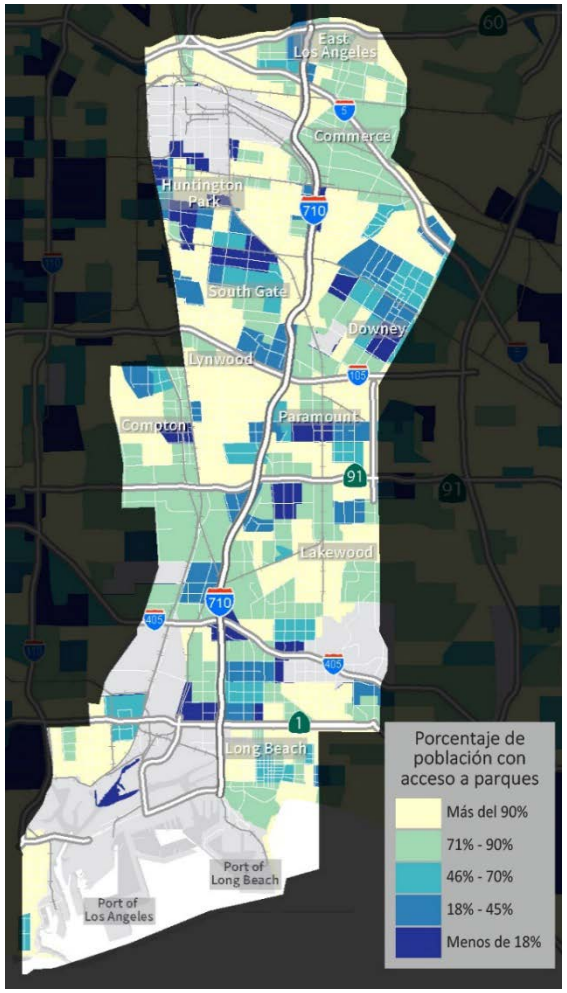
3.3.4.4 Acceso al río de Los Ángeles

El río de Los Ángeles es un servicio regional que ofrece senderos para caminar, senderos para bicicletas, acceso a parques adyacentes al río y otras actividades. Específicamente, el Área de Estudio contiene la ciclovía del río de Los Ángeles (LARIO), 29.1 millas de carril bici continuo entre Vernon y Long Beach. El Plan de Revitalización del río bajo de Los Ángeles identifica las mejoras propuestas de caminos de usos múltiples, calles completas, mejoras en los canales de los ríos y mejoras en el cruce de puentes. Alrededor del 23 por ciento de los residentes en el Corredor LB-ELA residen dentro de ½ milla de la ciclovía del río de Los Ángeles.

3.3.4.5 Acceso a escuelas

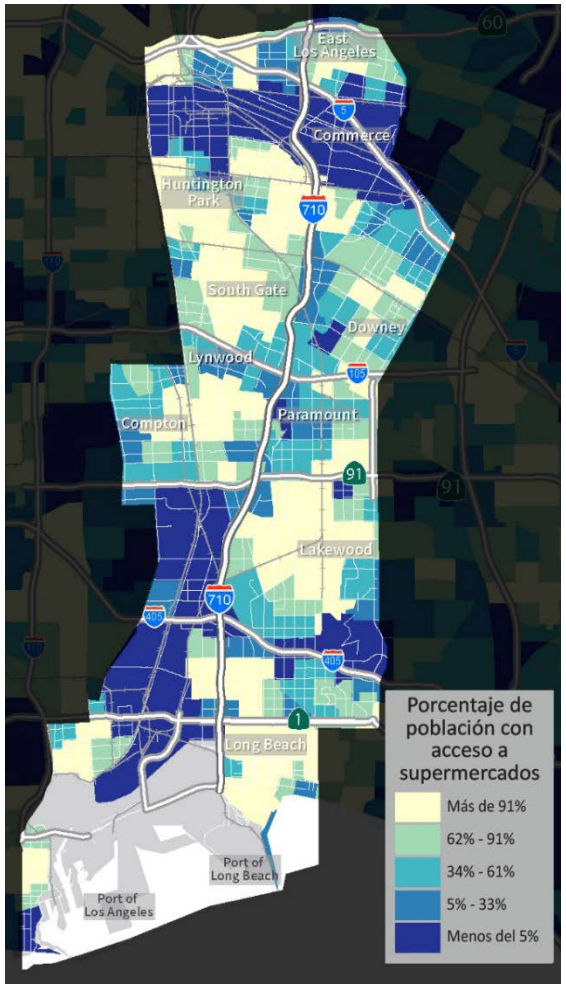
El acceso a escuelas se define como la distancia de menos de ½ milla de una escuela. Las áreas industriales en el Área de Estudio no incluyen centros escolares. Casi todos los residentes en el Área de Estudio residen a menos de ½ milla de una escuela pública.

Figura 3-45. Falta de acceso a parques



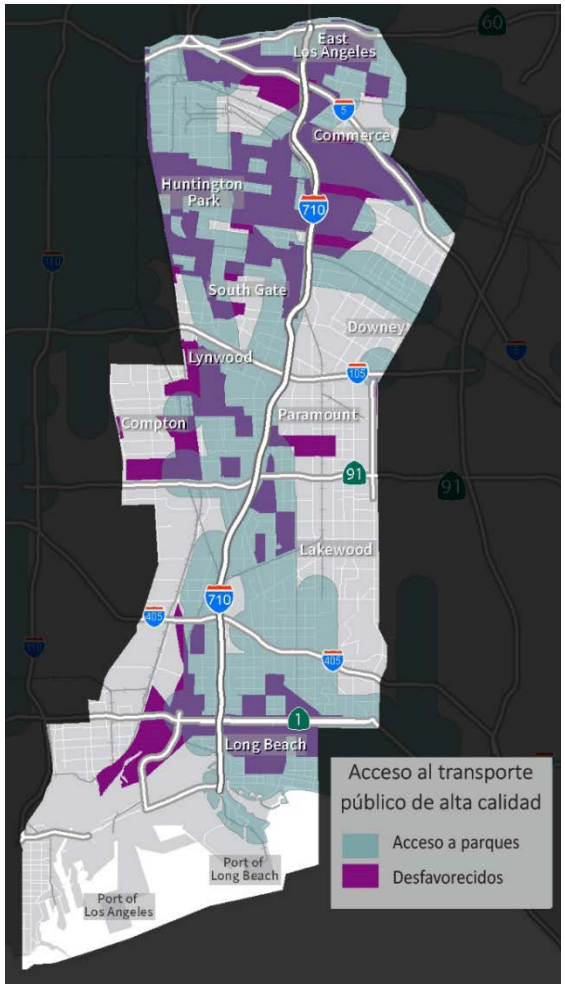
Fuente: Evaluación de Necesidades de Parques del Condado de Los Ángeles

Figura 3-46. Falta de acceso a supermercados



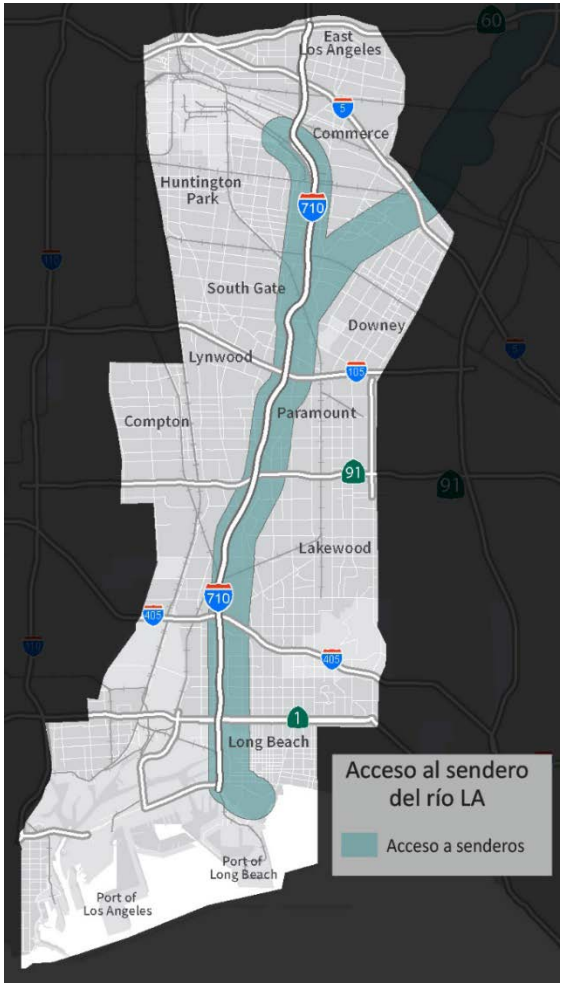
Fuente: Índice de Lugares Saludables 3.0, Atlas de Investigación de Acceso a Alimentos del USDA (2017)

Figura 3-47. Áreas con transporte público de alta calidad (HQTA) (2045)



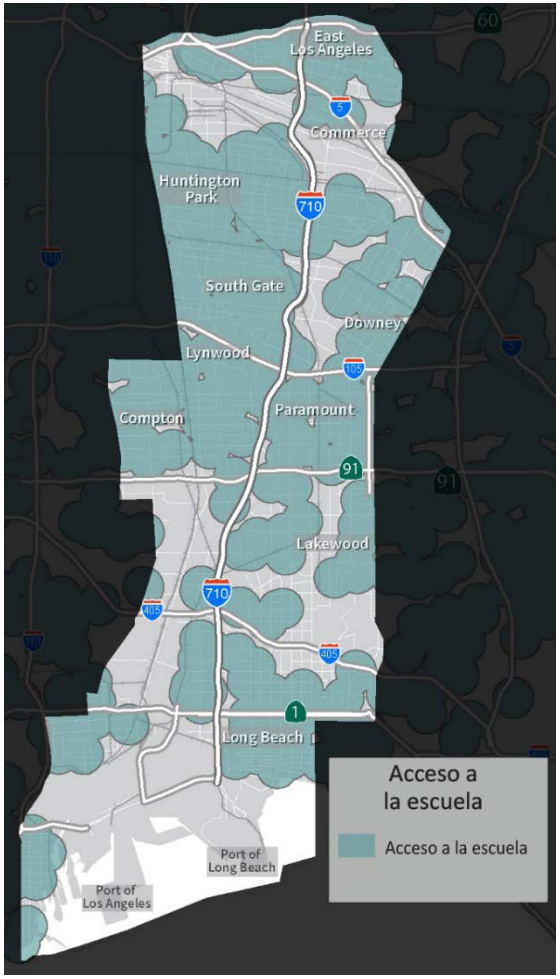
Fuente: Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)

Figura 3-48. Acceso al río de Los Ángeles



Fuente: LA Metro

Figura 3-49. Acceso a escuelas públicas

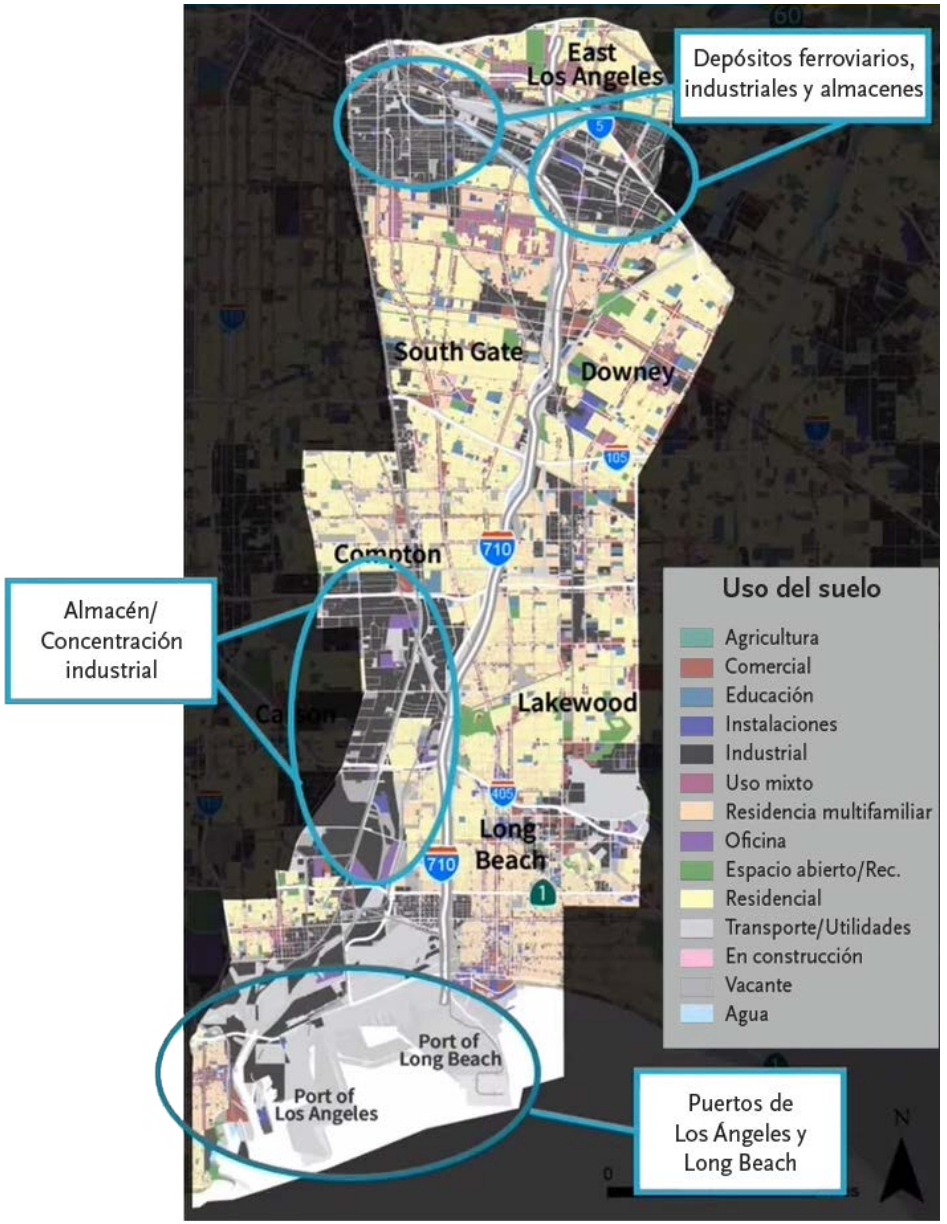


Fuente: Departamento de Educación de California

3.4 Características del uso del suelo

Los usos del suelo del Área de Estudio son principalmente industriales y residenciales, con menos usos comerciales y de oficinas, a diferencia de gran parte del condado de Los Ángeles. En varios lugares, los usos residenciales e industriales están cerca o adyacentes entre sí, por ejemplo, los puertos, que se asocian con mayores impactos de contaminación para esos residentes. La **Figura 3-50. Mapa de uso del suelo** muestra los usos del suelo del Área de Estudio y destaca las concentraciones industriales.

Figura 350. Mapa de uso del suelo



Fuente: SCAG

3.5 Condiciones de transporte

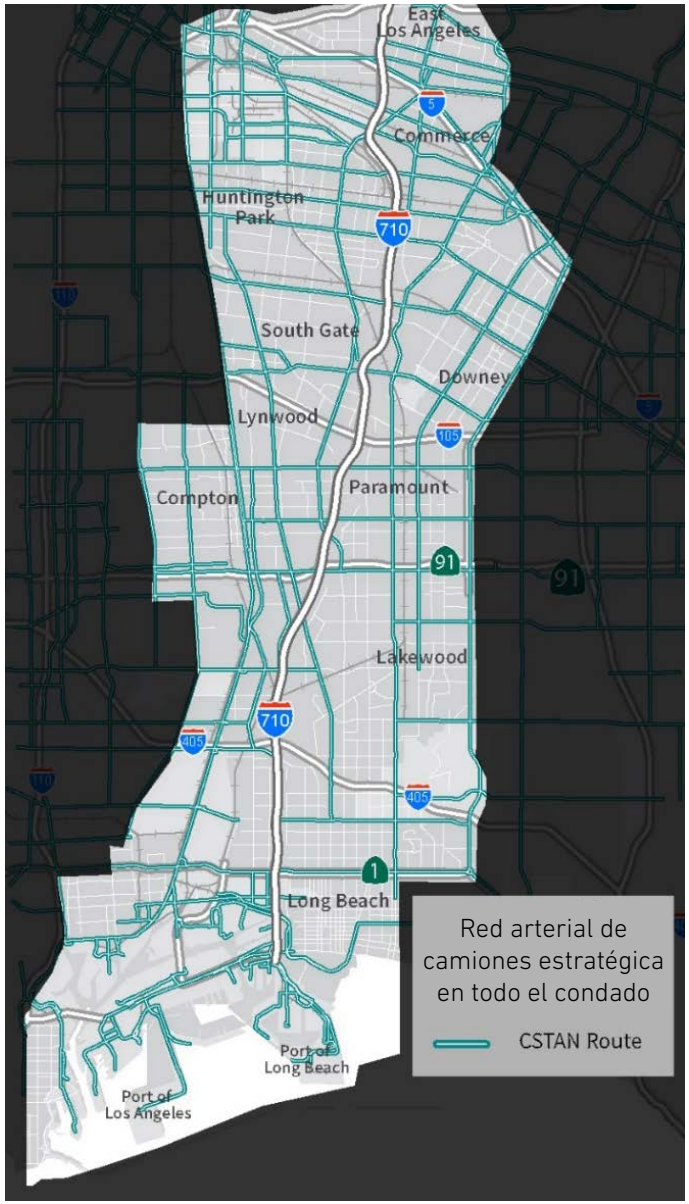
3.51 Movimiento de bienes

En el Corredor LB-ELA, la I-710 sirve como la principal conexión de transporte para el movimiento de bienes entre los puertos, tanto en el extremo sur de la I-710 como en los patios ferroviarios de Burlington Northern Santa Fe/Union Pacific Railroad en las ciudades de Commerce y Vernon, junto con almacenes e instalaciones de transbordo de carga dentro y fuera del Corredor.

3.5.1.1 Infraestructura para el movimiento de bienes

La CSTAN (Red principal estratégica de camiones en todo el condado), como se indica en la **Figura 3-51**, identifica la red principal de camiones en el condado de Los Ángeles y prioriza las mejoras relacionadas con los camiones. CSTAN ayuda a crear el sistema de rutas interjurisdiccionales de camiones y apoya a la Red Primaria de Transporte de Cargas Federal.

Figura 3-51. Red principal estratégica de camiones en todo el condado



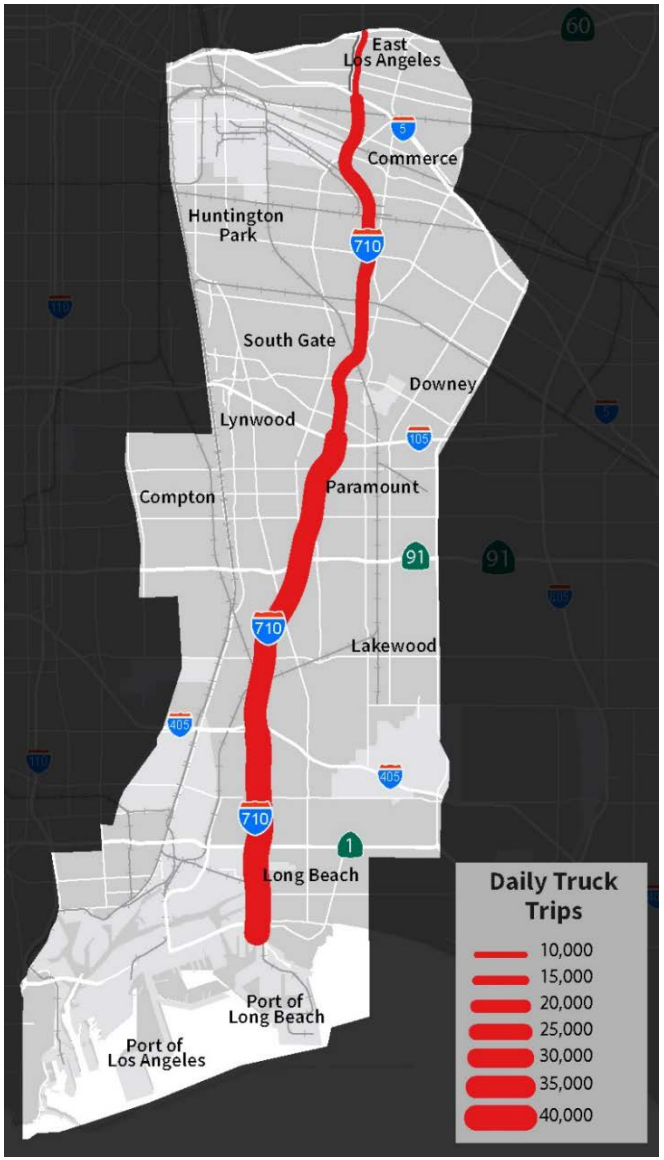
Fuente: LA Metro

Estos impactos incluyen el desvío del tráfico de camiones de la autopista a arterias paralelas como Atlantic Boulevard y Long Beach Boulevard.

3.5.1.2 Viajes de movimiento de bienes

La **Figura 3-52**. Viajes diarios en camión traza un mapa de los viajes diarios de camiones a lo largo de la I-710. Claramente, los volúmenes más pesados de camiones ocurren en el extremo sur del Corredor, cerca de los puertos, con casi 40,000 camiones pesados diarios. Además, las actividades de movimiento de bienes pueden segmentarse por las autopistas este-oeste que se cruzan con la I-710. Los volúmenes de camiones y el porcentaje de camiones son extremadamente altos al sur de la SR 91 en comparación con las autopistas típicas. Sin embargo, los viajes en camión disminuyen sustancialmente al norte de la I-105. La mayoría de los camiones pesados al sur de la I-405 están orientados a actividades portuarias.

Figura 3-52. Viajes diarios en camión



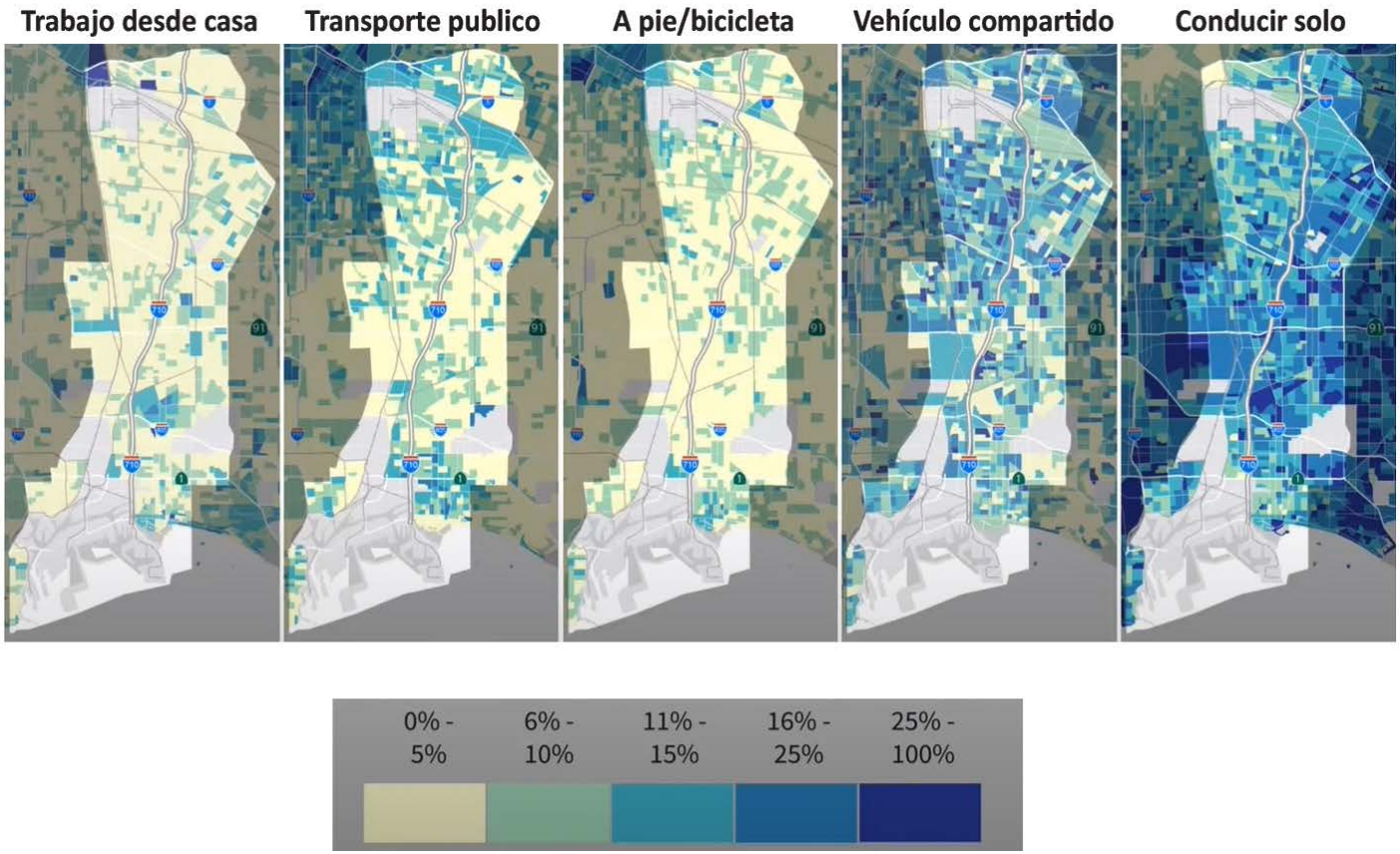
Fuente: PorTAM

3.5.2 Modo de viaje al trabajo compartido

En esta sección se analiza cómo viajan las personas al trabajo a través del Área de Estudio, reflejando la disponibilidad y calidad de la infraestructura multimodal y las preferencias de los usuarios. Tenga en cuenta que el análisis de esta sección utiliza datos de 2019.

La **Figura 3-53** muestra que viajar solo y compartir el automóvil son los modos predominantes para que las personas lleguen al trabajo, lo que indica una fuerte dependencia del automóvil privado en el Área de Estudio. La división de modos de transporte existente significa que la I-710 transporta grandes volúmenes de vehículos y sufre las condiciones de congestión resultantes y los impactos relacionados con el tráfico. Estos impactos incluyen el desvío del tráfico de camiones de la autopista a arterias paralelas como Atlantic Boulevard y Long Beach Boulevard. Estas condiciones afectan la calidad de vida de quienes viajan y viven en el Corredor y la región.

Figura 353. Modo de viaje al trabajo compartido



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

La **Figura 3-54: Comparación de los porcentajes de modos de transporte** muestra la proporción de viajes al trabajo en cada modo de viaje: trabajar desde casa, transporte público, caminar/andar en bicicleta, compartir el automóvil y manejar solo. Como se indica en laeFigura 354: Comparación de los porcentajes de modos de transporte, la participación en el modo de viaje al trabajo en el Área de Estudio es similar a la del Condado en su conjunto, con un mayor porcentaje de viajes compartidos y menos trabajo desde casa, pero el doble de uso del transporte público.

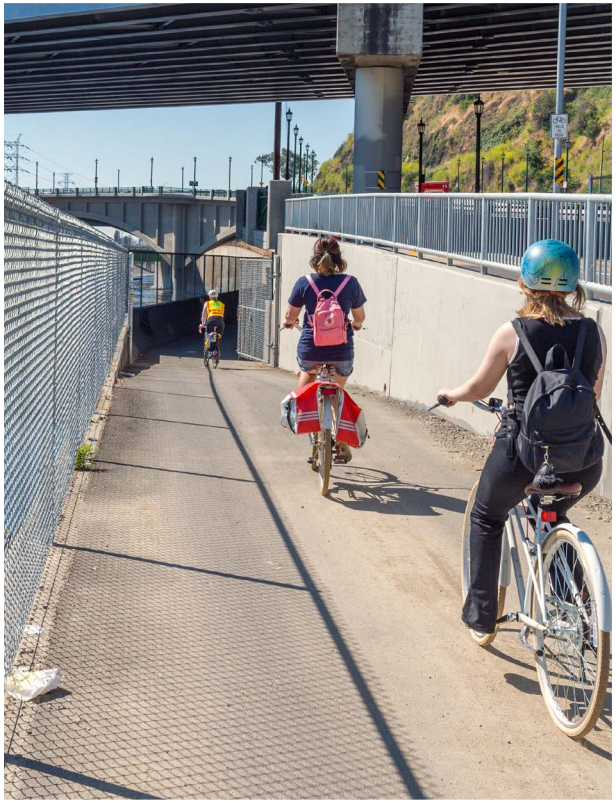
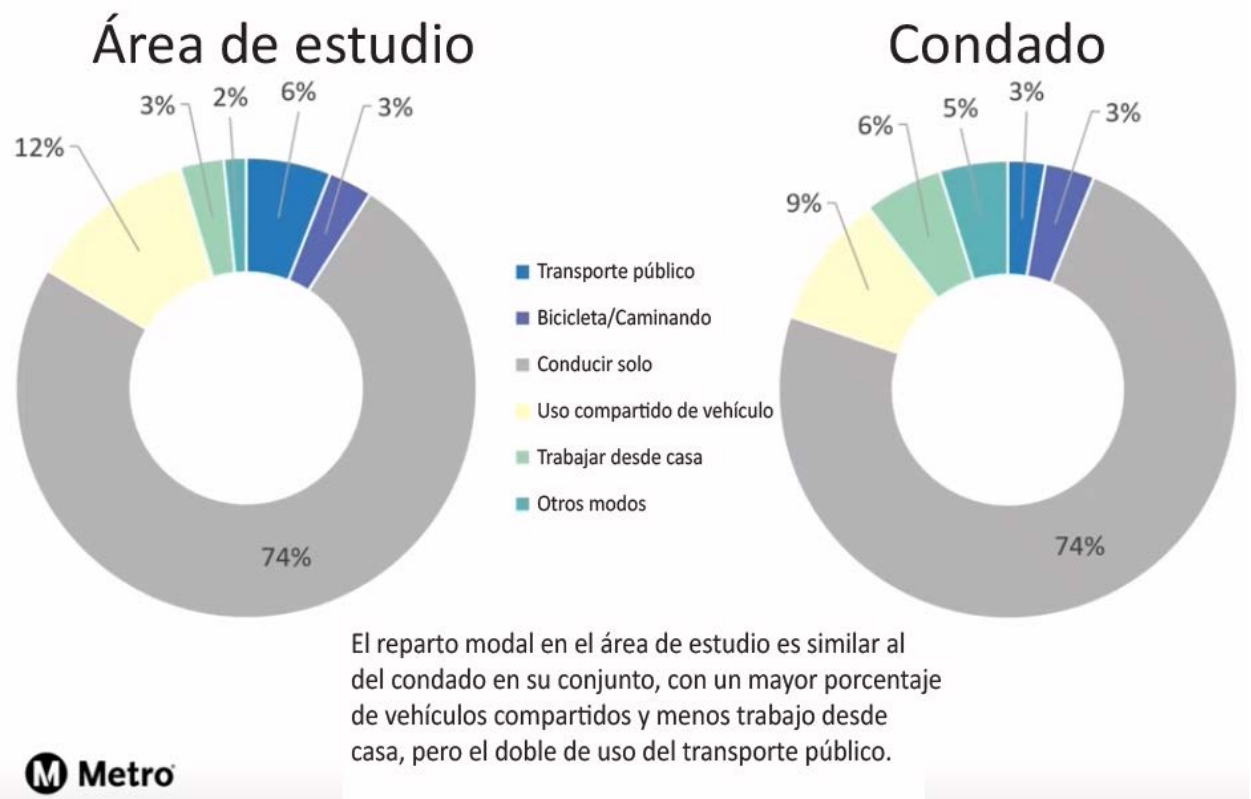


Figura 3-54: Comparación de los porcentajes de modos de transporte



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

3.5.3 Transporte activo

3.5.3.1 Infraestructura de transporte activo

Falta infraestructura de transporte activo en todo el Corredor, particularmente en gran parte de las ciudades del Corredor norte. Gran parte de la red de transporte activo existente sufre de problemas de fragmentación y mantenimiento, con pocas conexiones de transporte activo seguras a través de la I-710 y el río de Los Ángeles.[28] La **Figura 3-54** muestra las deficiencias de transporte activo que incluyen brechas de cruce de peatones y bicicletas a lo largo de la I-710 y la red de carriles para bicicletas en el Área de Estudio. Un importante sendero multiuso protegido de norte a sur para bicicletas y peatones a lo largo del río de Los Ángeles proporciona un acceso continuo de norte a sur para los viajeros de transporte activo. Sin embargo, hay muchos problemas relacionados con la infraestructura de transporte activo, como la falta de aceras, cruces peatonales, rutas designadas para bicicletas en gran parte del Área de Estudio, la falta de carriles designados para bicicletas en muchos de los cruces este/oeste de la I-710 y el río de Los Ángeles, y la dificultad para cruzar tanto la autopista como el río debido a la falta de carriles para bicicletas o aceras faltantes/ sin pavimentar/estrechas. Como también se muestra en la **Figura 3-55**, muchos de los cruces este/oeste de la I-710 y del río de Los Ángeles no tienen carriles designados para bicicletas u otras instalaciones para bicicletas. Algunos cruces tienen aceras faltantes, sin pavimentar o estrechas, lo que crea brechas en la red de transporte activo. Además de los grandes volúmenes de vehículos privados que entran y salen de la autopista, estas brechas dificultan el cruce de la autopista y el río de manera segura para ciclistas y peatones.

28 Datos de ciclovías de la Asociación de Gobiernos del Sur de California y el condado de Los Ángeles

Infraestructura de transporte activo

Figura 3-55. Brechas de cruce de transporte activo de la I-710

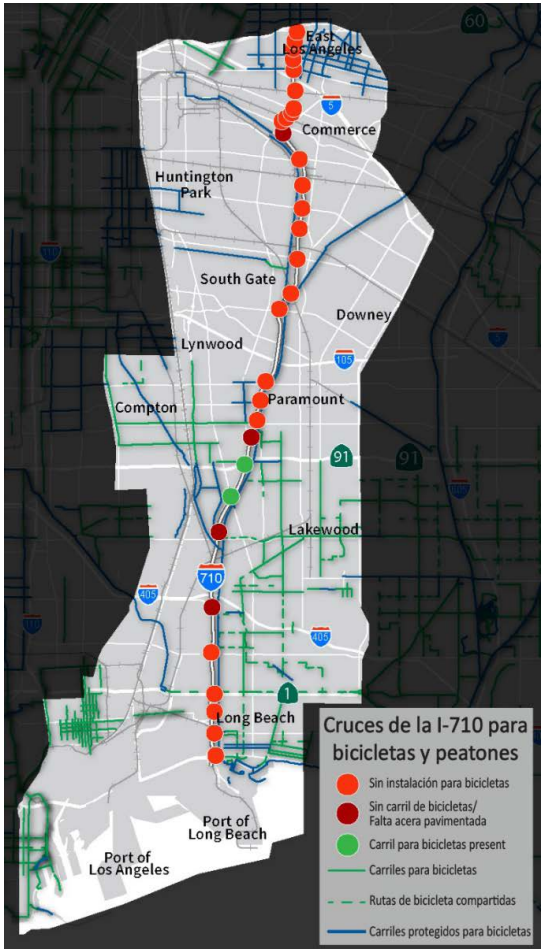
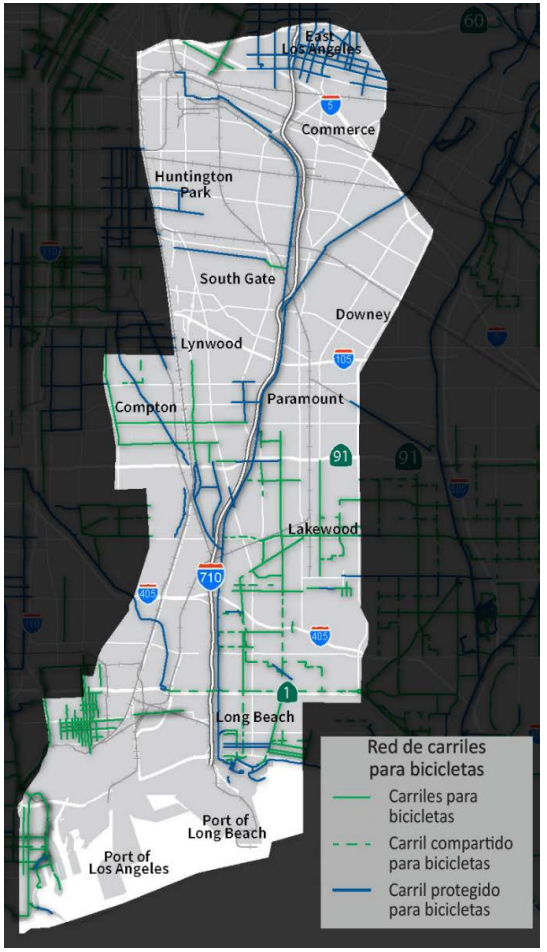


Figura 3-56. Red de carriles para bicicletas



Fuente: SCAG, datos de ciclovías del condado de Los Ángeles

5.3.4 Carretera principal

5.3.4.1 Área de estudio: Red de carreteras principales

Como se muestra en la **Figura 3-57**, la I-710 se extiende 19.2 millas en el Área de Estudio. Hay cuatro intersecciones de autopistas con autopistas de este a oeste, incluyendo la I-5, la I-105, la SR 91 y la I-405. No se construyeron carriles para vehículos de alta ocupación ni carriles para camiones como parte de la I-710. Además, muchas carreteras principales clave son paralelas a la I-710.

La **Figura 3-58** también muestra que el estado del pavimento de la I-710 se considera "bueno", al igual que la mayoría de las calles locales en el Corredor. En general, las condiciones viales de las calles de la parte sur del Área de Estudio son mejores que las del norte.

Figura 3-57. Carreteras principales

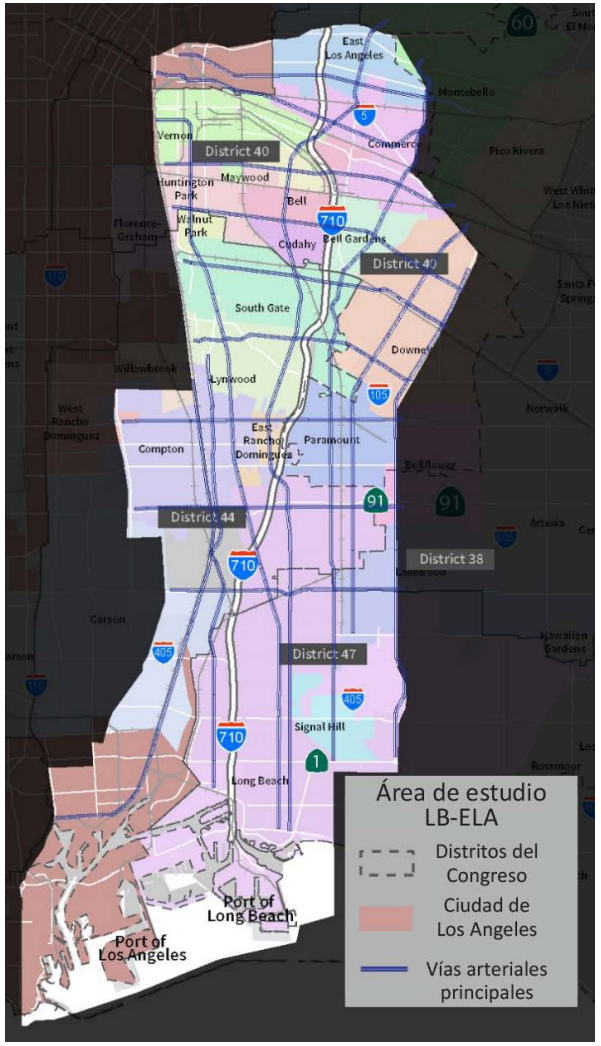


Figura 3-58. Estado de las calles

Fuente: Sistema de Monitoreo de Alto Rendimiento (HPMS) de Caltrans

El Área de Estudio del Corredor LB-ELA presenta porcentajes más altos de puentes en condiciones malas y regulares que el Condado de Los Ángeles en su conjunto.

3.5.1.2 Puentes y pavimento en el Área de Estudio

Como se indica en la **Tabla 3-1: Comparación de la condición de los puentes** a continuación, el Área de Estudio del Corredor LB-ELA presenta porcentajes más altos de puentes en condiciones malas y regulares que el Condado de Los Ángeles en su conjunto. Varios puentes a lo largo de la I-710 están en "malas" condiciones, como indica el mapa de la izquierda en la **Figura 3-29**.

El estado del pavimento se clasifica para las carreteras locales y principales utilizando cuatro niveles: "Pobre", "Regular" y "Bueno". Como se muestra en la **Tabla 3-2:** Comparación del estado del pavimento y las **Figuras 3-59** y **3-60,** ninguna jurisdicción en el Área de Estudio tiene sus carreteras clasificadas como "Pobre"; sin embargo, más de la mitad del área está clasificada como "Regular".

Tabla 3-1: Comparación de la condición de los puentes

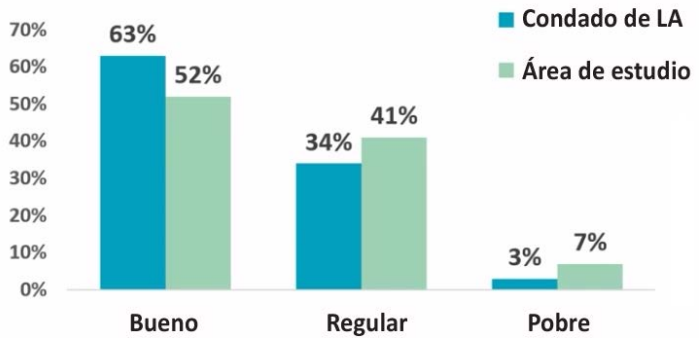


Tabla 3-2: Comparación del estado del pavimento

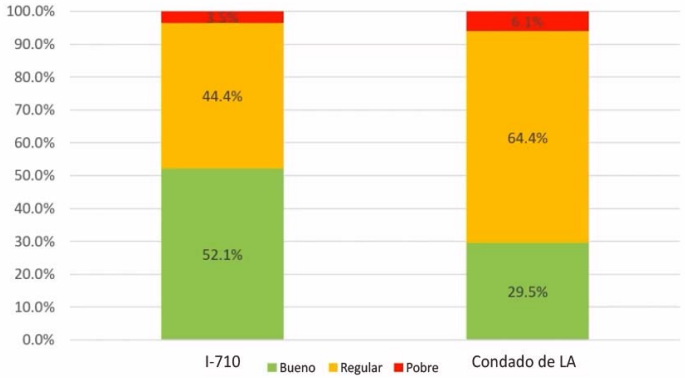


Figure 3-59. Estado de los puentes

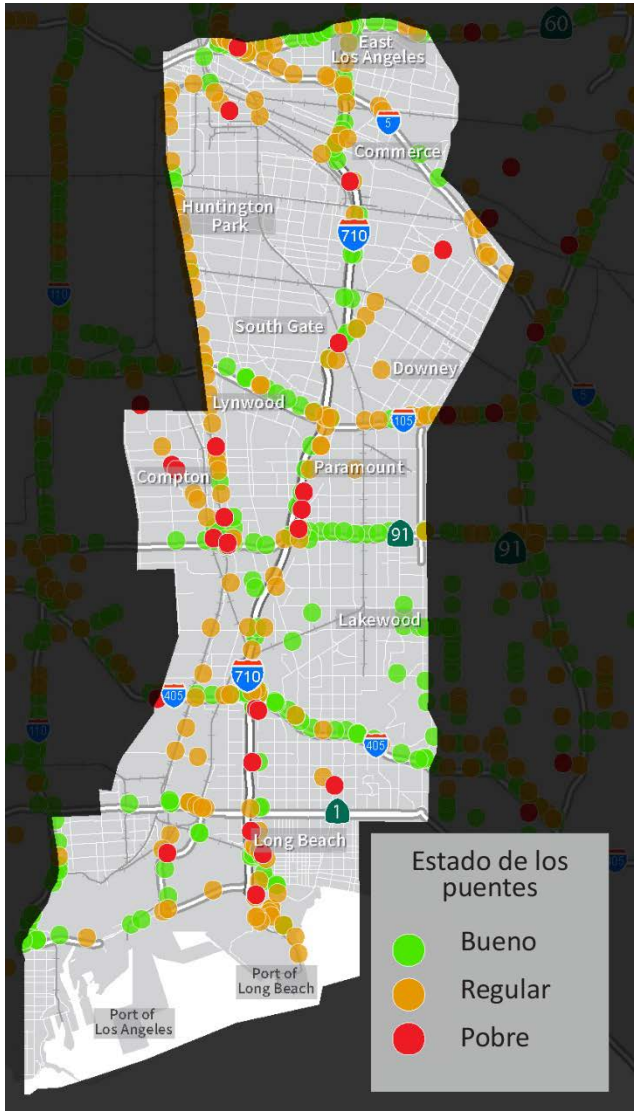
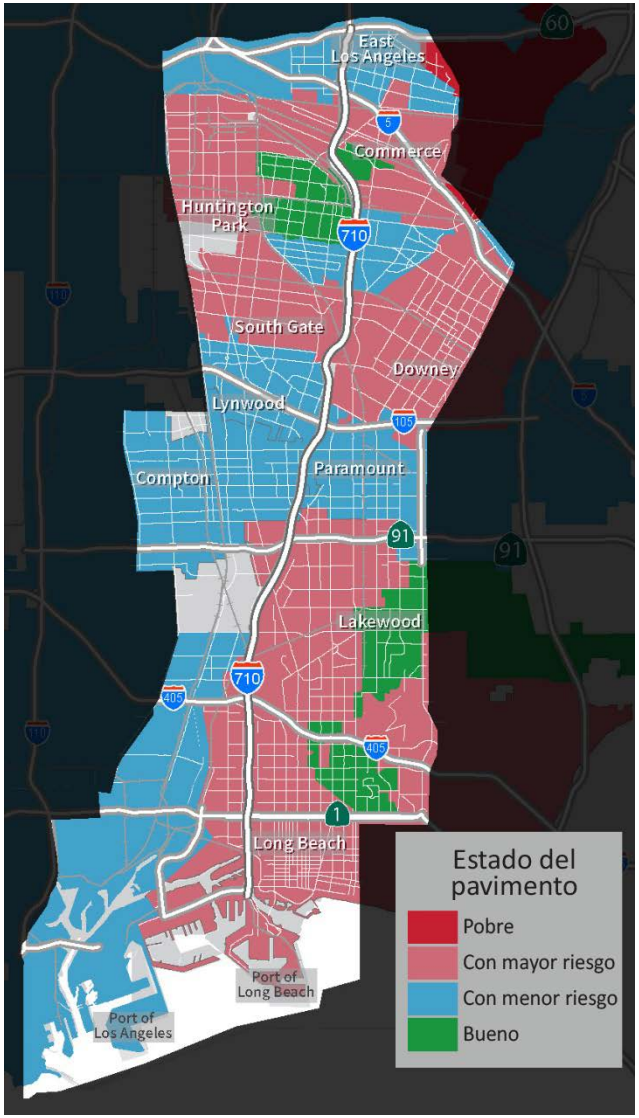


Figure 3-60. Estado del pavimento



“El Área de Estudio contiene muchas arteriales con altos niveles de retardo de y congestión significativa de Las rutas de con mayor retraso en incluyen el bulevar de Long Beach, la avenida atlántic, la avenida Cherry/el bulevar Garfield, el bulevar Lakewood y varias otras rutas de este / oeste.

3.5.4.3 Características de viaje de la carretera principal

Las **Figuras 3-61 a 3-63** muestran las características de la infraestructura para los vehículos en el Área de Estudio a través de la congestión y las velocidades de viaje, específicamente “Horas diarias de retraso de los vehículos en las vías arteriales”, “Velocidades matutinas en las vías arteriales” y “Velocidades vespertinas en las vías arteriales”.

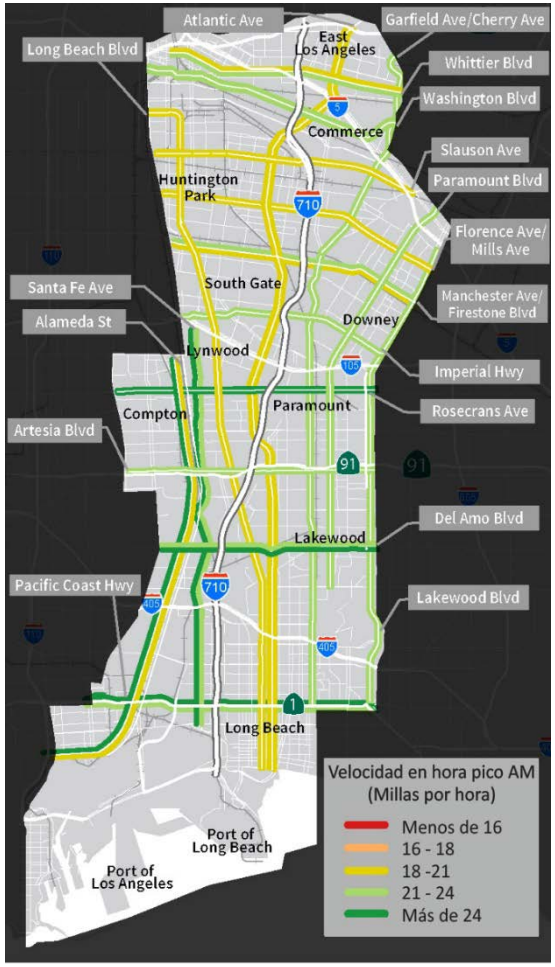
El Área de Estudio contiene muchas carreteras principales con altos niveles de retraso y congestión significativa. Las rutas con mayor retraso incluyen Long Beach Boulevard, Atlantic Avenue, Cherry Avenue/ Garfield Boulevard, Lakewood Boulevard y varias otras rutas este/oeste.

Las velocidades de los vehículos durante las horas de la mañana tienden a seguir siendo superiores a las 18 millas por hora, y parece haber una mayor congestión matutina en la dirección norte. Las carreteras principales con la velocidad más baja durante las horas de la mañana incluyen Long Beach Boulevard, Atlantic Avenue, Whittier Boulevard en dirección oeste, Slauson Avenue, Florence Avenue/ Mills Avenue, Alameda Street en dirección norte y Manchester Avenue en dirección este/Firestone Boulevard. Cuatro corredores adicionales contienen velocidades de vehículos de menos de 18 millas por hora en las horas pico de la tarde en comparación con las horas pico de la mañana. Incluyen Whittier Boulevard en dirección este, Slauson Avenue, Atlantic Avenue en dirección sur y Santa Fe Boulevard en dirección sur.

Figure 3-61. Horas diarias de retraso de vehículos en las carreteras principales

Fuente: Medición del Desempeño Principal Metropolitano (Measure Up)

Figure 3-62. Velocidades matutinas de las carreteras principales



Fuente: Medición del Desempeño Principal Metropolitano (Measure Up)

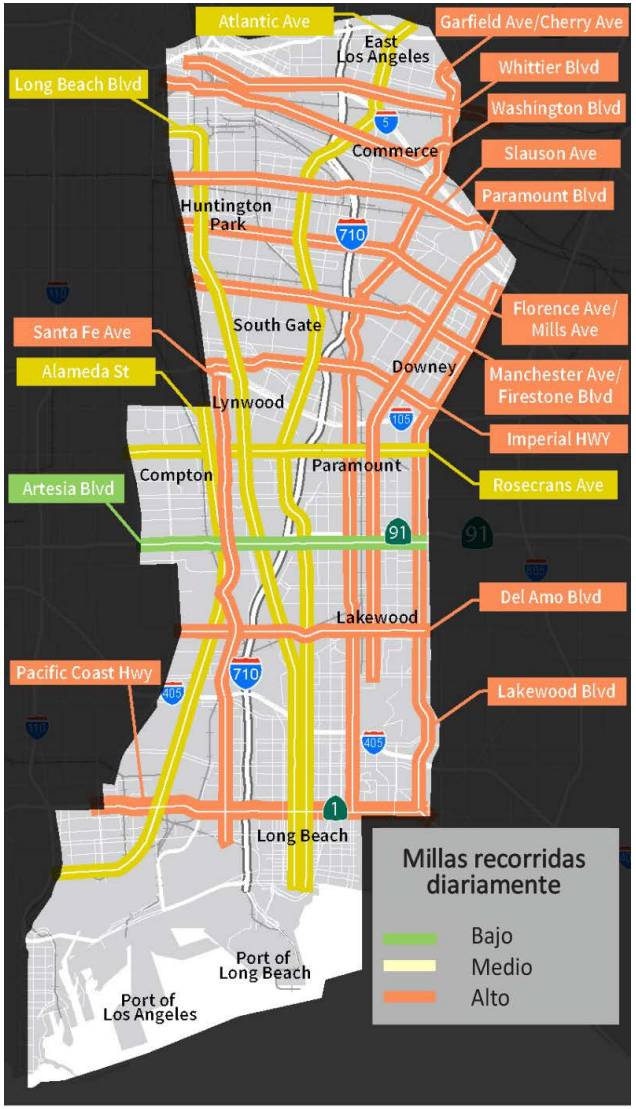
Figure 3-63. Velocidades vespertinas de las carreteras principales

Fuente: Medición del Desempeño Principal Metropolitano (Measure Up)

El VMT en el área de estudio es aproximadamente el 12% del VMT del condado de Los Ángeles.

Se eligió "Millas diarias recorridas por vehículos" (VMT, por sus siglas en inglés) para cuantificar y visualizar el número de viajes realizados en las carreteras principales del Área de Estudio. Las VMT en el Área de Estudio son aproximadamente el 12 por ciento de las VMT del condado de Los Ángeles. Como se muestra en la **Figura 3-64. Millas diarias recorridas por vehículos en las carreteras principales del Área de Estudio**, el Área de Estudio contiene muchas carreteras principales con altos niveles de VMT y generalmente coinciden con las carreteras principales con altas horas diarias de retraso de los vehículos. Esto se debe a que más vehículos están llenando el espacio de la autopista, creando congestión; Es decir, cuantas más millas conduzcan las personas con sus vehículos, más vehículos habrá en la carretera en un momento dado. Las rutas con VMT más altas incluyen Santa Fe Avenue, Cherry Avenue/Bulevar Garfield, Lakewood Boulevard, Paramount Boulevard y varias otras rutas del este/oeste.

Figura 364. Millas diarias recorridas por vehículos en las carreteras principales del Área de Estudio



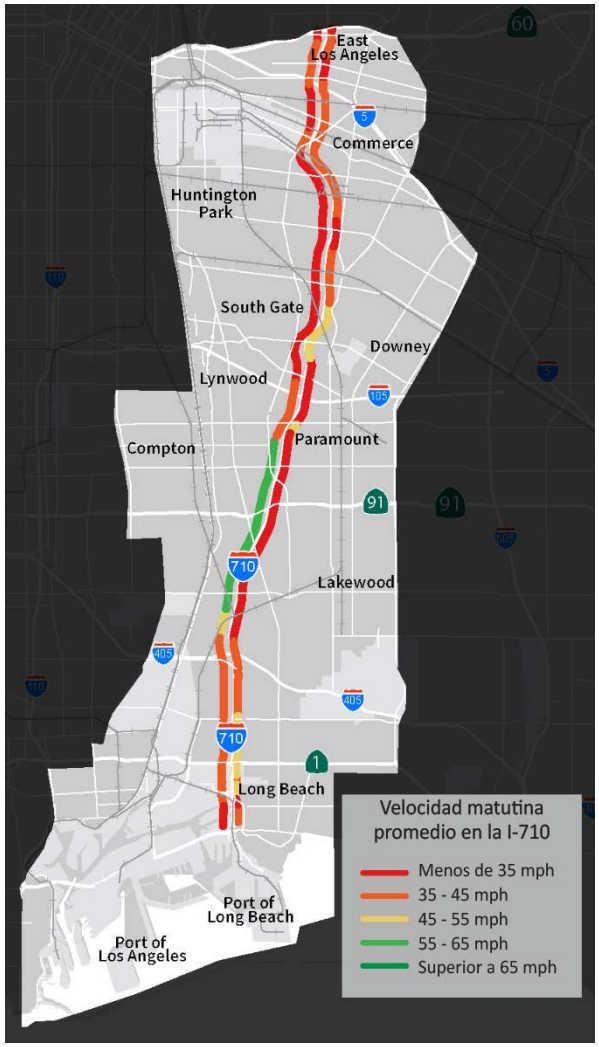
Fuente: Modelo de Demanda de Viajes Regionales de SCAG

3..5.5 Autopista

3.5.5.1 Características de viaje en las autopistas

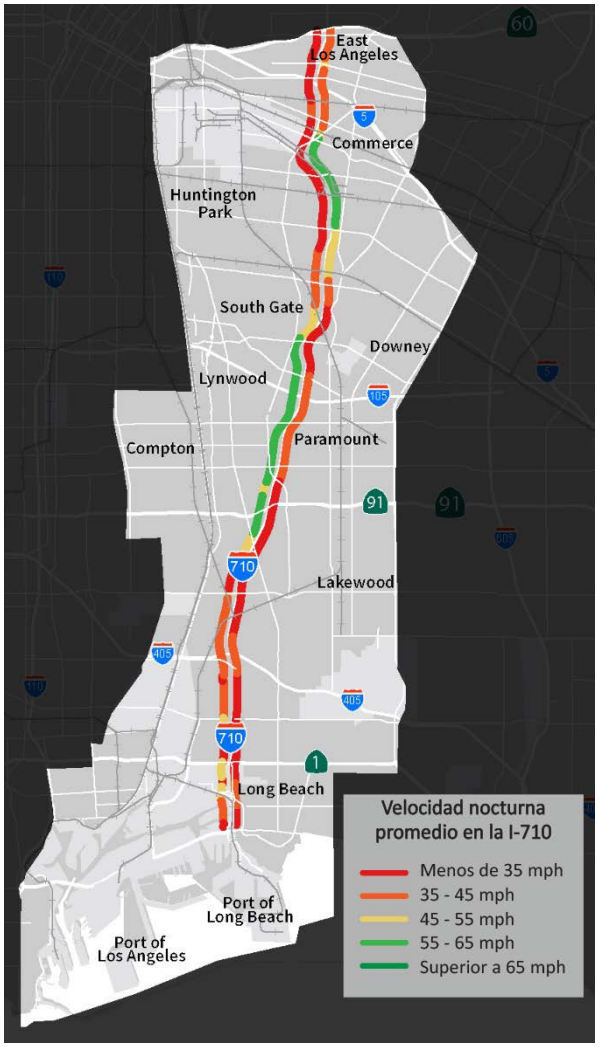
Las **Figuras 3-65 y 3-66** muestran que los vehículos en la I-710 presentan velocidades inferiores a 45 millas por hora, con una parte sustancial del Corredor por debajo de las 35 millas por hora. Las velocidades más altas en la mañana se encuentran en el área del corredor medio hacia el sur entre la I-405 y la I-105. Por la noche, el camino hacia el norte tiene un segmento con velocidades más altas en el área de Commerce, y el camino hacia el sur tiene un segmento de velocidades más altas desde el norte de la I-105 hasta la SR 91.

Figure 3-65. Velocidad matutina en la Autopista I-710



Fuente: Conjunto Nacional de Datos de Investigación sobre la Gestión del Desempeño

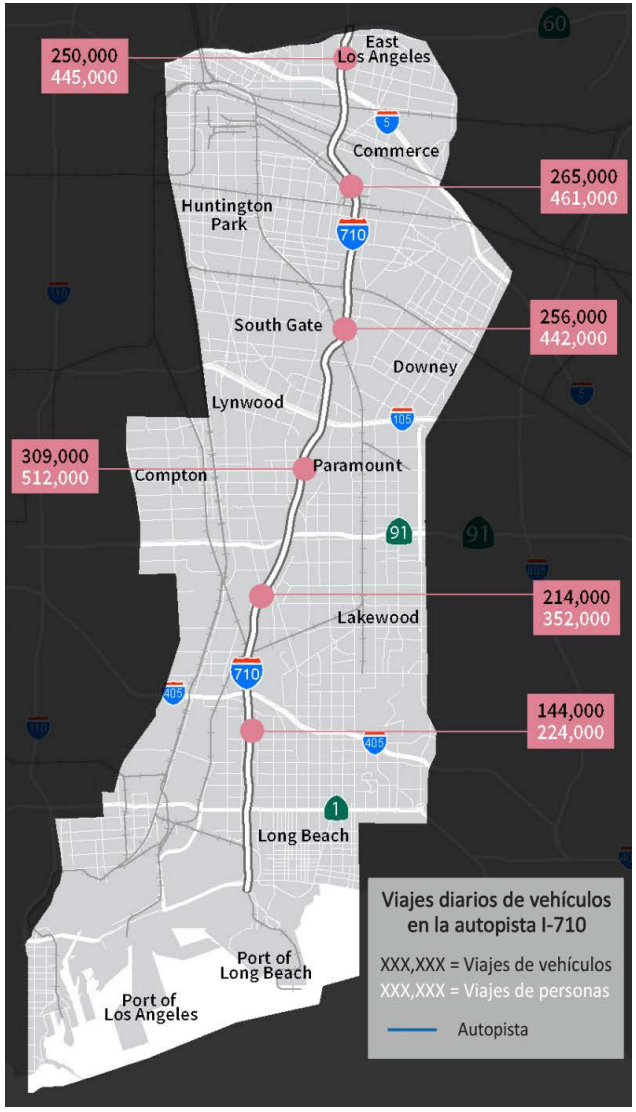
Figure 3-66. Velocidad nocturna en la Autopista I-710



Fuente: Conjunto Nacional de Datos de Investigación sobre la Gestión del Desempeño

Se eligió "Viajes diarios de vehículos y personas" para cuantificar y visualizar el número de viajes realizados a lo largo de la I710 en el Área de Estudio. La **Figura 3-67: Viajes diarios de vehículos y personas en la I-710** indica que los viajes diarios en vehículo oscilan entre 144,000 viajes por día al sur de la I-405 y más de 300,000 entre la SR 91 y la I-105. Los viajes diarios van desde 224,000 al sur de la I-405 hasta más de 500,000 entre la SR 91 y la I-105. El segmento entre la SR 91 y la I-105 tiene el mayor número de viajes de vehículos y personas. El segmento sur contiene el menor número de viajes de vehículos y personas.

Figura 3-67: Viajes diarios de vehículos y personas en la I-710



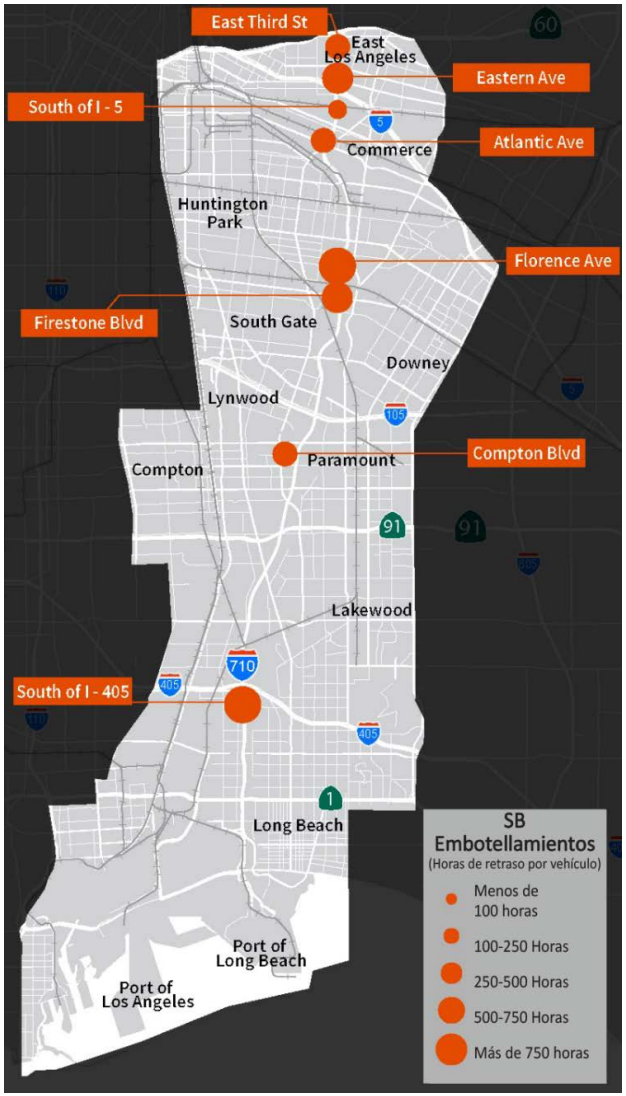
Fuente: Caltrans

3.5.5.2 Atascos en las autopistas

La congestión y la lentitud provocan atascos en el sistema vial; Los embotellamientos son ubicaciones que experimentan aumentos específicos en el retraso. Como se muestra en las **Figuras 3-68 y 3-69**, se producen atascos a lo largo del Corredor LB-ELA a lo largo de la I-710. Los peores embotellamientos en dirección norte ocurren en Willow Street, Long Beach Boulevard, Imperial Highway y Atlantic Avenue. Los peores en dirección sur ocurren en Florence Avenue y las cercanías donde la I-405 se encuentra con la I-710.

Figura 3-68. Embotellamientos en la I-710 en dirección norte

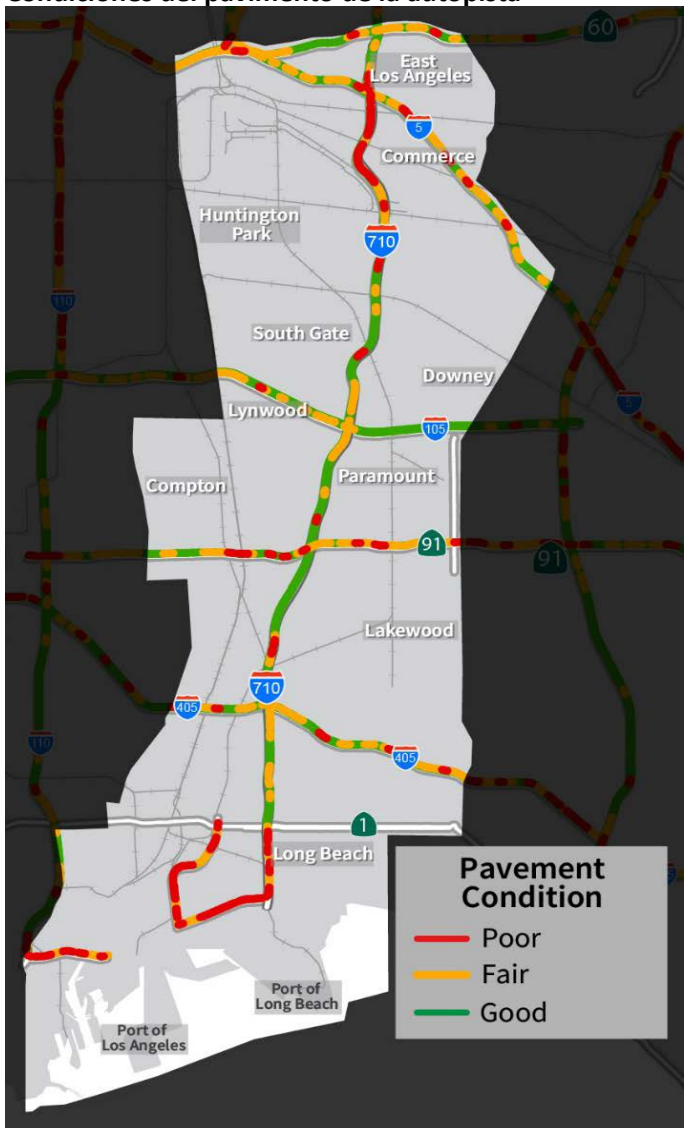
Figura 3-69. Embotellamientos en la I-710 en dirección sur



Fuente: Sistema de Medición de Desempeño de Caltrans (PeMS)

3.5.5.3 Condiciones del pavimento de la autopista

Condiciones del pavimento de la autopista



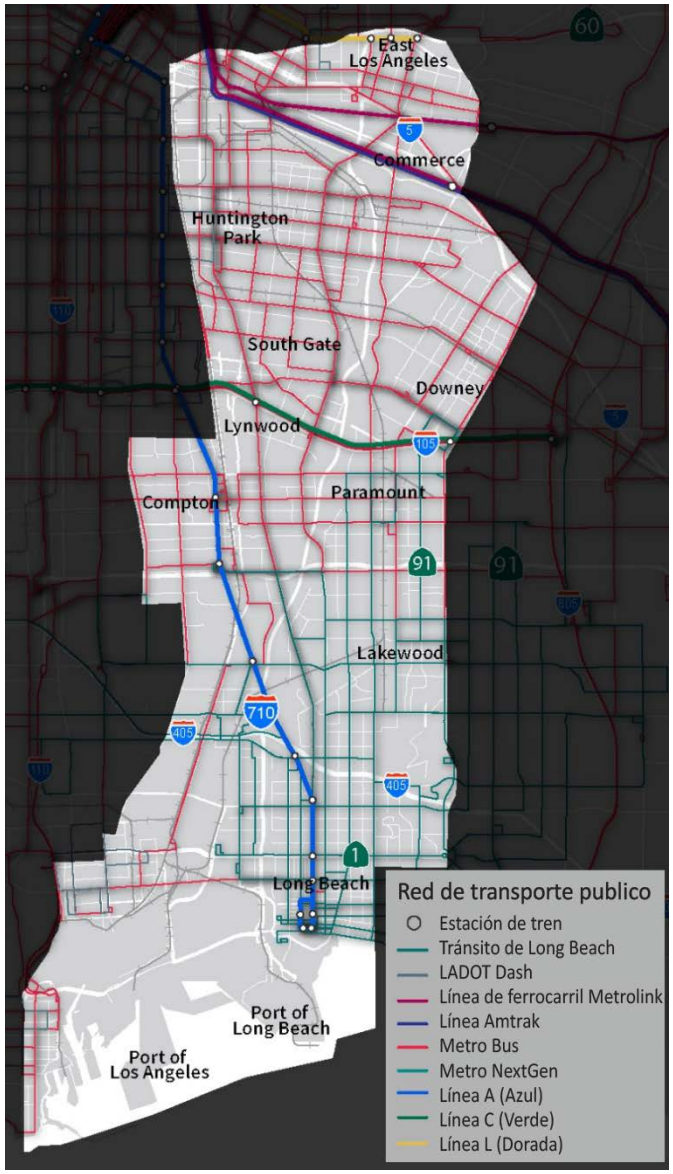
Fuente: Sistema de monitoreo de alto rendimiento de Caltrans (HPMS)

3.5.6 Transporte público

3.5.6.1 Infraestructura de transporte público

En términos de infraestructura para el transporte público, múltiples servicios de transporte público se encuentran en el Área de Estudio o la tocan, como se muestra en la **Figura 3-70: Infraestructura de transporte público**. Estos servicios de transporte público incluyen trenes y autobuses de LA Metro, MetroLink, Long Beach Transit, Amtrak, Dash del Departamento de Transporte de Los Ángeles y circuladores de autobuses comunitarios locales.

Figura 3-70: Infraestructura de transporte público



Fuente: Líneas de ruta de LA Metro, Amtrak, Long Beach y LADOT DASH

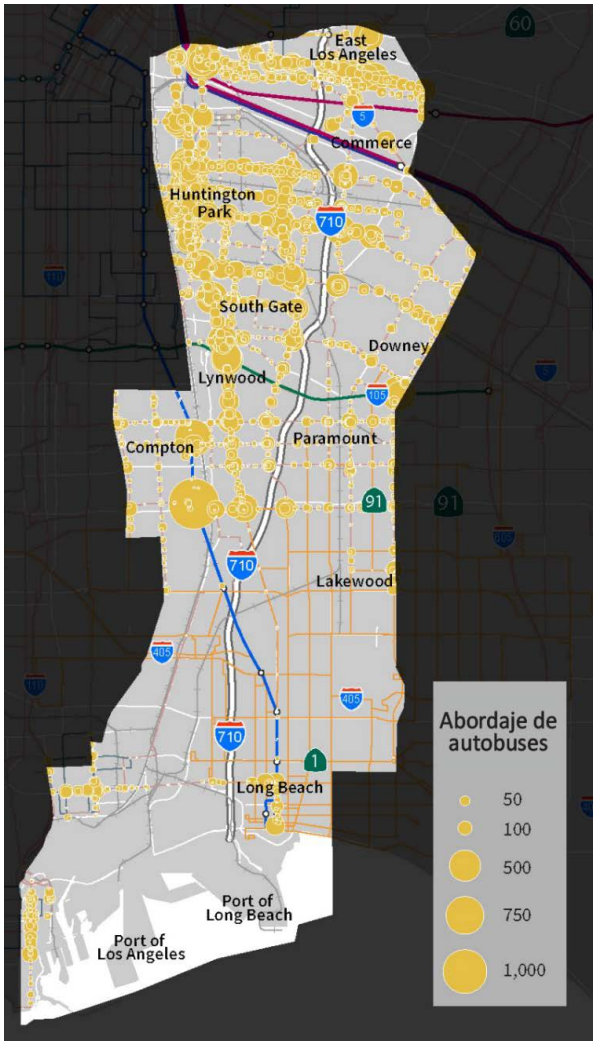
3.5.6.2 Uso del transporte público

Actualmente, hay alrededor de 111,000 abordajes totales de autobuses y trenes de Metro en el Área de Estudio, como se muestra en las **Figuras 3-71 y 3-72**. Constituyen el 8.5 por ciento de todos los abordajes de trenes de Metro. Las estaciones con mayor número de pasajeros se encuentran en las estaciones de transferencia, y muchos pasajeros de tren abordan al final de la línea A en Long Beach. La pandemia que comenzó en 2020 impuso un impacto negativo significativo en el número de pasajeros, y el número de pasajeros aún se está recuperando lentamente.

Figura 3-71. Abordaje de trenes de transporte público

Fuente: Datos de pasajeros de LA Metro de 2019

Figura 3-72. Abordaje de autobuses de transporte público



Fuente: Datos de pasajeros de LA Metro de 2019

4. Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (LB-ELA) (Plan de Inversión) expresa e impulsa la variedad de prioridades de inversión identificadas por los residentes y partes interesadas del Corredor para apoyar su Visión para el Corredor LB-ELA. La Visión está respaldada por siete Metas y dos Principios Directivos, que se basan en las prioridades de las políticas de Metro y, al mismo tiempo, responden a los numerosos desafíos específicos e interconectados que enfrenta el Corredor LB-ELA en la actualidad dentro del contexto histórico de la Interestatal 710 (I-710) y sus impactos generacionales en las comunidades circundantes.

La Visión, los Objetivos y los Principios Directivos del Plan promueven la Plataforma de Equidad de Metro, responden a las necesidades y prioridades de las comunidades a lo largo y dentro del corredor. El Plan se basa en el ambicioso objetivo de descarbonización del transporte de California establecido por la Orden Ejecutiva N-79-20 y respalda los principios descritos en el Plan de Acción Climática para la Infraestructura de Transporte del Estado de California, el marco y los objetivos del Plan de Transporte de California 2050, las cuatro prioridades principales de la Agencia de Transporte del Estado de California y el Plan de Alcance del Cambio Climático de California. El compromiso del Plan con un futuro de cero emisiones para el Corredor LB-ELA también refleja las políticas y directrices nacionales y estatales actuales establecidas por la Estrategia Nacional del Corredor de Transporte de Mercancías de Cero Emisiones, la designación de la Red Nacional de Transporte de Mercancías por Carreteras como Corredores Nacionales de Vehículos Eléctricos y la Evaluación de Eficiencia del Corredor de Transporte de Mercancías Limpio SB671 del estado. Este plan es un CMCP calificado según las pautas de CTC SCCP.

La Visión, los Objetivos y los Principios Directivos del Plan de Inversión también se alinean estrechamente con el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de la Asociación de Gobiernos del Sur de California, el Plan de Transporte de Largo Alcance 2020 de Metro y las políticas e iniciativas aprobados por la Junta de Metro, que proporcionan la base para el marco de evaluación para evaluar proyectos según múltiples criterios. Este capítulo presenta la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor LB-ELA y describe el proceso a través del cual se inspiraron, se hicieron borradores, se perfeccionaron y se adoptaron estas declaraciones.

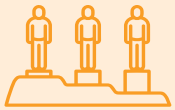
Visión

Una declaración concisa que captura las aspiraciones, deseos y resultados colectivos del proyecto

Un sistema de transporte del Corredor LB-ELA equitativo y compartido que ofrezca opciones multimodales seguras y de calidad para el desplazamiento de personas y mercancías que fomenten un aire limpio (cero emisiones), comunidades sanas y sostenibles y el empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor.

Principios rectores

Valores que guían todos los procesos y resultados a través de un marco cohesionado e intencionado



EQUIDAD

Un compromiso para (1) esforzarse por rectificar los daños del pasado; (2) proporcionar un acceso justo y equitativo a las oportunidades; y (3) eliminar las disparidades en los procesos de los proyectos, y los resultados comunitarios. El plan pretende elevar y arraigar el principio de equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de equidad procedimental, distributiva, estructural y reparadora, y dando prioridad a un proceso de participación accesible y representativo para las comunidades más afectadas por la I-710.

SOSTENIBILIDAD

Un desarrollo que satisfaga las necesidades del presente sin sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras sus propias necesidades. Un compromiso con la sostenibilidad para satisfacer y mejorar las necesidades/condiciones sociales, de salud y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso y la gestión responsables del medio ambiente, todo ello manteniendo o mejorando el bienestar del entorno del que depende la vida.

Metas

Resultados deseados en áreas de interés general para apoyar y hacer realidad la Visión general

CALIDAD DEL AIRE

Fomentar la calidad del aire limpio local y regional.

COMUNIDAD

Apoyar comunidades prósperas mejorando la salud y la calidad de vida de los residentes.

MEDIO AMBIENTE

Mejorar el entorno natural y construido.

MOVILIDAD

Mejorar la movilidad de las personas y las mercancías.

OPORTUNIDAD

Aumentar el acceso de la comunidad a empleos de calidad, desarrollo de la mano de obra y oportunidades económicas.

PROSPERIDAD

Fortalecer la competitividad económica del Condado de LA y aumentar el acceso a empleos de calidad, desarrollo de la fuerza laboral y oportunidades económicas para todas las comunidades, con un enfoque en el fortalecimiento de las comunidades del Corredor LB-ELA, que han sido y siguen siendo perjudicadas por la actividad económica y el desarrollo.

SEGURIDAD

Hacer más seguros todos los modos de viajar.

4.1 Identificación de Problemas

Los problemas que Metro intentó abordar a través del proceso del Comité Consultivo y el Plan de Inversión del Corredor LB-ELA son muy variados y reflejan la escala geográfica del área de estudio y la profundidad de las necesidades de inversión insatisfechas en el Corredor. Estos problemas se ven agravados por los numerosos retos asociados con dar servicio al complejo portuario más activo de la nación, una región altamente poblada y los efectos residuales de la historia del proyecto del que surgió el renovado proceso de planificación del Corredor LB-ELA. Además de las características de viaje y las condiciones de infraestructura que suelen evaluarse en los esfuerzos de planificación del transporte, los problemas identificados en este proceso abarcan el último siglo de injusticia racial, económica y medioambiental, que se vio reforzada por las políticas públicas y las decisiones sobre infraestructuras, y sigue afectando a las comunidades del Corredor en la actualidad.

Para identificar los principales problemas y áreas de oportunidad del Corredor, el equipo del proyecto revisó inicialmente los estudios de planificación y las respuestas de la comunidad de las últimas dos décadas de planificación y defensa de la comunidad en torno al Corredor LB-ELA para establecer el contexto y las lecciones aprendidas para el nuevo proceso de visión del Corredor LB-ELA. A esta investigación inicial le siguieron sesiones de escucha con la comunidad, una encuesta pública sobre la Visión y las Metas y en un sólido análisis de las condiciones existentes, todo lo cual se

Este esfuerzo se alinea con la política de Objetivos de Inversión Multimodal en Autopistas de Metro, adoptada en junio de 2022, que incluye el siguiente objetivo: "Reconociendo la historia del condado de Los Ángeles de políticas de inversión y construcción de autopistas no equitativas, trabajar con las comunidades locales para reducir las disparidades causadas por el sistema de autopistas existente y desarrollar enfoques holísticos y positivos para mantener y mejorar la integridad y la calidad de vida de esas comunidades con un desplazamiento mínimo o nulo durante la implementación de proyectos de autopistas

El Plan de Inversión es consistente con las Cuatro Prioridades Centrales de CALSTA (La Agencia de Transporte del Estado de California)

SEGURIDAD

Casi el 10% de todas las muertes de tráfico en el año 2021 ocurrieron en las carreteras de California. Las muertes para los usuarios de Transporte Activo también están en un máximo de 16 años. Al incorporar el enfoque de Sistema Seguro en nuestras inversiones, planificación, diseño e innovación, podremos lograr mejores resultados en esta responsabilidad urgente.

EQUIDAD

Históricamente, las decisiones de transporte priorizaban el movimiento de vehículos sobre el movimiento de personas. También construimos un sistema de transporte que en algunos casos tuvo impactos perjudiciales en comunidades desatendidas. Nuestro objetivo es crear una red de transporte equitativa y accesible y proporcionar oportunidades equitativas para todas las personas.

ACCIÓN CLIMÁTICA

Casi la mitad de toda la contaminación que cambia el clima en California proviene del sector del transporte, y esto exige nuestra acción para un futuro más limpio para todos los californianos. Debemos seguir reduciendo nuestra huella de carbono invirtiendo en un sistema más multimodal, adoptando un desarrollo más inteligente del uso de la tierra y utilizando la innovación en torno a vehículos de cero emisiones.

PROSPERIDAD ECONÓMICA

La política de transporte bien hecha crea empleos bien pagados, ofrece opciones asequibles, apoya las oportunidades de vivienda y potencia nuestra economía. Este debe ser nuestro enfoque mientras nos esforzamos por que todas las personas estén en igualdad de condiciones, lo que resulta en comunidades más prósperas y robustas.

Diciembre de 2021: Sesiones de Escucha

En diciembre de 2021, el equipo del proyecto llevó a cabo dos Sesiones de Escucha del Proyecto del Corredor LB-ELA con la intención de involucrar a los miembros de las comunidades del Corredor para desarrollar de un plan y una estrategia de inversión centrados en las necesidades locales. El equipo del proyecto compartió información sobre el proceso de creación de un nuevo plan para el Corredor y proporcionó actualizaciones sobre la función y el trabajo del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA. Los miembros de la comunidad expresaron su orgullo por la protesta que provocó la paralización del proyecto de ampliación de la autopista y compartieron su deseo de seguir adelante con un proceso transparente dirigido por la comunidad. Los participantes identificaron las prioridades de la comunidad, incluyendo la reducción del tráfico y las emisiones, la mejora de la salud pública y los espacios verdes, la expansión de la infraestructura para bicicletas y peatones, y el no desplazamiento de hogares y negocios como se proponía en el proyecto original del Corredor Sur de la I-710 (Alternativa 5C).

Febrero - Marzo de 2022: Encuesta sobre la Visión y las Metas

De febrero a marzo de 2022, el equipo del proyecto administró una encuesta sobre la Visión y las Metas, a través de la cual el público identificó sus prioridades para potenciales mejoras en el Corredor, seleccionando hasta tres de las siguientes: Calidad del Aire, Salud de la Comunidad, Medio Ambiente, Seguridad en las Calles para todos los Usuarios del Transporte, Opciones de Viaje, Empleo y Oportunidades Económicas, y Vivienda. Más de 3,000 partes interesadas recibieron la encuesta, y las 451 respuestas incluían por 427 miembros del público y 24 miembros del Comité Consultivo. El 53% de los encuestados seleccionó la calidad del aire como una de sus tres prioridades principales para las mejoras en el Corredor, seguido por el 51% que seleccionó las opciones de viaje, y el 50% que seleccionó la seguridad en las calles para todos los usuarios del transporte.

Marzo de 2022: Reunión Pública para el Desarrollo de la Visión y las Metas

En marzo de 2022, el equipo del proyecto llevó a cabo una reunión pública virtual para el Desarrollo de la Visión y las Metas. Asistieron 83 participantes, incluidos 11 miembros o suplentes del Comité Consultivo y 50 miembros del público. La reunión incluyó una discusión y encuesta interactivas, en las que los participantes identificaron sus prioridades para mejoras potenciales en el Corredor. Las áreas de mayor prioridad fueron la Calidad del Aire (seleccionada por el 73% de los participantes como una de las tres áreas de mayor preocupación), las Opciones de Viaje (50%) y la Salud de la Comunidad (50%). Otras áreas de preocupación fueron la Seguridad en las Calles (43%), el Medio Ambiente (40%), el Empleo y las Oportunidades Económicas (13%) y Otros (13%).

En la discusión interactiva, los participantes compartieron recomendaciones específicas para las metas relacionadas con las diversas áreas de preocupación. Las recomendaciones sobre la calidad del aire incluían el requisito de que los proyectos cumplieran las Normas de Aire Limpio de la Agencia de Protección del Medio Ambiente, y que el Plan de Inversión apoyara la adición de más árboles y plantas a lo largo del Corredor para promover el aire limpio y reducir el efecto isla de calor y la contaminación atmosférica. Las recomendaciones sobre movilidad incluían el establecimiento de opciones de movilidad multimodal de alta calidad y el cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Las recomendaciones de seguridad incluían vías más seguras para peatones y ciclistas, y la incorporación de directrices que priorizaran las políticas de seguridad relacionadas con la seguridad. Las recomendaciones sobre la economía incluían la creación de puestos de trabajo bien remunerados con la contratación local como prioridad y el apoyo a los usos de tierras comerciales.

discutió en una serie de reuniones con los miembros del Comité Consultivo y del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC). Aplicando una comprensión compartida de los problemas del Corredor, el Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo de Equidad colaboraron para visualizar un futuro que equilibre las diversas necesidades de las partes interesadas del Corredor. A lo largo de varios meses, como se describe a continuación, estos grupos compusieron y perfeccionaron cuidadosamente la Visión, las Metas y los Principios Directivos como marco para orientar y enfocar el proceso de desarrollo y los resultados del Plan de Inversión.

Invierno de 2021 – Primavera de 2022: Análisis de las Condiciones Existent

Como se detalla en el Capítulo 3, el proceso de planificación del Corredor LB-ELA se basó en un extenso análisis de datos cualitativos y

cuantitativos para identificar las condiciones existentes, las necesidades y las disparidades entre varias comunidades dentro del Corredor, y compararlas con el Condado de LA. Sobre la base de los problemas y áreas de oportunidad identificados a través de la opinión pública y los estudios previos, los datos se analizaron principalmente para las condiciones socioeconómicas, las condiciones ambientales, la salud de la comunidad, y los patrones de viaje relacionados con la cuota de modo, las emisiones, el rendimiento y la seguridad. Se usaron datos de encuestas a la comunidad y opiniones anecdóticas de los miembros del CLC y del Comité Consultivo para complementar y contrastar los datos cuantitativos con el fin de obtener un conocimiento más exhaustivo de las comunidades del Corredor LB-ELA.

Un análisis posterior de las condiciones existentes elaborado para su discusión con el Grupo de Trabajo de Equidad incorporó nuevas métricas basadas en las aportaciones de la comunidad y del Comité Consultivo, y aplicó las Comunidades Enfocadas en la Equidad (EFC) de Metro como una superposición para identificar patrones y disparidades en las condiciones de las áreas EFC y no EFC dentro del Corredor. Este análisis de planificación de proyectos ayudó además a identificar que las personas a lo largo del Corredor LB-ELA están sobrecargadas en muchos aspectos en comparación con otras partes de la región. Dado el alto porcentaje de poblaciones BIPOC en el Corredor, se identificó que estos problemas refuerzan las desigualdades raciales y demuestran cómo persiste el racismo estructural en las comunidades urbanas.

Resumen de los Problemas Clave

A continuación, se resumen los problemas clave destacados por la investigación y participación iniciales, que informaron el desarrollo de la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA:[30]

- altas emisiones en autopistas y mala calidad del aire;
- cargas acumulativas para la salud de la comunidad;
- calles inseguras y hostiles para peatones y ciclistas;
- escasa fiabilidad del servicio de transporte público;
- tiempos de viaje lentos;
- falta de espacios verdes y sombra;
- capacidad de movimiento de bienes e impactos;
- comunidades desconectadas;
- privación de derechos y desinversión históricas;
- falta de confianza tras el anterior proyecto y proceso de la I-710; y
- disparidades en la capacidad y los recursos municipales dentro del Corredor LB-ELA.

30 Para una discusión adicional sobre la planificación equitativa de proyectos en relación con el Corredor LB-ELA, véa el Apéndice X - EPET Sección 1: Conectando los Resultados de la Comunidad con los Resultados del Proyecto.

4.2 Aportaciones y Aprobación del Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo

Entre abril y septiembre de 2022, el Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo de Equidad dedicaron varias reuniones a la elaboración de la Visión, las Metas y los Principios Directivos para equilibrar las diversas prioridades de las partes interesadas representadas cuidadosamente, y para desarrollar un lenguaje que proporcionara declaraciones precisas y accionables de los valores compartidos por el Comité Consultivo y el CLC. El Comité Consultivo actuó como órgano formal de votación para aprobar la Visión, las Metas y los Principios Directivos, mientras que el CLC y el Grupo de Trabajo de Equidad realizaron múltiples rondas de aportaciones y votaciones sobre las recomendaciones para el Comité Consultivo[31]. El siguiente calendario resume los puntos clave de las Aportaciones y la Aprobación del Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo de Equidad:

- **Abril de 2022:** Las declaraciones preliminares sobre la visión y las metas se presentaron al CLC, al Comité Consultivo y al Grupo de Trabajo de Equidad para su revisión y discusión. El Grupo de Trabajo de Equidad recomendó que se considerara la posibilidad de elevar la equidad a la categoría de Principio Directivo.
- **Mayo de 2022:** El CLC discutió y realizó aportaciones sobre el lenguaje de la Visión y las Metas. El Comité Consultivo votó a favor de aprobar el Principio Directivo de Equidad propuesto y continuó discutiendo sobre la Visión y las Metas. El equipo del proyecto propuso promover la Sostenibilidad como segundo Principio Directivo.
- **Junio de 2022:** El CLC y el Comité Consultivo continuaron discutiendo las mejoras de la Visión y las Metas. El CLC votó a favor de recomendar una versión de la declaración de la Visión al Comité Consultivo. El Comité Consultivo votó a favor de aprobar el Principio Directivo de Sostenibilidad propuesto.
- **Julio de 2022:** La declaración de la Visión se aprobó formalmente en la reunión de julio de 2022 del Comité Consultivo, junto con las Metas de Calidad del Aire, Movilidad, Comunidad y Medio Ambiente.
- **Agosto de 2022:** Las Metas de Seguridad y de la Oportunidad se aprobaron formalmente en la reunión del Comité Consultivo de agosto de 2022, con la contingencia de que se desarrollaría una nueva meta de Prosperidad con un enfoque regional con las aportaciones del CLC. El CLC discutió la meta de Prosperidad propuesta.
- **Septiembre de 2022:** La Meta de Prosperidad se perfeccionó y aprobó formalmente en la reunión del Comité Consultivo de septiembre de 2022. La Junta de Metro adoptó la Visión, Metas y Principios Directivos en su reunión de septiembre de 2022 como política oficial.

31 Para una documentación detallada de las aportaciones, véa el Apéndice X - Resúmenes de las Reuniones del CLC.

4.3 Panorama General de la Visión, las Metas y los Principios Directivos Adoptados

4.3.1 Visión

Declaración de la Visión

Un sistema de transporte equitativo y compartido para el corredor LB-ELA que proporcione opciones multimodales seguras y de calidad para el transporte de personas y bienes que fomenten un aire limpio (cero emisiones), comunidades saludables y sostenibles y el empoderamiento económico para todos los residentes, comunidades y usuarios del corredor.[32]

La declaración de la Visión refleja las aportaciones colectivas del público entre diciembre de 2021 y marzo de 2022, y cuatro meses de cuidadosa deliberación y refinamiento en las reuniones del Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo de Equidad entre abril y julio de 2022. Los temas centrales de la declaración de la Visión fueron consistentes a lo largo de estas discusiones, con el consenso de que la Visión debe expandirse más allá de la operación de la autopista y apoyar un sistema de transporte multimodal que mejore la calidad de vida de las personas que viven y trabajan en las comunidades a lo largo del Corredor LB-ELA. La Declaración de Visión aprobada refleja el deseo del CLC de incluir varios términos y conceptos clave en la declaración:

- incluir la mención tanto de la "comunidad" como de los "residentes" en la declaración;
- usar el término "fomenta" en lugar del anteriormente usado "apoya", para que la Declaración de la Visión esté más orientada a la acción;
- incluir la expresión "empoderamiento económico" frente a "resiliencia económica" para elevar a los miembros de la comunidad del Corredor; e
- incluir una referencia directa a las emisiones cero para establecer la meta de cómo lograr un "aire limpio".

Los miembros del Comité Consultivo no siempre estuvieron de acuerdo en el uso de palabras específicas en la declaración de la Visión, lo que demuestra la importancia del lenguaje usado para expresar los valores y aspiraciones del Comité Consultivo para el Corredor. El debate en estas reuniones se centró principalmente en si incorporar una referencia directa al movimiento de bienes en la declaración de la Visión. Los miembros a favor destacaron que el movimiento de bienes es una función importante del Corredor, que contribuye a la economía regional y a las necesidades de los residentes de la comunidad y de las pequeñas empresas. Además, el equipo del proyecto recordó al Comité Consultivo y al CLC que el movimiento de bienes está incluido en la declaración de la misión de la legislación habilitadora de Metro. Sin embargo, muchos miembros del CLC y del Comité Consultivo expresaron su preocupación por la inclusión explícita de "bienes" y "usuarios" en la declaración de la Visión, haciendo emfasís en que los esfuerzos de planificación en el Corredor han priorizado históricamente el movimiento de bienes a expensas de los residentes del Corredor y que este enfoque contribuía a las continuas cargas medioambientales y de salud que afectan a estas comunidades. Estos miembros argumentaron que la referencia a un sistema de transporte "multimodal" recogía suficientemente el movimiento de bienes entre otros modos de transporte y que la omisión del lenguaje específico sobre el movimiento de bienes reflejaría un compromiso de dar prioridad a los residentes del Corredor. En una moción infructuosa para eliminar los términos "bienes" y "usuarios", se sometió a votación la siguiente declaración alternativa de la Visión: *"Un sistema de transporte equitativo y compartido del Corredor Sur de la I-710 que proporcione opciones multimodales seguras y de calidad que fomenten un aire limpio (cero emisiones), comunidades sanas y sostenibles y el empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor"*.

32 La Declaración de Visión se adoptó con referencia a "Un sistema de transporte equitativo y compartido del Corredor Sur de la I-710...". Sin embargo, desde entonces, el nombre del proyecto se ha cambiado formalmente al de "Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles", lo cual se refleja en este documento.

Finalmente, el Comité Consultivo votó a favor de adoptar la declaración de Visión que contenía referencias directas al movimiento de bienes y a todos los usuarios del Corredor.

4.3.2 Metas

Calidad del Aire: Fomentar la calidad del aire limpio a nivel local y regional

La calidad del aire fue el área que más preocupó a los participantes en la encuesta sobre la Visión y las Metas, y los problemas de calidad del aire en el Corredor se documentaron ampliamente en la investigación previa y en el análisis de las condiciones existentes para el proyecto. El Corredor LB-ELA es responsable del 20% de todas las emisiones de partículas del sur de California.[33] Los altos niveles de contaminantes diésel que afectan a las comunidades situadas a un cuarto de milla de la autopista le han ganado al Corredor el nombre de "zona de muerte diésel", en referencia a la relación entre la contaminación diésel y las afecciones respiratorias y cardiovasculares.[34] La discusión del Comité Consultivo en torno a la meta de Calidad del Aire puso de relieve que el Plan de Inversión tiene la oportunidad de influir en la calidad del aire tanto a escala local como regional, lo que se refleja en la declaración de la Meta adoptada.

Comunidad: Apoyar comunidades prósperas mejorando la salud y la calidad de vida de los residentes.

El Comité Consultivo, el CLC y los miembros del público han defendido sistemáticamente la priorización de los problemas de salud pública a lo largo de todo el proceso de planificación. La salud y la calidad de vida de las comunidades del Corredor LB-ELA están profundamente relacionadas con el sistema de transporte, los usos de tierras y la calidad de otras instalaciones e infraestructuras públicas del Corredor. Los problemas de salud respiratoria y cardiovascular de las comunidades del corredor, derivados de las emisiones de las autopistas y otros usos de tierras contaminantes, se ven agravados por las disparidades que existen desde hace tiempo en materia de salud y acceso al cuidado de la salud.[35] El acceso limitado a un transporte activo seguro y cómodo y a infraestructuras[36] recreativas al aire libre, así como la exposición al calor debido a la falta de sombra y zonas verdes[37], también contribuyen a las cargas para la salud en el Corredor.

Medio Ambiente: Mejorar el entorno natural y construido.

La Meta de Medio Ambiente como un área de preocupación captura una serie de problemas relacionadas con el entorno natural y construido, desde la biodiversidad, la calidad del agua y el calor extremo hasta la contaminación acústica y la calidad visual de las infraestructuras y el desarrollo. La presencia o falta de copas de árboles y espacios verdes es un importante problema de equidad relacionado con los patrones de segregación racial y económica en el Corredor, con amplias repercusiones en el efecto isla de calor urbano, la calidad del aire, el drenaje de las aguas pluviales, la exposición al sol de los peatones y la calidad general del paisaje urbano. La falta de espacios verdes de acceso público también limita el acceso a oportunidades de ocio al aire libre, lo que repercute en la salud y la calidad de vida de la comunidad.[38] Inicialmente considerada como una Meta combinada de "Sostenibilidad y Medio Ambiente", el título de la Meta adoptada se simplificó a "Medio Ambiente", y la Sostenibilidad se elevó a un Principio Directivo que se aplica ampliamente a todas las Metas.

Movilidad: Mejorar la movilidad de personas y bienes.

Un sistema fiable y eficiente de opciones de viaje multimodal para personas y bienes es una prioridad absoluta para las partes interesadas

33 Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur
34 Nelson, Laura J. "La Autopista 710 es una 'zona de muerte diésel' para los vecinos", Los Ángeles Times, 1 de marzo de 2018.
35 OEHHA CalEnviroScreen 4.0
36 Datos sobre Ciclovías Regionales del SCAG,
37 Tree People, Mapa del dosel arbóreo del condado de Los Ángeles, Índice de lugares saludables de CA
38 Tree People, Mapa del Arbolado del Condado de Los Ángeles, Evaluación de las Necesidades de los Parques del Condado de Los Ángeles

del Corredor. Para las personas que viajan por el corredor, la calidad de un sistema de transporte multimodal contribuye tanto a la experiencia del usuario como a la cuota modal de todo el sistema, ya que la decisión de usar transporte público o transporte activo en vez de un vehículo personal tiene un impacto más amplio en la calidad del aire, la congestión y la seguridad vial. 39 La congestión de vehículos resulta en impactos en los tiempos de viaje para los conductores, usuarios de autobuses y vehículos de transporte de bienes, que dependen de las principales autopistas y rutas arteriales. Los tiempos de viaje también son un problema para los peatones y los usuarios del transporte activo en el Corredor, que a menudo se ven obligados a tomar rutas indirectas debido a la falta de infraestructuras seguras y conectadas. El servicio de transporte fiable afecta directamente al acceso a recursos y oportunidades, especialmente para los residentes y trabajadores del Corredor que dependen del transporte público.

Oportunidad: Aumentar el acceso de la comunidad a empleos de calidad, desarrollo de la fuerza laboral y oportunidades económicas.

Expandir el acceso a las oportunidades económicas es otra prioridad para el Corredor LB-ELA, tanto en términos de cantidad y calidad de empleos, oportunidades de desarrollo de la fuerza laboral y otras necesidades y servicios de calidad de vida, como de accesibilidad y confiabilidad de las opciones de transporte para llegar a esos empleos, oportunidades y servicios. Los altos niveles de congestión en la autopista y las arterias importantes, combinados con la falta de opciones de transporte activo y tránsito seguras, accesibles, oportunas y fiables, afectan la capacidad de los miembros de la comunidad para llegar a estos destinos. La I-710 como instalación refuerza y expande la división entre las comunidades a ambos lados del río LA, y otras autopistas e infraestructuras ferroviarias en el Corredor también impiden las conexiones entre las comunidades vecinas y las oportunidades, creando una gran necesidad de "reconectar comunidades" divididas por estas infraestructuras. En respuesta a las aportaciones del CLC y del Comité Consultivo, una Meta inicialmente considerada "Economía" se separó en dos Metas - "Oportunidad" y "Prosperidad"- para tener en cuenta la distinción entre el acceso a las oportunidades económicas para los residentes del Corredor y el crecimiento económico y la competitividad regionales, así como la necesidad de ambos. El CLC consideró firmemente que esta meta debe garantizar que los resultados del proyecto beneficien en primer lugar a las comunidades del Corredor, en lugar de enfocarse en la "región" más amplia.

Prosperidad: Fortalecer la competitividad económica del condado de Los Ángeles y aumentar el acceso a empleos de calidad, desarrollo de la fuerza laboral y oportunidades económicas para todas las comunidades, enfocándose en el fortalecimiento de las comunidades del Corredor LB-ELA, que han sido y siguen siendo perjudicadas por la actividad y el desarrollo económicos.

El Corredor LB-ELA juega un papel importante a nivel nacional en el transporte de bienes hacia y desde el complejo portuario más activo de la nación que comprende los puertos de Long Beach y Los Ángeles, contribuyendo a la estatura global del Condado de Los Ángeles, la fortaleza económica y las oportunidades de fuerza laboral. Sin embargo, decenas de miles de viajes diarios de camiones a lo largo de la I-710 contribuyen a los impactos sobre la calidad del aire, el ruido, la congestión y otros impactos ambientales en las comunidades circundantes. 40 Además, el siglo pasado de planificación y decisiones políticas en el Corredor, incluyendo el desarrollo y la construcción de la I-710 en la década de 1960, han creado y reforzado los patrones de segregación y desinversión, dejando a muchas comunidades vulnerables a los impactos adversos del comercio regional y nacional, sin los recursos y oportunidades para participar plenamente en el desarrollo económico. Un subgrupo de miembros del CLC y del Comité Consultivo consideró que una Meta relativa a la prosperidad regional podría reforzar una condición extractiva bajo la cual las comunidades

39 Plan de Buses NextGen de LA Metro, Estudio de Transporte del Sureste de LA (SELA) (Giuliano et al., 2018).
40 LA Metro, LA County Goods Movement Strategic Plan, 2021

del Corredor LB-ELA han sido históricamente explotadas y sometidas a daños medioambientales en beneficio de la región. En respuesta a estas inquietudes, el lenguaje adoptado para la Meta de Prosperidad indica que el Plan de Inversión tiene la oportunidad de fortalecer el papel del Corredor LB-ELA en la prosperidad regional, reconociendo al mismo tiempo los daños sufridos en el pasado y priorizando intencionalmente a las comunidades del Corredor LB-ELA como beneficiarias del futuro crecimiento económico.

Seguridad: Hacer más seguros todos los modos de viaje.

La seguridad de todos los modos de viaje es una de las principales áreas de preocupación del corredor. Las calles del Corredor suelen estar diseñadas para grandes volúmenes de tráfico de vehículos, con una infraestructura peatonal y de transporte activo limitada o mal mantenida. Además, la fuerte presencia de camiones en el Corredor contribuye a una prevalencia más alta de lo habitual de puntos de conflicto entre camiones y automóviles, bicicletas y peatones. Debido a la mayor gravedad de las colisiones con camiones, las mejoras en la seguridad de la I-710 y las carreteras circundantes son fundamentales para reducir las lesiones y muertes por accidentes de tráfico de todos los usuarios. Aunque en los últimos años algunas jurisdicciones han introducido infraestructuras específicas y un diseño más seguro de las calles, en todo el corredor falta una red cohesionada de infraestructuras seguras para ciclistas y peatones. La autopista I-710 aún no se ha modernizado desde que se construyó hace 60 años, y las condiciones existentes han provocado problemas de seguridad que se extienden a las comunidades vecinas. Dado el gran volumen de vehículos que entran y salen de la autopista, la seguridad de los ciclistas y peatones es especialmente preocupante en los alrededores de las rampas de entrada y salida y los pasos elevados de la autopista.[41]

4.3.3 Principios Directivos

Durante la discusión y el perfeccionamiento de las declaraciones de Meta preliminares, el Grupo de Trabajo de Equidad recomendó elevar las áreas de preocupación de Equidad y Sostenibilidad para que sirvieran como Principios Directivos generales en lugar de Metas individuales, dada su aplicabilidad más amplia a cada una de las otras áreas de Meta y al proceso general del Comité Consultivo. Este planteamiento proporciona un claro compromiso por parte del Plan de Inversión para hablar de estos temas vitales, a diferencia del anterior proyecto y proceso del Corredor Sur de la I-710.

Principio Directivo: Equidad

Un compromiso para: (1) hacer un esfuerzo para rectificar daños pasados; (2) proporcionar un acceso equitativo y justo a oportunidades; y 3) eliminar las disparidades en los procesos del proyecto, conclusiones y los resultados de la comunidad. El plan busca elevar y arraigar el principio de equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de equidad procesal, distributiva, estructural y restaurativa, y al priorizar un proceso de participación accesible yrepresentativo para las comunidades más afectadas por la I-710. La equidad está en el núcleo de la Visión renovada y del proceso de planificación del Corredor LB-ELA. El Principio Directivo de Equidad refleja el creciente compromiso de Metro con la equidad, como lo demuestra el establecimiento de la Oficina de Equidad y Raza de Metro, la adopción de la Plataforma de Equidad de Metro y el pilotaje de la Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad (EPET) para guiar el proceso del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA. En las discusiones sobre la equidad (considerada inicialmente como una Meta) el Grupo de Trabajo de Equidad determinó que una meta independiente de Equidad no captaría su aplicación más amplia a cada área de Meta y al proceso de planificación.

Más allá de abordar las desigualdades en la distribución de los beneficios y los impactos de la infraestructura y los servicios públicos, el proceso de planificación del Corredor LB-ELA se basó en la reparación de la confianza rota y la construcción de una nueva confianza entre Metro y las comunidades a las que sirve dentro del Corredor LB-ELA. El anterior proyecto de la Autopista I-710 Sur incluía la ampliación del derecho de

41 Datos sobre Ciclovías Regionales del SCAG, Datos Abiertos sobre Ciclovías del Condado de LA, Sistema de Mapeo de Lesiones por Transporte (TIMS), 2017-2019

Equidad Procedimental	La participación proactiva y accesible de la comunidad salva las distancias lingüísticas, tecnológicas y de capacidad para ir al encuentro de las comunidades allí donde se encuentran y permitir procesos de toma de decisiones participativos y representativos. Sistemas permanentes de rendición de cuentas y comunicación para generar y mantener la confianza.
Equidad Distributiva	Asignación de beneficios y servicios proporcionales a los niveles de necesidad e inversión histórica y basados en las prioridades de la propia comunidad, en lugar de soluciones "de talla única". Políticas y gestión de recursos para garantizar que los beneficios lleguen a los destinatarios previstos.
Equidad Restaurativa	Reconocimiento y reparación de los daños sistémicos históricos y actuales derivados de las prácticas y políticas de planificación. Acciones, recursos e inversiones proporcionales dedicados a remediar y prevenir nuevos daños sistémicos.
Equidad Estructural	Evolución de los órganos de toma de decisiones para que reflejen las comunidades a las que sirven. Reestructuración de los sistemas y jerarquías organizativas para empoderar a los grupos históricamente marginados.

paso de la autopista hacia las comunidades adyacentes para dar cabida a nuevos carriles de uso general con el fin de crear una mayor capacidad para el crecimiento del tráfico y la población. El alcance de este proyecto fue ampliamente percibido como una continuación de las perjudiciales prácticas de planificación del transporte del siglo XX, que daban prioridad a la industria sobre la salud y el sustento de los residentes del Corredor. A pesar de haber sido el resultado de un amplio proceso de participación pública y revisión ambiental, la Alternativa 5C aprobada por la Junta no abordó las necesidades y preocupaciones de las comunidades que soportarían los impactos adversos del proyecto, erosionando así la confianza en Metro y Caltrans entre muchos residentes del Corredor y partes interesadas en el medio ambiente.[42]

Las definiciones de equidad Procedimental, Distributiva, Restaurativa y Estructural se introdujeron en el Grupo de Trabajo de Equidad para apoyar discusiones enfocadas en la equidad a lo largo de este proceso de planificación. Nótese que estas definiciones detalladas no forman parte de la definición oficial de Equidad de Metro.[43]

Principio Directivo: Sostenibilidad

Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Un compromiso con la sostenibilidad es la satisfacción y mejorar las necesidades sociales y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso responsable del entorno natural, todo ello manteniendo o mejorando el bienestar del entorno del que depende la vida.

La sostenibilidad está en el centro de la visión renovada y del proceso de planificación del Corredor LB-ELA. El Principio Directivo de Sostenibilidad refleja el creciente compromiso de Metro con la sostenibilidad, como lo demuestra la creación del Consejo de Sostenibilidad de Metro, la adopción de numerosos planes y políticas de sostenibilidad, el desarrollo de herramientas de sostenibilidad y los esfuerzos de colaboración regional. En

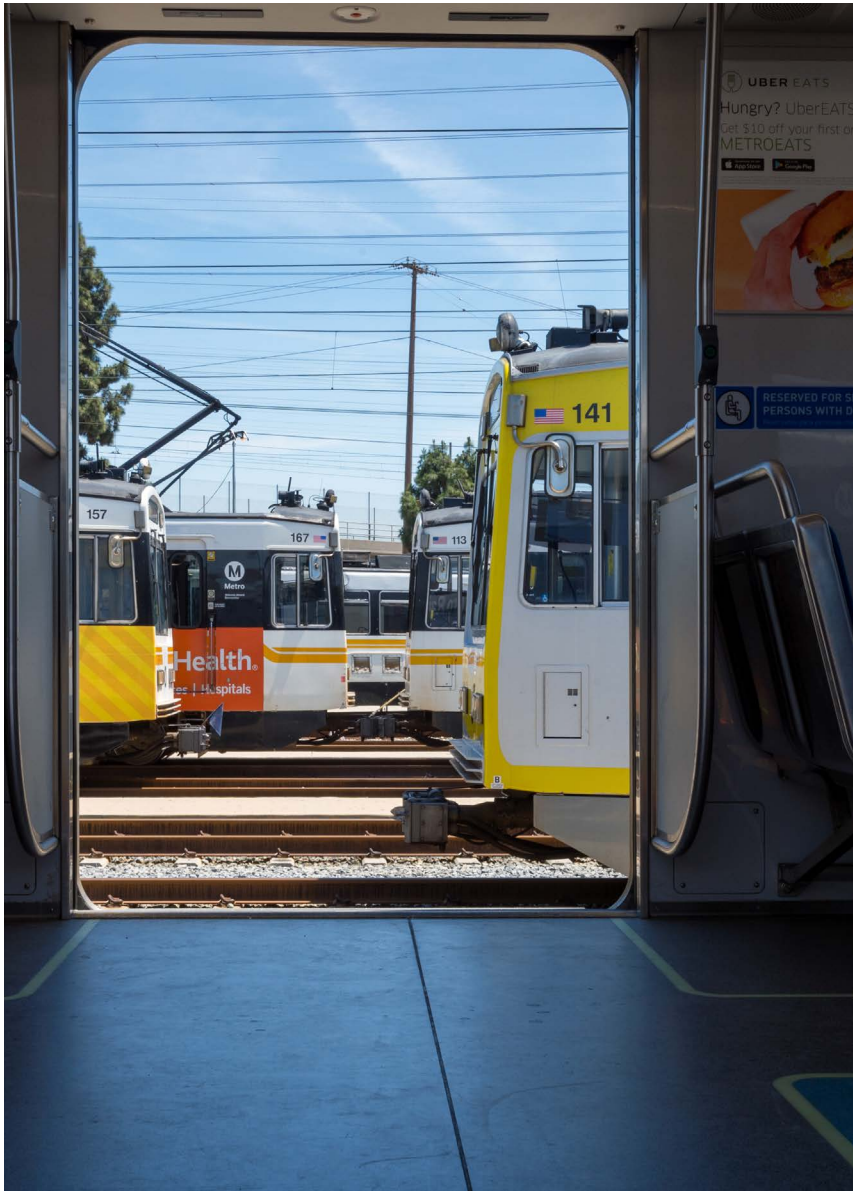
42 Comunidades de East Yard por la Justicia Medioambiental, Corredor I-710

43 Metro define la equidad como "tanto un resultado como un proceso para hacer frente a las disparidades raciales, socioeconómicas y de género, para garantizar un acceso justo y equitativo con respecto al punto de partida y a la capacidad de mejorar desde ese punto de partida a las oportunidades, incluidos puestos de trabajo, vivienda, educación, opciones de movilidad y comunidades más saludables. Se logra cuando los resultados de la vida de una persona no están predeterminados, en un sentido estadístico o experiencial, por sus identidades raciales, económicas o sociales. Requiere una provisión, implementación e impacto de servicios, programas y políticas informados por la comunidad y basados en las necesidades que reduzcan y, en última instancia, prevengan las disparidades. Equidad significa que la prestación de servicios, la ejecución de proyectos, la elaboración de políticas y la distribución de recursos de Metro tienen en cuenta las diferentes historias, retos y necesidades de las comunidades del condado de Los Ángeles; es por lo que nos esforzamos".

un principio, la sostenibilidad se consideró parte de una meta combinada de "Sostenibilidad y Medio Ambiente"; sin embargo, las discusiones posteriores sobre la sostenibilidad en el Comité Consultivo abordaron la superposición entre la sostenibilidad y cada una de las demás metas. La sostenibilidad aborda el potencial de los proyectos para integrar beneficios en todas las áreas de metas con el fin de promover un cambio positivo de los sistemas e innovar para proteger y mejorar el bienestar de la comunidad y del medio ambiente. Siguiendo el precedente establecido por el Principio Directivo de Equidad, el equipo del proyecto propuso elevar la Sostenibilidad para que sirviera como un segundo Principio Directivo y presentó el lenguaje propuesto al Comité Consultivo para su discusión y refinamiento.

4.4 Adopción por parte de la Junta Directiva

La Visión, las Metas y los Principios Directivos se recomendaron a la Junta Directiva de Metro en la reunión ordinaria de la Junta Directiva del 22 de septiembre de 2022, junto con la Oportunidad del Plan de Pre-Inversión y el cambio de Nombre del Proyecto del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Sur de la I-710 al Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de LA.44 La Junta Directiva de Metro adoptó formalmente la Visión, las Metas y los Principios Directivos recomendados, la Oportunidad del Plan de Pre-Inversión y el nuevo Nombre del Proyecto como política. La adopción por parte de la Junta de la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA fue un hito significativo en el desarrollo del Plan de Inversiones, representando el primer éxito formal del proceso de toma de decisiones en colaboración del Comité Consultivo, el CLC y los Grupos de Trabajo. El proceso de toma de decisiones, de seis meses de duración, fue un esfuerzo inmenso y desafiante, basado en los esfuerzos de planificación anteriores y en décadas de experiencia en el Corredor, que obligó a los participantes a enfrentarse a perspectivas diferentes y a superar las tensiones para alcanzar un consenso sobre las aspiraciones compartidas para el Corredor.



44 https://metro.legistar.com/LegislationDetail.aspx?ID=5844793&GUID=BEDCE3EF-A791-4ACD-AA1D-DB2C13CD61BB

Una visión para un corredor de cero emisiones

Desde el inicio del desarrollo del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (LB-ELA), Metro escuchó de forma constante de las partes interesadas de la comunidad que los impactos de la calidad del aire en la salud pública eran una de las principales preocupaciones que necesitaban ser remediadas. Durante el desarrollo de la Visión, las Metas y los Principios Directivos, los miembros de la comunidad dejaron claro su deseo de que la tecnología de cero emisiones (ZE) sea el objetivo de la inversión local, estatal y federal en el Corredor.

Metro comparte la visión de transformar el corredor LB-ELA en un corredor ZE con las comunidades adyacentes a la I-710. Este objetivo se articuló en la Declaración de Visión aprobada por el CLC y el Comité Consultivo y habla del deseo de la comunidad de invertir estratégicamente en el Corredor LB-ELA para promover la tecnología ZE en todos los modos de transporte, desde el sector del transporte de bienes hasta el transporte público.

Esta visión cuenta con el apoyo de los gobiernos federal y estatal, que han enviado fuertes señales de políticas hacia la descarbonización del transporte y la transición a la tecnología ZE como vehículo para lograr este objetivo. A nivel federal, la Oficina Conjunta de Energía y Transporte se formó a través de la Ley de Infraestructura Bipartidista, con una serie de programas de financiamiento disponibles a través del Departamento de Transporte de los EE.UU., el Departamento de Energía de los EE.UU. y la Agencia de Protección Medioambiental de los EE.UU. A nivel estatal, la Junta de Recursos del Aire de California ha adoptado la regla Advanced Clean Truck (ACT), que exige que los fabricantes vendan camiones ZE, y la regla Advanced Clean Fleet (ACF), que exige el uso gradual de vehículos ZE para flotas específicas y que los fabricantes solo fabriquen camiones ZE a partir del año de modelo 2036. La regla ACT ha sido adoptada por otros 11 estados en todo el país. En diciembre de 2023, la Comisión de Transporte de California aprobó la Evaluación de Eficiencia de Corredores Limpios de Transporte de Mercancías SB671, identificando corredores de transporte de mercancías prioritarios en todo el estado para acelerar la transición al movimiento de bienes ZE. La evaluación incluye el corredor LB-ELA como parte de sus Corredores Limpios de Transporte de Mercancías Prioritarios.

El Plan de Inversión respalda esta visión ZE a través de varias inversiones importantes, como se muestra a continuación:

- **Camiones de carga pesados:** $50 millones en financiamiento inicial respaldarán la entrega de $200 millones en infraestructura ZE diseñada para respaldar el despliegue acelerado de camiones de carga pesados ZE en el corredor LB-ELA. ***(LB-ELA_0004 / LB-ELA_0023)***
- **Locomotoras de carga:** $10 millones para apoyar un esfuerzo con múltiples socios para avanzar en el desarrollo y uso de locomotoras ZE en el Corredor con el objetivo de convertir el Corredor Alameda en una instalación de locomotoras exclusivamente ZE.
- **Programa Comunitario - Infraestructura de Cero Emisiones para Automóviles:** Catalizado con $40 millones para el Fondo Catalizador de Programas Comunitarios, este programa trabajaría con jurisdicciones locales, agencias públicas y socios público-privados para desarrollar y ubicar estaciones de carga adicionales para vehículos ZE en el Corredor LB-ELA.
- **Programa Comunitario - Proyectos de electrificación de autobuses:** Catalizado con $40 millones para el Fondo Catalizador de Programas Comunitarios, este programa buscaría incentivos para acelerar el despliegue de vehículos de tránsito y camionetas de viaje compartido ZE en el corredor LB-ELA. Los proyectos podrían incluir la electrificación de autobuses (autobuses de transporte público y autobuses escolares) e infraestructura de carga ZE.

Estas inversiones complementan las políticas y programas existentes adoptados por Metro destinados a apoyar la descarbonización del transporte y la sostenibilidad en toda la región, incluido el Plan de Acción Climática de Metro, el Programa de Infraestructura y Autobuses Eléctricos de Cero Emisiones y el Plan Estratégico de Estacionamiento de Vehículos Eléctricos. El Plan de Inversión adopta el enfoque ZE y de sostenibilidad e incluye un programa piloto de ferrocarril de carga con cero emisiones para evaluar la viabilidad y el potencial de la transición de las locomotoras ferroviarias de carga a ZE.

Transformar el corredor LB-ELA en un corredor ZE requerirá una coordinación sin precedentes con muchas partes interesadas en muchas áreas de políticas para ofrecer un enfoque integral para eliminar las emisiones de los tubos de escape, mejorar la salud pública y brindar beneficios a la comunidad en el corredor. El Plan de Inversión servirá como base para hacer realidad la visión del Corredor LB-ELA de transformarse en un Corredor ZE de una manera que refleje y avance la Visión, las Metas y los Principios Directivos establecidos por los residentes y partes interesadas del Corredor.

5. Desarrollo De Estrategias Multimodales, Proyectos Y Programas

Este capítulo describe los esfuerzos técnicos, del Comité Consultivo, del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) y de participación pública que condujeron al desarrollo de la lista inicial de Estrategias Multimodales, Proyectos y Programas (MSPP) a ser evaluados para su inclusión en los proyectos recomendados para su implementación en el Plan de Inversión. Esta lista se basa directamente en las aportaciones de los miembros de la comunidad, las jurisdicciones del Corredor, las agencias asociadas y el trabajo de planificación realizado previamente en el Corredor. Los aportes de los socios y jurisdicciones locales y regionales en la compilación de estos MSPP han ayudado a alinear el Plan de Inversión con los marcos locales de planificación del uso del suelo. En última instancia, se llevó a cabo un meticuloso proceso de evaluación y priorización que fue fundamental para identificar qué Estrategias Multimodales, Proyectos y Programas (MSPP) se incluirían en el Plan de Inversión teniendo en cuenta la alineación con la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor que el Comité Consultivo y, posteriormente, la Junta Directiva de Metro adoptaron. (véase el Capítulo 6 - Evaluación y Priorización).

Este capítulo presenta un resumen de los MSPP por modo, tipo de proyecto y subtipo, tal y como fueron adoptados por el Comité Consultivo y sus comités. Incluye una discusión sobre cómo se elaboró la lista basándose en las aportaciones pertinentes de los esfuerzos de participación de la comunidad, incluidas las organizaciones de base comunitaria (CBO, por sus siglas en ingles) y las reuniones públicas. Este capítulo también incluye una discusión de los proyectos y programas incluidos de otros esfuerzos de planificación que se han llevado a cabo en el Corredor y que abordan la Visión, las Metas y los Principios Directivos. La lista inicial de los MSPP se incluye en el Apéndice 5-A organizada por modo, tipo de proyecto y subtipo para cada proyecto y programa.

5.1 Proceso de Desarrollo de la Lista Inicial de Estrategias Multimodales, Proyectos y Programas

Tras la adopción por parte de la Junta Directiva de la Visión, Metas y Principios Directivos recomendados por el Comité Consultivo, el equipo del proyecto inició la siguiente fase del plan de trabajo: Desarrollo de estrategias multimodales e identificación de proyectos y programas. El Comité Consultivo buscó un conjunto de MSPP lo más inclusivo posible, usando un amplio enfoque de difusión y participación para recibir aportaciones de los residentes del Corredor, grupos comunitarios, partes interesadas, agencias asociadas y otras partes. Se llevó a cabo un amplio esfuerzo de participación pública para contribuir a la lista de MSPP candidatos, enfocándose en particular en el compromiso con las comunidades afectadas, complementado por asociaciones con organizaciones de base comunitaria. Este esfuerzo, que supuso más de siete meses de participación pública, incluyó una encuesta en línea y un mapa interactivo que brindó a los residentes, líderes comunitarios y otras partes interesadas la oportunidad de dar su aportación directa al proceso. La campaña de difusión de Metro contó con la participación de aproximadamente 5,400 miembros de la comunidad y partes interesadas a través de 46 eventos organizados por 18 organizaciones comunitarias y 18 eventos emergentes. Además, el equipo del proyecto organizó cuatro talleres en español (con traducción al inglés) y dos talleres en inglés (con traducción al español). Como resultado, se enviaron casi 3,000 respuestas a la encuesta y a la herramienta cartográfica interactiva, lo que generó nuevos enfoques para realizar mejoras en el Corredor por parte de los residentes más afectados dentro del Corredor.

Figura 5-1. Descripción general de la Fase 3 del Plan de Inversión de LB-ELA

Además de recibir información de la comunidad y del público, el equipo del proyecto también revisó una amplia gama de programas e iniciativas actuales y anteriores de organismos locales, subregionales y regionales relacionados con el Corredor Long Beach - Este de Los Ángeles (LB-ELA). El equipo del proyecto incluyó elementos seleccionados del proyecto original del Corredor Sur de la Interestatal 710 (I-710), incluidos los "proyectos de acción temprana de la I-710", definidos por la Junta de Metro en las Mociones 5.1 y 5.2. El equipo del proyecto examinó estos posibles proyectos de acción temprana. El equipo del proyecto seleccionó estos proyectos de acción temprana candidatos para excluir conceptos de proyecto que intrínsecamente darían lugar a desplazamientos de residencias o negocios en las comunidades locales o que no podrían rediseñarse de forma factible para evitar desplazamientos significativos. También se incluyeron un conjunto de recomendaciones creadas por el Comité Ad Hoc I-710 del Consejo de Gobiernos de las Ciudades de Entrada (GCCOG) y la "Alternativa Comunitaria 7" propuesta por

activistas comunitarios en 2014 antes del Proyecto del Corredor Sur I-710. . El equipo del proyecto también incluyó proyectos planificados de las Ciudades del Corredor y el Condado de Los Ángeles, los Puertos, Caltrans, los planes de gastos de la Medida R/M de Metro, el Plan de Transporte de Largo Alcance de Metro, el Plan Conceptual de Movilidad 2028 de Metro, el Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro y el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de la Asociación de Gobiernos del Sur de California. Los proyectos y programas de estas fuentes que cumplían la Visión, Metas y Principios Directivos del Comité Consultivo y otras políticas de Metro, como los Objetivos de Inversión en Autopistas Multimodales de Metro[45], se incluyeron en el desarrollo de la lista inicial del MSPP. Además, los proyectos y programas de las agencias asociadas como los Puertos de la Bahía de San Pedro, Long Beach Transit (LBT), California Air Quality Resources Board (CARB), South Coast Air Quality Management District (SCAQMD), y California Transportation Committee (CTC), por nombrar algunos, también se tuvieron en cuenta en el desarrollo de la lista MSPP.

En general, el MSPP se basó en:

- estudios e iniciativas anteriores;
- el mapa social interactivo y las encuestas públicas
- reuniones de talleres públicos/participación de CBO; y
- reuniones de los grupos de trabajo, el CLC y el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA.

En un principio, se identificaron más de trescientas estrategias, proyectos y programas a través de todos estos esfuerzos; sin embargo, a lo largo de los 18 meses que ha durado la elaboración del Plan de Inversión, esta lista ha evolucionado debido a cambios en el estado de desarrollo o el alcance de los proyectos y avances en la implementación del proyecto, incluido el hecho de que algunos de ellos han sido financiados para su ejecución o han iniciado su construcción durante ese periodo.

Los MSPP similares se agrupan en categorías modales con dos fines en el Plan de Inversión: organización general y apoyo a su preparación para la fase de evaluación. Sin embargo, el equipo del proyecto reconoció que la mayoría de los proyectos o programas avanzarán múltiples metas y que el conjunto completo de los MSPP trabajan juntos desde una perspectiva de sistema de transporte multimodal.

Los MSPP se clasificaron en las seis categorías siguientes:

- Transporte Activo/Gestión de la Demanda de Tráfico
- Calles Principales/Calles Completas
- Programas Comunitarios[46]
- Mejoras en la Seguridad de las Autopistas y los Intercambiadores
- Movimiento de Bienes
- Transporte Público

45 OBJETIVOS DE METRO PARA INVERSIÓN EN CARRETERAS MULTIMODALES aprobados por la Junta de Metro el 23/06/22

46 Todos los programas comunitarios están en la categoría de "Inversión inicial" como se describe en las Recomendaciones del capítulo 8.

La **Figura 5-1** muestra un ejemplo de cómo una lista inicial de los MSPP se alineaba con las categorías modales y las Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión.

Las Agrupaciones Multimodales de Estrategias, Proyectos y Programas representan los modos de transporte y los programas comunitarios y se alinean bien con la Visión, las Metas y los Principios Directivos adoptados por el Comité Consultivo. Cada categoría comprende cuatro subcategorías que ayudan a clasificar y agrupar la amplia gama de proyectos y programas que componen la Lista Inicial de MSPP en proyectos similares que pueden ser evaluados en la siguiente fase de desarrollo del plan. El equipo del proyecto también presentó información sobre la Lista inicial de MSPP al CLC en siete reuniones y al Grupo de Trabajo de Equidad en cinco reuniones entre agosto de 2022 y febrero de 2023. Las aportaciones recibidas de estos grupos se usaron para refinar la Lista Inicial y proporcionar información al Comité Consultivo para su consideración en sus reuniones de revisión de los MSPP. Del proceso de evaluación se extrajeron algunas cuestiones y preocupaciones clave centradas en garantizar los impactos sobre las comunidades locales, en particular la seguridad y la calidad del aire.

5.1.1 Oportunidad Previa al Plan de Inversión (PIPO)

Reconociendo la cantidad sin precedentes de fondos de subvención discrecionales disponibles a nivel estatal (a través de programas administrados por la Comisión de Transporte y la Agencia Estatal de Transporte de California) y federal (a través de programas existentes, aumentados y nuevos financiados a través de la Ley de Empleo e Inversión en Infraestructura/Ley Bipartidista de Infraestructura) en 2022, la Junta ordenó al personal a través de la Moción 9 que regresara con un "mínimo de tres iniciativas para las que se presentarán solicitudes para las oportunidades de financiamiento estatales y federales disponibles en el año calendario 2022", antes de que se finalice el Plan de Inversión del Comité Consultivo 710 en 2023.

Para cumplir con esta directiva, los miembros del Comité Consultivo, el CLC, las ciudades, las agencias locales y las organizaciones deben proporcionar nominaciones para proyectos que tenían o que podrían presentar para recibir financiamiento de subvenciones estatales o federales en 2022, en el entendimiento de que estos proyectos deben estar ubicados dentro del área de estudio del LB-ELA y no utilizaría los fondos restantes de las Medidas R y M para el Proyecto del Corredor Sur de la I-710 que serán aprovechados por el Plan de Inversión del Comité Consultivo.[47] Esta participación generó 22 nominaciones de proyectos y Metro identificó 13 proyectos adicionales. Después de analizar los proyectos, comprender las inquietudes planteadas y los aportes proporcionados por el CLC, el EWG, el Comité Consultivo y otras partes interesadas, e identificar proyectos para los cuales aún no se había presentado una solicitud de subvención, Metro identificó un PIPO completo para la revisión por parte de la Junta y un conjunto de proyectos de iniciativa temprana (Tabla 5-1) para su consideración por parte de la Junta.

Estos proyectos comprenden componentes de proyectos de seguridad para peatones y ciclistas, transporte activo, mejora del tránsito, movimiento de bienes, movilidad de los corredores, sistema de transporte inteligente y tecnología de cero emisiones. En conjunto, estos proyectos representan un enfoque de inversión en el Corredor LB-ELA que avanza la política de Metas de Inversión en Carreteras Multimodales de Metro y se alinea con las Metas recomendadas por el Comité Consultivo. Los cuatro proyectos PIPO recibieron subvenciones de programas estatales y federales antes de la adopción del Plan de Inversión, lo que indica la capacidad de estos proyectos, que representan varios modos de transporte, para aprovechar una financiación significativa según lo previsto en el Plan de Inversión.

47 Este último criterio alivió las preocupaciones planteadas por los miembros del Comité Consultivo de que los fondos locales disponibles como base para el Plan de Inversión (aproximadamente $743 millones) podrían desviarse en apoyo de proyectos no examinados ni recomendados por el Comité Consultivo.

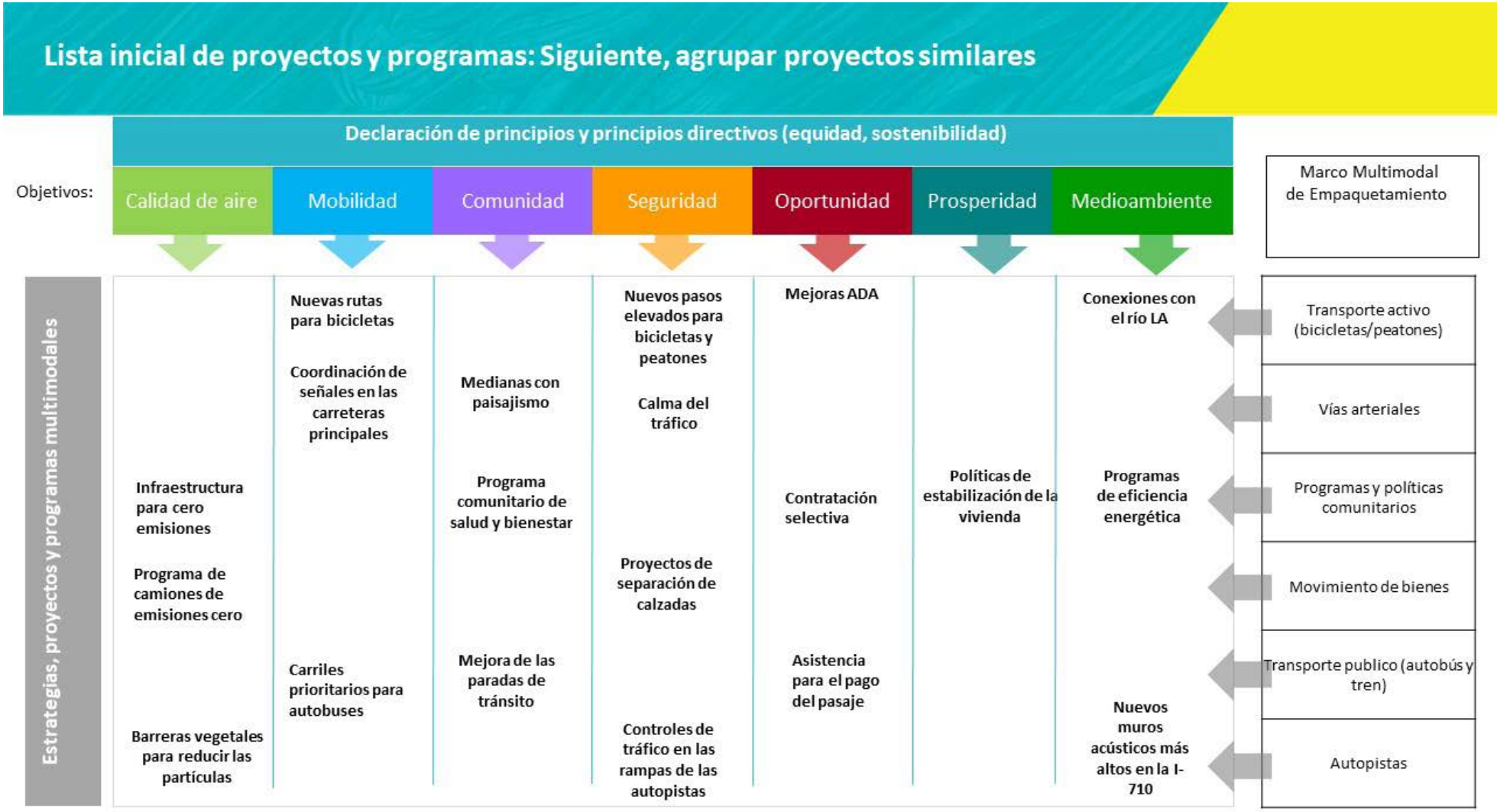
Tabla 1: Proyectos candidatos a la iniciativa temprana de PIPO [48]

Proyecto	Programa(s) de financiación	Fecha límite de solicitud	Costo del proyecto (est.)	Contrapartida local
Cruce de peatones/bicicletas de Humphreys Avenue sobre la I-710 en el este de Los Ángeles	LPP-C Otro federales	29 de noviembre de 2022	$12.0 M	$6.0 M[49]
Rutas seguras de Huntington Park para estudiantes y personas mayores	ATP Estatal	15 de junio de 2022	$4.8 M	N/A
Proyecto de Gestión Integrada del Corredor I-710	TCEP Estatal	18 de noviembre de 2022	$30.2 M	$7.2 M
Programa de mejora del tránsito del sudeste de Los Ángeles*	LPP-C Estatal	29 de noviembre de 2022	$29.5 M	$15.0 M*

48 Este último criterio atenuó las preocupaciones planteadas por los miembros del Comité Consultivo de que la financiación local disponible como base para el Plan de Inversiones (aproximadamente 743 millones de dólares) podría ser desviada por en apoyo de proyectos que no fueran examinados ni recomendados por el Comite Consultivo.

49 ATP = Programa de Transporte Activo
LPP-C = Programa de asociación local - TCEP competitivo = Programa de mejora del corredor comercial
Otros federales = Programa Piloto de Reconexión de Comunidades del USDOT, Reconstrucción de la Infraestructura Estadounidense con Sostenibilidad y Equidad, y Programa de Subvenciones de Equidad y Acceso para los Vecindarios

Figura 5-2. Ejemplo de formación de agrupaciones multimodales de estrategias, proyectos y programas



El Comité Consultivo concluyó la fase de Desarrollo de Estrategias Multimodales e Identificación de Proyectos y Programas del plan de trabajo en su reunión de febrero de 2023 y apoyó el paso de la Lista Inicial de MSPP a la Fase de Evaluación y Perfeccionamiento de Proyectos y Programas. (La **Figura 5-2** proporciona un ejemplo).

5.1.2 Estudios e Iniciativas Anteriores

Estudios previos e iniciativas relevantes al alcance del Plan de Inversión que fueron referenciados incluyen el Plan de Transporte a Largo Plazo de Metro, el Plan de Transporte Regional de SCAG/Estrategia de Comunidades Sostenibles, el Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028, el Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro, los Planes Maestros de Bicicletas de las Ciudades, las recomendaciones del Comité Ad Hoc I-710 de GCCOG, la Alternativa Comunitaria 7 propuesta por CEHAJ, el Programa de Operaciones y Protección de Autopistas Estatales de Caltrans, y las Mociones de la Junta de Metro 5.1/5.2 Conceptos de Acción Temprana I-710. Los esfuerzos de colaboración entre municipios y jurisdicciones son esenciales para abordar retos como la congestión del tráfico, la sostenibilidad medioambiental y el acceso equitativo al transporte, así como para desarrollar soluciones eficaces y sostenibles que satisfagan las diversas necesidades de toda la región. La riqueza de conocimientos, datos y lecciones aprendidas de estos esfuerzos pasados puede aprovecharse para mejorar el futuro desarrollo del corredor LB-ELA.

5.1.3 Aportaciones del público y la comunidad al MSPP

Como se describió brevemente más arriba, la Herramienta de Mapeo y Encuesta del Corredor LB-ELA de Metro sirvió como otro canal para recolectar aportes sobre los potenciales MSPP. Esta herramienta interactiva de mapeo permitió a los encuestados expresar sus preocupaciones y proporcionar al personal de Metro y al Comité Consultivo del Corredor LB-ELA recomendaciones geográficas específicas sobre las necesidades de movilidad de las comunidades a lo largo del Corredor.

Metro entiende que muchas necesidades de las comunidades enfocadas en la equidad puede no haber sido captadas adecuadamente debido a su falta histórica de asistencia técnica, recursos y difusión que podrían haber preparado proyectos para su desarrollo y preparación como inversiones a corto plazo. En consecuencia, Metro ha identificado lagunas en la planificación de la equidad para superar y asegurar que las necesidades de todas las comunidades son plenamente comprendidas y abordadas a lo largo de la vida del Plan de Inversión a través de Programas Modales (Ver Capítulo 8 Recomendaciones). Metro llevó a cabo un amplio esfuerzo de difusión y consulta a la comunidad para "comprobar sobre el terreno" las estrategias, proyectos y programas propuestos incluidos en el MSPP.

Las respuestas de las partes interesadas a las encuestas, que estaban en formato digital y en papel, fueron otra capa de entrada aprovechada para seleccionar los MSPP que mejoran la movilidad futura de las personas y el movimiento eficiente de bienes mediante la identificación de mejoras en la movilidad. La encuesta buscaba la opinión de los encuestados sobre sus experiencias y las necesidades de su comunidad. En concreto, se preguntó acerca de los proyectos, programas y estrategias que más les gustaría ver implementados en su comunidad local y en el Corredor.

5.1.4 Listas iniciales y revisadas de estrategias, proyectos y programas multimodales

La lista inicial de MSPP incluye más de 200 proyectos y programas organizados en seis "Categorías de Mejora". La difusión produjo la lista MSPP completa. Cada MSPP se alinea con múltiples elementos de la Visión, Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión que pretenden crear un futuro equitativo y sostenible para el Corredor. Las categorías de mejora han sido cuidadosamente diseñadas para abarcar una amplia gama de modos de transporte, ejemplificando la dedicación de Metro a ofrecer opciones de transporte diversas e inclusivas que se alineen con cada una de las siete Metas generales. Estas subcategorías se describen con mayor detalle más adelante en las siguientes secciones. Las categorías de mejora son las siguientes:

- Transporte Activo
- Calles Principales/Calles Completas
- Programas Comunitarios
- Mejoras en la Seguridad de las Autopistas y los Intercambiadores
- Movimiento de Bienes
- Transporte Público (Bus o Ferrocarril)

5.1.5 Transporte Activo

Las mejoras en el Transporte Activo incluyen mejoras en las infraestructuras que promueven una variedad de necesidades a pie y en bicicleta. Estas mejoras pretenden fomentar entornos más seguros, accesibles y atractivos para peatones y ciclistas, induciendo en última instancia a un mayor número de personas a optar por opciones de transporte activo en lugar de depender de las motorizadas. Las subcategorías de mejoras del transporte activo son:

- mejoras para peatones y en la primera/última milla;
- rutas e instalaciones para bicicletas
- seguridad y servicios; y
- gestión de la demanda de viajes

La Tabla 5-2. Tipos de Proyectos de Transporte Activo por Subcategoría muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para las mejoras del transporte activo.

Tabla 5-2. Tipos de Proyectos de Transporte Activo por Subcategoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Mejoras peatonales y de primera/última milla	Nuevos pasos elevados para peatones y bicicletas
	Nuevas vías para peatones y bicicletas
	Nuevas conexiones para peatones y bicicletas con el ferrocarril, el transporte público y el río de Los Ángeles
	Nuevos pasos peatonales, aceras
Rutas e instalaciones para bicicletas	Nuevos caminos y senderos para bicicletas
	Nuevas rutas para bicicletas protegidas por barreras/ acotamientos
	Nuevos carriles para bicicletas
	Nuevas rutas señalizadas para bicicletas
Seguridad y servicios	Pasos peatonales de alta visibilidad
	Aceras más anchas
	Mejora de los cruces para peatones y bicicletas
	Estacionamiento, iluminación y estaciones de reparación para bicicletas
	Programas de bicicletas compartidas
	Controles de tráfico para peatones y bicicletas
	Mejoras de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA)
	Estructuras de sombra, árboles, paisajismo
	Seguridad e iluminación
Gestión de la demanda de viajes	Programas de uso compartido de automóviles y furgonetas
	Programas de teletrabajo
	Campañas promocionales para fomentar modos de viaje alternativos

Notas:

Fuente: Reunión #16 del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, Enero 2023.

5.1.6 Camino del río de Los Angeles

El proyecto LA River Path es un sendero peatonal y ciclista de uso compartido de ocho millas a lo largo del río LA entre Elysian Valley y la ciudad de Maywood, a través del centro de Los Ángeles y la ciudad de Vernon. Es la instalación central para bicicletas/peatones a través del corredor LB-ELA. Este proyecto colmará la laguna existente en el LA River Path, creando una opción de transporte seguro, eficiente y activo que conectará el valle de San Fernando y Long Beach.

El proyecto está llevando a cabo actualmente análisis medioambientales y estudios técnicos basados en el siguiente calendario. El borrador del informe de impacto ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) está previsto para la primavera de 2024.

Cronología

2019

Alcance pública
Reuniones públicas y período del proyecto

2019-2023

Análisis medioambientales y estudios técnicos
Realizar análisis y estudios técnicos (Estamos aquí)

2023-2024

Publicación del borrador de la EIR
Audiencias públicas y periodo de comentarios públicos

2024-2025

Publicación del EIR final
Acta de la decisión con respuesta a los comentarios del público y reunión de la junta directiva

https://www.metro.net/projects/lariverpath/

Tabla 5-3. Tipos de Proyectos de Calles Principales/Calles Completas por Subcategoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos	Subcategoría	Tipos de Proyectos
Calles completas	Nuevos espacios verdes, árboles, desagües biológicos	Reducción del tráfico	Reducciones de velocidad
	Mejoras para bicicletas y peatones		Reductores de velocidad
	Arte público		Restricciones para camiones en los vecindarios
	Señalización		Rotondas
	Paradas de transporte público (mobiliario, marquesinas)		Reducciones de carriles
	Mejoras operativas y de seguridad		Señales de pare, señales de tráfico
	Mejoras de la ADA		Cámaras de control de velocidad
	Alumbrado público con LED		Pasos peatonales con luces intermitentes
	Retención de aguas pluviales		Dispositivos de advertencia de zonas escolares
Vías generales locales/ regionales	Tratamiento de aguas pluviales	Coordinación de señales/ Gestión de Sistemas de Transporte (GST)/ Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)	Mejora de las señales de tráfico y de peatones
	Mejora de señales de tráfico, pasos peatonales, aceras, entradas de vehículos, rampas de bordillos, etc.		Instalación de cámaras de video
	Puentes nuevos o mejorados		Actualización de equipos
	Mejoras de la ADA		Prioridad para vehículos de emergencia
	Mejoras en las intersecciones		Señalización
	Circulación y seguridad de los peatones		Sincronización de señales
	Mejoras del paisaje urbano		Tecnologías avanzadas para gestionar el tráfico e informar a los viajeros
	Mejoras para bicicletas y peatones		
	Ampliación/realineación de carreteras		

Fuente: Reunión #16 del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, enero 2023.

5.1.7 Calles Principales/Calles Completas

Las mejoras en las Calles Principales/Calles Completas engloban las mejoras y actualizaciones realizadas en las principales carreteras, denominadas carreteras principales, para mejorar su flujo de tráfico, seguridad, eficiencia y eficacia general. Estas carreteras principales sirven como arterias vitales de transporte, gestionando volúmenes de tráfico sustanciales y conectando diversos vecindarios dentro de una Ciudad o uniendo ciudades entre sí. Estas mejoras tienen como objetivo aumentar la eficiencia del transporte, aliviar la congestión del tráfico, mejorar la seguridad de todos los usuarios de la carretera y fomentar una mejor conectividad entre las comunidades del Corredor LB-EA.

Las subcategorías para las mejoras de las carreteras principales/calles completas son:

- calles completas;
- reducción del tráfico;
- vías generales locales/regionales; y
- coordinación de señales/gestión de sistemas de transporte (TSM)/ sistemas inteligentes de transporte (ITS).

La **Tabla 5-3** muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para la mejora de carreteras principales y calles completas.

5.1.8 Programas Comunitarios

Los ***Programas Comunitarios*** son mejoras que implican la mejora de los programas existentes o la creación de otros nuevos que benefician directamente a las comunidades locales de forma más amplia que la inversión típica en transporte. Estas mejoras abordan necesidades, problemas o intereses específicos de la comunidad y fomentan la inclusión y la participación. Varios de estos programas no son elegibles para usar fondos de Metro para su implementación; sin embargo, debido a que son muy importantes para las comunidades dentro del Corredor y apoyan la Visión, Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión, el equipo del proyecto recomienda que Metro se comprometa a identificar y asociarse con otras agencias y entidades que son responsables de esos asuntos - por ejemplo, el Departamento de Salud del Condado de Los Ángeles - para ayudar a desarrollar, apoyar, financiar y liderar estos programas. Las subcategorías para las mejoras de los programas comunitarios son:

- creación de empleo/oportunidades laborales
- salud/calidad del aire/ medio ambiente; y
- estabilización de la vivienda/uso del suelo

La Tabla 5-4. Tipos de Proyectos de Programas Comunitarios por Subcategoría muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para las mejoras de los programas comunitarios.

Tabla 5-4. Tipos de Proyectos de Programas Comunitarios por Subcategoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Creación de empleo/ oportunidades laborales	Contratación local selectiva
	Iniciativas de contratación laboral
	Programas de educación vocacional
	Políticas de estabilización económica
	Educación y desarrollo de la fuerza laboral
	Asociaciones con empleadores
	Asociaciones con instituciones académicas
Salud/calidad del aire/ medio ambiente	Reducción de las emisiones de GHG
	Proyecto de energía renovable/solar
	Reverdecimiento urbano, arbolado, espacios verdes
	Cinturones verdes, zonas verdes con plantaciones resistentes a la sequía
	Restauración de hábitats y conectividad
	Arte y estética públicos
	Infraestructura de emisiones cero para automóviles
	Electrificación de autobuses
	Programa comunitario de beneficios para la salud
	Filtros de aire para escuelas e instalaciones comunitarias
	Mejoras medioambientales en edificios
	Educación y difusión sobre salud
	Exámenes médicos comunitarios
	Barreras vegetales/paisajismo de amortiguación
Estabilización de la vivienda/ uso del suelos	Políticas de estabilización de viviendas/alquileres
	Programas contra el desplazamiento
	Programas de ayuda con el alquiler
	Viviendas de inclusión
	Comunidades orientadas al transporte público
	Programas para personas sin hogar
	Colaboración con organizaciones comunitarias
	Programas de bonos de densidad
	Fideicomisos de tierras comunitarias
	Asistencia para la redacción de subvenciones

Fuente: Reunión #16 del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, Enero 2023.

Mejora de las instalaciones de apoyo marítimo de POLA

Fuente: https://www.californiaconstructionnews.com/2023/07/24/port-of-la-receives-233-million-for-infrastructure-projects/.

El Puerto de Los Ángeles (POLA, por sus siglas en inglés) es el mayor puerto estadounidense por volumen de carga. En 2023, POLA recibió 233 millones de dólares como parte de una iniciativa del Estado de California de 1.500 millones de dólares para mejorar las infraestructuras críticas, fomentando una cadena de suministro más eficiente y sostenible con un enfoque en los esfuerzos de descarbonización en el transporte de mercancías. Esta inversión histórica respalda proyectos como la mejora de las instalaciones de apoyo marítimo, el puente de separación peatonal Rail Mainline/Wilmington, y las mejoras de los intercambiadores de State Route 47/Seaside Avenue y Navy Way.[1]

America's Green Gateway (Muelle B) de POLB

Fuente: https://polb.com/port-info/news-and-press/port-receives-283-million-for-americas-green-gateway-12-18-2023/.

El Puerto de Long Beach (POLB, por sus siglas en inglés) es el segundo puerto estadounidense por volumen de carga. El proyecto "America's Green Gateway" (el portal verde de los Estados Unidos), conocido como la instalación de apoyo ferroviario en el muelle B del POLB, supone una inversión de 1.600 millones de dólares para mejorar la capacidad ferroviaria en el muelle y se espera que comience a construirse en 2024. Este proyecto pretende agilizar las entregas de la cadena de suministro nacional, reducir la congestión, y mejorar la calidad del aire, posicionando al puerto para reforzar la competitividad y aliviar el tráfico de camiones en las autopistas regionales. El proyecto ha recibido casi 650 millones de dólares de programas de financiación estatales y federales, incluida una reciente adjudicación de 283 millones de dólares del programa MEGA del Departamento de Transportes de los Estados Unidos.[2]

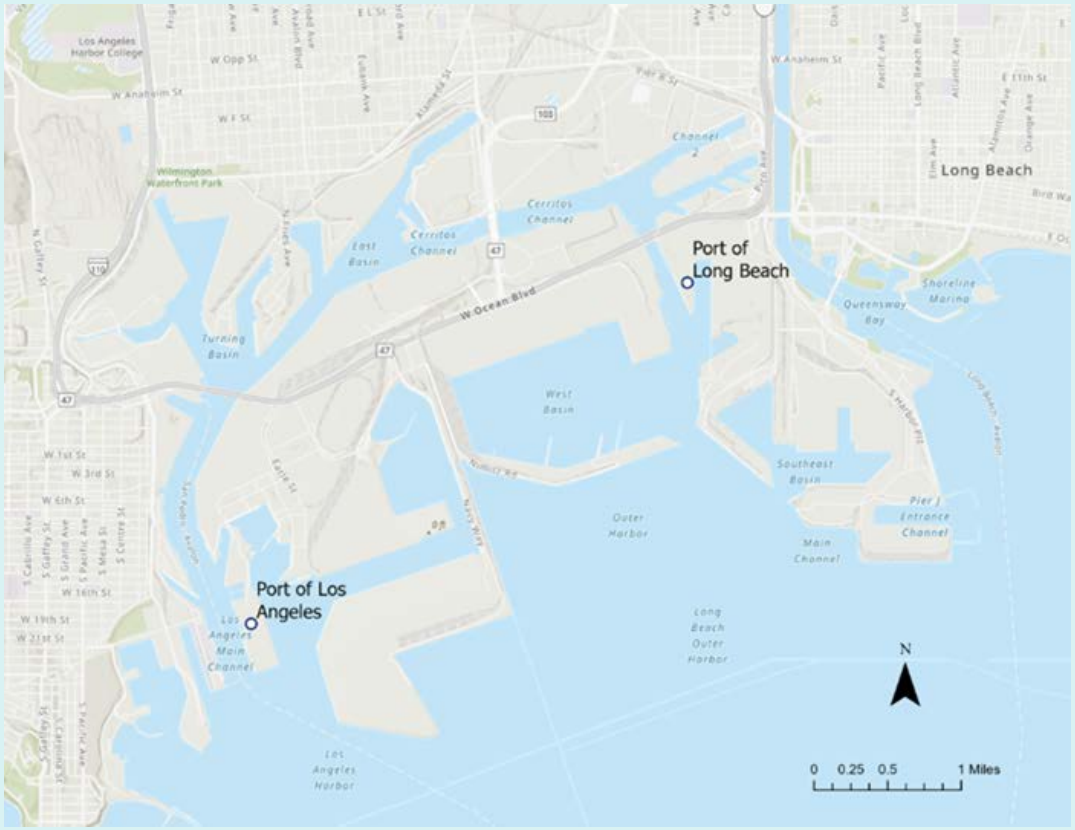
[1] Port of Los Angeles secures $233 million in state infrastructure grants - Port Technology International
[2] Port Receives $283 Million for 'America's Green Gateway' - Port of Long Beach (polb.com)

Complejo portuario de la bahía de San Pedro

Nos complace anunciar el lanzamiento del carril "Clean Truck Express" (caminos limpios expresos) en la terminal Pier 400 de Los Ángeles a partir del 5 de diciembre en apoyo del transporte sostenible. Este carril reservado es exclusivo para vehículos registrados en el "Programa de Camiones Limpios" del puerto de Los Ángeles y propulsados por baterías eléctricas, gas natural, u otras tecnologías de cero emisiones. Al proporcionar un carril exclusivo para estos camiones, APM Terminals pretende reducir los tiempos de entrada para los clientes, minimizando así el consumo de energía, promoviendo la reducción de emisiones, y mejorando la eficiencia operativa. Este enfoque refleja el compromiso de APM Terminal con la gestión medioambiental y el apoyo a sus clientes para que alcancen sus objetivos de sostenibilidad.

APM Terminals intentará ampliar su iniciativa de carriles expresos allí donde se ajuste a las necesidades de los clientes tras recopilar datos de rendimiento durante un periodo piloto. La introducción de estos carriles prioritarios es una pequeña parte del compromiso más amplio de APM Terminal con la descarbonización y la elevación del nivel de responsabilidad para garantizar un futuro sostenible.

Puede obtener más información en: https://www.apmterminals.com/en/los-angeles/practical-information/news-and-alerts/2023/231201-clean-truck-express-lane-opens-at-pier-400



Fuente: Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT, por sus siglas en inglés)/ Oficina de Estadísticas de Transporte (BTS, por sus siglas en inglés), 2023, https://geodata.bts.gov/datasets/usdot::principal-ports/about.

Centro de capacitación movimiento de bienes

El puerto de Los Ángeles y el puerto de Long Beach están creando el primer centro de capacitación del país dedicado específicamente a los trabajadores de la cadena de suministro, situado en el complejo portuario de la bahía de San Pedro. El campus de capacitación en circulación de mercancías proporcionará una ubicación única y centralizada destinada a atraer, contratar, y retener a los trabajadores del sector de la circulación de mercancías. El Estado asignó 110 millones de dólares a repartir en tres ejercicios fiscales, que comenzaron con el presupuesto estatal de 2022-23 e incluyeron cantidades adicionales en 2023-24 y 2024-25. El centro de capacitación ofrecerá nuevas oportunidades de empleo a los residentes de las comunidades cercanas, al tiempo que reforzará las cualificaciones de la mano de obra existente en el ámbito de la logística.

Estibadores, camioneros, empleados de almacén y otros trabajadores de logística esenciales tendrán la oportunidad de aprender a manejar los equipos de vanguardia que ayudarán a los puertos de la bahía de San Pedro a mejorar la calidad del aire, luchar contra el cambio climático y realizar la transición a operaciones de cero emisiones para 2035.

El campus de 20 hectáreas, cuya apertura está prevista para 2029, es una asociación entre el puerto de Los Ángeles, el puerto de Long Beach, la Junta de Desarrollo de la Mano de Obra de California, el sindicato ILWU y la Asociación Marítima del Pacífico. Los puertos se repartirán a partes iguales el resto del coste del proyecto, al tiempo que colaborarán con sus socios para obtener financiación adicional para el material de capacitación y el plan de estudios.

Necesidad de reducir las emisiones que no son de los tubos de escape

Las emisiones de los vehículos, sus impactos en la calidad del aire y las cargas acumulativas resultantes para la salud de la comunidad se encuentran entre los temas de máxima prioridad planteados repetidamente por las comunidades del Corredor a lo largo del proceso de participación para el Plan de Inversión. El programa de camiones de cero emisiones (ZE, por sus siglas en inglés) financiado a través del Plan de Inversión es una estrategia vital para eliminar las emisiones de los tubos de escape de los camiones diésel de servicio pesado que viajan a lo largo del Corredor y ayudará a cumplir con las regulaciones estatales que rigen la transición de los camiones diésel a la tecnología ZE. Sin embargo, el material particulado dañino (PM) también se produce a partir de fuentes que no son los tubos de escape, incluido el polvo fugitivo de la carretera, el desgaste de los neumáticos y el desgaste de los frenos asociados con el tráfico vehicular, particularmente los camiones pesados, en las autopistas y carreteras locales. La cantidad de PM emitida por fuentes que no son los tubos de escape es proporcional al volumen de tráfico y se correlaciona con el peso del vehículo, el tráfico y las condiciones climáticas. La presencia de emisiones no relacionadas con los tubos de escape en la I-710 fue una de las principales razones por las que la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos no encontró que el proyecto anterior de la I-710 Sur cumpliera con los estándares de conformidad de la calidad del aire.

Los impactos en la salud de las PM, incluida su relación causal con el cáncer de pulmón y las enfermedades respiratorias, están bien documentados. Cada vez más, los hallazgos de la investigación vinculan las emisiones de desgaste de los neumáticos con ciertos tipos de cáncer, enfermedades del desarrollo, reproductivas y cardíacas, ya que las personas respiran el aire que contiene sustancias químicas tóxicas y metales pesados de las emisiones de desgaste de los neumáticos.

Dado que se espera que el paso de carga aumente a través de los puertos, también lo hará el número de camiones que prestan servicio a los puertos y viajan a través del corredor LB-ELA. Además, los vehículos eléctricos de batería (BE), incluidos los camiones, son hasta un 30 por ciento más pesados que los vehículos que no son BE debido al peso de la batería, y este mayor peso del vehículo probablemente resultará en un aumento en las emisiones que no son de los tubos de escape. A medida que esperamos un futuro ZE para cada camión y automóvil que viaja por la I-710 y en el Corredor LB-ELA, reconocemos que la carretera seguirá generando PM que continuará causando impactos en la salud pública de las comunidades en el Corredor.

El Plan de Inversión incluye los Proyectos Piloto de Reducción de Material Particulado (PM) para abordar estas emisiones no relacionadas con los tubos de escape. El proyecto tiene como objetivo probar y evaluar varios conceptos y estrategias, incluidas las barreras de vegetación al borde de la carretera dentro del derecho de paso disponible de Caltrans, los filtros de aire para las escuelas cercanas o las instalaciones comunitarias, los materiales del pavimento, los materiales de los neumáticos, el barrido frecuente de las calles y la implementación de sistemas de monitoreo de la calidad del aire. Los doseles verdes, la vegetación que cubre el suelo y los biopantanos incluidos en el Plan de Inversión capturan las emisiones que no son de los tubos de escape y alivian los efectos de isla de calor cuando se incorporan en los diseños de autopistas y carreteras.

Un concepto que puede resultar efectivo relacionado con los materiales del pavimento es el uso de asfalto modificado con caucho (RMA). RMA es un material de recubrimiento de pavimento rentable que reduce el polvo de la carretera y las emisiones de desgaste de los neumáticos en comparación con el asfalto o el hormigón convencionales. RMA mezcla materiales de neumáticos reciclados y rotos en el asfalto y se considera un material de pavimento más sostenible que el asfalto convencional porque reduce los desechos que de otro modo irían a los vertederos.

Caltrans ha estado usando RMA en carreteras estatales desde la década de 1990. Caltrans tiene en cuenta muchos factores a la hora de seleccionar el material de pavimento para sus instalaciones. Sin embargo, dados los conocidos beneficios de la calidad del aire y la sostenibilidad del RMA en comparación con el concreto o el asfalto convencionales, Caltrans puede considerar un uso más amplio del RMA para obtener beneficios para la salud y el medio ambiente.

A medida que los vehículos hagan la transición a la tecnología ZE, es probable que las emisiones de fuentes distintas de los tubos de escape se conviertan en un problema más importante que deba abordarse. Reconociendo esta perspectiva, el Plan de Inversión considera soluciones creativas para las condiciones actuales que exacerban la calidad del aire y los resultados de salud pública e incluye proyectos piloto para probar y evaluar la efectividad de varias estrategias a medida que se incorporan a los elementos de los proyectos.

Iniciativa STAR de Long Beach Transit

Long Beach Transit (LBT) ofrece servicios de transporte público que incluyen, entre otros, servicio de ruta fija, servicio de respuesta a la demanda, y servicio de taxi acuático en el sureste del condado de Los Ángeles y el noroeste del condado de Orange. Abarcando 14 ciudades y más de 107 millas cuadradas, LBT registró más de 17,3 millones de usuarios anuales, 5,6 millones de millas anuales de servicio y 571.000 horas de servicio durante el año fiscal (FY, por sus siglas en inglés) 2022, operando en 38 rutas fijas con una flota de 250 autobuses. En 2018, LBT publicó recomendaciones para mejorar su sistema de tránsito de autobuses. Este es el resultado de una amplia labor de divulgación y análisis y se denomina Iniciativa STAR (por las siglas en inglés de Análisis y Reevaluación del Tránsito en Todo el Sistema). La hoja de ruta a corto plazo incluye mejoras específicas que responden a las necesidades de movilidad con pequeñas modificaciones a la red de servicios existente. Estas mejoras se traducirán en mejores conexiones con destinos locales y regionales, un mayor acceso a servicios frecuentes y un mayor número de usuarios. Tenga en cuenta que la iniciativa STAR de LBT se llevó a cabo en 2018 y las suposiciones de ese momento podrían no ser aplicables en la actualidad debido a la pandemia y sus impactos en el número de usuarios del transporte público. LBT espera llevar a cabo otra iniciativa similar en los próximos años. La hoja de ruta a largo plazo incluye las mejoras necesarias para satisfacer las necesidades de movilidad que se identificaron a través de la Iniciativa STAR en toda la zona de servicio existente y más allá. En la elaboración de la hoja de ruta a largo plazo no se analizaron los costes.

5.1.9 Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores

Las *Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores* implican rediseñar y modernizar algunos intercambiadores y carriles auxiliares de la I-710 para mejorar la seguridad y el funcionamiento del tráfico de la autopista principal, reducir la congestión de la autopista y, por lo tanto, reducir el desvío del tráfico a través de los intercambiadores arteriales hacia las arterias y las calles adyacentes de la comunidad. Estas mejoras ayudarán a reconectar las comunidades separadas por la I-710 reduciendo los retrasos del tránsito y mejorando la seguridad de los ciclistas y peatones que cruzan la I-710 y, en algunos lugares, el cruce del río LA.[50] Los proyectos de Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores incluidos en el plan deben mostrar alineación con la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor y otras políticas relacionadas, como la política de Objetivos de Inversión en Autopistas Multimodales de Metro. Es por ello que los proyectos de mejora de los pasos elevados pasan a denominarse MOSAICo de la I-710: Multimodal, Operacional, Seguridad y Acceso e Inversiones para la Comunidad.

Las subcategorías para las mejoras en la seguridad de autopistas e intercambiadores son la tarificación de la congestión, las mejoras de autopistas, los servicios/ITS de autopistas y los carriles de emisiones cero en la I-710. Estas subcategorías se describen en la **Tabla 5-5. Tipos de Proyectos de Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores por Sub-Categoría**.

Tabla 5-5. Tipos de Proyectos de Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores por Sub-Categoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Tarificación de la congestión	Tarificación de la congestión para cobrar a los vehículos de un solo ocupante; los automóviles compartidos, los autobuses, los camiones de emisiones cero y los automóviles de emisiones cero viajarían gratis.
Mejoras en las autopistas	Mejoras en los intercambiadores
	Seguridad y rediseño de rampas
	Carriles auxiliares y operativos
	Controles de tráfico para proteger a bicicletas y peatones en las rampas de la autopista
	Carriles de desvío para camiones
	Tapas de autopistas y puentes ensanchados para crear conexiones de "cinturón verde" entre la I-710 y el río LA.
Servicios/ITS de autopistas	Proyecto piloto de reducción de partículas
	Proyectos de reparación y seguridad de autopistas
	Pantallas acústicas
	Paisajismo tolerante a la sequía
Carriles de emisiones cero en la I-710	Restricciones a la circulación de camiones cero emisiones
	Carriles para camiones cero emisiones

Fuente: Reunión #16 del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, enero 2023. Movimiento de Bienes

5.1.10 Movimiento de Bienes

Las mejoras en el Movimiento de Bienes abarcan la implementación de diversas mejoras en la infraestructura y las prácticas de logística, con la meta optimizar el movimiento eficiente de bienes y mercancías dentro y a través del Corredor y apoyar los beneficios económicos. Los programas de ferrocarriles y camiones de cero emisiones y la infraestructura de

50 Los fondos de Calles Principales/Calles Completas también se pueden utilizar para reconectar comunidades.

cero emisiones están destinados específicamente a reducir las emisiones nocivasy los impactos en la salud de las comunidades del Corredor.

Las subcategorías de mejoras del Movimiento de Bienes son:

- Gestión de la demanda de viajes de ferrocarril de mercancías/ movimiento de bienes;
- puertos; y
- programas para camiones/sistemas de transporte inteligentes.

La **Tabla 5-6. Tipos de Proyectos de Movimiento de Bienes por Subcategoría** muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para las mejoras del Movimiento de Bienes.

Tabla 5-6. Tipos de Proyectos de Movimiento de Bienes por Subcategoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Gestión de la demanda de viajes de ferrocarril de mercancías/movimiento de bienes	Ampliación del muelle ferroviario
	Nuevo puerto interior, mayor uso del ferrocarril de mercancías
	Ampliación y modernización de los astilleros portuarios
	Separación de vías para el transporte de mercancías
	Piloto de ferrocarril de mercancías de cero emisiones
Puertos	Mejora de los intercambiadores
	Separación de niveles
	Reordenación de carreteras, mejoras de seguridad y paisajísticas
	Ampliación de muelles y reducción de las emisiones de los buques
	Eficiencia operativa del transporte de mercancías
Programas para camiones/ sistemas de transporte inteligentes	Programas de camiones con emisiones cero
	Infraestructura de emisiones cero
	Gestión de contenedores vacíos
	Usar tecnologías avanzadas para optimizar la secuencia de entrega y recogida de contenedores y reducir la congestión cerca de las terminales ferroviarias y los puertos.

Fuente: Reunión #16 del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, Enero 2023.

5.1.11 Transporte Público

Las mejoras del *Transporte Público (Bus o Ferrocarril)* abarcan la realización de diversos proyectos de servicios e infraestructuras y en los sistemas de transporte público de una región o ciudad. Los objetivos de estas mejoras son mejorar la calidad del servicio, expandir la accesibilidad e impulsar la movilidad general de los viajeros. Al hacer el transporte público más atractivo, cómodo y rápido, estas mejoras tienen la intención de mejorar los viajes de los actuales usuarios del transporte público y promover un cambio hacia el transporte público como alternativa viable y sostenible a usar vehículos privados.

Las subcategorías de mejoras del transporte público son:

- tránsito de alta capacidad (ferrocarril/autobús rápido [BRT]);
- servicios de tránsito;
- tránsito en autobus; y
- mejoras en líneas/estaciones ferroviarias

La **Tabla 5-7. Tipos de Proyectos de por Sub-Categoría** muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para las mejoras del transporte público.

Tabla 5-7. Tipos de Proyectos de por Sub-Categoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Tránsito de alta capacidad (ferrocarril/BRT)	Nuevas estaciones/líneas de tren ligero
	Ampliación de líneas de tren
	Proyectos BRT
Servicios de tránsito	Paradas de autobús e iluminación
	Elementos de seguridad en el transporte
	Aplicación web de horarios de transporte
	Descuentos y pases gratuitos
	Programa de educación vial
	Programa de experiencia del cliente
	Pantallas en tiempo real
	Limpieza y mantenimiento del transporte
	Mobiliario y sombra en las estaciones
	Mejoras ADA
	Control de tráfico para peatones y bicicletas
Tránsito en bus	Servicio exprés
	Lanzaderas
	Recarga de buses eléctricos
	Autobuses a demanda (microtránsito)
	Mejorar la velocidad de los buses
	Aumento de la frecuencia de los buses
	Carriles bus prioritarios
	Proyectos de electrificación de autobuses
Mejoras en las líneas/ estaciones ferroviarias	Mejoras en las estaciones
	Priorización de señales para trenes
	Mantenimiento de estaciones
	Mejoras de la seguridad peatonal en las estaciones
	Mejora de las conexiones entre bicicletas y peatones
	Mejora de la fiabilidad de los trenes
	Separaciones de nivel para trenes

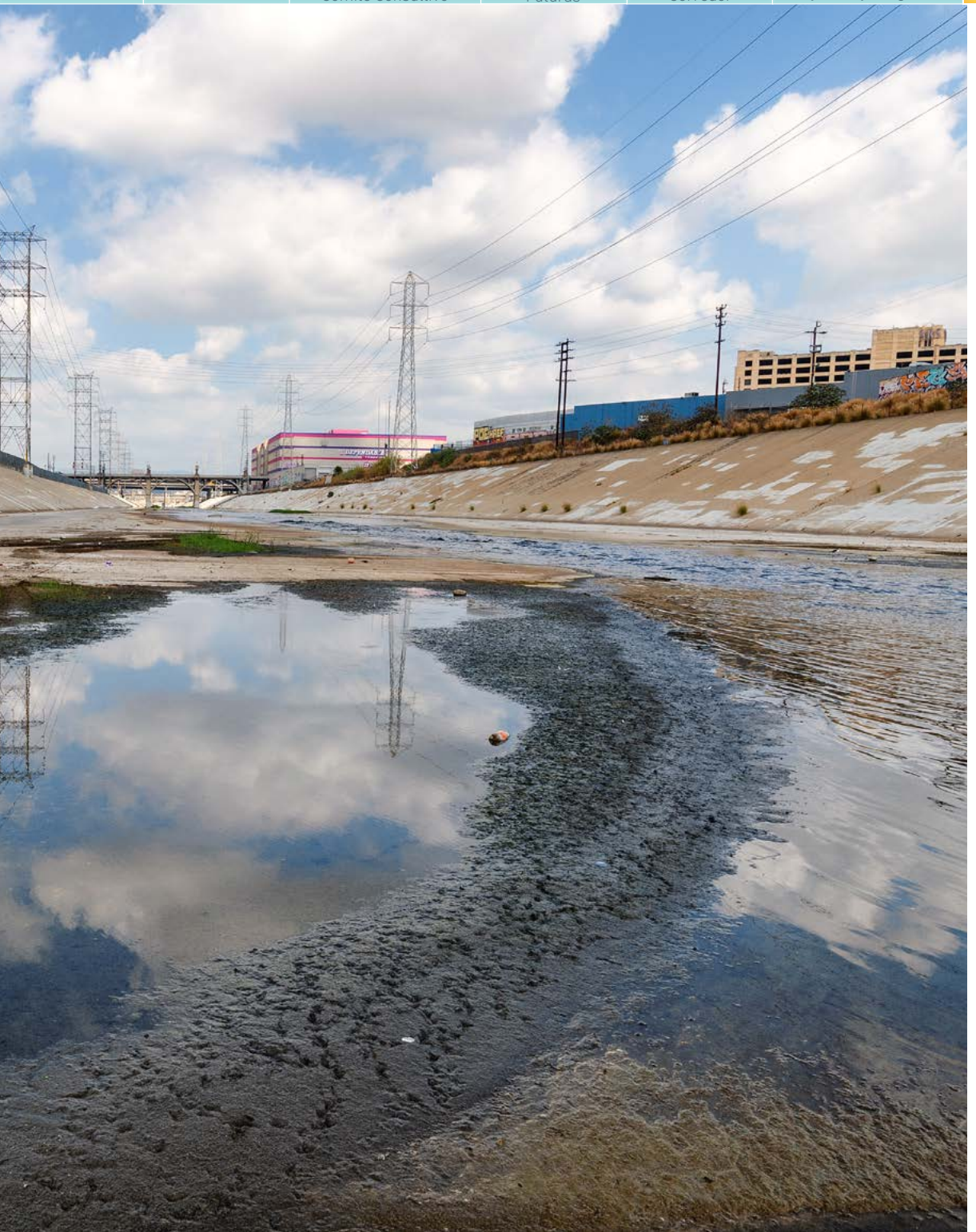
Fuente: Reunión #16 del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, enero 2023.

5.2 Otros Proyectos/Proyectos Adicionales a Considerar

Este MSPP se define en el momento de la publicación de este documento, que puede considerarse un Plan de Inversión "vivo". Se trata de 1) proyectos incluidos en listas anteriores basados en orientaciones políticas previas o en la financiación disponible para su desarrollo, 2) proyectos sugeridos directamente por la comunidad, 3) conceptos que deben desarrollarse para ser evaluados con vistas a su futura aplicación. En adelante, el Plan de Inversión usará los Programas Modales para perfeccionar y complementar el MSPP con el fin de seguir aplicando la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor.

Tras integrar los comentarios del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, el CLC y los grupos de trabajo a principios de 2023, se creó el MSPP inicial revisado con nuevos proyectos, programas, características y mejoras. También se revisaron las descripciones de los proyectos y programas en función de los comentarios recibidos.[51] Mientras tanto, los organismos correspondientes y los patrocinadores de los proyectos aclararon cómo se habían desarrollado los MSPP iniciales revisados.

51 Reunión del Comité Consultivo del corredor sur de la I-710, 17 de febrero de 2023.



6. Evaluación y priorización

Este capítulo describe el proceso de evaluación y priorización del Comité Consultivo del Corredor Long Beach – Este de Los Ángeles (LB-ELA, por sus siglas en inglés) y el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) para revisar más de 200 Estrategias, Proyectos y Programas Multimodales (MSPP) del Corredor LB-ELA. Describe cada paso de la evaluación y priorización, incluyendo:

- el proceso, los criterios y los resultados de la evaluación;
- el proceso de creación de niveles y los resultados iniciales dentro de cada modalidad;
- el papel y el uso de los indicadores de equidad y los indicadores de consideración de aportes de la comunidad (CIC); y
- cómo se utilizan los resultados de la evaluación y los criterios de priorización adicionales para las recomendaciones de inversión.

Este proceso se ilustra en la **Figura 6.1**

Figura 6-1. Diagrama del Proceso de Evaluación

Los MSPP (ver Capítulo 5) para el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA (Plan de Inversión) generaron más proyectos y programas de los que el Plan de Inversión podría financiar mediante el uso y aprovechamiento de los fondos disponibles de las Medidas R y M. Para desarrollar las recomendaciones de inversión, las Metas y los Principios Directivos se tradujeron en métricas específicas. Cada proyecto se clasificó según estas métricas en una escala de 0 a 3 o "no aplicable" (N/A). Se resumieron las puntuaciones de las métricas, incluida la consideración de las puntuaciones N/A, lo que dio lugar a la primera etapa de clasificación de los proyectos. Los proyectos recibieron calificaciones de métricas individuales como números enteros (0, 1, 2, 3 o N/A), mientras que los promedios de las categorías de metas tenían puntos decimales cuando se hacía un promedio de estos números juntos. El proceso de evaluación resultó en la clasificación de los proyectos dentro de cada modo de viaje: Transporte Activo, Calles Principales/ Calles Completas, Mejoras de Seguridad y Conexiones en las Autopistas,

Movimiento de Bienes, Transporte Público y Programas Comunitarios. Las puntuaciones clasificadas de los proyectos se combinaron con una evaluación de la preparación del proyecto en el análisis de niveles y una evaluación de la implementación. Los programas comunitarios pasaron por la misma evaluación que otros proyectos, pero el equipo del proyecto determinó después de la evaluación que todos los programas comunitarios debían priorizarse en una vía separada (es decir, no serían clasificados ni organizados por niveles) dada la importancia de promover la equidad en el corredor. Al proceso de evaluación le siguió un proceso de priorización que evaluó el potencial de aprovechamiento de la inversión de las Medidas R y M con financiamiento regional, estatal y federal y los impedimentos para la implementación. El resultado de estos procesos fue la identificación de:

- MSPP adecuadas para recibir financiamiento de las Medidas R y M a través de su inclusión en las Recomendaciones de Inversión Inicial en el Plan de Inversión debido a su mayor nivel de alineación con la Visión, las Metas y los Principios Directivos y una preparación más avanzada del proyecto;
- MSPP que necesitaban planificación o desarrollo, para ser mejor definidos y/o alineados con la Visión, las Metas y los Principios Directivos, a través de los Programas Modales que complementan la implementación del Plan de Inversión para luego ser considerados para financiamiento en años futuros.

6.1 Proceso

6.1.1 Evaluación

La Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor LB-ELA, como se describe en el Capítulo 4, proporcionaron la base para el proceso de evaluación, resultando en 82 métricas[51], en forma de Beneficio (66) y Problema (16), mediante las cuales se evaluó cada proyecto o programa para determinar sus beneficios potenciales. También se evaluaron los proyectos para identificar si había consideraciones adicionales o posibles inquietudes relacionadas con un proyecto pero que aún no se habían identificado en las 82 métricas. Los resultados resumidos de cada MSPP se presentaron al Comité Consultivo, al CLC y a las comunidades del Corredor para comprender mejor qué tan bien cada proyecto y programa cumple y avanza la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA. Este proceso dio como resultado que el borrador de la evaluación calificara los resultados y clasificara los proyectos por modo, que se utilizaron para organizar los proyectos y programas en dos niveles.

Como se describe en el Capítulo 2, el Comité Consultivo, el CLC, el Grupo de Trabajo de Equidad y otras partes interesadas y miembros de la comunidad, proporcionaron información al equipo del proyecto en cada paso de la fase de evaluación de marzo de 2023 a diciembre de 2023. Del mismo modo, la lista de MSPP se compiló a través de planes, programas y aportes comunitarios existentes. Esta lista incluía una amplia gama de conceptos en todas las etapas de desarrollo, desde un simple concepto hasta estar listos para comenzar, como se describe en el Capítulo 5. Se identificaron más de 200 MSPP para su evaluación, que van desde conceptos hasta proyectos reales listos para su implementación. Esta disparidad en la preparación de los proyectos reflejó brechas de equidad para las comunidades de menores recursos en el Corredor LB-ELA y dio lugar a información incoherente para cada proyecto o programa objeto de examen. Considerando este desafío, el equipo del proyecto utilizó toda la información disponible para cada proyecto y programa para determinar las puntuaciones de cada métrica en este proceso de evaluación.

Se desarrollaron reglas metodológicas de puntuación para cada una de las 66 métricas de Beneficio y 16 métricas de Problemas para definir cómo se aplicarían para evaluar el desempeño potencial de cada MSPP al abordar esa métrica. El equipo del proyecto asignó a miembros del equipo técnicos experimentados para desarrollar cada regla en función de su

51 El borrador de la lista de métricas incluía 73 métricas. A través del desarrollo del plan, se agregaron nueve criterios de problema adicionales al proceso de evaluación para un total de 82 métricas.

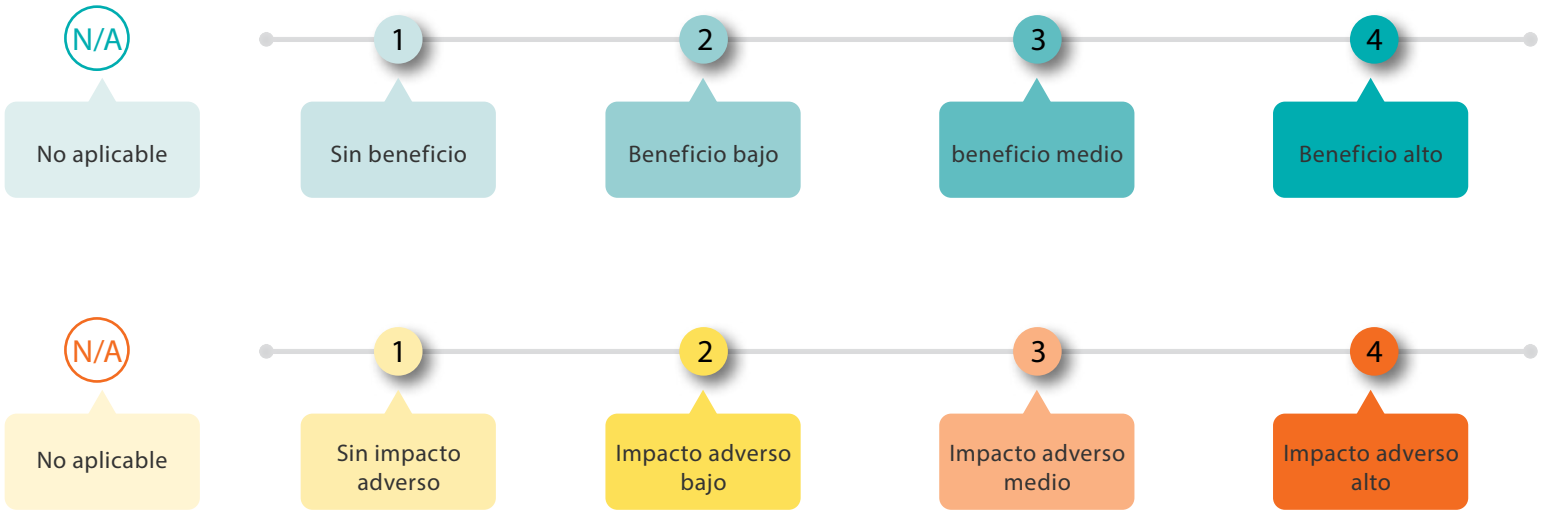
área de especialización y conocimiento de los métodos y herramientas de evaluación. Se aplicaron métricas de evaluación cuantitativas y cualitativas, dependiendo de la naturaleza del criterio y de los datos disponibles para evaluar cada una de las 82 métricas. Específicamente, las evaluaciones cuantitativas se basaron en los datos disponibles del Modelo de Pronóstico de la Demanda de Viajes de la Asociación de Gobiernos del Sur de California, que se adaptó a los análisis del Corredor LB-ELA, el Modelado de la Calidad del Aire y los Sistemas de Información Geográfica. Las evaluaciones cualitativas se basaron en la experiencia profesional de la experiencia previa con proyectos similares, la literatura sobre los beneficios y los posibles impactos adversos esperados relacionados con los tipos de proyectos y las características declaradas del proyecto o programa en función de la información disponible de los patrocinadores del proyecto.

Beneficios Potenciales del Proyecto

Cada regla de evaluación Incluyó suposiciones, fuentes de datos y cualquier literatura o información adicional utilizada. Estableció umbrales para que los proyectos y programas recibieran una puntuación, como se indica a continuación y se ilustra en **Figura 62**:

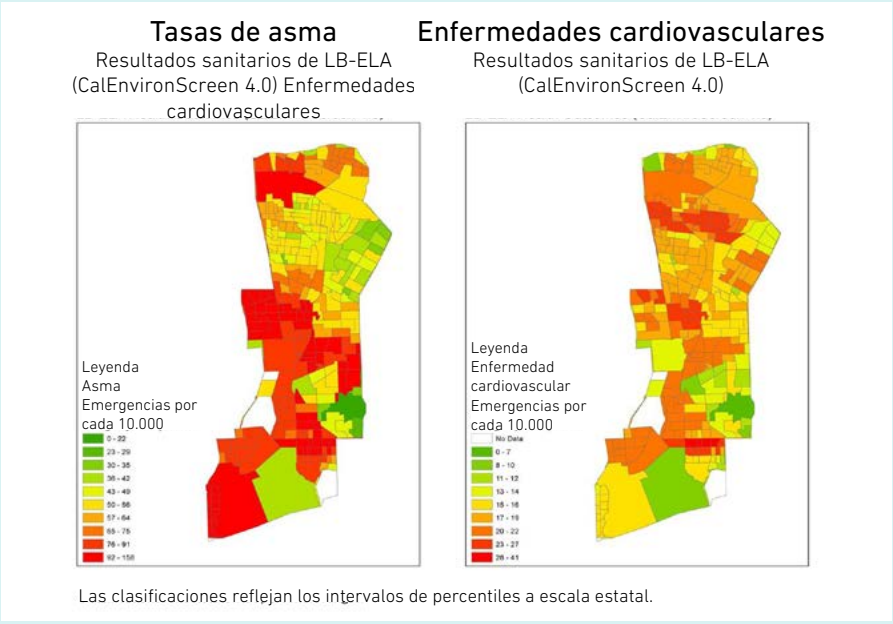
- 0 (Ningún beneficio o Ningún impacto adverso),
- 1 (Beneficio bajo o Impacto adverso bajo),
- 2 (Beneficio medio o Impacto adverso medio),
- 3 (Beneficio alto o Impacto adverso alto), o
- No aplicable (N/A) por lo general, cuando un proyecto o programa no puede planificarse o diseñarse de manera realista para proporcionar el beneficio asociado con un criterio determinado o cualquier impacto sobre el mismo. Asimismo, proyectos o programas que no tengan ningún impacto en la métrica de Problema específica.

Figura 6-2. Escala de Calificación de Beneficios y Problemas del Proyecto



FOCO DE ATENCIÓN: Calidad del aire y disparidades sanitarias en el corredor Long Beach-Los Ángeles Este

Las inversiones en infraestructuras de transporte regionales y locales han afectado de manera desproporcionada a las comunidades de bajos ingresos y a las comunidades de color, que soportan la mayor parte de la carga de contaminación y de los factores de estrés ambiental.51 Las fuentes móviles utilizadas para el movimiento de mercancías (camiones, locomotoras, y buques oceánicos) son responsables de la generación de cantidades significativas de contaminantes criterio, definidos por la Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) de los EE.UU., que incluyen ozono, monóxido de carbono, dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre, plomo y partículas, que impactan negativamente en la salud de las comunidades cercanas a los puertos y a lo largo de los principales corredores comerciales.52 Además de las emisiones de escape de estas fuentes móviles, se prevé que las emisiones no procedentes de los tubos de escape, que proceden de componentes de los vehículos distintos del escape, como los frenos, los neumáticos y la propia carretera, dominen las emisiones de partículas en los próximos años.53



Las clasificaciones reflejan los intervalos de percentiles a escala estatal.

Herramienta de evaluación de la salud medioambiental de las comunidades de California: CalEnviroScreen54, una herramienta desarrollada por la Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud Ambiental (OEHHA, por sus siglas en inglés), es utilizada por los organismos gubernamentales para evaluar la carga de la contaminación y tener en cuenta la vulnerabilidad potencial a los efectos adversos de la contaminación. Como se muestra en las siguientes figuras, los resultados de CalEnviroScreen para Long Beach-Corredor Este de Los Ángeles (LB-ELA) han identificado disparidades aparentes para las tasas de asma y enfermedades cardiovasculares. Además, la tasa de visitas a las salas de emergencia entre la población que vive a menos de 1 milla de la Interestatal 710 es superior a la del condado de Los Ángeles.55 Estas disparidades sanitarias están intrínsecamente ligadas a los contaminantes procedentes del tráfico de vehículos, en particular a las emisiones de partículas de 2,5 micras o menos de diámetro (PM2.5) y a las partículas diésel (DPM, por sus siglas en inglés). En Estados Unidos, la exposición a las PM2.5 ambientales es responsable de la mayor parte de las muertes prematuras asociadas a

51 Disparidades en la exposición a la contaminación atmosférica en Estados Unidos por raza/etnia e ingresos. Liu et al. Disponible en: https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/34908495/. Accedido: noviembre de 2023.

52 Estrategia de fuentes móviles 2020. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2021-09/Proposed_2020_Mobile_Source_Strategy.pdf. Accedido: noviembre de 2023.

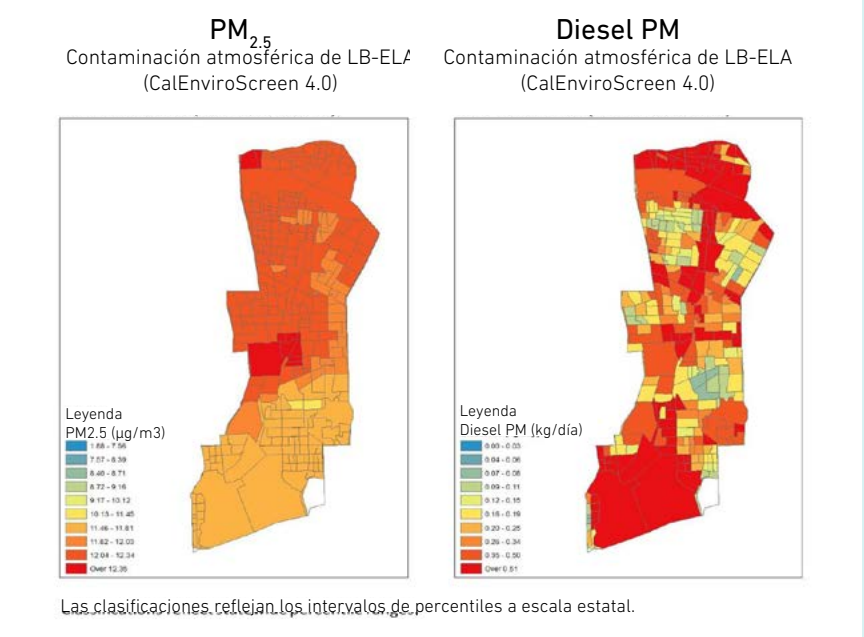
53 Emisiones de desgaste de los neumáticos por frenado de la Junta de Recursos Atmosféricos de California (CARB). Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/resources/documents/brake-tire-wear-emissions.Accedido: marzo de 2024.

54 CalEnviroScreen 4.0. Disponible en: https://oehha.ca.gov/calenviroscreen/report/calenviroscreen-40. Consultado en noviembre de 2023

55 Evaluación del impacto en la salud I710 2017. Disponible en: https://humanimpact.org/wp-content/uploads/2017/09/HIA-I710-Air-Quality-Plan.pdf. Consultado en noviembre de 2023.

la contaminación atmosférica56 y las partículas diésel son el principal indicador de evaluación de los efectos tóxicos en el aire (incluido el riesgo de cáncer).57,58 Posteriormente, los resultados de CalEnviroScreen59 de las concentraciones de PM2.5 y partículas diésel en el corredor Long Beach-Los Ángeles Este son significativos y se sitúan en los rangos de percentiles más altos de todo el estado.

Dado que las partículas diésel y las PM2.5 son indicadores primarios de los resultados sanitarios relacionados con el aire, Metro ha incluido estas concentraciones contaminantes como criterios sustitutivos del impacto positivo o negativo de un proyecto sobre la salud humana.



Las clasificaciones reflejan los intervalos de percentiles a escala estatal.

56 Plan de gestión de la calidad del aire SCAQMD 2022. Disponible en: https://www.aqmd.gov/docs/default-source/clean-air-plans/air-quality-management-plans/2022-air-quality-management-plan/final-2022-aqmp/appendix-i.pdf?sfvrsn=6. Consultado en noviembre de 2023.

57 Riesgo de mortalidad por PM2.5: Comparación de enfoques de modelización para identificar disparidades. Spiller et al. Disponible en: https://ehp.niehs.nih.gov/doi/10.1289/EHP9001. Consultado en noviembre de 2023.

58 Informe final de SCAQMD MATES V. Disponible en: http://www.aqmd.gov/home/air-quality/air-quality-studies/health-studies/mates-v. Consultado en noviembre de 2023

59 CalEnviroScreen 4.0 se basa en datos de monitorización de PM2.5 de 2015-2017 y datos de DPM de 2016 que están desactualizados debido al progreso continuo realizado en la mejora de la calidad del aire regional por las acciones regulatorias existentes y recientemente adoptadas. OEHHA. 2022. Resumen de cambios en CalEnviroScreen Versión 4.0. Disponible en: https://oehha.ca.gov/media/downloads/calenviroscreen/document/calenviroscreen40summaryofchangesf2021.pdf. Accedido: febrero de 2023.

FOCO DE ATENCIÓN: El plan de acción para un aire limpio (CAAP, por sus siglas en inglés) de 2017

La actualización de 2017 del plan de acción para un aire limpio (CAAP) de los puertos de la bahía de San Pedro60, propuesta para su adopción por las juntas conjuntas de comisionados portuarios de Long Beach y Los Ángeles en noviembre de 2017, se basa en versiones anteriores del plan de acción para un aire limpio para ayudar a la región a reducir las emisiones atmosféricas y apoyar la visión estatal de un movimiento de mercancías más sostenible. La actualización de 2017 del plan de acción para un aire limpio establece varios objetivos clave de reducción de emisiones y contiene 14 estrategias para recortar las emisiones de las fuentes que operan en los puertos y sus alrededores, con el objetivo final de avanzar hacia un futuro de movimiento de mercancías sin emisiones, al tiempo que se refuerzan los intereses económicos de los puertos. Estos objetivos y estrategias incluyen:

Objetivos de reducción de emisiones del plan de acción para un aire limpio:

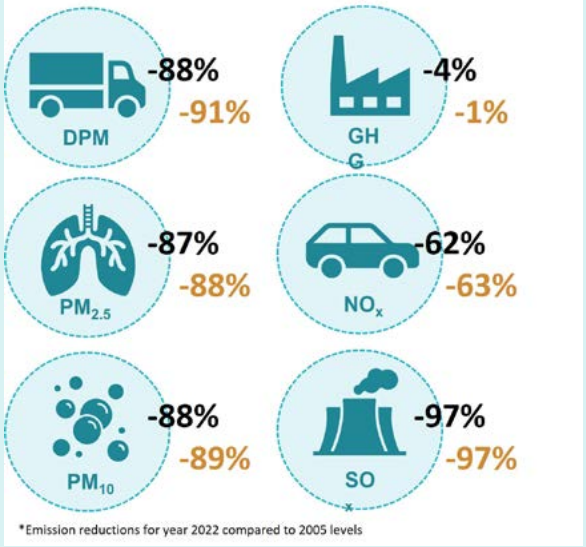
- Reducir el riesgo de cáncer residencial por las emisiones de DPM relacionadas con el puerto en un 85% para 2020.
- Reducir las emisiones relacionadas con los puertos en un 59% para los óxidos de nitrógeno (NOx), un 93% para los óxidos de azufre (SOx), y un 77% para las partículas diésel (DPM) de aquí a 2023.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de fuentes relacionadas con los puertos hasta un 40% por debajo de los niveles de 1990 en 2030 y un 80% en 2050.

Estrategias del plan de acción para un aire limpio:

- Avanzar en el programa de camiones limpios para eliminar progresivamente los camiones más antiguos y pasar a camiones de emisiones próximas a cero (NZE, por sus siglas en inglés) en los primeros años y a camiones de emisiones cero (ZE) en 2035, con una tasa para camiones que entrará en vigor en 2020.
- Exigir a los operadores de terminales que adquieran equipos de emisiones cero si es factible, o de emisiones cercanas a cero o los más limpios disponibles a la hora de adquirir nuevos equipos.
- Reducir las emisiones de los buques atracados, y retirar de la flota de la bahía de San Pedro los buques más viejos y contaminantes.
- Acelerar el despliegue de motores más limpios y estrategias operativas para reducir las emisiones de las embarcaciones portuarias.
- Ampliar el uso del ferrocarril en el muelle para que un mayor número de mercancías salgan del puerto por ferrocarril.

60 Actualización de 2017 del plan de acción para un aire limpio. Disponible en: https://cleanairactionplan.org/2017-clean-air-action-plan-update/. Accedido: noviembre de 2023

Reducción de las emisiones del puerto de Los Ángeles y del puerto de Long Beach en 2022*



Progreso desde la adopción Desde la adopción de la actualización del CAAP de 2017, los puertos han publicado informes[61] de progreso trimestrales sobre el estado de los objetivos y estrategias del plan de acción para un aire limpio, dos evaluaciones de viabilidad de los camiones de acarreo (publicadas en 2018[62] y 2021[63]), e inventarios anuales de emisiones[64]. Tal y como se recoge en sus respectivos inventarios de emisiones de 2022, tanto el puerto de Long Beach como el de Los Ángeles han alcanzado sus objetivos de reducción de emisiones del plan de acción para un aire limpio de 2023 para partículas diésel (DPM), óxidos de nitrógeno (NOx) y óxidos de azufre (SOX). Estas reducciones se produjeron en un momento en el que el número de cargas en contenedores aumentó un 36% y un 32% en el puerto de Long Beach y en el de Los Ángeles, respectivamente.

Se espera que las emisiones sigan disminuyendo gracias a las normativas estatales adoptadas recientemente, como el reglamento sobre flotas limpias avanzadas (Advanced Clean Fleets, ACF)[65] de la CARB, las enmiendas sobre embarcaciones comerciales portuarias (Commercial Harbor Craft Amendments, CHC) de la CARB[66], el reglamento sobre locomotoras en uso (In-Use Locomotive Regulation) de la CARB[67], y la norma sobre buques de navegación marítima en puerto (Ocean Going Vessels At-Berth Rule) de la CARB[68], que exige el despliegue de tecnologías ZEV y NZEV en los puertos. Además, la CARB también está elaborando una normativa sobre equipos de manipulación de carga (CHE, por sus siglas en inglés) para convertir el 90% de la flota CHE del Estado a equipos ZE antes de 2036.[69]

61 Actualización de 2017 del Plan de Acción para un Aire Limpio, https://cleanairactionplan.org/2017-clean-air-action-plan-update/

62 Borrador de evaluación de viabilidad de camiones de acarreo de 2018. Disponible en: https://cleanairactionplan.org/documents/final-drayage-truck-feasibility-assessment.pdf/. Accedido: noviembre de 2023

63 Evaluación final de la viabilidad de los camiones de acarreo. Disponible en: https://cleanairactionplan.org/2017-clean-air-action-plan-update/#. Accedido: noviembre de 2023

64 Inventarios anuales de emisiones de los puertos de la bahía de San Pedro. Disponible en: https://cleanairactionplan.org/results/emission-reductions/. Accedido: noviembre de 2023

65 Sitio web de CARB ACF. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-fleets/about. Consultado en diciembre de 2023.

66 Reglamento CARB CHC. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/commercial-harbor-craft. Accedido: marzo de 2024.

67 Reglamento CARB sobre locomotoras de uso interno. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/reducing-rail-emissions-california/locomotive-fact-sheets. Consultado en diciembre de 2023.

68 Regulación CARB en el muelle. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/ocean-going-vessels-berth-regulation Accedido: diciembre de 2023.

69 Reglamento CARB sobre equipos de manipulación de carga para la transición a las emisiones cero. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/resources/documents/cargo-handling-equipment-regulation-transition-zero-emissions Accedido: marzo de 2024

Lista de acrónimos

Evaluación de riesgos para la salud ambiental (OEHHA)

Agencia de protección ambiental (EPA)

Junta de Recursos del Aire de California (CARB)

Herramienta de evaluación de la salud ambiental de las comunidades de California: Equipos de manipulación CalEnviroScreenCargo (CHE)

Partículas diésel (DPM)

Gases de efecto invernadero (GHGs)

Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (LB-ELA)

Emisiones cercanas a cero (NZE)

Óxidos de nitrógeno (NOx)

Emisiones de partículas con un diámetro igual o inferior a 2,5 micras (PM2.5)

Puerto de Long Beach (POLB)

Puerto de Los Angeles (POLA)

Plan de acción para un aire limpio en los puertos de la bahía de San Pedro (CAAP)

Óxido de azufre (SOx)

Cero emisiones (ZE)

Las reglas detalladas para cada criterio de Beneficio y Problema se muestran en el Apéndice 6-A, que documenta la metodología de evaluación, con reglas de puntuación individuales para cada criterio de evaluación. En el Apéndice B se muestran los resultados del proceso de evaluación, incluida la puntuación individual y resumida de los beneficios y los problemas de cada proyecto. En la siguiente sección se proporciona una explicación más detallada de cada categoría de evaluación.

6.1.1.1 Calidad del aire

Se utilizaron tres métricas de beneficios para medir la efectividad del proyecto para mejorar la calidad del aire en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-1**.

Tabla 6-1. Métricas de beneficios de la calidad del aire (Air Quality, AQ)

Número de la métrica	Nombre de la métrica	Descripción
AQ1	Reduce las emisiones (óxidos de nitrógeno [NOxNOx], partículas finas [$PM_{2.5}$])	Reduce las emisiones de NO_X y $PM_{2.5}$ de los vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno.
AQ2	Facilita las tecnologías limpias y los vehículos con menos emisiones	Facilita el despliegue de vehículos/equipos de ZE; los ejemplos incluyen, entre otros, la financiación de la compra de tecnología de vehículos/ equipos limpios y la infraestructura de abastecimiento de combustible ZE.
AQ3	Cambio de modo de transporte a modos de transporte más limpios	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta.

Notas: NOX = óxidos de nitrógeno

PM2.5 = material particulado menor o igual a 2.5 micras de diámetro

ZE = cero emisiones (del inglés Zero-Emission)

6.1.1.2 Salud comunitaria

Se utilizaron cinco métricas de beneficios para medir la efectividad del proyecto en mejorar la salud de la comunidad en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-2**.

Tabla 6-2. Métricas de beneficios de salud de la comunidad (Community Health, CH)

Número de la métrica	Nombre de la métrica	Descripción
CH1	Reduce las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, $PM_{2.5}$)	Reduce las emisiones DPM y $PM_{2.5}$ de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.
CH2	Reduce la exposición de los receptores (HVAC/ HEPA, vegetación cercana a la carretera)	Reduce la exposición de los receptores sensibles (p. ej., escuelas y guarderías, hospitales y clínicas de atención médica, centros para personas mayores y residencias) mediante la instalación de sistemas de filtración en estos receptores y/o la instalación de vegetación cerca de la carretera entre las carreteras principales y estos receptores.
CH3	Cambio de modo de transporte a transporte activo, transporte público	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta.
CH4	Mejora la experiencia del usuario (puede haber diferentes métricas para diferentes modos de transporte)	Proporciona una red de carreteras intuitiva para todos los usuarios; cierres de brechas; vías exclusivas para el transporte activo; orientación; acceso a información sobre direcciones u opciones de transporte; y soluciones tecnológicas que hacen que la información de viaje, incluidas las direcciones y las opciones modales, esté más disponible para el usuario.
CH5	Acceso de bicicletas/ peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos	Proporciona instalaciones nuevas o mejoradas para bicicletas/peatones que se conectan con parques, áreas recreativas o espacios abiertos; A los efectos de este análisis, esto se define como dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo.

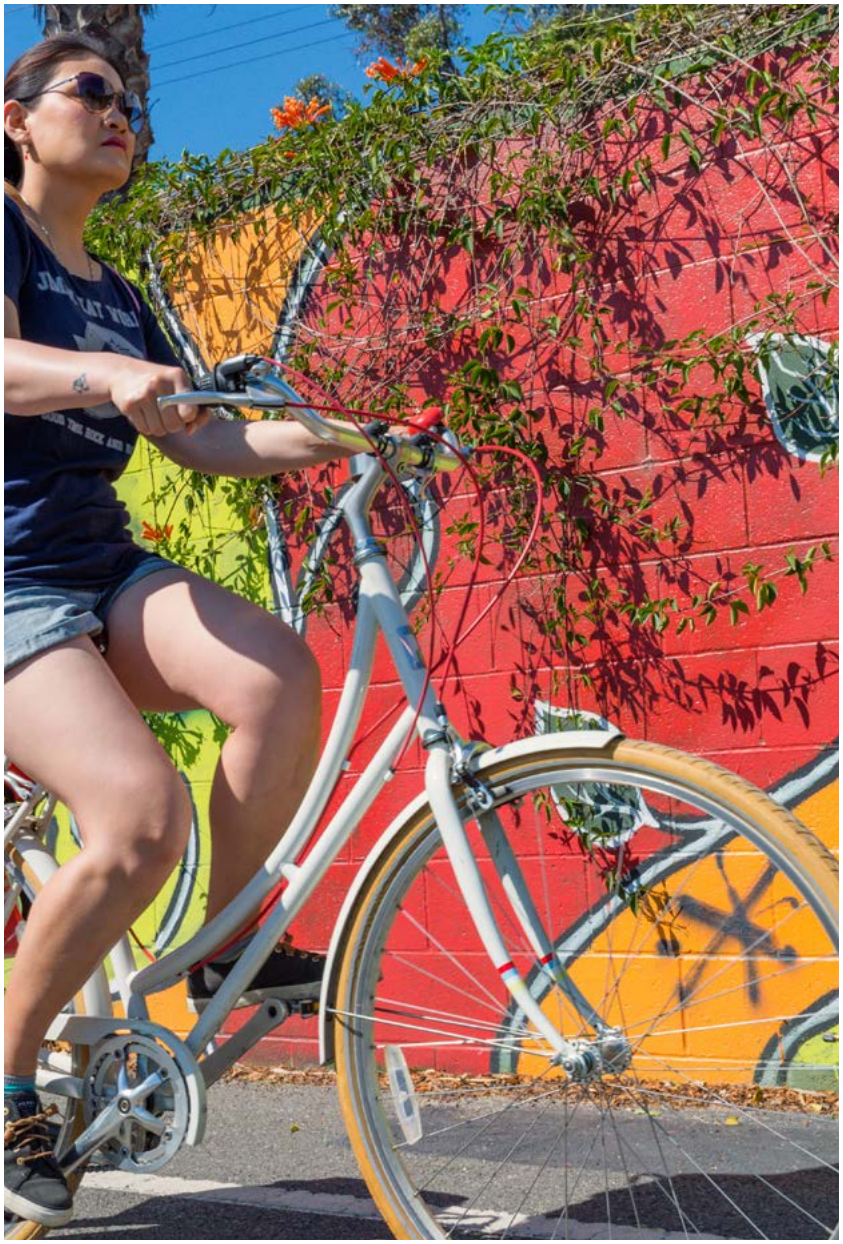
Notas:

DPM = partículas diésel

HEPA = partículas de aire de alta eficiencia

HVAC = calefacción, ventilación y aire acondicionado

PM2.5 = material particulado menor o igual a 2.5 micras de diámetro



6.1.1.3 Movilidad

Se utilizaron siete métricas de beneficios para medir la eficacia del proyecto en mejorar la movilidad en el Corredor, como se muestra en **la Tabla 6-3.**

Tabla 6-3. Métricas de beneficios de movilidad (MB)

Número de la métrica	Nombre de la métrica	Descripción
MB1	Número de pasajeros	Aumenta el número de pasajeros del transporte público al trasladar los viajes al transporte público desde otros modos de transporte.
MB2	Velocidades/ Tiempos de viaje (personas, mercancías)	Aumenta la velocidad de la carretera (o reduce los tiempos de viaje) para personas y mercancías.
MB3	Reduce la congestión (horas de retraso para personas y mercancías)	Reduce las horas de retraso para personas y mercancías.
MB4	Accesibilidad modal (por zona)	Mejora el acceso a nuevas instalaciones de transporte para los residentes; cuantifica la población que se beneficia de la mejora en función de una distancia de ¼ de milla desde la nueva instalación de transporte.
MB5	Confiabilidad (transporte público, carretera, movimiento de bienes)	Mejora la confiabilidad del tiempo de viaje del transporte, proporcionando un rango consistente de tiempos de viaje predecibles en todos los modos de transporte; la confiabilidad se mejora mediante la optimización de los sistemas de transporte existentes y la expansión de la capacidad de viaje y la reducción de la demora en el viaje; ejemplos de cosas que mejoran la confiabilidad incluyen la mejora de la seguridad (reducción de choques/retrasos inesperados), la sincronización de las señales, la prioridad de las señales de tránsito, los carriles de tránsito dedicados, las instalaciones separadas para los modos de transporte activos, la gestión de la demanda de transporte y las tarifas dinámicas de los usuarios de las carreteras.
MB6	Cierres de brechas	Aborda una brecha en la red de transporte, o elimina una barrera de transporte, proporcionando un nuevo servicio o una nueva instalación de transporte.
MB7	Aumenta las opciones de viaje	Hace que una gama de opciones de transporte (sostenibles, no SOV) sea más realista para los posibles viajes de los usuarios.

Nota:SOV = vehículo de una sola persona (del inglés “single-occupancy vehicle”)

6.1.1.4 Seguridad (SF)

Se utilizaron siete métricas de beneficios para medir la eficacia del proyecto en mejorar la seguridad en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-4.**

Tabla 6-4. Métricas de beneficios de seguridad

Número de la métrica	Nombre de la métrica	Descripción
SF1	Protecciones para bicicletas/ usuarios (clase de bicicleta)	Proporciona caminos exclusivos y separados para bicicletas.
SF2	Protecciones de tráfico (Bicicleta/ Peatón)	Proporciona una separación nueva o mejorada entre bicicletas/peatones y el tráfico de automóviles.
SF3	Seguridad personal	Proporciona funciones y/o servicios para proteger a los usuarios individuales de delitos y daños personales.
SF4	Incluye características de seguridad	Proporciona seguridad contra colisiones automovilísticas, principalmente para otros modos de transporte que utilizan la carretera; incluye la seguridad vial para el uso de camiones, pero no la seguridad ferroviaria de Metro a menos que esté interactuando con los usuarios de la carretera en el proyecto.
SF5	Reduce los puntos de conflicto (seguridad del vehículo)	Reduce el número y la gravedad de los puntos de conflicto entre los vehículos que circulan por las autopistas y las carreteras para mejorar la seguridad de los vehículos; Esta métrica se centra en la seguridad de vehículo frente a vehículo y no aborda ninguna interacción de los vehículos con los modos de transporte activos, como las bicicletas o los peatones.
SF6	Funciones para calmar el tráfico	Tiene el efecto de ralentizar el tráfico de automóviles.
SF7	Preserva/Rehabilita la Infraestructura existente	Contiene elementos dirigidos específicamente al estado de estar en buenas condiciones o realizar mejoras tangibles en la infraestructura de transporte existente.

6.1.1.5 Medioambiente

Se utilizaron ocho métricas de beneficios para medir la eficacia del proyecto en mejorar el medioambiente en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-5.**

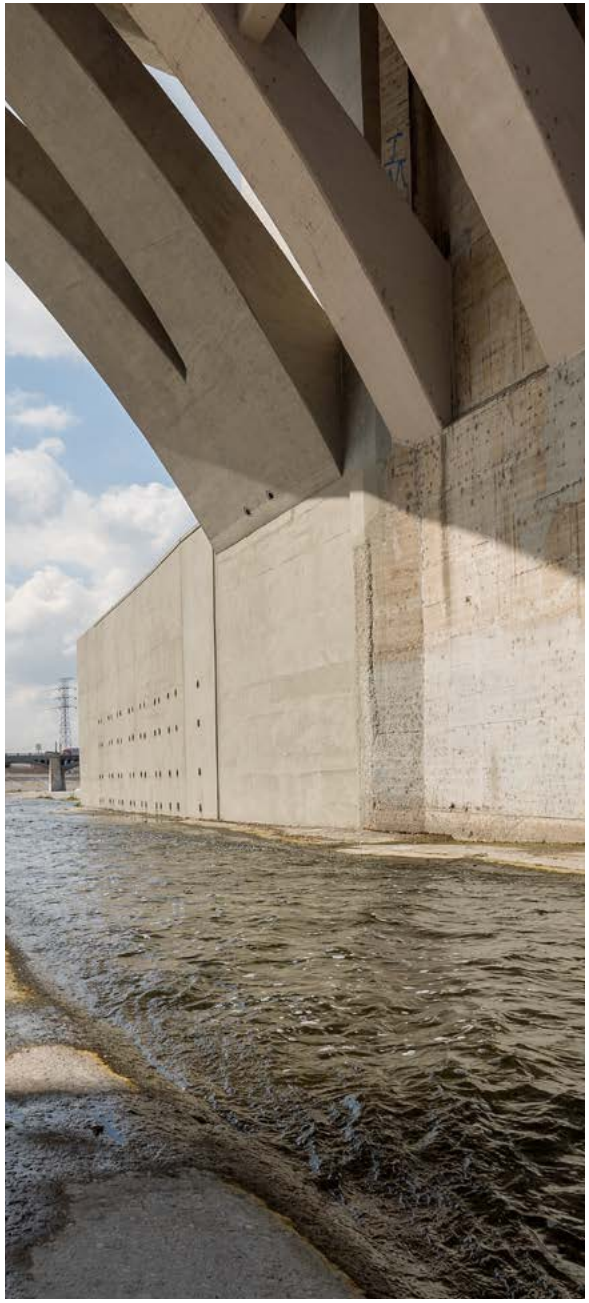
Table 6-5. Métricas de beneficios para el medioambiente (EN)

Número de la métrica	Nombre de la métrica	Descripción
EN1	Mejora el medioambiente a partir de los cambios de modo	Considera el impacto del cambio de modo de transporte resultante del proyecto en la comunidad y el medio ambiente circundantes; tiene en cuenta la probabilidad de cambio de modo de transporte del proyecto y el beneficio de ese cambio de modo de transporte sobre otros miembros de la comunidad.52
EN2	Potencial de reducción de GHG	Reduce las emisiones de gases de efecto invernadero del tubo de escape de los vehículos de carretera y todoterreno.
EN3	Protege el hábitat natural (características de reverdecimiento)	Apoya la mejora de los resultados de salud asociados con el aire y el agua limpios mediante la protección o mejora de los hábitats naturales a través de inversiones en infraestructura verde, principalmente a través de la provisión de árboles, parques y vegetación.
EN4	Características de la calidad del agua, el drenaje y la gestión de inundaciones	Mejora la calidad del agua y/o el drenaje y la gestión de inundaciones.
EN5	Reduce el uso de energía	Reduce de manera medible el uso total de energía en el Corredor (BTU por pasajero-milla y/o BTU por tonelada-milla).
EN6	Reduce el efecto isla de calor; Proporciona funciones de refrigeración para los usuarios	Reduce el efecto de isla de calor mediante el despliegue de características de enfriamiento como la plantación de árboles de sombra urbana, la instalación de techos reflectantes y el uso de pavimentos y superficies de colores claros o de alto albedo.
EN7	Potencial de reducción de ruido	Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye funciones de reducción de ruido, como barreras acústicas o tecnologías de bajo nivel de ruido.
EN8	Apoya los principios de uso eficiente de la tierra en el transporte	Beneficia y se beneficia de los usos del suelo circundante que fomentan la conectividad con el transporte público, los viajes multimodales y el desarrollo de terrenos de alta densidad y uso mixto.

Notas:

BTU = Unidad térmica británica (del inglés “British thermal unit”)

GHG = gas de efecto invernadero (del inglés “greenhouse gas”)



6.1.1.6 Oportunidad y prosperidad

52 Lo opuesto a esta métrica es la demanda inducida de viajes en automóvil, que se mide en Con9: Potencial de aumento de VMT.

Se utilizaron siete métricas de beneficios para medir la efectividad del proyecto para la meta combinada de mejora de oportunidades y prosperidad en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-6.**

Tabla 6-6. Métricas de beneficio de oportunidad y prosperidad (OP)

Número de la métrica	Nombre de la métrica	Descripción
OP1	Acceso a los puestos de trabajo	Número promedio de trabajos accesibles dentro de un período de tiempo de 30 minutos en transporte público o un período de tiempo de 45 minutos en automóvil.
OP2	Accesibilidad (mejora de los desafíos de movilidad para todas las edades y capacidades)	Proporciona opciones de transporte nuevas o mejoradas, o elimina barreras, para usuarios de todas las capacidades, incluido el servicio a personas con discapacidades, viajeros muy jóvenes y muy viejos; Los proyectos incluyen accesibilidad ADA, instalaciones de transporte activo protegidas y otros programas que hacen que la red de transporte esté más disponible para sus usuarios más vulnerables.
OP3	Aumenta la competitividad regional	Aumenta la ventaja económica competitiva de la región en comparación con otros lugares de los EE. UU.; genera empleos en toda la amplia región de Los Ángeles de cinco condados y estimula la actividad económica regional.
OP4	Desarrollo de la fuerza laboral	El proyecto/programa incluye un componente de desarrollo de la fuerza laboral.
OP5	Posibles contrataciones específicas, nuevos trabajos de construcción	La agencia/ciudad responsable tiene una política de contratación específica y la escala del proyecto de construcción/infraestructura.
OP6	Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de salud, escuelas)	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de calidad de vida; cuantifica el número de servicios de calidad de vida dentro de un radio de ¼ de milla desde la nueva instalación de transporte.
OP7	Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río de LA, etc.	Proporciona nuevas facilidades de transporte cerca de parques y espacios abiertos; Cuantifica la superficie de los parques dentro de un radio de ¼ de milla de la nueva instalación de transporte.

Nota: ADA = Americans with Disabilities Act (Ley de Estadounidenses con Discapacidades)

6.1.1.7 Equidad

Los criterios de equidad se diseñaron para evaluar si era probable que los proyectos proporcionaran beneficios relacionados con las disparidades existentes en el Corredor LB-ELA y, de ser así, si esos beneficios se dirigirían a las zonas geográficas y poblaciones más necesitadas. La mayoría de las métricas de equidad se adaptaron de otros criterios de evaluación relacionados con la meta ("criterios base") para reforzar que el Principio Directivo de la Equidad se aplique de manera holística en todas las áreas de la meta. Este proceso implicó la aplicación de una evaluación de superposición a la regla correspondiente para el criterio base. En la mayoría de los casos, la superposición fueron las Comunidades Enfocadas en la Equidad (EFC, por sus siglas en inglés) (ver cuadro explicativo) de Metro. En este enfoque "Lente EFC", la puntuación del criterio de equidad se calculó como la puntuación del criterio base, y se sumaron o restaron puntos en función de la participación del área del proyecto dentro de las EFC. Otras superposiciones de datos utilizadas para evaluar los criterios de equidad incluyeron altas tasas de asma y enfermedades cardiovasculares (CalEnviroScreen 4.0); Áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional (Evaluación de Necesidades de Parques del Condado de Los Ángeles PNA+); y áreas de dosel arbóreo bajo (Índice de Lugares Saludables de California). Al igual que con todas las métricas de evaluación, las métricas de equidad se sometieron a una revisión exhaustiva con el EWG, el Comité Consultivo y el CLC.

El propósito de estos criterios de equidad de estilo superpuesto era otorgar crédito adicional a proyectos que no solo proporcionaban beneficios, sino que proporcionaban beneficios específicos para las necesidades de un área o población específica. Por ejemplo, si dos proyectos proporcionaran las mismas características relacionadas con la sombra y la refrigeración, recibirían la misma puntuación para el criterio base EN6. Sin embargo, si uno de esos proyectos estaba ubicado en un vecindario bien sombreado y el otro estaba ubicado a lo largo de una arteria concurrida con pocos árboles existentes en la calle, el puntaje del criterio EQ-EN6 aumentaría la puntuación de equidad general para el segundo proyecto ubicado en un área de dosel arbóreo bajo.

Se utilizaron veinticuatro métricas de beneficios para medir la efectividad potencial del proyecto en el avance de la equidad en todo el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-7.** Los veinticuatro criterios de equidad se

resumieron en una puntuación media de equidad por proyecto o programa (en una escala de 0 a 3 o N/A), que contribuyó a la suma de la puntuación total del proyecto. Por lo tanto, si bien muchos criterios de equidad reflejan fielmente sus criterios básicos correspondientes, las puntuaciones no se contabilizaron dos veces en la puntuación total del proyecto.

Tabla 6-7. Métricas de beneficios de equidad (EQ)

Número de la métrica	Nombre de la métrica	Descripción
EQ-AQ1	Reduce las emisiones (NOX, $PM_{2.5}$) en áreas EFC	Reduce las emisiones de NOX y $PM_{2.5}$de los vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno en áreas EFC.
EQ-AQ3	Cambio de modo de transporte a modos de transporte más limpios en áreas EFC	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta.
EQ-CH1	Reduce las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, $PM_{2.5}$) en áreas EFC	Reduce las emisiones DPM y $PM_{2.5}$ de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.
EQ-CH2	Reduce la exposición a la contaminación del aire en comunidades que enfrentan una alta carga de contaminación y tasas de asma	Reduce la exposición a receptores sensibles (p. ej., escuelas y guarderías, hospitales y clínicas de atención médica, centros para personas mayores y residencias) mediante la instalación de sistemas de filtración en estos receptores y/o la instalación de vegetación cerca de la carretera entre las carreteras principales y estos receptores.
EQ-CH3	Cambio de modo de transporte a modos de transporte activo, transporte público en áreas EFC	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta.
EQ-CH5	Aumenta el acceso a instalaciones recreativas de alta calidad en áreas que carecen de infraestructura de transporte activo y parques	Apoya la mejora de los resultados de salud asociados con la actividad física y la recreación al proporcionar enlaces directos a parques e instalaciones recreativas y proporcionar infraestructura de transporte activo, particularmente en áreas que carecen de acceso a estas instalaciones y elementos de infraestructura.
EQ-MB1	Cantidad de pasajeros en áreas EFC	Aumenta el número de pasajeros del transporte público al trasladar los viajes al transporte público desde otros modos de transporte.
EQ-MB2	Velocidades/Tiempos de viaje (personas, mercancías) en áreas EFC	Aumenta la velocidad de las carreteras (o reduce los tiempos de viaje) para las personas y el movimiento de bienes.
EQ-MB3	Reduce la congestión (horas de retraso para personas y mercancías) en áreas EFC	Reduce las horas de retraso para personas y mercancías.
EQ-MB4	Accesibilidad modal en áreas EFC	Mejora el acceso a nuevas instalaciones de transporte para los residentes; cuantifica la población que se beneficia de la mejora en función de una distancia de ¼ de milla desde la nueva instalación de transporte.
EQ-MB5	Confiabilidad (transporte público, carretera, movimiento de bienes) en Áreas EFC	Mejora la confiabilidad del tiempo de viaje del transporte, proporcionando un rango consistente de tiempos de viaje predecibles en todos los modos de transporte.
EQ-MB6	Cierres de brechas en áreas EFC	Aborda una brecha en la red de transporte, o elimina una barrera de transporte, proporcionando un nuevo servicio o una nueva instalación de transporte.

Número de la métrica	Nombre de la métrica	Descripción
EQ-MB7	Aumenta las opciones de transporte confiables y accesibles para aquellos que no pueden o prefieren no manejar	Proporciona mejoras de confiabilidad y accesibilidad para respaldar la viabilidad de los modos de viaje que no usan automóviles, como el transporte activo y el transporte público, para las poblaciones actualmente marginadas por la infraestructura centrada en el automóvil, incluidos los hogares sin vehículos; niños; personas mayores; personas con discapacidad; y aquellos que optan por no manejar por razones ambientales, relacionadas con la salud u otras razones.
EQ-SF1	Mejora la seguridad física de las personas que caminan, andan en bicicleta o sobre ruedas	Apoya los resultados de salud asociados con lesiones físicas y muertes al mejorar la seguridad contra colisiones automovilísticas o conflictos modales, principalmente a través de la provisión de vías protegidas y separadas y características de la ADA.
EQ-SF3	Mejora las percepciones de seguridad personal de las personas que caminan, andan en bicicleta, sobre ruedas y toman el transporte público	Proporciona características y/o servicios que pueden aumentar la sensación de seguridad para peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y, en particular, para aquellos de grupos marginados, contra la delincuencia y los daños personales.
EQ-EN3	Contribuye a la remediación de daños ambientales o pérdida de características naturales	Apoya los resultados de salud asociados con suelo, aire y agua limpios; Contribuye a la remediación o restauración de características naturales como la vegetación, el suelo o los cuerpos de agua que se han perdido o dañado debido a decisiones previas de infraestructura, desarrollo y uso de la tierra.
EQ-EN6	Incluye reverdecimiento urbano y enfriamiento para áreas de bajo dosel arbóreo y alta carga de isla de calor	Esta métrica de equidad se basa en EN6, ya sea agregando un beneficio de +1 si un proyecto se encuentra en un área con un dosel arbóreo bajo y/o un +1 si se encuentra en un área con altas temperaturas de isla de calor (> = 40 grados) a la puntuación original en EN6 (beneficio agregado). (Las puntuaciones EN6 se utilizaron como base para calcular EQ-EN6).
EQ-EN7	Potencial de reducción de ruido en áreas EFC	Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye funciones de reducción de ruido, como barreras acústicas o tecnologías de bajo nivel de ruido.
EQ-OP1	Acceso a empleos para las personas en las Áreas de EFC	Aumenta el número promedio de trabajos accesibles dentro de un período de tiempo de 30 minutos en transporte público o un período de tiempo de 45 minutos en automóvil.
EQ-OP6	Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas) en áreas de EFC	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, atención médica y escuelas).
EQ-OP7	Acceso a espacios abiertos, recreación y parques para personas en áreas de EFC	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de parques y espacios abiertos.
EQ-OP8	Aumenta la cantidad y calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral subempleada y de bajos ingresos	Ofrece nuevas oportunidades de trabajo para personas subempleadas y de bajos ingresos en la fuerza laboral.
EQ-OP9	Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos	Tiene el potencial de reducir los costos de vivienda o transporte a través de mejoras en la frecuencia del transporte público, líneas ferroviarias, proyectos peatonales, proyectos de bicicletas.
EQ-OP10	Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial	Reduce el riesgo de desplazamiento económico (en lugar de físico) como efecto adverso de la inversión en infraestructura, que puede resultar en nuevos intereses de desarrollo, aumento de los precios de la tierra, valores de las propiedades y, en última instancia, costos de vivienda/negocios.

Notas: ADA = Ley de Estadounidenses con Discapacidades

DPM = partículas diésel

EFC = Comunidad de Enfoque de Equidad

NOX = óxidos de nitrógeno

PM2.5 = material particulado menor o igual a 2.5 micras de diámetro

6.1.1.8 Sostenibilidad

Se utilizaron cinco métricas de beneficios para medir la eficacia potencial del proyecto en el avance de la sostenibilidad en todo el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-8**. A diferencia de los criterios de equidad, que aplicaban una evaluación de "superposición" para medir los beneficios en relación con la necesidad y las condiciones existentes, los criterios de sostenibilidad se diseñaron para medir qué tan bien los proyectos integran los beneficios en todas las áreas objetivo para promover un cambio positivo en los sistemas e innovar para proteger y mejorar el bienestar de la comunidad. Aunque la distinción entre equidad y sostenibilidad dio lugar a diferentes enfoques de evaluación, los criterios de sostenibilidad también se resumieron en una puntuación media de sostenibilidad por proyecto o programa (en una escala de 0 a 3 o N/A), que contribuyó a la suma de la puntuación total del proyecto. Por lo tanto, la puntuación media de equidad y sostenibilidad de un proyecto o programa contribuyó igualmente a la puntuación total del proyecto.

Tabla 6-8. Métricas de beneficios de sostenibilidad (SA)

Número de la métrica	Nombre de la métrica	Descripción
SA1	Reduce la dependencia de los modos de viaje y movimiento de bienes contaminantes y de uso intensivo de energía	Apoya los resultados de salud asociados con el aire limpio al reducir el consumo de combustibles fósiles en la movilidad a través de proyectos o programas que apoyan la electrificación, los combustibles más limpios o el comportamiento de viaje que reduce el VMT per cápita.
SA2	Promueve la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación	Apoya los resultados de salud física y mental asociados con la actividad al proporcionar o mejorar el acceso a la infraestructura o los servicios que promueven la actividad física.
SA3	Mejora la resiliencia climática a través de la mitigación de los impactos de inundaciones y calor extremo	Apoya la mejora de los resultados de salud asociados con la reducción de la exposición a peligros; Mejora la resiliencia de la comunidad y la infraestructura al mitigar los riesgos e impactos de las inundaciones o el calor extremo.
SA4	Apoya la creación de empleo y la transición de la fuerza laboral a los sectores de tecnología e infraestructura verde	Brinda oportunidades de desarrollo de la fuerza y capacitación laborales en sectores verdes o apoya la transición a empleos verdes.
SA5	Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de bienes	Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de bienes.

Nota:

VMT = millas recorridas por vehículos

6.1.1.9 Problemas

Se identificaron dieciséis criterios de Problemas a través de consultas con el CLC y el Comité Consultivo y una revisión exhaustiva de cada criterio de Beneficio para garantizar que cualquier impacto adverso potencial asociado se capturara con los criterios de Problema. Por ejemplo, si un proyecto pudiera obtener crédito por agregar nuevos espacios verdes, también puede haber posibles inconvenientes si elimina espacios verdes. El documento explicativo de Problemas completo, incluido el proceso para identificar nuevos criterios de preocupación, se incluye en el Apéndice 6-A.

Las puntuaciones de problema contribuyeron al ajuste de la puntuación general de beneficios, la asignación de indicadores de equidad y la priorización. Por ejemplo, las preocupaciones sobre los resultados, que son menos fáciles de mitigar durante el desarrollo del proyecto, se utilizaron para ajustar los resultados de la evaluación del proyecto durante el proceso de clasificación del proyecto que se describe a continuación. La implicación de las puntuaciones de problema varió según el tipo de problema y otros factores específicos del proyecto, como la proporción del área del proyecto dentro de las EFC. Los problemas se clasificaron en tres categorías según el tipo de impacto y cuánto dependía el impacto potencial del diseño del proyecto: Problemas sobre los resultados, problemas de diseño y de construcción. El total de 16 criterios de problema incluía ocho problemas de resultado, siete problemas de diseño y un problema de construcción.

Los problemas relacionados con los resultados se refieren a los impactos no deseados que normalmente se experimentan a escala regional o de todo el sistema, en lugar de limitarse al área del proyecto. Estos son difíciles de evitar a través de la planificación y el diseño del proyecto.

Los problemas de diseño se refieren a los impactos físicos directos en el área del proyecto que normalmente se pueden evitar o minimizar mediante el diseño del proyecto.**Los problemas de construcción** se refieren a interrupciones temporales en el área del proyecto relacionadas con las actividades de construcción del proyecto.

Tabla 6-9. Problemas de resultado, diseño y construcción

Número del problema	Nombre del problema	Descripción
	Problemas de resultados	
Con3	Potencial para aumentar los tiempos de viaje	Evalúa el potencial de aumentar los tiempos de viaje.
Con4	Potencial de desvío del tráfico	Evalúa el potencial de desvío de tráfico/cambio de emisiones.
Con5	Potencial para aumentar las emisiones localizadas / desplazamiento de emisiones	Evalúa los aumentos en las emisiones localizadas de DPM y PM2.5 de los vehículos de carretera que pueden estar relacionados con problemas de salud.
Con7	Potencial de impactos de congestión concentrada	Evalúa el potencial de impactos de congestión concentrada.
Con9	Potencial para aumentar las VMT	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar las VMT.53
Con10	Potencial para aumentar los costos de usuario	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar los costos para el usuario, ya sea directa o indirectamente.
Con12	Potencial para aumentar el desplazamiento económico	Captura el potencial de una mayor vulnerabilidad al desplazamiento económico (en lugar de físico) de residentes o negocios como un efecto adverso de la inversión en infraestructura, que puede resultar en un nuevo interés de desarrollo, un aumento de los precios de la tierra, el valor de las propiedades y, en última instancia, los costos de vivienda/negocios
Con14	Potencial para reducir el número de pasajeros del transporte público	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de disminuir el número de pasajeros del transporte público.
	Problemas de diseño	
Con1	Potencial de desplazamientos	Captura los posibles desplazamientos de residencias o negocios causados por la construcción de un proyecto.
Con2	Potencial de impactos físicos (ROW)	Captura los posibles impactos físicos en el ROW adyacente causados por la construcción de un proyecto.
Con6	Impacto potencial en la seguridad de las bicicletas y los peatones	Captura el potencial del proyecto/programa para introducir nuevos peligros de seguridad o conflictos modales para peatones, ciclistas u otros usuarios activos del transporte.
Con11	Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Captura los posibles impactos negativos relacionados con la adición de superficies impermeables que podrían aumentar la escorrentía de aguas pluviales, el aumento de calor ambiental o empeorar la calidad del agua, todo lo cual tiene impactos negativos en los ecosistemas y la salud humana.
Con13	Potencial para aumentar la contaminación acústica	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar la contaminación acústica.
Con15	Posibilidad de nuevas barreras/disminución del acceso	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de disminuir el acceso a través de la adición de una nueva barrera física.

53 Esto ocurriría a través de la demanda inducida de viajes en automóvil.

Número del problema	Nombre del problema	Descripción
Con16	Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundación	Captura los posibles impactos negativos relacionados con la adición de infraestructura que no incluye características específicas que aborden la escorrentía de aguas pluviales o la gestión de inundaciones (el riesgo de inundación aumenta cuando el agua no puede penetrar en el suelo y, en cambio, se escurre de superficies impermeables; cuando la lluvia es intensa, esto puede provocar inundaciones, erosión y daños a la infraestructura circundante; estos riesgos aumentan con los cambios climáticos asociados con el calentamiento global).
	Problemas de construcción	
Con8	Impactos potenciales relacionados con la construcción	Captura el potencial de impactos relacionados con la construcción para las comunidades y los viajeros causados por la construcción de un proyecto.

Notas:

DPM = partículas diésel

PM2.5 = material particulado menor o igual a 2.5 micras de diámetro

ROW = derecho de paso

VMT = milla recorrida por un vehículo

6.1.1.10 Consideraciones de salud en la evaluación

El equipo del proyecto, con aportes del Comité Consultivo, el CLC y las comunidades del Corredor, identificó la salud pública como una consideración y resultado prioritario en el desarrollo del Plan de Inversión para el Corredor LB-ELA. Varias comunidades en el área del proyecto históricamente han enfrentado importantes disparidades de salud (como altas tasas de asma y enfermedades cardiovasculares) y han experimentado cargas de contaminación desproporcionadas (como las emisiones de PM2.5 y PM de diésel) en comparación con otras comunidades en el condado de Los Ángeles. Estos impactos en la salud se documentaron a través de herramientas de evaluación de la salud y la justicia ambiental, como CalEnviroScreen, el Índice de Lugares Saludables de California, el Explorador del Índice de Justicia Ambiental del Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) y varios estudios relacionados con la contaminación vehicular y los resultados de salud

en torno a la autopista I-710 y en toda la región. 54,55,56,57 Además de las altas cargas generales de salud que enfrentan las comunidades del Corredor LB-ELA en relación con el condado y el estado en general, las cargas de salud dentro del Corredor afectan de manera desproporcionada a las personas de color y a las poblaciones de bajos ingresos.

Al desarrollar los criterios de evaluación, el equipo del proyecto consideró cuidadosamente la forma más efectiva de evaluar los Resultados del Proyecto que apoyarían los Resultados Comunitarios deseados por el Comité Consultivo, tal como se identifican en la Visión, Metas y Principios Directivos. El resultado de un proyecto es "un estado futuro claramente definido de ser a nivel de programa, local o agencia como resultado de la acción propuesta que, en última instancia, apoya el resultado comunitario". Un resultado comunitario, tal como se define en la Herramienta Piloto de Planificación y Evaluación de la Equidad (EPET, por sus siglas en inglés) del equipo del proyecto, es "la condición de bienestar a nivel comunitario que nos gustaría lograr. Carece de disparidades basadas en la raza, los ingresos, la capacidad u otro grupo demográfico social".

Los criterios de evaluación se clasificaron principalmente según las Metas y Principios Directivos adoptados por el Comité Consultivo. Sin embargo, para considerar la salud de manera más integral en el proceso de evaluación, también se presentaron varios criterios relacionados con cada Meta al Comité Consultivo, al CLC, al Grupo de Trabajo de Equidad y a las comunidades del Corredor a través de un marco de Determinantes Sociales de la Salud para demostrar cómo el Plan de Inversión puede apoyar la mejora de la equidad de salud en el corredor. Como se ilustra en la Tabla 6-5, este enfoque relacionó 27 criterios con uno o más resultados del proyecto relacionados con la salud ("Resultados de Salud del Proyecto"), que pueden contribuir a varios resultados comunitarios relacionados con la salud a largo plazo, como se analiza en la literatura de los CDC, el Departamento de Transporte de los EE. UU. y el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur. Los resultados de salud del proyecto se enumeran en la Figura 6-3 con ejemplos de resultados comunitarios.

54 https://humanimpact.org/wp-content/uploads/2017/09/HIA-I710-Air-Quality-Plan.pdf
55 https://la.myneighborhooddata.org/2019/09/community-health-in-the-710-corridor/
56 https://www.metrans.org/assets/research/psr-20-19_boeing_final-report_v2.pdf
57 https://www.metrans.org/assets/research/psr-18-sp91_giuliano_final-report.pdf

Figura 6-3. Resultados de salud del proyecto y resultados comunitarios de ejemplo

Resultados de salud del proyecto	Criterios	Descripción de criterios
	AQ1, EQ-AQ1	Reducción de emisiones (NOx, PM2,5)
	CH1, EQ-CH1	Reducir las emisiones (medición de los efectos sobre la salud: partículas diésel, PM2,5)
	CH2, EQ-CH2	Reducir la exposición en los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera)
	CH3, EQ-CH3	Cambio modal a transporte activo, tránsito
	CH5, EQ-CH5	Acceso a parques, zonas recreativas o espacios abiertos
	SF1, EQ-SF1	Protecciones para bicicletas/usuarios de bicicletas (clase bicicleta)
	SF2	Protecciones para el tráfico (bicicletas/peatones)
	SF4	Incluye elementos de seguridad
	SF6	Características para calmar el tráfico
	EN6, EQ-EN6	Reducir el efecto isla de calor; proporcionar elementos de refrigeración a los usuarios
	OP1, EQ-OP1	Acceso al empleo
	OP4	Desarrollo de la fuerza laboral
	OP5	Posible contratación específica, nuevos puestos de trabajo en la construcción
	OP6, EQ-OP6	Acceso a servicios de calidad de vida (supermercados, servicios de salud, escuelas)
	OP7, EQ-OP7	Acceso a espacios abiertos, recreativos y parques, río LA, etc.
	SA1	Reducción de la dependencia de medios de transporte y bienes contaminantes y que consumen mucha energía
	SA2	Fomenta la actividad física y la salud mediante el transporte activo y el ocio
	SA3	Mejora la resistencia climática mediante la mitigación de los efectos de las inundaciones y el calor extremo.
	SA4	Apoya creación de empleo y transición de mano de obra a sectores de tecnología e infraestructuras ecológicas.
	SA5	Mejora eficiencia de carga para minimizar volumen de viajes y emisiones de actividad de movimiento de bienes
	CON4	Potencial de desvío del tráfico
	CON5	Potencial de aumento de las emisiones localizadas/desplazamiento de las emisiones
	CON6	Potencial de impacto en la seguridad de ciclistas y peatones
	CON9	Potencial para el aumento de VMT
	CON11	Potencial de aumento de la cubierta impermeable
	CON13	Potencial de aumento de la contaminación acústica
	CON15	Potencial de nuevas barreras/disminución del acceso

6.2 Priorización

El proceso de evaluación dio como resultado la clasificación de los proyectos dentro de cada modo de viaje: Transporte activo, calles principales/calles completas, seguridad en autopistas y mejoras de nudos, movimiento de bienes, y transporte público. Las clasificaciones se basaron en las puntuaciones resumidas totales de cada criterio de beneficios y se ajustaron por el número de problemas sobre los resultados (Apéndice 6-C). Estas clasificaciones no representaban automáticamente las recomendaciones de financiamiento, sino más bien el primer paso para identificar qué proyectos estaban más alineados con la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA. El Apéndice 6-B muestra la lista de proyectos y programas por clasificación, modo y resultados de la evaluación. Los resultados de la evaluación fueron sólo una parte del proceso de priorización. Las puntuaciones clasificadas de los proyectos se combinaron con una evaluación de la preparación del proyecto en el análisis de estratificación y una evaluación de la implementación que se describe en las siguientes secciones. Para proporcionar al equipo del proyecto información importante para desarrollar recomendaciones para el Plan de Inversión.

6.2.1 Organización por niveles

La organización por niveles describe el proceso del equipo del proyecto de agrupar proyectos y programas en dos categorías en función de los resultados de su evaluación (alineación con la Visión, las Metas y los Principios Directivos) y su preparación para su implementación futura (la categoría de preparación, se describe a continuación). La Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor LB-ELA apoyaron el proceso de evaluación descrito anteriormente en este capítulo; esto dio lugar a que cada proyecto se clasificara, con su tipo de modo, como Nivel 1 (alineación superior) o Nivel 2 (alineación inferior) como resultado de los resultados de su evaluación. Por lo general, los proyectos de nivel 1 obtuvieron buenos resultados en muchos criterios de evaluación; Los proyectos de nivel 2 generalmente recibieron puntuaciones más bajas en todos los criterios de evaluación, o solo obtuvieron buenos puntajes en un número limitado de Metas o Principios Directivos. Los proyectos se clasificaron en niveles en función de su rango de percentil ***dentro*** de su respectiva modalidad, lo que significa que los proyectos con diferentes modos no se compararon entre modalidades para su ubicación en el nivel 1. Se establecieron diferentes umbrales para cada modalidad en función del número de proyectos dentro de la modalidad y de las interrupciones naturales en los resultados de la puntuación (Apéndice 6-C).

Los proyectos también se organizaron en categorías de preparación de "Implementación", "Pre-Implementación" o "Desarrollo" para identificar el camino correcto para cada proyecto y programa. Por ejemplo, algunos proyectos eran conceptuales y necesitarían estudios de viabilidad para perfeccionar las mejores soluciones, mientras que otros proyectos, como las mejoras de las autopistas, requerirían el tiempo y los recursos necesarios para desarrollar el alcance, el diseño y la autorización ambiental (sujetos a CEQA/NEPA).58 Por lo tanto, la categoría de "Implementación" indicaba proyectos o programas que estaban listos para la construcción o el lanzamiento del programa, y que probablemente eran elegibles para competir por fondos de subvenciones discrecionales en los próximos años. La categoría de "Pre-Implementación" indicaba proyectos o programas bien definidos que requerían financiamiento y apoyo para las actividades previas a la construcción, como la planificación, el diseño, la participación de la comunidad y la revisión ambiental. La categoría de "Desarrollo" indicaba conceptos de proyectos o programas que requerían un trabajo sustancial para definir el alcance, las funciones de la agencia y las responsabilidades de la agencia, y que pueden requerir asistencia técnica para definirlos mejor a través del fondo del Plan de Inversión propuesto, denominado Fondo START-UP (Strategic Technical Assistance for Reparative Transportation Uplifting People).

La asignación de los proyectos en niveles y categorías de preparación ayudó a determinar la idoneidad para la priorización en el Plan de Inversión

58 Ley de Calidad Ambiental de California: https://opr.ca.gov/ceqa/ // National Environmental Policy Act: https://www.epa.gov/nepa

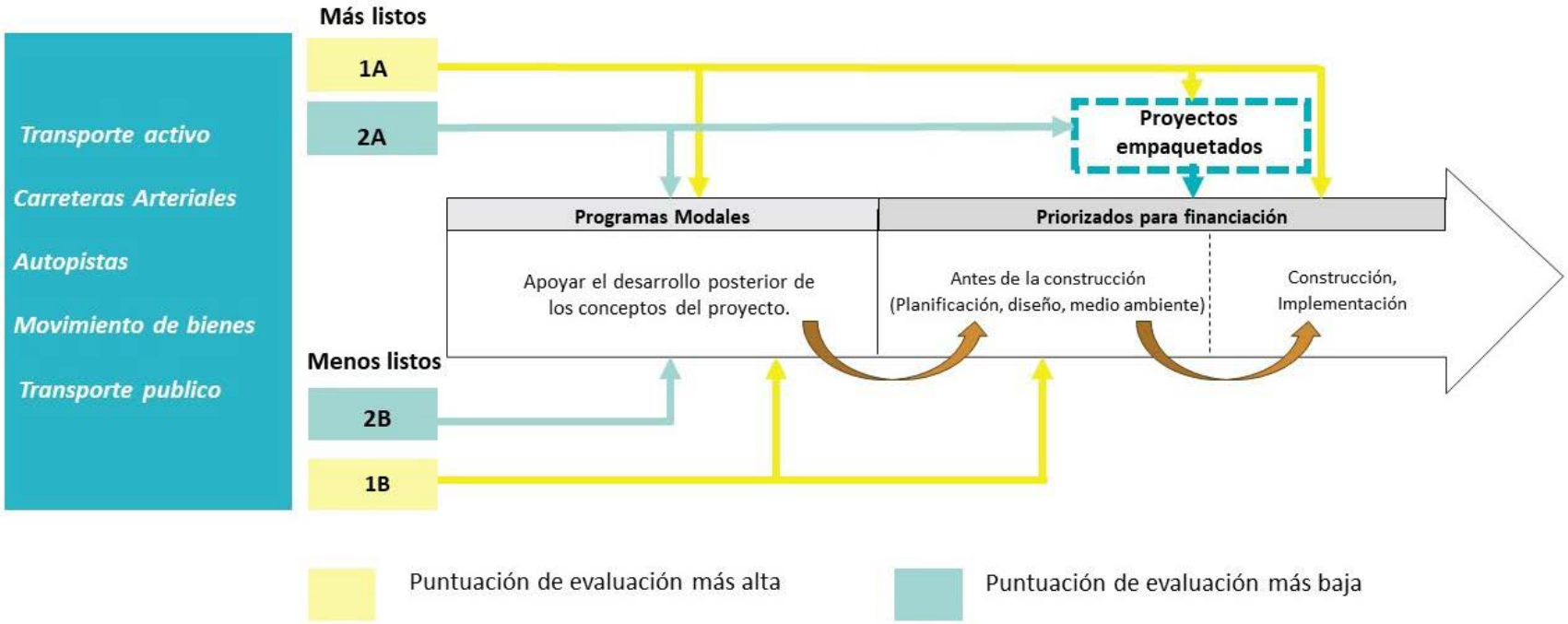
como una prioridad de inversión para la Junta Directiva de Metro. Las categorías de Nivel 1-Implementación y Nivel 1-Pre-implementación incluyeron proyectos y esfuerzos de planificación que serán competitivos para oportunidades de subvenciones discrecionales a corto plazo o medio plazo. Los proyectos de desarrollo de nivel 1 pueden recibir fondos de desarrollo de proyectos para apoyar la búsqueda de futuras oportunidades de subvenciones discrecionales y su implementación. Los proyectos de Nivel 2-Implementación tenían dos vías posibles para la selección: proporcionar beneficios complementarios como parte de un paquete con otros proyectos del nivel 1 o del nivel 2; o ser elegibles y competitivos para una oportunidad de subvención específica y disponible adaptada a dicho proyecto. Los proyectos de Nivel 2-Desarrollo no se considerarían para inversión en ese momento, pero podría reconsiderarse como parte del proceso de desarrollo del Programa Modal en años futuros.

Una vez que se determinó la organización por niveles propuesta del proyecto, se presentaron los hallazgos para recibir comentarios del Comité Consultivo, el CLC, la Junta Directiva de Metro y otras partes interesadas en noviembre de 2023. Sobre la base de los comentarios recibidos y de un análisis más detallado, en enero de 2024 se publicó un conjunto revisado de resultados por niveles, y se muestra en el Apéndice 6-C. **La 4** muestra gráficamente este proceso.

6.2.1.1 Evaluación de la implementación

Además de la alineación y preparación de los proyectos, la lista de proyectos se refinó aún más en función de varios factores estratégicos de implementación para determinar si los proyectos debían considerarse para el financiamiento inicial o asignarse a un Programa Modal para su consideración de financiamiento futuro. Estos factores ayudaron al equipo

Figura 6-4. Vías de financiación para proyectos y programas organizados por niveles



del proyecto y al Comité Consultivo del Corredor LB-ELA a priorizar los proyectos y hacer recomendaciones finales para el financiamiento.

Los factores de priorización adicionales incluyeron:

Roles y responsabilidades identificados: Metro no fue considerado la agencia líder para la implementación de muchos de los proyectos bajo consideración, particularmente aquellos en las carreteras locales. Para que un proyecto sea priorizado para el financiamiento de Metro y tenga éxito en la obtención de fondos discrecionales, los roles y responsabilidades para implementar el proyecto deben ser entendidos y acordados. Para los proyectos bajo consideración, se esperaba que Metro desempeñara uno o más de los siguientes roles: Líder, socio, financiar, apoyar o colaboración (Apéndice 6-C).

Estrategia de subvenciones discrecionales: Este factor examinó qué tan bien los proyectos y programas candidatos se alinearon y compitieron por el financiamiento de los programas de subvenciones regionales, estatales, federales y otros programas de subvenciones discrecionales para aprovechar los fondos locales. EL Capítulo 7 (financiación) describe la metodología utilizada para examinar la alineación entre los proyectos candidatos al Plan de Inversión y las posibles oportunidades de subvención.

Costo del proyecto/contrapartida local requerida: En combinación con la evaluación de la estrategia de subvención discrecional, la revisión también consideró el costo del proyecto y la cantidad de contrapartida local que se necesitaría para ejecutar el proyecto, considerando la cantidad de fondos disponibles, y cuándo estarían disponibles, para servir como contrapartida local. Este factor fue importante para garantizar que las recomendaciones incluyeran un programa completo de proyectos, considerando las limitaciones en el financiamiento disponible de las Medidas de R y M (Capítulo 7) y los costos potenciales del proyecto para proyectos más grandes y complejos.

Apoyo político/institucional/jurisdiccional: La revisión consideró cualquier preocupación legítima existente o esperada que plantearan las instituciones relevantes o jurisdicciones políticas que podrían socavar el potencial de implementación del proyecto.

Consideraciones de equidad: Los proyectos para el financiamiento inicial se alinean con el Principio Directivo de Equidad del Plan de Inversión; brindar beneficios a las EFC y a las jurisdicciones de escasos recursos; y considerar los problemas basados en la equidad en las fases de diseño, construcción y resultados de la implementación del Plan de Inversión. Este factor evaluó la distribución geográfica equitativa de los fondos, consideró las oportunidades para brindar asistencia técnica (Fondo START-UP) a las jurisdicciones con menos proyectos listos para ser implementados e identificó un camino a seguir para que los problemas se aborden después de la aprobación del Plan de Inversión.

Factibilidad práctica/constructibilidad: Los proyectos y programas fueron evaluados para detectar cualquier limitación potencial para su construcción o implementación.

Problemas de diseño: Los proyectos que estaban más listos para su implementación y tenían un gran número de problemas de diseño se examinaron con más cuidado antes de finalizar las recomendaciones.

Estos factores de priorización se presentaron al Comité Consultivo del Corredor LB-ELA y al CLC para su revisión y aportes. El equipo del proyecto utilizó estos factores, las puntuaciones de la evaluación, el análisis de niveles y los indicadores que se analizan a continuación para desarrollar un conjunto de proyectos para recibir financiación inicial bajo este Plan de Inversión.

6.2.2. Indicadores

Los "indicadores" son resultados adicionales del proceso de evaluación y participación de la comunidad y sirven como consideraciones complementarias para la priorización y los futuros procesos de desarrollo e implementación de proyectos. En el Apéndice 6-C se muestra la lista completa de indicadores de Consideración de los Aportes de la Comunidad (CIC, por sus siglas en inglés) e indicadores de equidad por proyecto o programa.

6.2.2.1. Indicadores de equidad

Los indicadores de equidad se derivaron de la evaluación de los Problemas, destacando los proyectos que tenían el potencial de afectar negativamente a las comunidades de enfoque de equidad (EFC) y que requerían orientación específica y adicional para minimizar esos impactos. Se levantaba un indicador de equidad cuando un proyecto estaba ubicado o parcialmente ubicado en áreas de EFC (al menos 1/3 o 33% del área del proyecto) y tenía al menos un Problema total (ver Apéndice 6-C). A los proyectos se les asignaron indicadores bajos, moderados y altos en función de su número total de problemas. En el caso de los proyectos liderados por Metro, los indicadores especifican estrategias para abordar los problemas y minimizar los impactos. En el caso de algunos proyectos liderados por otras agencias o jurisdicciones, los indicadores de equidad informaron los requisitos específicos para que los patrocinadores de proyectos aborden las inquietudes como parte de la elegibilidad para el financiamiento. También se aplicaron indicadores de equidad moderada y alta como factor de priorización. Todos los proyectos recomendados para financiación inicial no tienen un indicador de equidad alta. En los programas modales y el desarrollo de proyectos futuros, se pueden utilizar indicadores para priorizar las inversiones o garantizar que se aborden los posibles inconvenientes durante la planificación del proyecto.

6.2.2.2. Indicadores de consideración de los aportes de la comunidad

Los indicadores de Consideración de los Aportes de la Comunidad (CIC) capturaron los aportes de la comunidad que no se reflejarían en los resultados de la evaluación técnica del proyecto. Los indicadores de CIC incluían problemas de implementación específicos del proyecto y recomendaciones para mejorar el concepto o diseño del proyecto. Los indicadores de CIC se sintetizaron a partir de las notas de la reunión y las discusiones con el Comité Consultivo, el CLC y otros miembros de la comunidad y partes interesadas. Sin embargo, es importante señalar, que no se llevó a cabo una campaña de participación pública detallada para cada proyecto. Los indicadores del CIC no deben considerarse una lista exhaustiva de posibles preocupaciones de la comunidad y se recomienda divulgación adicional a medida que los proyectos avanzan hacia la implementación.

7. ESTRATEGIA DE FINANCIACIÓN

El éxito del Plan de Inversión en Movilidad del corredor (Plan de Inversión) de Long Beach - Este de Los Ángeles (LB-ELA) en implementar proyectos y programas que promuevan la Visión, Metas, y Principios Directivos del Grupo de Trabajo depende del apalancamiento de los limitados dólares del impuesto local sobre las ventas asignado al corredor a través de la Medida R y Medida M con un nivel robusto de financiación regional, estatal, y federal. Este capítulo describe los procesos, la información y las limitaciones para desarrollar la estrategia global de financiamiento para los Programas del Plan de Inversión, Programas Comunitarios del Fondo Catalizador y el Programa del Fondo de START-UP y proyectos identificados para la Inversión Inicial de la financiación de las Medidas R/M en el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA.

La estrategia de financiación presenta las consideraciones y criterios usados para asignar los fondos disponibles de las Medidas R/M a estos programas y proyectos durante la próxima década y en los años siguientes, incluyendo una evaluación de cómo estos fondos pueden aprovecharse para maximizar acceso a los dólares regionales, estatales, y federales discrecionales. Se suministra una visión general de los programas relevantes de financiación regionales, estatales y federales discrecionales, los resultados que buscan en sus proyectos, y sus requisitos de elegibilidad. En el Apéndice 7-A se incluye una lista completa de los proyectos del Plan de Inversiones y de los programas de financiamiento para los cuales son potencialmente elegibles.

7.1 Enfoque

El desarrollo de la estrategia de financiación del Plan de Inversión fue un proceso de varias etapas que requirió un enfoque específico. Las siguientes etapas de análisis han ayudado a desarrollar la estrategia de financiación: desarrollar la estrategia de financiación:

Evaluación del programa y proyecto del Corredor LB-ELA: este análisis involucra desarrollar un entendimiento holístico de proyectos candidatos y sus atributos para determinar su idoneidad para los fondos de las Medidas R/M y elegibilidad para oportunidades de subsidio discrecional.

Identificación de proyectos y programas para uso de los fondos de las Medidas R/M (en curso): basándose en el análisis realizado, se identificaron subconjuntos de Programas Modales y proyectos como candidatos idóneos para recibir los fondos de las Medidas R/M. Estos fondos pueden usarse como financiación inicial preliminar para avanzar fases de desarrollo del proyecto, o para proyectos en un nivel más avanzado de preparación, pueden usarse como una contrapartida local para cumplir con los requisitos de los programas regionales/estatales/federales de financiación de la aplicación y construcción.

Evaluación de programas de financiación regional, estatal y federal, incluyendo requisitos de elegibilidad y de contrapartida (en curso): este elemento de análisis incluye identificar y evaluar programas discrecionales regionales, estatales, y federales idóneos a través de varios modos de transporte y programas comunitarios. Los atributos y los resultados buscados de estos programas de financiación relevantes se cotejaron con los atributos y con los impactos y beneficios previstos del Plan de Inversión.

Desarrollo continuo de la preparación del proyecto, posicionamiento, y oportunidades de asociación (en curso y planeado): a lo largo del proceso, se llevarán a cabo actividades de desarrollo no relacionadas con la construcción y otras acciones para avanzar y posicionar proyectos para mejorar su competitividad y para tener más posibilidades de acceder exitosamente a financiación discrecional en ciclos futuros: incluyendo la realización de diseños, la puesta en marcha de estudios técnicos, y el establecimiento de oportunidades de asociación.

En el **Gráfico 7-1**. se muestra una visión general del proceso de desarrollo de la estrategia de financiación.

Figure 7-1. Desarrollo de la estrategia de financiación

7.2 Medida R y Medida M

Desde 1980, los votantes del condado de Los Ángeles aprobaron cuatro iniciativas distintas, no compensatorias, sobre el impuesto sobre las ventas de transporte que evalúan un impuesto combinado sobre las ventas del condado del dos por ciento a ser dedicado a varios usos del transporte, desde la construcción, operación, y mantenimiento de los sistemas de tránsito por autobús y ferroviario, hasta la implementación de programas y proyectos de carreteras locales y multimodales. Cada impuesto sobre las ventas generará aproximadamente $1,200 millones en ingresos para su uso en el transporte del condado de LA en el año fiscal (FY, por sus siglas en inglés) de 2024.[59]

Las primeras dos iniciativas del impuesto sobre las ventas, la Proposición A (1980) y la Proposición C (1990), crearon categorías generales de proyectos, beneficiarios, y usos para los cuales se programaron los ingresos. Además de identificar compromisos de financiación para varias categorías de uso, la Medida R (2008) y la Medida M (2016) también incluyeron una previsión de gastos que estipula exactamente el monto y el año de la financiación que se destinaría a proyectos vitales en todos los modos, propósitos, y regiones del condado de LA. Gracias a esta especificidad con respecto a cómo estas iniciativas usarían el dinero de los contribuyentes, los votantes aprobaron abrumadoramente la Medida R (67%) y la Medida M (71%), superando el umbral requerido de dos tercios de los votos para nuevos impuestos sobre las ventas.

Las previsiones de gastos de la Medida R y M identificaron cada una al Corredor Sur (ahora el Corredor LB-ELA) de la Interestatal 710 (I-710) como una prioridad para inversión, asignando $590 millones y $500 millones, respectivamente, al Corredor. De los $1.090 millones totales asignados al Corredor, quedan $743 millones originalmente destinados para el Proyecto del Corredor Sur I-710, y se reprogramarán a través del Plan de Inversión de la siguiente manera:

- $243 millones de los fondos restantes de la Medida R para la autopista Sur I-710 están disponibles para proyectos del Plan de Inversión, incluyendo $50 millones programados por la Junta Directiva de Metro para usarse como financiación inicial para el programa de $200 millones de Camiones de Emisión Cero del Corredor LB-ELA.[60]
  - La previsión de gastos de la Medida R hace que estos fondos estén disponibles inmediatamente para implementar proyectos en el Corredor. El Plan de Inversión recomienda usar estos fondos para invertir en proyectos y programas elegibles que demuestren una elevada preparación para el proyecto, alineándose en gran medida con la Visión, las Metas, y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA, y que necesiten financiación de implementación antes del FY de 2026.
  - $500 millones de los fondos de la Medida M estarán disponibles para propósitos de implementación en el FY de 2026 ($250 millones) y en el FY de 2032 ($250 millones). Estos fondos están disponibles antes del año fiscal indicado en la previsión de gastos con propósitos de planeación, desarrollo, y pre-implementación.
  - El Plan de Inversión recomienda usar estos fondos para suministrar inversión a corto plazo en actividades de pre-implementación para apoyar la ejecución futura de proyectos priorizados a más largo plazo, y para ayudar a financiar los Programas Modales del Plan de Inversión y compromisos de implementación futuros.

59 Informe de la Junta Directiva de LA Metro: https://boardagendas.metro.net/board-report/2023-0044/

60 Consulte la ficha informativa del Plan de Inversión para más detalles con respecto a este programa. Identificación del proyecto: LB-ELA_0004

En la siguiente sección se describen los programas de financiación discrecional identificados y evaluados para determinar su idoneidad y aplicabilidad para los proyectos de Inversión Inicial del Plan de Inversión y Programas Modales. Tomando esto en cuenta, junto con la disponibilidad de la financiación de las Medidas R/M, en el Capítulo 6 se discute la evaluación y priorización de los proyectos del Plan de Inversión y de las oportunidades de financiación regional/estatal/federal identificadas como idóneas para esos proyectos específicos.

Tabla 7-1. Costes estimados del proyecto y programación recomendada de los fondos de las Medidas R/M

Mode	A. Inversión estimada que aprovecha la financiación de las Medidas R/M ($m)	B. Recomendación de financiación de las Medidas R/M ($m)			Estimado de la subvención necesaria ($m) (A – B.3)
		B.1. Proyectos para financiación inicial	B.2. Programas modales	B.3. Total (B.1 + B.2)	
Transporte activo/TDM	$195	$44	$56	$100	$95
Arterias viales/Calles completas	$1767	$116	$72	$188	$1,579
Seguridad en las autopistas y mejoras en los enlaces	$894	$171	$39	$210	$610
Movimiento de mercancías	$332	$62	$18	$80	$252
Tránsito	$478	$57	$68	$125	$353
Programas comunitarios	$340	$40	$0	$40	$300
Total	**$4,005**	**$490**	**$253**	**$743**	**$3,262**

Notas:
El redondeo puede afectar los totales.
TDM = gestión de la demanda del transporte.

Los votantes del condado de LA esperan que Metro aproveche la financiación del impuesto sobre las ventas locales con la financiación regional, estatal, y federal para aumentar una posible inversión en proyectos y programas vitales de transporte. La Tabla 7-1 demuestra que el monto total de financiación disponible para las Medidas R/M solo sería suficiente para abordar un número modesto de los proyectos del Plan de Inversión mejor calificados. Metro y sus socios necesitarán aplicar para otras fuentes de financiación externa (programas de financiación regional/estatal/federal); en muchos casos, los fondos de la Medida R y/o Medida M serán aprovechados para cumplir con los diversos requisitos mínimos de aportación local exigidos por dichos programas de financiación.

7.3 Programas de subsidio discrecionales idóneos

Una variedad de programas de subsidio regionales, estatales, y federales pueden ser idóneos y aplicables para los distintos proyectos y programas comprendidos dentro del Plan de Inversión. Con la promulgación de la Ley de Empleo e Inversión en Infraestructura (IIJA, por sus siglas en inglés) y la Ley de Reducción de Inflación (IRA, por sus siglas en inglés) en el 2022, hay disponible un número sin precedentes de programas de financiación y fondos discrecionales para financiar proyectos de transporte. IIJA habilita aproximadamente 380 programas de financiación discrecional y basados en fórmulas para todos los tipos de infraestructuras, de los cuales 120 se destinan a proyectos y programas de transporte superficial. IRA suministrará cientos de miles de millones de dólares federales adicionales para desarrollo de infraestructura, con sus programas orientados en gran medida a resultados de sostenibilidad. Estos nuevos programas federales complementan programas de subsidio discrecional estatales en curso financiados a través del Proyecto 1 de Ley del Senado en 2017, estableciendo programas como el Programa Capital de Tránsito y Ferroviario Interurbano, y programas dedicados a reducir la polución del aire e impulsar tecnologías de emisión cero en los niveles estatales y regionales. A medida que surgen nuevos programas de financiación o que los programas de financiación existentes cambian, se expanden o concluyen, el Plan de Inversión se adaptará a estas condiciones cambiantes e identificará nuevos enfoques para financiar proyectos y programas prioritarios.

Aunque la amplitud de los programas de financiación disponibles representa una oportunidad significativa para las agencias de transporte, el aumento del número de programas de financiación y niveles de dólares discrecionales disponibles puede ser también potencialmente desalentador si la estrategia de financiación no es clara y específica. Aplicar a cada programa posible para cada proyecto prioritario del Plan de Inversión no dará un resultado efectivo. Para garantizar un enfoque centrado, el equipo del proyecto realizó primero una evaluación de los Programas del Plan de Inversión seguido de evaluaciones a nivel de proyecto para determinar la idoneidad de cada proyecto para acceder a varios programas de financiación. Este análisis tenía como objeto identificar programas de financiación discrecional a los que se pueda acceder en el corto a mediano plazo para aprovechar los fondos disponibles para medidas locales. Para esta evaluación, no se consideraron programas de financiación basados en fórmulas porque la inclusión de proyectos y programas en el Programa Estatal de Mejora del Transporte y otros programas de transporte estatales determinan en gran medida el uso de estos fondos.

7.3.1 Evaluación de elegibilidad de programas de financiación

Se evaluó la evaluación de programas de financiación y su idoneidad para Programas Modales del Plan de Inversión y proyectos de Inversión Inicial usando un análisis cruzado. En el análisis cruzado, se evaluó todo el conjunto de programas de financiación federales y estatales disponibles con respecto a los programas y proyectos del Plan de Inversión, determinando la idoneidad basada en los siguientes factores:

- Alineación de los resultados (mejoras de seguridad, eficiencias de viajes, mejoras a la sostenibilidad y equidad) de los probables programas y proyectos candidatos con criterios de mérito y/o los objetivos indicados de los programas de financiación específicos;
- Atributos de los programas y proyectos candidatos y alineación con las tipologías de infraestructura (por ejemplo, autopistas, transporte activo, puertos, tránsito, y calles completas) a las que están dirigidos programas de financiación específicos;
- Estimados de costo de programas y proyectos evaluados en función de los fondos comunes discrecionales previstos, los montos máximos de las subvenciones concedidas, y los importes de concesión típicos señalados por el programa de financiación;

- Disponibilidad de financiación local (o no federal, no estatal) que pueda ser aprovechada y requisitos mínimos de compatibilidad (distribución de costos) para los programas de financiación relevantes; y
- Preparación general del proyecto y estado de la planificación y desarrollo de proyectos candidatos.

7.3.2 Programas federales de financiación discrecional

La **Tabla 7-2** ofrece un resumen de programas de subsidio discrecional federal que se identificaron para proyectos y programas del Plan de Inversión. En el Apéndice 7-B se ofrecen más detalles sobre estos programas.

Tabla 7-2. **Programas federales de subsidio discrecional para proyectos del plan de inversión**

Agencia emisora	Programa de subsidio	Abreviación
FEMA	Construyendo Infraestructuras y Comunidades Resilientes	BRIC
FHWA	Programa de Inversión en Puentes	BIP
FRA	Programa Consolidado de Infraestructura Ferroviaria y Mejoras de Seguridad	CRISI
FRA	Programa de Subsidio para la eliminación de Cruces Ferroviarios	RCE
FTA	Subsidios de Planificación de Desarrollo Orientado al Tránsito	TOD
FTA	Programa de Subsidios para Inversiones de Capital (Pequeños Comienzos)	CIG
MARAD	Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria	PIDP
USDOT	Reconstruyendo Infraestructura Americana con Sostenibilidad y Equidad	RAISE
USDOT	Reconectando Comunidades y Vecindarios	RCN
USDOT	Calles y Caminos Seguros Para Todos	SS4A
USDOT	Infraestructura para Reconstruir a América	INFRA
USDOT	Fortaleciendo la Movilidad y Revolucionando el Transporte	SMART
USDOT	Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias	RTEPF
USDOT	Programa de Subvención para Infraestructura de Carga y Abastecimiento de Combustible	CFI

Notas:
FEMA = Agencia Federal para el Manejo de Emergencias
FHWA = Administración Federal de Autopistas
FRA = Administración Federal de Ferrocarriles
FTA = Administración Federal de Tránsito
MARAD = Administración Marítima
USDOT = Departamento de Transporte de los Estados Unidos

7.3.3 Programas estatales de financiación discrecional

La **Tabla 7-3** ofrece un resumen de programas de subsidio discrecionales estatales que se identificaron para proyectos y programas del Plan de Inversión. Como se muestra en el Apéndice 7-B, los fondos comunes y los tamaños típicos de las subvenciones asociadas con estos programas son generalmente más bajos que la mayoría de los programas federales discrecionales. Sin embargo, dado que el número de solicitantes es menor, muchos de estos programas estatales pueden ofrecer generalmente una probabilidad más alta de concesión del subsidio.

Tabla 7-3. Programas estatales de subsidio discrecional para proyectos del plan de inversión

Agencia emisora	Programa de subsidio	Abreviación
CalSTA	Programa Capital de Tránsito y Ferrocarril Interurbano	TIRCP
Caltrans	Programas de Operaciones de Tránsito con Emisiones bajas de Carbono	LCTOP
CARB	Programa Comunitario de Protección del Aire (AB617)	AB617
CNRA	Programa de Subvención para Ecologización Urbana	UGG
CSGC	Comunidades Climáticas Transformativas	TCC
CSGC	Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles	AHSC
CTC	SB-1 –Programa de Soluciones para Corredores Congestionados	SCCP
CTC	Programa Estatal de Transporte Activo	ATP Estatal
CTC	SB-1 – Programa de Cooperación Local – Competitivo	LPP-C
CTC	SB-1 – Programa de Mejora de los Corredores Comerciales	TCEP

Notas:
AB = Proyecto de Ley de la Asamblea
CalSTA = Agencia Estatal de Transporte de California
Caltrans = Departamento de Transporte de California
CARB = Junta de Recursos del Aire de California
CNRA = Agencia de Recursos Naturales de California
CSGC = Consejo de Crecimiento Estratégico de California
CTC = Comisión de Transporte de California
SB = Proyecto de Ley del Senado

7.3.4 Programas Regionales de Financiación Discrecional

La **Tabla 7-4** ofrece un resumen de los programas regionales de subvenciones discrecionales que se identificaron para proyectos y programas del Plan de Inversión. Estas oportunidades regionales de financiación típicamente tienen un objetivo más específico y pequeño que el de los fondos comunes de financiación. Sin embargo, los proyectos y programas en el Plan de Inversión probablemente serán fuertes candidatos dado el impacto esperado en las comunidades locales y partes interesadas, y se alinean con los resultados esperados de los programas regionales. La lista de posibles programas regionales y locales de subsidios discrecionales continúa siendo revisada y aumentada después de discusiones con socios locales.

Tabla 7-4. Programas regionales de subsidio discrecional para proyectos del plan de inversión

Agencia emisora	Programa de subsidio	Abreviación
AQMD	Programa Comunitario de Protección del Aire (Incentivos)	CAPP
AQMD	Fondo de Mitigación Ambiental de Volkswagen	VEMT
MSRC	Financiación para un Transporte Limpio	CTF
MSRC	Programa Transformativo de Estrategias del Transporte y Soluciones de Movilidad	TTSMS

Nota:
AQMD = Distrito de Gestión de Calidad del Aire de la Costa Sur
MSRC = Comité de Revisión para la Reducción de la Polución del Aire de Fuentes Móviles

7.3.5 Requisitos de la contrapartida local

Un aspecto importante por considerar cuando se busca acceder a programas federales y estatales discrecionales es que la mayoría tienen requisitos locales de distribución de costos. También conocido como la contrapartida local, esta distribución de costos representa la contribución mínima de financiación no federal y no estatal al que se debe de comprometer un solicitante para entregar un proyecto candidato si a este se le fuera a otorgar una financiación federal o estatal. La mayoría de los programas de financiación requieren una contrapartida local de al menos 20%, aunque este umbral mínimo puede variar de programa a programa - y puede diferir en un mismo programa dependiendo de si el solicitante está buscando financiación para actividades de planificación o construcción. Adicionalmente, la ubicación de un proyecto candidato puede ser un factor entre los requisitos de contrapartida local, con un umbral mínimo reducido, o incluso eximido, para proyectos en áreas estatales o designadas federalmente como desfavorecidas económica, social, y/o ambientalmente.

La **Tabla 7-5** ofrece el rango de requisitos de contrapartidas locales para los programas de financiación descritos anteriormente.

Tabla 7-5. Requisitos de contrapartidas locales por programa de financiación

Federal/Estatal	Programa de subsidio	Abrev.	Requisitos mínimos de contrapartida
Federal	Programa de Inversión en Puentes	BIP	Planificación: 10% Construcción: 20%/50% (<$100 millones/>$100 millones categorías)
Federal	Construir Infraestructuras y Comunidades Resistentes	BRIC	25%
Federal	Programa de Subvención para Infraestructura de Carga y Abastecimiento de Combustible	CFI	20%
Federal	Programa de Subvenciones para Inversiones de Capital (Pequeños Comienzos)	CIG	20%
Federal	Programa Consolidado de Infraestructura Ferroviaria y Mejoras de Seguridad	CRISI	20%
Federal	Infraestructura para Reconstruir a América	INFRA	40%
Federal	Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria	PIDP	20%
Federal	Reconstruyendo Infraestructura Americana con Sostenibilidad y Equidad	RAISE	20% (Áreas Urbanas), 0% (Rural, HDC o APP)
Federal	Programa de Subsidio para la Eliminación de Cruces Ferroviarios	RCE	20%
Federal	Reconectando Comunidades y Vecindarios	RCN	20% (Planificación de RCP y Capital/Planificación NAE), 50% (Capital RCP)
Federal	Reducción de Emisiones de Camiones en Instituciones Portuarias	RTEPF	20%
Federal	Fortaleciendo la Movilidad y Revolucionando el Transporte	SMART	Ningún requisito de contrapartida para subvenciones de planificación, 20% para proyectos capitales
Federal	Calles y Caminos Seguros Para Todos	SS4A	20%
Federal	Subvenciones de Planificación de Desarrollo Orientadas al Tránsito	TOD	20%
Estatal	Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles	AHSC	10%
Estatal	Programa Estatal de Transporte Activo	ATP Estatal	No se requiere contrapartida
Estatal	Programas de Operaciones de Tránsito con Emisiones bajas de Carbono	LCTOP	No se requiere contrapartida
Estatal	Programa de Cooperación Local-Competitivo	LPP-C	50%
Estatal	SB-1 Programa de Soluciones para Corredores Congestionados	SCCP	No se requiere contrapartida
Estatal	Comunidades Climáticas Transformativas	TCC	50%
Estatal	SB1 – Programa de Mejora de los Corredores Comerciales	TCEP	No se requiere contrapartida si es nominado por Caltrans. 30% de contrapartida local requerido si nominado por regiones.
Estatal	Programa Capital de Tránsito y Ferrocarril Interurbano	TIRCP	No se exige una contrapartida mínima, pero el aprovechamiento de la financiación es deseable y será considerado en la evaluación
Estatal	Programa de Subvenciones para el Arbolado Urbano	UGG	No se requiere contrapartida
Regional	Programa Transformativo de Estrategias de Transporte y Soluciones de Movilidad	TTSMS	No se requiere contrapartida

Notas:
APP = Áreas de Pobreza Persistente
Caltrans = Departamento de Transporte de California
HDC = Comunidades Históricamente Desfavorecidas
NAE = Acceso y Equidad Vecinal
RCP = Proyecto Piloto Reconectando Comunidades

Se añadirán programas de financiamiento adecuados que abordan programas y proyectos comunitarios al Plan de Inversión siguiendo el desarrollo de cada grupo de trabajo del programa comunitario.

7.4 Resumen y Consideraciones

En la Tabla 7-6 se muestra la financiación estimada necesaria para los proyectos y programas del Plan de Inversión recomendados para financiamiento, y se estima que exceda los $3,000 millones. Metro y sus asociados necesitarán aprovechar los fondos disponibles y esperados de las Medidas R/M para desarrollar y ejecutar los programas y proyectos. Estos fondos deben usarse juiciosamente como inversión inicial para desarrollo de proyectos y distribución de costos para aprovechar la financiación máxima de programas discrecionales regionales, estatales, y federales adecuados.

El equipo del proyecto debe considerar un amplio rango de fuentes de financiación adicional para abordar los vacíos significativos entre la financiación de las Medidas R/M y los niveles de capital requeridos para ejecutar los proyectos y Programas Modales priorizados del Plan de Inversión. Este capítulo ha resaltado un rango de oportunidades de subvenciones federales, estatales, y regionales que se alinean con el conjunto de diferentes proyectos y Programas Modales del Plan de Inversión, a partir de un análisis cruzado detallado (Apéndice 7-A) y una evaluación de los atributos claves para programas de financiación que deben ser considerados (Apéndice 7-B).

Tabla 7-6. Funding Need and Discretionary Grant Programs to Target

Modo	A. Inversión estimada aprovechada de las Medidas R/M ($m)	B. Recomendación de financiación de las Medidas R/M ($m)			Estimación de la subvención necesaria ($m) (A – B.3)	Ejemplos de programas de financiación adecuados
		B.1. Proyectos para financiación inicial	B.2. Programa modal	B.3. Total (B.1 + B.2)		
Transporte Activo/TDM	$195	$44	$56	$100	$95	RCN, SS4A, ATP, TCC, UGG, SCCP
Arterias viales/ Calles completas	$1767	$116	$72	$188	$1,579	RAISE, SS4A, ATP, BIP, SCCP, TCEP, SMART
Seguridad en las autopistas y mejoras en los enlaces	$894	$171	$39	$210	$610	RAISE, SMART, BIP, INFRA, RCN, SCCP, TCEP, CFI
Transporte de Mercancías	$332	$62	$18	$80	$252	TCEP, PIDP, RAISE, INFRA
Tránsito	$478	$57	$68	$125	$353	RAISE, SCCP, TIRCP, CRISI, RCE, TOD
Programas comunitarios	$340	$40	$0	$40	$300	UGG, AHSC, AB617, CAPP
Total	**$4,005**	**$490**	**$253**	**$743**	**$3,262**	

Notas:
TDM = gestión de la demanda del transporte

7.4.1 Implementation and Considerations

Este capítulo ha establecido un marco sobre cómo ha sido desarrollada y continuará evolucionando la estrategia de financiación para el Plan de Inversión. El siguiente capítulo (Capítulo 8) aplica este marco para evaluar las recomendaciones de Inversión Inicial para que los proyectos reciban los fondos de las Medidas R/M, y evalúa cuales oportunidades de subvención federal/estatal/regional deberían abordarse para subsanar los déficits de financiación restantes para esos proyectos priorizados.

En el futuro, se continuará refinando la estrategia de financiación a medida que los programas y proyectos del Plan de Inversión se desarrollen y evolucionen, y que emerjan nuevas oportunidades de financiación discrecional. Por lo tanto, debería de considerarse como un "documento en evolución constante" sujeto a actualización y adaptación en línea con las oportunidades cambiantes y los retos durante el periodo de tiempo de múltiples décadas del plan de inversión. A lo largo de este horizonte de tiempo, el desarrollo de programas y proyectos debe de incorporar los siguientes temas de posicionamiento, lo cual puede contribuir a la implementación exitosa de la estrategia:

Ajustar el tamaño y la agrupación de proyectos: esto podría involucrar agrupar proyectos donde apliquen sinergias o tamaños mínimos de proyectos, o dividir programas más grandes en proyectos individuales, fases, o grupos de proyectos para acceder más fácilmente a programas de financiación específicos y abordar los límites máximos de concesión de subvención.

Posicionar proyectos: esto implica enmarcar los proyectos candidatos para mostrar una alineación polifacética y, cuando sea posible, directa con los resultados y los objetivos esperados del (de los) programa(s) de financiación discrecional(es) objetivo(s).

Acciones provisionales para avanzar la preparación del proyecto: la preparación del proyecto es algunas veces una consideración importante para programas discrecionales, con agencias federales y estatales buscando invertir en proyectos que se puedan ejecutar en un horizonte temporal a corto plazo (por ejemplo, de hoy a cinco años). Por lo tanto, para aumentar la competitividad de un proyecto candidato es importante continuar avanzando con la pre-construcción de actividades de desarrollo incluyendo, pero no limitado a, diseño y planificación (para proyectos capitales), estimación de los costos, análisis regulatorio ambiental (CEQA/NEPA), estudios técnicos (seguridad, tráfico, y transporte de mercancías) y/o modelización económica (impactos, creación de puestos de trabajo, y beneficios).

8 RECOMENDACIONES

La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) inició el desarrollo del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (LB-ELA) tras la decisión de la Junta Directiva de Metro de suspender el proyecto anterior del Corredor Sur de la I-710 que amenazaba con desplazar a los residentes y negocios locales, aumentar la contaminación del aire, exacerbar las preocupaciones de salud pública y crear más impactos ambientales para algunas de las comunidades más vulnerables del Condado de Los Ángeles adyacentes a la autopista. En su lugar, la Junta Directiva de Metro ordenó a su director ejecutivo que desarrollara un nuevo proceso basado en el consenso para involucrar a los residentes, las comunidades y las partes interesadas afectadas en el desarrollo de un Plan de Inversión en transporte integral, multimodal, receptivo a la comunidad y regionalmente significativo. Este Plan de Inversión contrasta marcadamente con su predecesor y señala un punto de inflexión para Metro en la forma en que involucra a las comunidades y las partes interesadas en el desarrollo de un enfoque integral para la inversión en corredores de autopistas a través de una participación comunitaria, sólida, continua y significativa.

Para lograr la visión de la Junta Directiva de Metro, el personal creó el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA y el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) para dar a los residentes y comunidades afectadas una voz significativa en el desarrollo de los valores, procesos y recomendaciones del Plan de Inversión. El Comité Consultivo es el principal órgano asesor de Metro, compuesto por representantes de las comunidades, instituciones, agencias gubernamentales e industrias del Corredor que se ven afectadas o dependen del movimiento de personas y bienes en el Corredor (como se describe en el Capítulo 2). El CLC permitió que Metro convocara a un grupo diverso y comprometido de representantes de la comunidad que viven a lo largo del Corredor LB-ELA para asesorar al Comité Consultivo durante todo el proceso del Plan de Inversión (véase el Capítulo 2).

El Comité Consultivo y el CLC proporcionaron una voz significativa a las comunidades afectadas que se sintieron excluidas o no escuchadas durante el proceso anterior del proyecto del Corredor Sur de la I-710. Como resultado, el Plan de Inversión refleja un enfoque dedicado a abordar la gran cantidad de problemas que enfrentan los residentes afectados por la I-710, incluida la mala calidad del aire; altos niveles de contaminación; impactos significativos en la salud y el medio ambiente; fuerte congestión de tráfico; la escasa seguridad vial de automóviles, camiones, ciclistas y peatones; la falta de infraestructura de transporte multimodal; bajos niveles de oportunidades económicas para los residentes; y altos niveles de pobreza (véase el Capítulo 3).

El Comité Consultivo y el CLC se reunieron por separado y en conjunto para revisar y asesorar sobre las metas, propuestas y recomendaciones del Plan de Inversión a lo largo del proceso. Los miembros de ambos grupos también participaron en grupos de trabajo, ayudaron a fundamentar los datos reales y compartieron los próximos esfuerzos de divulgación y participación con sus comunidades. Durante los 30 meses que duró el proceso del Comité Consultivo, el Comité Consultivo y los miembros del CLC trabajaron juntos para reevaluar las muchas necesidades y metas de inversión en el Corredor, desarrollar estrategias multimodales para satisfacer estas necesidades e identificar posibles proyectos y

programas a corto y largo plazo basados en esas estrategias. La experiencia vivida por las partes interesadas en el Corredor y el deseo de mejorar la movilidad, la seguridad y la calidad del aire regionales, al tiempo que fomentan la vitalidad económica, la equidad social, la sostenibilidad ambiental y el acceso a las oportunidades, desempeñaron un papel integral en la creación de este Plan de Inversión multimodal, centrado en la comunidad y de importancia regional.

Como documento de planificación estratégica, el Plan de Inversión establece una visión general para identificar y asegurar la inversión en proyectos y programas que se alineen y apoyen la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor durante los próximos 20 años. Si bien el enfoque principal del Comité Consultivo y el CLC fue la identificación de proyectos y programas para que Metro invierta y aproveche los fondos de la Medida R y M dedicados al Corredor, el meta integral del Plan de Inversión también es atraer inversiones regionales, estatales y federales para implementar otros proyectos y programas que también promuevan los valores del Corredor. La necesidad general de inversión del Plan de Inversión consiste en proyectos que son financiados total o parcialmente a través de subvenciones externas, aquellos que recibirán otros fondos de Metro y proyectos que recibirán inversión de la Medida R/M del Corredor como se identifica en este Plan de Inversión. El monto máximo de inversión que el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA busca asegurar es de aproximadamente $**17.3 mil millones**, que incluye los compromisos de la Medida R/M, el aprovechamiento anticipado de los fondos de la medida, así como otras fuentes de subvenciones externas. Es probable que este monto aumente a medida que se identifiquen, prioricen e incorporen nuevos proyectos y programas en el Plan de Inversión.

8.1 Proyectos con compromisos de financiamiento externo

A través de la colaboración con las partes interesadas del Corredor LB-ELA, Metro ha apoyado y ayudado a generar inversiones en una serie de proyectos de transporte multimodal desde que inició el Comité Consultivo en septiembre de 2021, desde carriles para bicicletas locales hasta grandes proyectos de infraestructura portuaria. El 6 de julio de 2023, la Agencia de Transporte del Estado de California (CalSTA, por sus siglas en inglés) otorgó $643.5 millones para implementar proyectos portuarios y proyectos ferroviarios de carga valorados en más de $3 mil millones a través de su Programa de Infraestructura Portuaria y de Transporte de Mercancías (PFIP, por sus siglas en inglés). [1] Estos incluyen el financiamiento inicial para proyectos de eficiencia ferroviaria de transporte de bienes que respaldarán un mayor movimiento de bienes por ferrocarril, incluido el proyecto Commerce sobre y la instalación de Hobart/Commerce Intermodal, que recibió un total de $27 millones para su costo total de $2.139 mil millones y la Inversión en todo el sistema de transporte de bienes del Puerto de Long Beach (SWIFT) con $225 millones en fondos estatales para el costo estimado de $593.7 millones.

Además, el Comité Consultivo también identificó un conjunto de proyectos que recibieron inversión a través de la Oportunidad del Plan de Pre-Inversión (PIPO), lo que permitió a Metro buscar fondos para

[1]Para obtener más información sobre el programa de CalSTA: https://calsta.ca.gov/-/media/calsta-media/documents/pfip-awards-summary-narrative-7-6-23-a11y.pdf

proyectos del Corredor antes de que el Plan de Inversión pudiera ser finalizado para aprovechar las oportunidades de financiamiento disponibles. En 2023, PIPO obtuvo $46.6 millones en fondos de subvenciones para respaldar una inversión de $76 millones en el Corredor. [2] En el Ciclo 6 del Programa Estatal de Transporte Activo, [3] 15 proyectos en ciudades del Corredor y comunidades no incorporadas valorados en $114.8 millones recibieron $92.6 millones en fondos de subvención, incluido un proyecto que se incluyó en el PIPO. En total, estos compromisos recientes de subvenciones federales y estatales suman más de $1.33 mil millones de dólares que ayudarán a entregar proyectos del Corredor valorados en más de $4.9 mil millones como parte del Plan de Inversión **(Véase Tabla 8-1).**

Metro también está apoyando proyectos del Corredor que no necesariamente serán elegibles o recibirán fondos de las Medidas R y M dedicados al Corredor. Se necesitarán aproximadamente $7.2 mil millones de fondos de capital de transporte federales, estatales y de la Medida M para entregar el primer segmento de la línea de tren ligero (LRT) de Southeast Gateway (anteriormente el ramal de West Santa Ana). En general, el Plan de Inversión respalda la ejecución de proyectos valorados en $12.1 mil millones que se financiarán a través de fuentes distintas a los fondos de la Medida R/M del Corredor que se describen a continuación.

Tabla 8-1. inversiones del Corredor respaldadas por otras* fuentes de financiamiento

Modo y nombre del proyecto	Importe comprometido ($M)	Costo total estimado ($M)	Fuente de financiamiento
Movimiento de bienes			
Inversión en todo el sistema de transporte de mercancías (SWIFT) – Proyectos de Electrificación	$224.95	$593.67	Transporte e Infraestructura portuaria (PFIP)[4]
Proyecto de mejora y ampliación del Centro de Apoyo Marítimo (MSF)	$149.33	$198.25	
Puente de separación peatonal de la línea principal del ferrocarril del puerto de Los Ángeles /Wilmington Community & Waterfront	$42.08	$57.91	
Proyecto de mejora del paso a desnivel de la Ruta Estatal 47-Seaside Avenue y Navy Way	$41.79	$62.98	
Paso elevado de Commerce Rail	$12.00	$939.00	

[2] Para leer sobre esta inversión: Financiamiento de LPP-C para SELA TIP: https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/local-partnership-program/competitive/2022-guidelines-competitive/tab-18-4-6-a11y.pdf

[3] Para más información: MPO: https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/atp/2023/2023-atp-staff-reccomendations-mpo-component-a11y.pdf y Nivel Estatal: https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/atp/2022/2023-atp-staff-recommendations-final-a11y.pdf

[4] CalSTA: https://calsta.ca.gov/-/media/calsta-media/documents/pfip-awards-summary-narrative-7-6-23-a11y.pdf

Modo y nombre del proyecto	Importe comprometido ($M)	Costo total estimado ($M)	Fuente de financiamiento
Instalación Intermodal Hobart/Commerce	$15.00	$1,200.00	
America's Green Gateway: Construcción del Programa Ferroviario del Muelle B	$283.00		Mega subvención del Departamento de Transporte de EE. UU.[5]
- SWIFT - Componente Muelle B	$158.40		PFIP
- Proyecto de reconstrucción del corredor de transporte de mercancías de la calle del Muelle B	$26.30		Mitigación de la congestión y calidad del aire (CMAQ)[6]
- America's Green Port Gateway: Proyecto de Mejoras Ferroviarias Tempranas del Muelle B	$70.44		Programa de mejora de los corredores comerciales (TCEP)[7]
- America's Green Port Gateway Fase 1: Mejoras tempranas del ferrocarril del Muelle B	$52.20		
- Proyecto de Mejora del Sistema de Transporte de North Harbor	$52.63	$1,547	Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria del Departamento de Transporte de EE. UU.[8]
Proyecto de Conversión de Cero Emisiones de la Terminal de Middle Harbor	$30.14	$37.68	
Centro de capacitación de la fuerza laboral en movimiento de bienes	$110.00	$150.00	Presupuesto estatal de CA
Proyecto de ampliación del muelle/reducción de emisiones de embarcaciones del muelle 300	$300.00	$300.00	Puerto de Los Ángeles
Transporte activo			
Mejoras para peatones y bicicletas de la ciudad de Bell Gardens	$2.96	$2.96	Ciclo 6 del Programa de Transporte Activo de California [9]
Mejoras en la seguridad comunitaria en toda la ciudad de Carson	$3.45	$3.47	
Plan Maestro de la Ciudad de Carson Para el Uso de Bicicletas	$0.90	$0.90	

[5] https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2024-01/MEGA%20Fact%20Sheets%20FY%202023-2024_Final.pdf

[6] USDOT - CMAQ: https://www.transportation.gov/sustainability/climate/federal-programs-directory-congestion-mitigation-and-air-quality-cmaq

[7] https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/tcep/4192022-tcep-program-of-project-amendment-a11y.pdf

[8] Departamento De Transporte los EE. UU. 2023: https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2023-11/PIDP%202023%20Awards%20Fact%20Sheets_0.pdf y 2022: https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2022-10/FY%202022%20Port%20Infrastructure%20Development%20Grant%20Awards.pdf

[9] CA CTC: https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/ctc-meetings/2023/2023-06/19-4-9.pdf

Modo y nombre del proyecto	Importe comprometido ($M)	Costo total estimado ($M)	Fuente de financiamiento
Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad	$8.82	$9.80	
Rutas seguras de Huntington Park para personas mayores y estudiantes **	$4.26	$4.76	
Conexiones de la Línea A de Metro para el Condado No Incorporado de Los Ángeles	$9.86	$12.33	
Proyecto de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St	$0.15	$1.38	
Proyecto de Accesibilidad Peatonal de Salt Lake Av	$7.13	$7.13	
Corredor de Slauson Av y mejoras en toda la ciudad para peatones, bicicletas y tránsito	$2.11	$2.11	
Proyecto de Rutas Seguras a la Escuela de South Downey (Fase 2)	$1.15	$1.15	
Mejoras en el transporte activo de Tweedy Boulevard	$5.26	$6.59	
Southeast Gateway Proyecto de seguridad y acceso para bicicletas “Primera-última milla” de la estación de tren ligero	$3.38	$3.38	
Implementación del plan peatonal de Walnut Park	$2.45	$9.66	
Calles seguras de Wilmington: Un enfoque que prioriza a las personas	$32.30	$40.78	
Camino de usos múltiples de la servidumbre de servicios públicos de West Paramount Fase I	$9.66	$9.66	
Proyecto de instalaciones para peatones y bicicletas de Randolph Street	$6.70	$8.50	Programa de Transporte Activo de Metro [10]
Puente de separación peatonal a nivel de Rail Mainline/Wilmington Community & Waterfront	$5.00	$62.60	Reconectando comunidades y vecindarios (RCN FY23)[11]
Reconectando North Long Beach - Proyecto Hamilton Loop (estudio de planificación)	$1.20	$1.50	
Reconectando el este de Los Ángeles : Proyecto 60 Green Bridge para Belvedere Park (estudio de planificación)	$0.80	$1.00	
Carreteras principales/Calles completas			
I-710 Gestión Integrada del Corredor (ICM)**	$27.84	$40.15	TCEP

[10] Informe de la Junta de LA Metro: https://boardagendas.metro.net/board-report/2020-0562/

[11] Departamento de Transporte de EE. UU FY23: https://www.transportation.gov/grants/reconnecting-communities/reconnecting-communities-fy23-awards

Modo y nombre del proyecto	Importe comprometido ($M)	Costo total estimado ($M)	Fuente de financiamiento
Puerta de enlace de Shoreline Drive	$30.00	$60.00	Reconectando Barrios y Comunidades Piloto (RCN FY22)[12]
Transporte público			
Programa de mejora del tránsito en el sureste de Los Ángeles **	$14.50	$31.13	Programa de Colaboración Local[13]
Línea Southeast Gateway LRT (Estación de la Línea A de Slauson a Pioneer Segment)***	$1,435.00***	$7,167.00	Medida M[14] CIG del DOT de EE. UU. (POR DETERMIN/AR)[15]
Eliminación de barreras y creación de legado: Un enfoque multimodal para el condado de Los Ángeles	$139.00	$162.00	RCN FY23

Nota: Esta tabla no es una lista exhaustiva de todas las inversiones comprometidas en el Corredor. Los costos de los proyectos están sujetos a cambios.
"Otras" fuentes de financiamiento excluyen los fondos disponibles de la Medida R/M para el Plan de Inversión
**Proyectos incluidos en el PIPO de Metro
***El compromiso de la Medida M es para todo el corredor LRT

8.2 Proyectos y programas que reciben inversión de la Medida R/M

El Plan de Inversión recomienda la inversión de $743 millones en fondos de la Medida R y M dedicados al Corredor LB-ELA para catalizar más de $3.2 mil millones en inversiones locales, estatales y federales en proyectos y programas prioritarios consistentes con la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor LB-ELA, según lo adoptado por el Comité Consultivo y aprobado por la Junta Directiva de Metro como política oficial para el Corredor. En conjunto, se espera que la inversión total generada por el financiamiento de las Medidas R y M se acerque a los $4 mil millones.

Estos proyectos y programas fueron seleccionados a través de un proceso del Comité Consultivo que inicialmente identificó más de 200 proyectos y programas en todo el Corredor LB-ELA, atendiendo una amplia gama de modos de viaje y necesidades identificadas por la comunidad. Después de evaluar el potencial de cada proyecto y programa para promover las Metas y Principios Directivos adoptados por el Comité Consultivo, se consideraron proyectos altamente calificados en el contexto del Corredor LB-

[12] Departamento de Transporte de EE. UU.: https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2023-02/RCP%20Fact%20Sheets%202022.pdf

[13] CA CTC: https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/local-partnership-program/competitive/2022-guidelines-competitive/tab-18-4-6-a11y.pdf

[14] Plan de gastos de la Medida M: https://www.metro.net/about/measure-m/

[15] US DOT CIG Dashboard: https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/2024-01/Public-CIG-Dashboard-01-05-2024.pdf

ELA y se priorizaron evaluando la viabilidad técnica, logística y política de cada proyecto y programa. Este proceso de evaluación y priorización resultó en una lista completa de proyectos y programas de Inversión Inicial (ver Tabla 8-1) recomendados para el financiamiento fijo de la Medida R/M de Metro para el Corredor, según se identifica en el plan de gastos respectivo de cada Medida. Los fondos de la Medida representan una pequeña porción del total necesario para llevar a cabo estas mejoras en el Corredor; Para tener éxito, Metro y sus socios deben apoyar estos fondos con subvenciones discrecionales regionales, estatales y federales adicionales y otras fuentes. Estos proyectos recomendados para el financiamiento inicial representan pasos significativos hacia el cumplimiento de la visión a largo plazo del Plan de Inversión para el Corredor LB-ELA.

Como se ha adelantado en el Capítulo 6, el Plan de Inversión tiene por objeto utilizar los fondos de la Medida R/M de la siguiente manera[16]:

Financiamiento para la implementación: El Plan de Inversión financiará proyectos que (1) tengan una alta calificación en el logro de la Visión, Meta y Principios Directivos de Corredor según lo definido por el Comité Consultivo y el CLC y (2) estén listos para oportunidades de financiamiento a corto plazo a través de los dólares existentes y disponibles de la Medida R. [17] Esta categoría podría incluir proyectos listos para implementar identificados a través del proceso de Oportunidad del Plan de Pre-inversión (PIPO, por sus siglas en inglés) (como se describe en el Capítulo 5).

Financiamiento para la pre-implementación: El Plan de Inversión asignará fondos a través de los Programas Modales para avanzar en otros proyectos altamente calificados, pero menos listos, a través de sus pasos restantes de planificación y pre-implementación. Debido a su escala y complejidad, estos proyectos a medio y largo plazo necesitan más tiempo para estar listos para futuros ciclos de financiamiento (con financiamiento de planificación a corto plazo, financiamiento ambiental a medio plazo y financiamiento de implementación a largo plazo reservado para estos proyectos).

Financiamiento para el desarrollo: Para respaldar el compromiso del Plan con la equidad, el plan asignará fondos a través de Programas Modales para apoyar la planificación equitativa de proyectos, el desarrollo y, en última instancia, la implementación de proyectos futuros que aborden la Visión, Meta y Principios Directivos del Corredor. Dado que algunas comunidades no tenían conceptos de proyectos listos para su inclusión en el MSPP, este financiamiento se centrará en identificar brechas o necesidades y ayudará a priorizar las Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC, por sus siglas en inglés) (además de las consideradas en las dos primeras categorías). Proporcionará la asistencia técnica necesaria y los recursos de planificación de los que actualmente carecen las comunidades de escasos recursos para desarrollar plenamente los conceptos de los proyectos que actualmente se encuentran en sus primeras etapas para avanzar hacia la implementación. La financiación se denomina Fondo START-UP (Asistencia Técnica Estratégica para el Transporte Reparativo que Eleve a la Gente)y dará lugar a proyectos

[16] Estas categorías se muestran por proyecto en las hojas informativas del proyecto en este documento como "fase" o en el panel de visualización en línea como "estado".

[17] Véase el Capítulo 7, Financiación, para obtener más información al respecto.

candidatos adicionales que abordan el Principio Directivo de Equidad y que califican para financiamiento futuro.

Financiamiento para Programas Comunitarios: Los Programas Comunitarios son un sello distintivo del compromiso del Plan de Inversión con la equidad y la mejora de las vidas de los miembros de la comunidad. Estos programas están diseñados para proporcionar beneficios únicos y centrados en la equidad a los residentes afectados del Corredor LB-ELA, reflejando los aportes recibidos de los miembros de la comunidad a lo largo del proceso de desarrollo del Plan de Inversión. El Plan de Inversión incluye $40 millones en financiamiento, llamado el Fondo Catalizador de Programas Comunitarios, y apunta a recibir financiamiento de subvenciones adicionales por un total de $300 millones, un promedio de $20 millones para cada uno de los 15 Programas Comunitarios. La intención del Fondo Catalizador es permitir que cada programa se desarrolle aún más hasta convertirse en un proyecto o programa financiable, desarrollar prioridades para proyectos y programas y crear estrategias para financiamiento continuo de fuentes locales y fuentes de subvenciones discrecionales. Debido a que los programas comunitarios presentan diversos grados de alcance relacionado con el transporte, el aprovechamiento de subvenciones externas será un enfoque importante de este esfuerzo, ya que Metro no puede financiar algunos de los programas comunitarios más allá de la etapa de planificación debido a los requisitos de conexión con el transporte de los fondos de las Medidas R y M. Metro se compromete a colaborar y asociarse con otras agencias líderes asignadas para identificar fuentes de financiamiento elegibles, vías de implementación y patrocinadores apropiados para estos programas. El desarrollo de los Programas Comunitarios contará con el apoyo de grupos de trabajo compuestos por miembros de la comunidad y organizaciones comunitarias, que se describen con más detalle en el Capítulo 9.

8.3 Inversiones Iniciales: Proyectos/Programas Recomendados para el Financiamiento Inicial

Sobre la base de los procesos de divulgación y evaluación de proyectos, los proyectos recomendados para la asignación inicial de fondos de la Medida R/M asignados al Corredor LB-ELA se incluyen en la **Tabla 8-2** y se explican con más detalle en las hojas informativas en la Sección 8.4. Los proyectos recomendados para la Inversión Inicial se encuentran en varias etapas de desarrollo del proyecto, desde la planificación hasta la implementación. El desarrollo de los Programas Comunitarios contará con el apoyo de grupos de trabajo compuestos por miembros de la comunidad y organizaciones comunitarias, que se describe con más detalle en el Capítulo 9. Estos proyectos/programas se muestran en la **Figura 8-**.

DRAFT

Figura 8-16. Proyectos/Programas para la inversión inicial

Además de los proyectos y programas identificados para la inversión inicial, el Plan de Inversión también mira hacia el futuro del Corredor LB-ELA mediante el apoyo, la planificación, el desarrollo, la identificación y el perfeccionamiento de proyectos, programas e iniciativas estratégicas, y el abordaje de las necesidades de equidad insatisfechas para promover la Visión, Metas y Principios Directivos del

Corredor. Los Programas Modales, que se detallan en una sección posterior, servirán como el mecanismo por el cual se llevarán a cabo estas actividades de planificación y desarrollo en curso que conduzcan a la implementación después de la adopción del Plan de Inversión.

El Plan de Inversión cuenta con cinco Programas Modales centrados en los siguientes modos de transporte para categorizar los proyectos durante el desarrollo del plan: Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Seguridad en Autopistas y Mejoras de Conexiones, Movimiento de Bienes, y Transporte Público. Metro, sus socios y las partes interesadas deberán continuar colaborando para avanzar en los proyectos de los Programas Modales hacia la implementación para promover las Metas del Plan de Inversión. Además, el Plan de Inversión reservará fondos dentro de cada Programa Modal para llevar a cabo estas actividades de planificación y desarrollo e implementar algunos proyectos que eventualmente surjan de este trabajo futuro.

En las siguientes tablas se proporcionan más detalles sobre los proyectos y programas recomendados para la inversión inicial. Las descripciones de los proyectos reflejan los detalles del proyecto disponibles en el momento del proceso de recopilación y evaluación del proyecto del Plan de Inversión. La descripción y el alcance de los proyectos que requerirán un trabajo adicional previo a la implementación pueden modificarse en el futuro en función de estos procesos de planificación y diseño. Los proyectos y programas pueden incluir los Indicadores de Equidad y/o Consideración de Aportes de la Comunidad que se describen a continuación.

Indicadores de equidad: Resaltan las posibles preocupaciones que afectan a las EFC, según se identifican a través de los criterios de evaluación técnica. Un indicador de equidad alto se refiere a más o mayores impactos potenciales, y los indicadores de equidad medios o bajos se refieren a menos o más bajos impactos potenciales, respectivamente. Cuando un proyecto incluye un indicador de equidad, se proporcionan requisitos de implementación y orientación para abordar los problemas de equidad identificados.

Indicadores de Consideración de Aportes de la Comunidad (CIC): Destacan las recomendaciones o inquietudes planteadas por los miembros de la comunidad a través del proceso de desarrollo del Plan de Inversión que no fueron capturadas a través de los criterios de evaluación técnica (consulte el Capítulo 6 para obtener más información).

Los proyectos y programas recomendados para la financiamiento inicial se enumeran en la **Tabla 8-2**. Los indicadores de equidad y CIC se indican en las hojas informativas del proyecto dentro de este capítulo y en el Apéndice 6C, Tabla 8.

Tabla 8-2. Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial (Por orden alfabético)

Nombre del proyecto/programa	Cantidad del Plan de Inversión ($M)	ID del proyecto/programa
Proyectos/Programas de Mejora de las Paradas de	$19.0	LB-ELA_0203

Nombre del proyecto/programa	Cantidad del Plan de Inversión ($M)	ID del proyecto/programa
Autobús		
Corredor de calles completas: Alondra Boulevard	$9.0	LB-ELA_0060
Corredor de calles completas: Atlantic Boulevard	$68.6	LB-ELA_0057
Corredor de calles completas: Florence Avenue	$24.9	LB-ELA_0058
Corredor de calles completas: Long Beach Boulevard	$0.75	LB-ELA_0062
Corredor de calles completas: Slauson Avenue	$3.6	LB-ELA_0061
Infraestructura de camiones limpios*	*	LB-ELA_0023
Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek	$0.5	LB-ELA_0165
Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton	$2.0	LB-ELA_0168
Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga	$10.0	LB-ELA_0217
Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías	$2.0	LB-ELA_0151
Cruce peatonal/de bicicletas en Humphreys Avenue [18]	$8.9	LB-ELA_0139
I-710 Límite de autopistas y puentes ensanchados	$5.0	LB-ELA_0181
Programa MOSAICo de la I-710 (Interestatal -710 Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad	$153.6	
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Firestone		LB-ELA_0033
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Florence		LB-ELA_0034
Mejoras en el paso a desnivel I-710/Willow		LB-ELA_0028
Mejoras en el paso a desnivel I-710/Del Amo		LB-ELA_0029
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Bl.		LB-ELA_0030

[76] El proyecto de cruce peatonal/de bicicletas de Humphreys Avenue fue seleccionado para la Oportunidad del Plan de Preinversión (PIPO) por la Junta de Metro en septiembre de 2022 como una prioridad para el Corredor LB-ELA. Este proyecto recibió una subvención del USDOT para la reconexión de comunidades y vecindarios de $9.9615 millones.

Nombre del proyecto/programa	Cantidad del Plan de Inversión ($M)	ID del proyecto/programa
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91		LB-ELA_0031
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Imperial		LB-ELA_0032
Carriles auxiliares de la I-710 (de Willow a Wardlow)		LB-ELA_0035
• Proyecto de mejoras del conector I-710/I-405		LB-ELA_0036
• Proyecto de mejoras del conector I-710/I-105		LB-ELA_0037
• Carriles auxiliares de la I-710 (Del Amo Bl a Long Beach Bl)		LB-ELA_0038
• Mejora del paso a desnivel de I-710/Anaheim		LB-ELA_0091
• Mejora del paso a desnivel de I-710/PCH		LB-ELA_0092
• Mejoras en el paso a desnivel I-710/Wardlow		LB-ELA_0093
I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)	$2.0	LB-ELA_0157
Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles***	$2.5	LB-ELA_9318
Controles de tráfico de la I-710 en las rampas de la autopista	$10.0	LB-ELA_0156
Programa de prioridad del transport público de autobuses del corredor LB-ELA (ocho corredores)	$31.1	
Corredor de carriles prioritarios para autobuses de Atlantic Boulevard		LB-ELA_0146
• Corredor de carriles prioritarios para autobuses de Long Beach Boulevard		LB-ELA_0062
• Corredor de carriles prioritarios para autobuses de Florence Avenue		LB-ELA_0144
• Corredor de carriles prioritarios para autobuses de Slauson Avenue		LB-ELA_0142
• Corredor de carriles prioritarios para autobuses de Gage Avenue		LB-ELA_0143

DRAFT

Nombre del proyecto/programa	Cantidad del Plan de Inversión ($M)	ID del proyecto/programa
• Corredor de carriles prioritarios para autobuses de Firestone Boulevard		LB-ELA_0145
• Corredor de carriles prioritarios para autobuses de Whittier Boulevard		LB-ELA_0178
• Corredor de carriles prioritarios para autobuses de Olympic Boulevard		LB-ELA_0179
Mejoras al plan de primera y última milla de la Línea A del Metro	$9.8	LB-ELA_0008
Línea A del Metro: Puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A [Línea Azul]	$5.0	LB-ELA_0175
Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B	$3.2	LB-ELA_0141
Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro	$15.7	LB-ELA_0017
Puente Shoemaker/Shoreline Dr	$9.0	LB-ELA_0010
Sendero para peatones y bicicletas de la línea Southeast Gateway**	$3.8	LB-ELA_0111
Programa de camiones limpios	$50.0	LB-ELA_0004
Fondo Catalizador de Programas Comunitarios	$40.0	NA

Notas:

*Inversión en Infraestructura de Camiones Limpios incluida como parte del Programa de Camiones de Cero Emisiones (LB-ELA_0004)

** Anteriormente llamado el sendero “West Santa Ana Branch”. Se actualizó el nombre del proyecto de ciclovía para reflejar el nuevo nombre del corredor ferroviario.

*** Nuevo proyecto que no fue evaluado directamente a través del proceso de evaluación descrito en el Capítulo 6. Este proyecto está alineado con las prioridades del corredor y se describe a continuación y tiene el número LB-ELA 9318 en el Plan de Inversiones.

DRAFT

8.3.1 Nuevo proyecto nuevo recomendado para la inversión inicial

Se ha añadido un proyecto adicional a los Proyectos Recomendados para Inversión Inicial desde la publicación del borrador del Plan de Inversión. Si bien no fue evaluado a través del proceso de evaluación del Plan de Inversión, cumple con varias de las metas del Plan. Este estudio de planificación, que se describe a continuación, fue presentado por Metro, Gateway Cities COG y METRANS para obtener fondos del programa de subvenciones federales Reconnecting Communities & Neighborhoods, pero no logró obtener los fondos.

Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (LB-ELA 9318)

Este estudio de planificación avanzará el trabajo del Comité Consultivo en colaboración con el socio del proyecto METRANS para identificar los cruces de la I-710 en los que se necesitan mejoras capitales para reconectar las comunidades a ambos lados de la autopista. Este estudio encaja bien con el estudio de Análisis de Alternativas de los proyectos del programa I-710 MOSAICo (consulte la hoja informativa a continuación). Estas mejoras en los cruces aumentarán el acceso a empleos, cuidado de la salud, educación, supermercados y espacios verdes en este corredor desfavorecido que durante mucho tiempo ha estado privado de conexiones de calidad para estas necesidades, especialmente a pie y en bicicleta. El Plan identificará qué cruces tienen mayor necesidad de mejoras y qué mejoras de capital específicas abordan esas necesidades. Para lograr este resultado, el Plan avanzará en el trabajo del Comité Consultivo y utilizará la experiencia en investigación de METRANS para analizar los patrones de viaje existentes a lo largo del corredor y a lo largo de la autopista I-710. El análisis también identificará cruces que no cumplan con los estándares y las ubicaciones que más se beneficiarían de las mejoras en seguridad, transporte activo y tránsito. El análisis considerará cómo mejorar la movilidad, brindar acceso seguro a empleos, cuidado de salud y supermercados, así como espacios verdes y áreas recreativas como LA River Path. Desarrollará criterios de priorización para identificar las mejoras más necesarias en consulta con la comunidad y las organizaciones comunitarias (CBO).

Metro solicitó una subvención de Reconnecting Communities & Neighborhoods para financiar este estudio, pero no tuvo éxito. Metro cree que esto es de vital importancia para ayudar a priorizar fondos futuros para abordar brechas críticas y conectar a las comunidades divididas por la autopista I-710.

DRAFT

8.4 Hojas informativas: Proyectos y programas recomendados para la inversión inicial

Proyectos/Programas de mejoras en las paradas de autobús [LB-ELA_0203]

Nombre del proyecto/programa	Proyectos/Programas de mejoras en las paradas de autobús [LB-ELA_0203]
Descripción del proyecto/programa	Colaborar con las jurisdicciones locales (ciudades y áreas no incorporadas del condado de Los Ángeles) para implementar mejoras en las paradas de autobús en el Corredor LB-ELA. Las mejoras en las paradas de autobús incluirían elementos como iluminación, elementos de seguridad, bancos, sombra y refugios, bebederos, pantallas de llegada con energía solar, botes de basura, paisajismo, señalización, cruces peatonales y una mejor accesibilidad según la ADA, incluida la reubicación de las cajas de servicios públicos en la acera. Proporcionar apoyo financiero para ayudar a aprovechar fondos locales para la implementación del proyecto. Los fondos se pondrían a disposición en función de criterios como la necesidad del proyecto, la preparación del proyecto y los beneficios del proyecto en relación con los costos, entre otros factores.Los Ángeles
Líder del proyecto/programa	Metro, Long Beach Transit y jurisdicciones locales
Rol de Metro	Socio
Ubicación	Toda la zona de estudio
Meta y principios abordados con mayor puntuación	Seguridad, Salud Comunitaria, Oportunidad y Prosperidad
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguna Indicador CIC: Añadir especificaciones de diseño para los materiales de pavimentación para garantizar la accesibilidad de las paradas de autobús para los dispositivos de movilidad
Modos	Transporte Público, Transporte Activo, Carreteras Principales
Fase	Desarrollo/ Implementación

Requisitos y orientaciones para la aplicación	La inversión del Plan de Inversión se utilizaría para comprar e instalar marquesinas de autobús con pantallas en tiempo real e iluminación de seguridad en 100 de las paradas de autobús que actualmente carecen de marquesinas, así como 1,000 rampas en las aceras para mejorar la accesibilidad de la ADA a las paradas de autobús en el área de estudio LB-ELA. The $19 million can be used to leverage additional grant funding to implement additional locations as well as to support the installation of additional amenities mentioned above, such as lighting, security features, benches, drinking fountains, solar-powered arrival displays, trashcans, landscaping, and signage. Additionally, Metro is currently piloting portable public restrooms at Metro rail stations; this pilot could be expanded to specific bus stop locations if there is adequate space. Las ubicaciones exactas de las marquesinas y las rampas de las aceras se determinarán mediante un proceso de priorización que se centra en las áreas de mayor necesidad. Metro anticipa que usará las designaciones de EFC, la coordinación con las ciudades y los Servicios de Acceso, las áreas con alto número de pasajeros y las áreas que carecen de sombra y son vulnerables a los impactos del calor para informar la priorización. La inversión en este programa también abordará varios proyectos de mejora de paradas de autobús en toda la ciudad, incluidas las mejoras de las paradas de autobús [LB-ELA_0118 – Signal Hill], las mejoras de las paradas de autobús [LB-ELA_0077 – Commerce] y las mejoras de las paradas de autobús [LB-ELA_0103 – Maywood]. Metro también anticipa que las ciudades serán responsables de una contrapartida local financiada por la ciudad para estos proyectos, por determinar.
Potencial para la creación de paquetes	Los proyectos relacionados incluyen el Proyecto de Mejoras de Transporte Público del Sureste de Los Ángeles (SELA) [LB-ELA_0169], las Mejoras de las Paradas de Autobús [LB-ELA_0118 – Signal Hill], las Mejoras de las Paradas de Autobús [LB-ELA_0077 – Commerce] y las Mejoras de las Paradas de Autobús [LB-ELA_0103 – Maywood].Los Ángeles
Costo estimado	$19 millones: • $60,000 por marquesina (100 marquesinas) $13,000 por rampa en la acera (1000 rampas)
Posibles fuentes de financiamiento	Administración Federal de Transporte Público (FTA) (serie 7300) Administración Federal de Transporte Público (FTA) Subvenciones para instalaciones de Transporte Público
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 20% – Subvenciones de FTA
Inversión de la Medida R/M recomendada	$19 millones*

Note:* Metro will expect cities to provide at least a portion of the local funding match for these projects and generally be expected to be responsible for the future operations and maintenance costs of these facilities

Corredor de calles completas: Alondra Blvd [LB-ELA_0060]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de calles completas: de Alondra Blvd
Descripción del proyecto/programa	Alondra Boulevard, entre Central Avenue y Lakewood Boulevard. Reconstruir Alondra Boulevard para establecer un corredor de calle completa, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos para árboles.
Líder del proyecto/programa	Compton/ Paramount/ Gateway Cities COG
Rol de Metro	Financiar
Ubicación	Compton, Paramount
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Seguridad, Comunidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Evalúa el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones que afectará a las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Implementación/Pre-implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	**Orientación de diseño:** Si bien las opciones de viaje multimodal y el rendimiento son importantes, los proyectos de Calles Completas deben priorizar la seguridad para todos los usuarios. **Desplazamientos e impactos físicos:** En general, los nuevos diseños de carreteras principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. **Impactos de la construcción**: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	• Mejoras en la intersección de Alondra Boulevard (LB-ELA_0109) • Puentes de Alondra Boulevard (LB-ELA_0107) • Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91 (LB-ELA_0031)
Costo estimado	$45 millones

Posibles fuentes de financiamiento[19]	ATP estatal, SCCP
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP estatal, SCCP
Inversión de la Medida R/M recomendada	$9 millones

Corredor de calles completas: Atlantic Blvd [LB-ELA_0057]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de calles completas: de Atlantic Blvd [LB-ELA_0057]
Descripción del proyecto/programa	Atlantic Avenue/Boulevard, entre Ocean Boulevard y State Route (SR) 60. Reconstruir Atlantic Avenue/Boulevard para establecer un corredor de calles completo, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
Líder del proyecto/programa	Gateway Cities COG/Ciudades
Rol de Metro	Apoyo y/o financiamiento
Ubicación	Bell, Commerce, Compton, Cudahy, Long Beach, Lynwood, Maywood, South Gate, Vernon, East Los Ángeles, East Rancho Dominguez
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Movilidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador de Consideración de Aportes de la Comunidad (CIC): Evalúa el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Implementación/ Pre-implementación

[19] La lista de fuentes de financiación y sus abreviaturas figuran en las Tablas 7-2 a 7-5 del Capítulo 8

Requisitos y orientaciones para la aplicación	**Orientación de diseño:** Si bien las opciones de viaje multimodal y el rendimiento son importantes, los proyectos de Calles Completas deben priorizar la seguridad para todos los usuarios. El proyecto del Corredor Atlantic pasa por diez jurisdicciones, incluidas Bell, Commerce, Compton, Cudahy, Long Beach, Lynwood, Maywood, South Gate, Vernon y comunidades en el condado no incorporado de Los Ángeles . Dados los diferentes cronogramas para este proyecto, con algunos segmentos listos para su implementación en 1 a 2 años y otras secciones que necesitan de 4 a 5 años antes de la construcción, este Corredor requerirá financiamiento de medidas a corto y largo plazo. Dado el alto costo del proyecto, este Corredor tendrá que aprovechar fondos significativos de programas de subvenciones estatales y federales y deberá desarrollarse en fases. **Desplazamientos e impactos físicos:** En general, los rediseños de carreteras principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	• Priorización de carriles exclusivos para autobuses y señales de tránsito en Atlantic [LB-ELA_0019 y LB-ELA_0146] • Mejoras en las señales de tráfico de Mixmaster (Telegraph/ Eastern/ Atlantic) [LB-ELA_0071] • Atlantic Boulevard se ensancha sobre la I-5 en la intersección de Mixmaster [LB-ELA_0221]
Costo estimado	$457 millones
Posibles fuentes de financiamiento	RCN, ATP estatal, SCCP
Requisito de fondos de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP, SCCP 20% – RCN (Planificación) 50% – RCN (Capital)
Inversión de la Medida R/M recomendada	$68.68 millones

Corredor de calles completas: Long Beach Blvd [LB-ELA_0062]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de calles completas: Long Beach Blvd
Descripción del proyecto/programa	Long Beach Boulevard/Pacific Boulevard. Reconstruir Long Beach Boulevard/Pacific Boulevard, entre Ocean Boulevard y Slauson Avenue para establecer un corredor de calle completa, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones peatonales y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
Líder del proyecto/programa	COG/ Ciudades
Rol de Metro	Apoyo y/o financiamiento
Ubicación	Compton, Huntington Park, Long Beach, Lynwood, South Gate, Walnut Park
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Seguridad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Evaluar el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Desarrollo
Requisitos y orientaciones para la aplicación	**Orientación de diseño:** Si bien las opciones de viaje multimodal y el rendimiento son importantes, los proyectos de Calles Completas deben priorizar la seguridad para todos los usuarios. **Desplazamientos e impactos físicos:** En general, los rediseños de carreteras Principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	• Proyecto piloto de micromovilidad (LB-ELA_0220) • Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 60 (Long Beach Bl) (LB-ELA_0141) • Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Bl. (LB-ELA_0030) • Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul (estaciones Willow/ Wardlow/PCH) (LB-ELA_0008)

Costo estimado	$1.5 millones (estudio de planificación)
Posibles fuentes de financiamiento	SS4A, ATP estatal, SCCP
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP estatal, SCCP 20% – SS4A
Inversión de la Medida R/M recomendada	$750,000 (Estudio de Planificación)

Corredor de calles completas: Slauson Ave [LB-ELA_0061]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de calles completas: Slauson Ave
Descripción del proyecto/programa	Slauson Avenue, entre Alameda Street y Lakewood Boulevard. Reconstruir la Slauson Avenue para establecer un corredor de calle completa, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones peatonales y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos para árboles.
Líder del proyecto/programa	COG/ Ciudades
Rol de Metro	Financiamiento
Ubicación	Bell, Commerce, Huntington Park, Maywood, Montebello, Vernon
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, Seguridad, Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Evalúa el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Implementación/ Pre-implementación

Requisitos y orientaciones para la aplicación	**Orientación de diseño:** Si bien las opciones de viaje multimodal y el rendimiento son importantes, los proyectos de Calles Completas deben priorizar la seguridad para todos los usuarios. **Desplazamientos e impactos físicos:** En general, los rediseños de carreteras principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	Línea Metrolink (Estación Union – Long Beach) (LB-ELA_0219) Corredor de Slauson Av y mejoras en toda la ciudad para peatones, bicicletas y tránsito (LB-ELA_0126) Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 108 (Slauson) (LB-ELA_0142)
Costo estimado	$18 millones
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, SCCP
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0%– ATP estatal, SCCP
Inversión de la Medida R/M recomendada	$3.6 millones

8.4.1 Corredor de calles completas: Florence Ave [LB-ELA_0058]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de calles completas: Florence Ave
Descripción del proyecto/programa	Florence Avenue, entre Alameda Street y Lakewood Boulevard. Reconstruir Florence Avenue para establecer un corredor de calles completas, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones peatonales y cruces peatonales, características y servicios de paradas para el transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
Líder del proyecto/programa	Gateway Cities COG/Ciudades
Rol de Metro	Apoyo y/o financiamiento
Ubicación	Bell, Bell Gardens, Downey, Huntington Park
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Seguridad

Indicadores	Indicador de equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Evalúa el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Implementación/Pre-implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	**Orientación de diseño:** Si bien las opciones de viaje multimodal y el rendimiento son importantes, los proyectos de Calles Completas deben priorizar la seguridad para todos los usuarios. **Desplazamientos e impactos físicos:** En general, los rediseños de carreteras principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	LB-ELA_0067 Puentes de Florence Avenue LB-ELA_0080 Mejora de la intersección de Florence Avenue y Paramount Boulevard LB-ELA_0083 Mejora de las señales de tráfico LB-ELA_0034 Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Florence LB-ELA_0144 Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 111 (Florence)
Costo estimado	$124 millones
Posibles fuentes de financiamiento	ATP, SCCP, UGG, TCC estatales
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP, SCCP, UGG, TCC (Desarrollo) 50% – TCC (Implementación)
Inversión de la Medida R/M recomendada	$25 millones

Infraestructura de camiones limpios [LB-ELA_0023] (combinado con LB-ELA_0004)

Nombre del proyecto/programa	Infraestructura de camiones limpios [LB-ELA_0023]
Descripción del proyecto/programa	El proyecto de Infraestructura de Camiones Limpios (0023) instalaría infraestructura de carga para camiones ZE.
Líder del proyecto/programa	Metro/ Caltrans/ Puertos
Rol de Metro	Socio
Ubicación	Toda el Área de Estudio
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire; Oportunidad; Medio ambiente
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad*
Modos	Solo movimiento de bienes
Fase	Implementación

DRAFT

Requisitos y orientaciones para la aplicación	**Metro se compromete a explorar todas las tecnologías viables de cero emisiones, incluidas las de batería eléctrica y de hidrógeno, para cumplir con los mandatos regulatorios y los objetivos de sostenibilidad sin apoyar una sola solución. Metro también se compromete a invertir sus fondos CMIP de una manera que se alinee y avance con la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA.** **Desplazamientos e impactos físicos:** La ubicación de la infraestructura de camiones ZE debe evitar desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Evaluar el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Dondequiera que se consideren estos impactos, Metro y las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, negocios y propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación. **Preocupaciones por el hidrógeno:** El impacto ambiental de la producción de hidrógeno, en particular su asociación con los combustibles fósiles y las importantes emisiones de gases de efecto invernadero en las comunidades ya afectadas, es una preocupación importante. Además, también son motivo de preocupación los riesgos de seguridad asociados con el transporte y almacenamiento de hidrógeno, incluidos los riesgos relacionados con las tuberías, camiones, ferrocarriles y barcos. Se deben evaluar las emisiones peligrosas como el óxido de nitrógeno (NOx) procedente de la combustión de hidrógeno y su impacto en la salud respiratoria en las comunidades vulnerables. Metro debe participar en la toma de decisiones centrada en la comunidad a través del Grupo de Trabajo sobre Calidad del Aire y Salud con las comunidades afectadas y debe evitar el respaldo de aplicaciones potencialmente dañinas sin el aporte de la comunidad. Metro también debería llevar a cabo educación comunitaria sobre el combustible de hidrógeno y temas relacionados con socios regionales y comunitarios. **Preocupaciones sobre la revisión medioambiental y la optimización del proceso de obtención de permisos:** Metro apoya una revisión y verificación pública sólida para todos los proyectos, incluidos aquellos proyectos etiquetados como de cero emisiones. Metro debe participar en la toma de decisiones centrada en la comunidad a través del Grupo de Trabajo sobre Calidad del Aire y Salud con las comunidades afectadas y debe evitar el respaldo de aplicaciones potencialmente dañinas sin el aporte de la comunidad. Metro también debería llevar a cabo educación comunitaria sobre el combustible de hidrógeno y temas relacionados con socios regionales y comunitarios. **Inundaciones e impactos en la calidad del agua:** Las instalaciones que requieren la expansión o adición de áreas pavimentadas deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o los elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales.

Potencial para la creación de paquetes	Combinado con 0004
Costo estimado	$200 millones
Posibles fuentes de financiamiento	PIDP, RTEPF y CFI
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 10% – Programa de Infraestructura de Carga y Abastecimiento de Combustible (CFI); 20%– Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria (PIDP), Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias
Inversión de la Medida R/M recomendada	$50 millones * *Ya comprometido por la junta directiva de Metro (compartido con LB-ELA_0004)

Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek [LB-ELA_0165]

Nombre del proyecto/programa	Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek [LB-ELA_0165]
Descripción del proyecto/programa	A lo largo del carril bici de Compton Creek, entre la calle 120 y el bulevar Greenleaf, construir un carril de bicicletas en los cruces subterráneos de la calle 120, El Segundo Avenue, Rosecrans Avenue, Compton Avenue y Alondra Avenue. Añadir iluminación, paisajismo, bancos y sombra al camino existente.
Líder del proyecto/programa	Compton / Metro
Rol de Metro	Liderar y/o financiar
Ubicación	Compton
Meta/principios de mayor puntuación	Seguridad, Comunidad, Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Bajo *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad*
Modos	Transporte activo
Fase	Planificación (Estudio Conceptual)

Requisitos y orientaciones para la aplicación	No se ha estudiado la viabilidad de añadir pasos subterráneos. Este financiamiento recomendado explorará los costos y beneficios de agregar pasos subterráneos, pasos elevados y otras mejoras en los cruces. **Inundaciones e impactos en la calidad del agua:** Las ciclovías de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	Mejoras en el Plan de Primera y Última Milla de la Línea A (Estación Artesia) [LB-ELA_0008]
Costo estimado	$1 millón para el estudio. Los resultados del estudio de factibilidad incluirán una estimación de costos para pasos subterráneos u otras opciones de cruce de menor costo
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, TCC, UGG, RCN, Rails to Trails
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP, UGG 20% – RCN (Planificación), Rails to Trails 50% – RCN (Capital), TCC (implementación)
Inversión de la Medida R/M recomendada	$0.5 millones (estudio de planificación)

Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton [LB-ELA_0168]

Nombre del proyecto/programa	Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton [LB-ELA_0168]
Descripción del proyecto/programa	Las mejoras del proyecto incluirían embellecimiento, arte, monumentos, seguridad, mayor almacenamiento de bicicletas, estacionamiento para bicicletas, pasarelas y senderos para bicicletas (Fases 1 a 5). Ubicación: Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton: 275 N. Willowbrook Avenue, Compton.
Líder del proyecto/programa	Compton / Metro
Rol de Metro	Socio y/o liderar
Ubicación	Compton
Meta/principios de mayor puntuación	Salud Comunitaria, Seguridad y Movilidad

Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte Público, Transporte Activo
Fase	Desarrollo/ Pre-construcción
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A
Potencial para la creación de paquetes	Ciclovía de Compton Boulevard como parte del proyecto MSPP LB-ELA_0017: Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Costo estimado	$27 millones (estimados en base a todos los proyectos incluidos en el Plan de Primera y Última Milla de la Línea Azul)
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, TCC
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP estatal, TCC (Desarrollo) 50% – TCC (implementación)
Inversión de la Medida R/M recomendada	$2 millones

Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga [LB-ELA_0217]

Nombre del proyecto/programa	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga [LB-ELA_0217]
Descripción del proyecto/programa	Trabajar con la Autoridad de Transporte del Corredor de Alameda (ACTA) junto con los ferrocarriles (Union Pacific (UP) y Burlington Northern Santa Fe (BNSF)) para continuar desarrollando y probando varias locomotoras eléctricas de batería y otras tecnologías de electrificación para operar en el Corredor de Alameda, con el objetivo final de reducir los impactos en la calidad del aire en el corredor con el avance de una tecnología ZE capaz de ingresar a las operaciones de servicios comerciales y de generación de ingresos.
Líder del proyecto/programa	Ferrocarril / Corredor Alameda / Puertos
Rol de Metro	Financiamiento
Ubicación	Vernon; Huntington Park; Florence-Graham; Firestone Park; South Gate; Lynwood; Compton; Willowbrook; Rancho Dominguez; Long Beach
Meta/principios de mayor puntuación	Medio Ambiente; Calidad del Aire; Salud Comunitaria
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Preocupación en la medida en que el proyecto solo sirve a las industrias privadas que deberían financiar directamente la electrificación

Modos	Solo movimiento de bienes
Fase (ciclo de vida)	Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	En respuesta al borrador de la normativa de la CARB sobre las emisiones de las locomotoras a partir de 2030
Potencial para la creación de paquetes	N/A
Costo estimado	$50 millones
Posibles fuentes de financiamiento	Programas piloto de FRA, RAISE, INFRA, TIRCP, LCTOP y otros
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Por determinar Contrapartida local mínima: 0% – LCTOP, TIRCP 20% – RAISE, INFRA, FRA
Inversión de la Medida R/M recomendada	$10 millones

Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías [LB-ELA_0151]

Nombre del proyecto/programa	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías [LB-ELA_0151]
Descripción del proyecto/programa	Llevar a cabo una evaluación para evaluar las opciones para obtener una mayor utilización del Corredor Alameda como un medio potencial para reducir los viajes de camiones en la subregión del sur de California. Esta evaluación incluiría opciones como las oportunidades de aumentar la participación del modo de transporte ferroviario de mercancías en los muelles; la puesta en marcha de un servicio de transporte ferroviario de mercancías de corta distancia a las nuevas instalaciones ferroviarias del interior; y el aumento del uso y la mejora de la eficiencia operativa de las instalaciones intermodales existentes cerca y fuera del puerto. Esta evaluación tomaría en cuenta los pronósticos actualizados de carga, los factores y proyecciones económicas, las tendencias actuales asociadas con la cadena logística del movimiento de bienes, incluidos los viajes de camiones de transbordo, y las limitaciones de capacidad ferroviaria e intermodal en la región del sur de California. El Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías evaluaría las opciones, evaluando los costos y beneficios desde una perspectiva de todo el sistema e incluiría factores como los cambios en los patrones de viaje en camiones, las implicaciones del uso del suelo beneficios e impactos medioambientales, beneficios e impactos en materia de seguridad, así como limitaciones institucionales.
Líder del proyecto/programa	Metro/ Puertos/ Ferrocarriles
Rol de Metro	Socio
Ubicación	Nevin; Clement Junction; Vernon; Huntington Park; Nadeau; Firestone Park; South Gate; Lynwood; Compton; Willowbrook; Rancho Dominguez; Thenard; Long Beach

Meta/principios de mayor puntuación	Oportunidad, Movilidad
Indicadores	Indicador de equidad: N/A – esto es un estudio. Indicador CIC: El estudio debe centrarse en el potencial de reducción de la contaminación y los impactos en las comunidades locales. El estudio debe incluir la evaluación del financiamiento a largo plazo necesario para mantener la sostenibilidad ambiental.
Modos	Solo movimiento de bienes
Fase	Planificación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A – esto es un estudio. **Impactos del proyecto:** Para garantizar la coherencia con las visiones establecidas por el Comité Consultivo, Metro debe garantizar que la inversión en este estudio venga con un fuerte compromiso para estudiar los impactos de las rutas de carga que recomienda el proyecto, que incluirían impactos en la seguridad de bicicletas y peatones, congestión concentrada, impactos de la construcción, mayor superficie impermeable y potencial para una nueva barrera física, particularmente para puertos interiores y depósitos ferroviarios. **Abordar las preocupaciones de la comunidad:** Reconocer las preocupaciones relacionadas con la salud pública, las emisiones durante la producción de hidrógeno, la seguridad del transporte y las posibles fugas, afirmando la dedicación de Metro para minimizar los impactos y educar a las comunidades.
Potencial para la creación de paquetes	N/A
Costo estimado	$10 millones (Potencial de aprovechamiento con inversión de $2 millones)
Posibles fuentes de financiamiento	Fed: INFRA, PIDP Estado: TCEP
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – TCEP (si Caltrans es nominado) 20% – PIDP 30% – TCEP 40%– INFRA
Inversión de la Medida R/M recomendada	$2 millones (estudio)

Cruce peatonal/de bicicletas en Humphreys Avenue [LB-ELA_0139][20]

Nombre del proyecto/programa	Cruce peatonal/de bicicletas en Humphreys Avenue [LB-ELA_0139]
Descripción del proyecto/programa	La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro), en colaboración con el Departamento de Transporte de California (Caltrans) y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles

[20] Recomendado para financiación inicial pero también incluido en los Programas Modales en caso de que no obtenga financiación.

	(LADPW), planea construir un cruce elevado para peatones y ciclistas (Cruce de Humphreys Avenue) cerca del puente para vehículos de Humphreys Avenue en el este de Los Ángeles . El proyecto tiene como objetivo reconectar el vecindario históricamente dividido del Este de Los Ángeles causado por la Interestatal 710 (I-710). El cruce, que sirve como ruta exclusiva para peatones y ciclistas, aborda la barrera creada por la I-710 y mejora la accesibilidad para las poblaciones vulnerables, conectando con instalaciones esenciales y la Humphreys Avenue Elementary School. Comenzando con la Moción 22.1 de la Junta de Metro en 2015, el cruce de Humphreys Avenue recibió aprobación y financiamiento, lo que significa un paso hacia la rectificación de decisiones de planificación pasadas. Este proyecto recibió recientemente $9.861M del programa Reconnecting Communities & Neighborhoods.
Líder del proyecto/programa	Metro
Rol de Metro	Financiar
Ubicación	Este de Los Ángeles
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, seguridad
Indicadores	Indicador de equidad: N/A Indicador CI: N/A
Modos	Transporte Activo/TDM
Fase (ciclo de vida)	Preimplementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A
Potencial para la creación de paquetes	N/A
Costo estimado	$24.3 millones
Posibles fuentes de financiamiento	Subvención Reconnecting Communities por $9.861M $1 millón comprometido por el condado de Los Ángeles
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 20% – RCP
Inversión de la Medida R/M recomendada	$8.96 milones

Límite de autopistas y puentes ensanchados (LB-ELA_0181)

Nombre del proyecto/programa	Límite de autopistas y puentes ensanchados [LB-ELA_0181]
Descripción del proyecto/programa	Ensanchar los tableros de los puentes arteriales en puntos clave sobre la autopista I-710 y el canal del Río de Los Ángeles para proporcionar "islas de tierra", "parquecitos urbanos" y conexiones de "cinturón verde" sobre la I-710 y el Río de Los Ángeles . Incluir vías peatonales / ciclistas.
Líder del proyecto/programa	Metro/ Caltrans

Rol de Metro	Liderar, co-financiamiento
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, Movilidad, Seguridad y Principio de Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte activo, carreteras principales
Fase	Desarrollo/ Pre-implementación Será necesario un estudio inicial de factibilidad para determinar en qué pasos a desnivel principales podrían incorporarse estos proyectos. La implementación de algunos de estos podría incorporarse en el rediseño de pasos a desnivel selectos que forman parte del programa MOSAICo de la autopista I-710 propuesto.
Requisitos y orientaciones para la aplicación	Seguir los requisitos de diseño de carreteras de Caltrans y la guía de diseño sensible al contexto. **Desplazamientos e impactos físicos:** En general, los proyectos de autopistas deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar los desplazamientos o los impactos del derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, Metro debe involucrar de manera proactiva a los residentes, negocios y dueños de propiedades para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios comunitarios. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	Este programa también podría combinarse con el programa MOSAICo I-710 porque ese programa comienza con un estudio de análisis/priorización de alternativas que podría ampliarse para incluir la evaluación del rediseño de algunos de los pasos a desnivel para incorporar límites o tableros de puentes ensanchados.
Costo estimado	$25 millones (cantidad estimada para aprovechar)
Posibles fuentes de financiamiento	RCN, ATP estatal, SCCP
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP estatal, SCCP 20% – RCN (planificación) 50% – RCN (capital)
Inversión de la Medida R/M recomendada	$5 millones (pre-implementación)

DRAFT

DRAFT

DRAFT

DRAFT

DRAFT

DRAFT

DRAFT

21

DRAFT

8.4.3

[22] El costo promedio del BRT lite es de $6.5 millones/milla; El costo total estimado de todos los proyectos es de $$538 millones.

DRAFT

DRAFT

DRAFT

Programa MOSAICo I-710 (Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad de la Interestatal I-710)

Programa MOSAICo I-710 (Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad de la Interestatal I-710):

El Programa MOSAICo de la I-710: Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad. Este conjunto de proyectos incluye mejoras en los cruces y carriles auxiliares que incluyen operaciones multimodales y mejoras de seguridad para automóviles, camiones, bicicletas, peatones y transporte público. Las mejoras en los cruces están ubicadas donde la autopista se conecta con las carreteras principales locales y generalmente también están adyacentes al río Los Ángeles, lo que brinda la oportunidad de mejorar también los puentes principales que cruzan el río. Los conceptos del proyecto de cruces con carreteras principales tendrán elementos de diseño que abordarán múltiples modos, incluidos ciclistas y peatones, no solo automóviles y camiones. Se proponen mejoras en los conectores de autopista a autopista y carriles auxiliares para mejorar la seguridad y las operaciones del tráfico de automóviles y camiones, lo que también invertirá en la comunidad a través de viajes más seguros. La denominación MOSAICo de la I-710 de este conjunto de proyectos tiene como objetivo describir mejor la naturaleza de esta inversión inicial.

Nombre del proyecto/programa	**Programa MOSAICo I-710 (Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad de la Interestatal I-710):** 1. LB-ELA_0033 Mejoras MOSAICo I-710/Firestone 2. LB-ELA_0034 Mejoras MOSAICo I-710/Florence 3. LB-ELA_0028 Mejoras MOSAICoI-710/Willow 4. LB-ELA_0029 Mejoras MOSAICoI-710/Del Amo 5. LB-ELA_0030 Mejoras MOSAICoI-710/Long Beach Boulevard 6. LB-ELA_0031 Mejoras MOSAICoI-710/Alondra y Modificación de los conectores MOSAICo SB I-710 a SR-91 7. LB-ELA_0032 Mejoras MOSAICoI-710/Imperial 8. LB-ELA_0035 Carriles auxiliares MOSAICo de la I-710 (de Willow a Wardlow) 9. LB-ELA_0036 Proyecto MOSAICo de mejoras del conector I-710/I-405 10. LB-ELA_0037 Proyecto MOSAICo de mejoras del conector I-710/I-105 11. LB-ELA_0038 Carriles auxiliares MOSAICode la I-710 (Del Amo Bl a Long Beach Bl) 12. LB-ELA_0091 Mejora MOSAICoI-710/Anaheim 13. LB-ELA_0092 Mejoras MOSAICoI-710/PCH 14. LB-ELA_0093 Mejoras MOSAICode I-710/Wardlow

Descripción del proyecto/programa	Incluir todos los proyectos de infraestructura MOSAICo propuestos por el Plan de Inversión en un conjunto de proyectos candidatos para un estudio de Análisis de Alternativas/Priorización. Esto es necesario porque la evaluación del Plan de Inversión de los conceptos de diseño del proyecto no es lo suficientemente detallada como para priorizar estos proyectos para decidir cuáles deben estar en el primer grupo en avanzar en el estudio de Análisis de Alternativas. El estudio evaluará con más detalle los 14 conceptos de proyectos MOSAICo del Plan de Inversión y los dos proyectos de carriles auxiliares para determinar cuáles recomendar a la Junta de Metro para avanzar a la ingeniería preliminar y al análisis ambiental y en qué orden. Esto incluirá una actualización de los beneficios multimodales de cada proyecto, incluida la mejora de la seguridad y las operaciones de la línea principal de la autopista sobre la base de datos de tráfico actualizados, conceptos de diseño refinados y una reevaluación de los impactos clave, incluyendo los posibles desplazamientos, VMT, y la conformidad con la calidad del aire. Caltrans ha completado un Manual de Planificación y Enlaces Ambientales que proporciona información adicional sobre este enfoque, el cual está diseñado para documentar formalmente los análisis de nivel de planificación para que la información y las conclusiones derivadas de dichos procesos puedan ser incorporadas por referencia (y no tener que ser revisadas) para análisis posteriores de NEPA. Este proceso de análisis de alternativas lo cual ncluirá un sólido proceso de participación y compromiso público y comunitario. También, como parte del Análisis de Alternativas, estudiar la utilidad independiente y también evaluar el término lógico de cada proyecto propuesto, lo que puede llevar a empaquetar algunos de estos proyectos en un proyecto combinado, por ejemplo, empaquetar el carril auxiliar propuesto entre los pasos a desnivel de Del Amo Boulevard y Long Beach Boulevard con el rediseño de ellos para convertirlos en proyectos MOSAICo de la I-710. Este estudio proporcionará la evaluación más refinada necesaria para determinar cuáles de estos proyectos son los mejor clasificados y deben pasar a la siguiente fase de su desarrollo. Estos serán presentados ante la Junta de Metro para aprobar la lista corta de proyectos que avanzarán a la siguiente fase. La siguiente fase del desarrollo del proyecto MOSAICo de la I-710 es la Aprobación del Proyecto/Documento Medioambiental de la fase de desarrollo del proyecto MOSAICo de la I-710. Cada uno de los 4-6 conceptos de proyecto mejor calificados del estudio de Análisis de Alternativas se refinará y evaluará con mucho mayor detalle siguiendo los procedimientos de desarrollo de proyectos requeridos por CEQA/NEPA. El proceso CEQA/NEPA incluye una revisión pública y comunitaria continua para que las comunidades afectadas y el público puedan brindar aportes y comentarios sobre las características del diseño que maximizan los beneficios y minimizan los impactos. Después de este proceso, se priorizará la implementación de los proyectos MOSAICo de la I-710 restantes y estas recomendaciones se presentarán a la Junta de Metro para su consideración. Luego de la acción de la Junta de Metro sobre la lista de prioridades de proyectos que se implementarán, el personal avanzará esos proyectos para obtener financiamiento proveniente de subvenciones, diseño final e implementación.

Líder del proyecto/programa	Metro/ Caltrans
Rol de Metro	Metro puede liderar y financiar en cooperación con Caltrans y Gateway Cities COG.
Ubicación	Long Beach, Compton, Paramount, South Gate, Cudahy, Bell, Bell Gardens
Meta/principios de mayor puntuación	Seguridad, Movilidad, Oportunidad
Indicadores	Indicadores de equidad: LB-ELA_0031 Mejoras MOSAICo I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91: Alto LB-ELA_0034 Mejoras MOSAICo I-710/Florence: Alta LB-ELA_0037 Mejoras MOSAICo del conector I-710/I-105: Moderado LB-ELA_0092 Mejoras MOSAICo I-710/PCH: Alta *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad* Otros proyectos: Ningún indicador de equidad Indicadores CIC: General: Preocupación por posibles desplazamientos ((LB-ELA_0028, LB-ELA_0031, LB-ELA_0034, LB-ELA_0037, LB-ELA_0091 and LB-ELA_0093 específicamente, y otros en general), reducción del acceso y aumento del tráfico para las comunidades locales. Los proyectos requerirán estudios detallados de tráfico e impacto. Desarrollar diseños que incluyan y enfaticen la seguridad de ciclistas y peatones. Muchas de estas preocupaciones pueden abordarse en un estudio de AA/priorización. LB-ELA_0091; LB-ELA_0092; LB-ELA_0093: Actualizar las especificaciones de diseño para enfatizar las conexiones con el oeste de Long Beach.
Modos	Seguridad en Autopistas y Mejoras MOSAICo de la I-710, Movimiento de Bienes, Carreteras Principales/ Calles Completas, Transporte Público, Transporte Activo Muchos de los conceptos de los proyectos MOSAICo de la I-710 son multimodales porque mejoran la seguridad del tráfico y las operaciones en la línea principal de la autopista y la calle principal de cruce, mejoran la seguridad de ciclistas y peatones, reconectan a las comunidades y mejoran las operaciones del transporte público. Están desarrollados para responder a los problemas actuales y futuros de seguridad vial y operativa en la autopista, así como para incluir la necesidad de carriles prioritarios para autobuses y corredores de calles completas y llenar los vacíos en la red de transporte activo.

Fase	Desarrollo, pre-implementación e implementación Todos los proyectos individuales comenzarán en la fase de desarrollo con un estudio combinado de análisis de alternativas/priorización. Este estudio incluirá la participación y el compromiso del público. Con la aprobación de la Junta de Metro os tres o cuatro proyectos de mayor prioridad que surjan de este estudio avanzarán aún más a la fase previa a la implementación mediante la realización de estudios (EIR/EIS) de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)/Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Finalmente, los proyectos seleccionados de ese proceso por la Junta de Metro para la implementación pasarán a la fase de implementación del diseño final y luego a la construcción.
Requisitos y orientaciones para la aplicación	El desarrollo posterior de los proyectos deberá tener en cuenta las preocupaciones y las indicadores. Se incluirá la participación de la comunidad. **Desplazamientos e impactos físicos:** En general, los proyectos de autopistas deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar los desplazamientos o los impactos del derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, Metro y Caltrans deben involucrar de manera proactiva a los residentes, negocios y dueños de propiedades para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación. **Inundaciones e impactos en la calidad del agua:** Las instalaciones que requieren la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales.
Potencial para la creación de paquetes	Los proyectos MOSAICo de la I-710 incluyen conectividad de transporte activo y características de seguridad y mejoran el flujo de tráfico para permitir que los tiempos de viaje de los autobuses sean más confiables. Hay oportunidades para seleccionar pasos a desnivel en las carreteras principales para su mejora que no solo mejoren la seguridad y las operaciones del tráfico, sino que también se alineen y apoyen los proyectos relacionados de Calles Completas, Transporte Activo y Transporte Público a lo largo de las calles principales que cruzan.
Costo estimado	Análisis de Alternativas/Priorización para 14 conceptos de proyectos: $9 millones Estudios de CEQA/NEPA para tres a cuatro conceptos de proyectos: $34 millones Diseño y construcción de tres o cuatro conceptos: $573 millones Costo total estimado: $612 millones
Posibles fuentes de financiamiento	Federales: SS4A, RAISE, RCN, INFRA Estado: RIP, SCCP, TCEP

Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – RAISE (Rural, HDC, APP), TCEP (nominado a Caltrans), SCCP, RIP 20% – RAISE (Urbano), RCN (Planificación), SS4A 30% – TCEP 40% – INFRA 50% – RCN (Capital)
Inversión de la Medida R/M recomendada	$153.6 millones

DRAFT

I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) [LB-ELA_0157]

Nombre del proyecto/programa	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) (LB-ELA_0157)
Descripción del proyecto/programa	Implementar un proyecto piloto en la I-710 para implementar y evaluar medidas para reducir la exposición de las poblaciones cercanas a las partículas, específicamente las fuentes localizadas de polvo arrastrado/fugitivo, el desgaste de los neumáticos y el desgaste de los frenos asociados con el tráfico en la autopista. Estas medidas pueden incluir barreras de vegetación al borde de la carretera dentro del derecho de paso disponible de Caltrans, filtros de aire para escuelas cercanas o instalaciones comunitarias, materiales para el pavimento, barrido frecuente de calles e implementación de sistemas de monitoreo de la calidad del aire, entre otros. Además, incluir opciones para examinar la efectividad de las aplicaciones de "pavimento frío" para reducir los efectos de isla de calor. Como parte del plan de trabajo, el proyecto piloto incluiría un elemento de estudio para evaluar y documentar la eficacia de las diversas medidas
Líder del proyecto/programa	Metro
Rol de Metro	Socio/Financiamiento
Meta/principios de mayor puntuación	Principio de Comunidad y Sostenibilidad
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Preocupación por los posibles desplazamientos
Modos	Mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel, Movimiento de bienes
Fase	Desarrollo Definir y realizar un estudio de la eficacia de varios métodos para reducir las emisiones de material particulado de la autopista I-710, especialmente de las emisiones que no son de los tubos de escape. También se incluye en el estudio la determinación de los efectos de reducción de la isla de calor del "pavimento frío".
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A
Potencial para la creación de paquetes	Los resultados de este estudio pueden dar lugar a proyectos que pueden ser implementados por otros programas y proyectos del Plan de Inversión.
Costo estimado	Estudio de factibilidad de $2 millones y lanzamiento del programa piloto
Posibles fuentes de financiamiento	CMAQ
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 11.5% – CMAQ
Inversión de la Medida R/M recomendada	$2 millones

Controles de tráfico en las rampas de la autopista I-710 [LB-ELA_0156]

Nombre del proyecto/programa	Controles de tráfico en las rampas de la autopista I-710
Descripción del proyecto/programa	Añadir señales de tráfico con fase(s) protegida(s) para peatones/bicicletas, cruces peatonales, iluminación, paisajismo, señalización y trazado de líneas, y otras características peatonales relacionadas con la seguridad en los terminales de la rampa de los pasos a desnivel de las carreteras principales con la I-710.
Líder del proyecto/programa	Caltrans
Rol de Metro	Socio/ Financiación
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del aire, comunidad y seguridad
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Preocupación por los posibles desplazamientos
Modos	Transporte activo, carreteras principales/calles completas, seguridad en las autopistas y mejoras en los pasos a desnivel
Fase	Desarrollo/ Pre-Implementación Caltrans primero tendrá que estudiar la viabilidad de agregar controles de tráfico en las terminales de rampa a las rampas de los pasos a desnivel de la I-710 que actualmente no los tienen. Los factores que afectan la capacidad de agregar estas características de seguridad activa en el transporte dependen de la geometría de la rampa de paso a desnivel existente y de los volúmenes de tráfico de la rampa. Este estudio de factibilidad conduciría a los Documentos de Inicio del Proyecto de Caltrans para determinar los cambios de diseño, los impactos y los costos más específicos asociados con cada mejora factible propuesta en la rampa de paso a desnivel. Las ubicaciones factibles de pasos a desnivel para los controles de tráfico en las rampas se coordinarán con las recomendaciones de mejora de los pasos a desnivel resultantes del estudio de Análisis de Alternativas y Priorización MOSAICo de las autopistas para evitar la duplicación de recomendaciones.
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A (las mejoras deben cumplir con los estándares de diseño de Caltrans)
Potencial para la creación de paquetes	Estos proyectos podrían convertirse en una mejora inicial provisional de la seguridad activa del transporte para los pasos a desnivel que también se seleccionan para avanzar a través del proceso CEQA/NEPA para evaluar el rediseño total de los pasos a desnivel incluidos en el programa MOSAICo I-710 descrito en otra parte de la lista de proyectos para financiamiento inicial. Su desarrollo podría incluirse en el estudio de análisis/priorización de alternativas de infraestructura de autopistas multimodales, que es la primera fase de la recomendación de ese proyecto.
Costo estimado	$50 millones (cantidad aprovechada estimada)

Posibles fuentes de financiamiento	SS4A
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 20%– SS4A
Inversión de la Medida R/M recomendada	$10 millones

Programa de Tránsito de Autobuses Prioritario del Corredor LB-ELA

El Programa de Tránsito Prioritario de Autobuses del Corredor LB-ELA financiará proyectos de capital que mejorarán la calidad del servicio de transporte público de autobuses en el Área de Estudio. Como parte del desarrollo de la lista de MSPP, se identificaron ocho corredores como prioridad para el tránsito. Cada uno de estos ocho corredores será considerado para la implementación de carriles para autobuses y/u otros tratamientos para acelerar el servicio de autobuses y mejorar el acceso al transporte público en los corredores prioritarios. La siguiente hoja informativa describe los corredores analizados y el camino hacia la implementación. Además, no todos los corredores en el Área de Estudio fueron evaluados mediante este proceso. Esta iniciativa también considerará otros corredores y ubicaciones que necesitan tratamientos de prioridad de tránsito.

Nombre del proyecto/programa	Programa de Tránsito Prioritario de Autobuses del Corredor LB-ELA Atlantic Boulevard, Long Beach Boulevard, Florence Avenue y Slauson Avenue
Descripción del proyecto/programa	Mejorar los horarios, la velocidad y la confiabilidad de los autobuses a lo largo de Atlantic Boulevard, Long Beach Boulevard, Florence Avenue Slauson Avenue, Gage Avenue, Olympic Boulevard, Whittier Boulevard y Firestone Boulevard, con la oportunidad de estudiar corredores adicionales. Las mejoras propuestas incluirían la priorización de las señales de transporte público, carriles prioritarios para autobuses y carteles en las paradas de autobús, abordajes en todas las puertas y mejoras en las paradas de autobús y escalas.
Líder del proyecto/programa	Metro
Rol de Metro	Liderar
Ubicación	Múltiples jurisdicciones/A lo largo de todo el corredor
Meta/principios de mayor puntuación	Salud Comunitaria, Movilidad, Equidad
Indicadores	Indicador de Equidad: Moderada *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Establecer especificaciones del proyecto para minimizar los impactos negativos en las empresas locales y apoyar a las empresas locales con asistencia técnica (Fondo START-UP). Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.

Modos	Transporte Público, Vías Principales/ Calles Completas
Fase	Desarrollo/ Pre-construcción
Requisitos y orientaciones para la aplicación	El Plan de Inversión apoyará la mejora de los tratamientos de prioridad del tránsito en todo el corredor LB-ELA. Esta iniciativa estudiará los 8 corredores de tránsito identificados para tratamientos prioritarios para autobuses, incluidos Atlantic Blvd, Florence Ave, Long Beach Blvd, Slauson Ave, Whittier Blvd, Olympic Blvd, Gage Blvd y Firestone Blvd. Además, los corredores que no figuran en la lista inicial de MSPP se considerarán para inversiones futuras, como Willow St en Long Beach u otros que no fueron evaluados mediante este proceso. El Plan de Inversión proporcionará $3 millones para estudiar y priorizar estos corredores para tratamientos prioritarios de tránsito. El CMIP reservará $23 millones para implementar carriles prioritarios para autobuses y tratamientos de prioridad del tránsito en 2 de los 8 corredores y $5 millones adicionales para tratamientos puntuales para mejorar la velocidad y confiabilidad del tránsito en otros corredores. Algunos de los corredores incluyen aquellos que también se recomiendan para el financiamiento de calles completas, incluidos Atlantic Boulevard, Long Beach Boulevard, Florence Boulevard y Slauson Avenue. Estos corredores también fueron estudiados como parte del estudio de Visión y Principios del BRT de Metro y son los corredores de mejor desempeño en el área de estudio LB-ELA. **Impactos en los usuarios que no usan el transporte público:** Los proyectos de carriles para autobuses tienen el potencial de aumentar los tiempos de viaje para los vehículos que no son del transporte público, así como el potencial de cortar el tráfico en las calles del vecindario. Como parte de los procesos de diseño y divulgación, Metro y las agencias asociadas tendrán que abordar el tiempo de viaje y las consideraciones de estacionamiento, los volúmenes de tráfico de camiones y la posibilidad de aumentar el tráfico en las calles del vecindario cuando consideren dedicar un carril solo para viajes de autobuses.
Potencial para la creación de paquetes	Los proyectos relacionados incluyen los cuatro proyectos financiados del Corredor de Calles Completas [LB-ELA_0057, LB-ELA_0058, LB-ELA_0061, LB-ELA_0062], así como el proyecto BRT en Atlantic [LB-ELA_0019]
Costo estimado	$462 millones[22]
Posibles fuentes de financiamiento[23]	RAISE, Small Starts de la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés)
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0%– RAISE (Rural, HDC, APP) 20%– RAISE (Urbano) 40%– CIG Small Starts

[22] El costo promedio del BRT lite es de $6.5 millones/milla; El costo total estimado de todos los proyectos es de $$538 millones.

[23] La lista de fuentes de financiación y sus abreviaturas figuran en las Tablas 7-2 a 7-5 del Capítulo 7

Inversión de la Medida R/M recomendada	$31.1 millones ($$3 millones para planificación, $23.1 millones para la implementación de dos corredores y $5 millones para mejoras específicas adicionales)

Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea A de Metro [LB-ELA_0008]

Nombre del proyecto/programa	Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea A de Metro [LB-ELA_0008]
Descripción del proyecto/programa	Implementar proyectos identificados en el Plan de Primera y Última Milla de la Línea A en el Corredor LB-ELA (anteriormente la Línea Azul), con énfasis en la estación Del Amo. Los proyectos incluirán reconfiguraciones de rampas, mejoras en aceras y carriles para bicicletas, y mejoras en los cruces, entre otros. El Plan de Primera/Última Milla para la Línea Azul fue adoptado en abril de 2018 y representa el primer esfuerzo de su tipo para planificar mejoras integrales de acceso para toda una línea de transporte. El Plan abarcó las 22 estaciones de la Línea A (Azul) de Metro y puso a prueba un proceso de participación comunitaria inclusivo y equitativo en la planificación del proyecto. El Plan incluyó mejoras a nivel de planificación, identificadas por la comunidad, para peatones y ciclistas a una distancia a pie (1/2 milla) y en bicicleta (3 millas) de cada estación de la Línea A. El proyecto de Del Amo ampliará la infraestructura ciclista existente a través de carriles protegidos para bicicletas para garantizar que los ciclistas puedan conectarse de manera segura a la estación Del Amo de la línea A de Metro a lo largo de la ruta y del carril para bicicletas de 18 millas del río LA hacia el este. Del Amo Blvd se enfrenta a importantes problemas de seguridad, exacerbados por las autopistas I-110, I-405 e I-710 que dividen el Corredor, creando barreras para el acceso al transporte público y contribuyendo a las muertes de peatones y ciclistas. Las mejoras a lo largo de Avalon Blvd, que se conecta con la universidad, ayudarán a garantizar una movilidad segura y activa en el transporte para los estudiantes. Sobre la base de los esfuerzos de planificación y divulgación del Plan FLM de la Línea A de Metro, el Proyecto propone carriles para bicicletas protegidos, siete mejoras en las intersecciones que consisten en islas de refugio, rampas dobles en las aceras con domos truncados, cruces peatonales de alta visibilidad y los principales intervalos peatonales para reducir los riesgos para las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan, y para ayudar al condado de Los Ángeles a alcanzar la visión cero.
Líder del proyecto/programa	Metro/ Ciudades
Rol de Metro	Liderar
Ubicación	Múltiples jurisdicciones (Carson, Compton, Long Beach, Los Ángeles)
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad*

Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Pre-Construcción/ Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	El plan de Primera y Última Milla de la Línea Azul (A) tiene recomendaciones para todas las estaciones del Corredor, y el Plan de Inversión invertirá en el avance de los proyectos de Primera y Última Milla con un enfoque en estas estaciones: Del Amo Artesia Wardlow Willow PCH *Nota: Las mejoras de la primera y última milla de la estación Compton se financian por separado a través de LB-ELA_0168 (Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton)* **Desplazamientos e impactos físicos:** En general, los grandes proyectos de transporte activo deben utilizar el derecho de paso existente si se agregan instalaciones para bicicletas de Clase II o IV a la carretera. Los carriles de bicicletas de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o los elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales. **Impactos de la construcción**: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	Todos: Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro [LB-ELA_0017]; Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach [LB-ELA_0162]; Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA [LB-ELA_0163] Estación Artesia: Corredor de calles completas de Artesia [LB-ELA_0056]; Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek [LB-ELA_0165] Estaciones de Wardlow, Willow, PCH: Corredor de calles completas de Long Beach [LB-ELA_0062] Estación Compton: Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton [LB-ELA_0168]; Pasos subterráneos para bicicletas de Compton Creek [LB-ELA_0165]
Costo estimado	$13.53 millones (Estación Del Amo)
Posibles fuentes de financiamiento	Estación TOD, ATP estatal, SCCP
Requisito de fondos de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0%– ATP, SCCP 20%– Estación TOD

Inversión de la Medida R/M recomendada	$9.76 millones El monto de financiamiento recomendado del Plan de Inversión incluye la mitad del costo del proyecto para la estación Del Amo, más $3 millones para el trabajo previo a la implementación en las estaciones Artesia, Wardlow, Willow y PCH*

Nota:
*Conversaciones pendientes con la ciudad de Long Beach para las estaciones de Wardlow, Willow y PCH.

Línea A de Metro: Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul) [LB-ELA_0175] (1)

Nombre del proyecto/programa	Línea A de Metro: Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul) [LB-ELA_0175]
Descripción del proyecto/programa	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la línea A [línea azul]* para seguridad y zonas de mayor velocidad/seguridad.
Líder del proyecto/programa	Metro
Rol de Metro	Liderar
Ubicación	Por determinar- a lo largo de la línea A de Metro
Meta/principios de mayor puntuación	Seguridad, Equidad, Salud Comunitaria
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte Público, Carreteras Principales/ Calles Completas
Fase	Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	El Plan de Inversión invertirá $5 millones para instalar puertas de seguridad cuádruples en 10 ubicaciones de la Línea A. Estas ubicaciones se determinarán en función de las necesidades, incluidos factores como la equidad, el tráfico vehicular y los datos de accidentes. *
Potencial para la creación de paquetes	Por determinar
Costo estimado	$450,000 por ubicación
Posibles fuentes de financiamiento	RCE, CRISI
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 20% – RCE, CRISI
Inversión de la Medida R/M recomendada	$5 millones

*Los cruces de la línea A deben estar dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA

Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B [LB-ELA_0006]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B [LB-ELA_0006]
Descripción del proyecto/programa	Un corredor de transporte activo de aproximadamente 4.3 millas entre el río de Los Ángeles y la estación de la línea A (azul) de Slauson que se conecta con el segmento A. El Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B [LB-ELA_0006] sigue el derecho de paso de Randolph Street entre la estación de la línea A de Slauson y el río de Los Ángeles . El Proyecto Randolph de bicicletas y peatones [LB-ELA_0066] comprende la mitad oriental de este proyecto, en la ciudad de Bell, entre Maywood Avenue y el río de Los Ángeles .
Líder del proyecto/programa	Metro/ Ciudades / Condado de LA
Rol de Metro	Agencia financiadora/proveedor de asistencia técnica
Ubicación	Múltiples jurisdicciones (Condado de LA No Incorporado, Bell, Huntington Park y Maywood)
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, Seguridad, Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Bajo *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas
Fase	Pre-Construcción/ Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	**Impactos del desplazamiento económico:** Para minimizar el potencial de desplazamiento económico, las jurisdicciones locales (Huntington Park, Maywood y Bell) deben implementar medidas de estabilización residencial y comercial, e involucrar de manera proactiva a los residentes y negocios vecinos para identificar las necesidades y conectar a los miembros de la comunidad con recursos para asistencia financiera y técnica (Fondo START-UP). **Inundaciones e impactos en la calidad del agua:** En general, los principales proyectos de transporte activo deben usar el derecho de paso existente si agregan instalaciones para bicicletas de Clase II o IV a la carretera. Las ciclovías de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones [LB-ELA_0066]
Costo estimado	$6.3 millones
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, SCCP

Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP estatal, SCCP
Inversión de la Medida R/M recomendada	$3.15 millones

Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro [LB-ELA_0017]

Nombre del proyecto/programa	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro [LB-ELA_0017]
Descripción del proyecto/programa	Implementar proyectos de transporte activo de importancia regional adoptados como parte del Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro.
Líder del proyecto/programa	Jurisdicciones locales (dependiente del proyecto)
Rol de Metro	Socio
Ubicación	En todo el corredor
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, Calidad del Aire, Oportunidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Asegurar de que los proyectos limiten la cantidad de nueva superficie impermeable y/o que los proyectos incluyan superficie porosa adicional y espacios verdes
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Desarrollo/ Implementación

Requisitos y orientaciones para la aplicación	Metro actualizó recientemente su Plan Estratégico de Transporte Activo (noviembre de 2023) con una nueva lista de corredores prioritarios en todo el condado. El plan identificó tres corredores de primer nivel en la subregión de Gateway Cities, dos de los cuales se encuentran en el área de estudio LB-ELA. Además, hay varios corredores de segundo nivel, algunos de los cuales se superponen con los corredores existentes en la lista completa del proyecto (consulte el Capítulo 5 para conocer las posibles oportunidades de empaquetado). El Plan de Inversión invertirá en el avance de las prioridades del Plan Estratégico de Transporte Activo, con un enfoque en estos corredores de los dos niveles superiores del ATSP que se encuentran dentro del área de estudio LB-ELA: Artesia Boulevard (Alameda Street a Butler Avenue) Long Beach Boulevard (Pacific Coast Highway [PCH] a S. Pine Avenue) Randolph Street (Atlantic Boulevard a River Drive) Orange Avenue/Alamitos Avenue (E. Spring Street a Pine Avenue) Firestone Boulevard (carril de bicicletas del río de Los Ángeles a Lakewood Boulevard) Compton Boulevard (Paulson Avenue a Atlantic Avenue) Transporte Activo y ferrocarril SF (Washington Boulevard a Long Beach Avenue/Slauson Avenue) Southern Pacific RR (Transporte Activo y ferrocarril SF a Atlantic Avenue) Union Pacific RR (Atlantic Avenue a Wood Avenue) **Inundaciones e impactos en la calidad del agua:** En general, los principales proyectos de transporte activo deben usar el derecho de paso existente si agregan instalaciones para bicicletas de Clase II o IV a la carretera. Las ciclovías de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales. **Impactos de la construcción**: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos de tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.

Potencial para la creación de paquetes	Artesia Boulevard (Alameda Street a Butler Avenue): Corredor de calles completas de Artesia [LB-ELA_0056] Long Beach Boulevard (PCH a S. Pine Avenue): Corredor de calles completas de Long Beach [LB-ELA_0062], Proyecto piloto de micromovilidad [LB-ELA_0220], Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 60 (Long Beach Bl) [LB-ELA_0141], Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Bl. [LB-ELA_0030], Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul (Estaciones Willow/ Wardlow/ PCH) [LB-ELA_0008] Randolph Street (Atlantic Boulevard a River Drive): Orange Avenue/Alamitos Avenue (E. Spring Street a Pine Avenue): Proyecto de Mejoramiento de Orange Avenue [LB-ELA_0113] Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 115 (Firestone) [LB-ELA_0145]; Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Firestone [LB-ELA_0033] Compton Boulevard (Paulson Avenue a Atlantic Avenue): Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul (estación Compton) [LB-ELA_0008]; Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton [LB-ELA_0168]
Costo estimado	$41.44 millones (basado en un nivel de inversión de $2 millones por milla basado en el financiamiento del 50% del millaje que está más listo para la implementación (14 millas) y $500,000 por corredor para los tres corredores menos listos.
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, TCC, SCCP Financiamiento disponible solo para proyectos individuales
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP estatal, SCCP, TCC (Desarrollo) 50%– TCC (Implementación)
Inversión de la Medida R/M recomendada	$15.65 millones

DRAFT

DRAFT

Puente Shoemaker/Shoreline Dr [LB-ELA_0010]

Nombre del proyecto/programa	Puente Shoemaker/Shoreline Dr [LB-ELA_0010]
Descripción del proyecto/programa	Mejoras en la I-710/Reemplazo del Puente Shoemaker: Reemplazar el Puente Shoemaker existente con un puente nuevo. El nuevo puente se reducirá para tener dos carriles de flujo mixto en las direcciones NB y SB para unir el flujo con la I-710. El nuevo puente también incluirá acceso peatonal y ciclista. Además, se proporcionarán mejoras para bicicletas, peatones y calles en las vías adyacentes como Shoreline Drive.
Líder del proyecto/programa	Long Beach
Rol de Metro	Financiar/Apoyar el Plan de Financiación de la Ciudad
Ubicación	Long Beach
Meta/principios de mayor puntuación	Seguridad, Movilidad, Equidad
Indicadores	Indicador de Equidad: Moderado *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad*
Modos	Carreteras principales, seguridad en autopistas y mejoras en los pasos a desnivel, transporte activo
Fase	Pre-Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	Si bien la inversión del Plan de Inversión recomienda solo para el diseño, hay varias recomendaciones de implementación cuando el proyecto continúe a la implementación: **Desplazamientos e impactos físicos:** El proyecto implica un importante rediseño de la carretera y la reconstrucción del puente con impactos temporales y permanentes en el derecho de paso existente y las instalaciones recreativas circundantes, sin embargo, el proyecto dará como resultado una ganancia neta permanente en acres de parques debido a la consolidación de la carretera. El diseño debe minimizar los impactos en las instalaciones existentes siempre que sea posible, y Long Beach debe involucrar de manera proactiva a la comunidad para establecer expectativas en torno a los impactos potenciales del proyecto, en el contexto de sus beneficios más amplios. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos de tráfico, las interrupciones en el acceso a las instalaciones recreativas y las interrupciones comerciales deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación establecidas.
Potencial para la creación de paquetes	I-710 Carril de bicicleta del Río LA [LB-ELA_0055]
Costo estimado	$833M para Shoemaker Bridge
Posibles fuentes de financiamiento	BIP, RAISE, INFRA, TCEP

Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – RAISE (Rural, HDC, APP), TCEP (si Caltrans es nominado) 20% – RAISE (Urbano), BIP (Planificación, puente no grande) 30% – TCEP 40% – INFRA 50% – BIP (puente grande)
Inversión de la Medida R/M recomendada	$9.03 millones (para el diseño parcial)

8.4.4

DRAFT

Sendero para bicicletas y peatones de la línea Southeast Gateway [LB-ELA_0111]

Nombre del proyecto/programa	Sendero para bicicletas y peatones de la línea Southeast Gateway [LB-ELA_0111]
Descripción del proyecto/programa	Implementar las Fases 1 a 4 del Sendero para Bicicletas y Peatones (Clase I) a lo largo de RR ROW entre el río de Los Ángeles y Sommerset en la ciudad de Paramount. Incluye iluminación, cercas, paisajismo, balizas intermitentes, granito descompuesto, rampas de acera ADA y mobiliario urbano.
Líder del proyecto/programa	Ciudad de Paramount con Downey y South Gate
Rol de Metro	Socio

Ubicación	Múltiples jurisdicciones (Downey, Paramount, South Gate)
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Seguridad
Indicadores	Indicador de equidad: Bajo *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte activo
Fase	Desarrollo/Pre-Construcción
Requisitos y orientaciones para la aplicación	La Ciudad de Paramount es la agencia líder en este proyecto y será responsable de la coordinación con Union Pacific Rail Road en temas relacionados con el derecho de vía de UPRR. **Inundaciones e impactos en la calidad del agua:** Las ciclovías de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales. **Impactos de la construcción:** La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos de tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación. **Impactos del desplazamiento económico:** Para minimizar el potencial de desplazamiento económico, las jurisdicciones locales deben implementar medidas de estabilización residencial y comercial, e involucrar de manera proactiva a los residentes y negocios vecinos para identificar las necesidades y conectar a los miembros de la comunidad con recursos para asistencia financiera y técnica (Fondo START-UP)
Potencial para la creación de paquetes	Proyecto de seguridad y acceso a la ciclovía de primera y última milla de la estación de tren ligero de la línea Southeast Gateway [LB-ELA_0213]
Costo estimado	$17 millones
Posibles fuentes de financiamiento	$12.5 de financiamiento comprometido Otras fuentes: ATP Estatal, Rails to Trails, TCC, UGG
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – ATP estatal, TCC (Desarrollo), UGG 20% – De rieles a senderos 50% – TCC (Implementación)
Inversión de la Medida R/M recomendada	$3.8 millones

DRAFT

Programa de camiones de cero emisiones [LB-ELA_0004]

Nombre del proyecto/programa	Programa de camiones de cero emisiones (ZET) [LB-ELA_0004]
Descripción del proyecto/programa	En enero de 2021, la Junta Directiva de Metro aprobó el Plan Estratégico de Movimiento de Bienes 2021, que incluyó una Iniciativa de Camiones Limpios en todo el Condado, con el Programa de Camiones Limpios 710 South identificado como una prioridad estratégica del movimiento de bienes. En su reunión de octubre de 2021, la Junta Directiva de Metro actuó para volver a comprometer $50 millones de los fondos de la Medida R I-710 del Corredor Sur como fondos iniciales para el Programa de Camiones Limpios 710 South, que posteriormente pasó a llamarse Programa LB-ELA ZET. El objetivo de este programa es entregar camiones diésel a favor de camiones ZE en el Corredor LB-ELA. El programa contribuiría con fondos de subsidio para desplegar una serie de camiones ZE en la I-710, así como fondos iniciales para desarrollar estaciones de carga/reabastecimiento de combustible eléctrico para camiones ZE.
Líder del proyecto/programa	Metro +
Rol de Metro	Socio
Ubicación	Toda la zona de estudio
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del aire; Sostenibilidad; Medio ambiente
Indicadores	Indicador de equidad: Bajo *Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad* Indicador CIC: Establecer incentivos para que los propietarios de pequeñas empresas y los conductores de camiones se cambien a los vehículos ZE.
Modos	Solo movimiento de bienes
Fase	Implementación

Requisitos y orientaciones para la aplicación	**Desplazamientos e impactos físicos:** La ubicación de la infraestructura de camiones ZE debe evitar desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, Metro y las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, negocios y propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. Estrategias de seguridad pública y cero emisiones: Metro se compromete a explorar todas las tecnologías viables de cero emisiones, incluidas las de batería eléctrica y de hidrógeno, para cumplir con los mandatos regulatorios y los objetivos de sostenibilidad sin respaldar una sola solución. Abordar las preocupaciones de la comunidad: Reconocer las preocupaciones relacionadas con la salud pública, las emisiones durante la producción de hidrógeno, la seguridad del transporte y las posibles fugas, afirmando la dedicación de Metro para minimizar los impactos y educar a las comunidades. Cumplimiento de la regla de flotas limpias: El mandato de Camiones de Carga de Cero Emisiones (ZE) de California para 2035 se centró en las emisiones del tubo de escape, destacando la necesidad de enfoques integrales para lograr resultados ZE. Inversiones estatales y federales: Inversiones significativas en tecnologías de hidrógeno y baterías eléctricas, incluido el premio Regional Clean Hydrogen Hub (H2Hubs) de hasta $1.2 mil millones, lo que indica un fuerte apoyo gubernamental para diversas soluciones ZE. Defensa y educación de la comunidad: Metro tiene como objetivo servir como defensor de la comunidad en las discusiones sobre políticas tecnológicas de camiones cero emisiones (Zero Emissions Trucks, ZET), garantizando que se aborden las preocupaciones de la comunidad, apoyando la investigación y facilitando iniciativas educativas sobre tecnologías ZE. Paneles de discusión y simposios de expertos: Planes para organizar paneles de expertos, simposios y eventos educativos comunitarios para profundizar la comprensión de la tecnología del hidrógeno, su estado de desarrollo y sus implicaciones para el corredor LB-ELA. **Esfuerzos de colaboración para el futuro ZE:** Continuar la colaboración con las partes interesadas para desarrollar un futuro ZE que beneficie al corredor LB-ELA, enfatizando la importancia de los aportes y la orientación de la comunidad en las iniciativas educativas y políticas. **Impactos de la construcción**: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.

Potencial para la creación de paquetes	Combinado con LB-ELA_0023
Costo estimado	$200 millones
Posibles fuentes de financiamiento	Puede ser elegible para fuentes de financiamiento federal como RTEPF (0004) y CIF (categoría AFC). PIDP, RTEPF (0023); INFRA o programas estatales como TCEP (solo 0004).
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0% – TCEP (si Caltrans es nominado); 20% – Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias, INFRA; 30% – TCEP
Inversión de la Medida R/M recomendada	$50 millones * *Ya comprometidos por la junta directiva de Metro (compartido con 0023)

DRAFT

8.5 Recomendaciones de Programas Comunitarios

Como se discutió en la Sección 8.2, la intención del Fondo Catalizador de Programas Comunitarios es responder a los problemas de equidad de larga duración que enfrentan los residentes en el Corredor LB-ELA, y promoverán de manera proactiva e intencional la salud y el bienestar de la comunidad en formas que normalmente no se abordan en la planificación del transporte. El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA, gracias al liderazgo de la Junta de Metro y la inclusión de las comunidades impactadas en el desarrollo del Plan de Inversión, presenta 15 Programas Comunitarios que complementarán las inversiones en transporte multimodal del Plan de Inversión. Estos programas comunitarios fueron identificados por miembros del Comité Consultivo, el CLC y miembros del público como prioridades para el corredor LB-ELA. Algunos programas comunitarios se centran en abordar las cargas actuales que existen debido a políticas pasadas, desinversión y desarrollo de infraestructura; otras son medidas proactivas para mantener la estabilidad de la comunidad y maximizar los beneficios a medida que se implementen proyectos en el futuro. En ningún caso estos programas serán utilizados como mitigación de impactos negativos de otros proyectos.

En conversaciones con el Comité Consultivo y el CLC, la salud comunitaria en todas sus formas surgió como una prioridad general para el Plan de Inversión. Si bien las inversiones en transporte pueden mejorar los resultados de salud al mejorar y fomentar modos de viaje no contaminantes, aumentar el acceso multimodal al cuidado de salud y mejorar las condiciones para la actividad física al aire libre, no todos los aspectos de la salud comunitaria pueden abordarse a través de la infraestructura de transporte. El Fondo Catalizador de Programas Comunitarios está diseñado para abordar otros determinantes sociales de la salud, incluidos aquellos relacionados con el acceso y la calidad del cuidado de la salud, el vecindario y el entorno construido, y la estabilidad económica.

La amplia participación comunitaria de Metro, el diálogo continuo con el CLC y los miembros del Comité Consultivo han identificado colectivamente 15 Programas Comunitarios como prioridades para que Metro apoye como parte del Plan de Inversión. A cada programa se le han asignado una o más vías potenciales para un mayor desarrollo, asociación e implementación. Dado el nexo con el transporte requerido para que los proyectos reciban fondos de la Medida R/M, el apoyo de Metro a los Programas Comunitarios puede o no incluir fondos directos, dependiendo del alcance del programa. Metro proveerá formas alternativas de apoyo, incluyendo la facilitación de alianzas para identificar y colaborar con otras agencias más adecuadas para liderar estos programas y buscar oportunidades de financiamiento elegibles. Metro ayudará a apoyar la creación de asociaciones a través de la facilitación de Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios, descritos con más detalle en el Capítulo 9, además de brindar tiempo del personal y asistencia técnica cuando corresponda. Los 15 programas comunitarios están organizados en tres áreas temáticas generales:

- Salud/Calidad del aire/Medio ambiente
- Estabilización de vivienda/Uso del suelo
- Creación de empleo/Oportunidades laborales

DRAFT

El Plan de Inversión recomienda $40 millones en Financiamiento Catalizador de Programas Comunitarios que se distribuyen como parte de la inversión inicial de Metro para ayudar a respaldar la priorización de este esfuerzo. Metro espera conseguir $300 millones en fondos adicionales, con un promedio de $20 millones por programa comunitario, que podrían aprovecharse utilizando los fondos del Catalizador de Programas Comunitarios, a través de fondos locales, regionales, estatales y federales que sean más adecuados para cada Programa Comunitario. El financiamiento catalizador tiene como objetivo lanzar cada programa, apoyar su desarrollo y fomentar un proceso autosostenible mediante el cual se identifican ingresos adicionales para respaldar un conjunto continuo de proyectos y programas prioritarios recomendados a través del proceso del Comité Consultivo. De esta manera, los Programas Comunitarios serían codiseñados con miembros de la comunidad y organizaciones de base comunitaria, de acuerdo con el principio directivo de Equidad.

Algunos de los Programas Comunitarios se basarían en el trabajo existente de Metro u otras jurisdicciones y organizaciones en el Corredor LB-ELA, mientras que otros requerirían el establecimiento de nuevas asociaciones y programas de trabajo. Estas vías se han organizado en las categorías que se resumen en los siguientes párrafos:

Colaborar en el desarrollo de una nueva estrategia/programa. Utilizar la descripción actual del programa como punto de partida para establecer una nueva iniciativa en asociación con las agencias, las organizaciones comunitarias (CBO) y las instituciones técnicas pertinentes.

Apoyo como parte de un programa de agencias externas. Identificar oportunidades para apoyar un programa existente dirigido por una agencia, CBO o institución técnica que no sea Metro que cumpla con una o más características de la descripción del Programa Comunitario.

Apoyo como parte del programa existente de Metro. Identificar oportunidades para apoyar un programa existente dirigido por Metro que cumpla con una o más características de la descripción del Programa Comunitario.

Apoyo como parte de la implementación del proyecto del corredor LB-ELA. Identificar oportunidades para incorporar características de la descripción del Programa Comunitario directamente en el diseño e implementación de proyectos específicos en el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA. Es importante señalar que los Programas Comunitarios no pretenden ser mitigaciones de los impactos negativos de otros proyectos financiados en el Plan de Inversión; son proyectos o programas que apoyan el abordaje de la Visión, Metas y Principios Directivos planteados por la comunidad.

La implementación del Fondo Catalizador de Programas Comunitarios dependerá de la participación continua de los socios comunitarios. Metro facilitará grupos de trabajo continuos para cada una de las tres áreas temáticas enumeradas anteriormente, con participación abierta para los miembros actuales del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, miembros del CLC y otros socios identificados por Metro y los miembros del Comité Consultivo. Los participantes del grupo de trabajo colaborarán para definir aún más los programas en cada área temática, identificando agencias/organizaciones líderes, fuentes de financiamiento, objetivos, acciones de implementación y otros detalles como parámetros geográficos o

áreas prioritarias. El Grupo de Trabajo del Programa de Camiones de Cero Emisiones (ZET) del Corredor LB-ELA del Comité Consultivo servirá como modelo y caso de estudio para los grupos de trabajo de los Programas Comunitarios, y las lecciones aprendidas del proceso ZET informarán la estructura y el proceso de futuros grupos de trabajo. A través de la creación de Programas Comunitarios y la oportunidad de que sean autosostenibles a través de Grupos de Trabajo, Metro está brindando a las comunidades oportunidades para asociarse con Metro y las partes interesadas para lograr estas inversiones.

La siguiente sección describe cada Programa Comunitario, incluyendo la descripción actual del programa, las posibles vías de desarrollo, los programas existentes relacionados internos y externos a Metro, los socios potenciales, una sugerencia detallada de la vía y notas u orientación adicionales relacionadas con la implementación del programa.

8.5.1 Programas Comunitarios por Área Temática

Calidad del Aire/Salud comunitaria	LB-ELA_0192	Proyectos de electrificación de autobuses
	LB-ELA_0133	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA
	LB-ELA_0191	Infraestructura de cero emisiones para automóviles
	LB-ELA_0218	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire
Medio ambiente	LB-ELA_0134	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
	LB-ELA_0187	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA
	LB-ELA_0190	Arte público / Estética
Estabilización de la vivienda/ Uso del suelo	LB-ELA_0009	Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del West Santa Ana Branch (TOD SIP)
	LB-ELA_0193	Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno
	LB-ELA_0194	Programas para personas sin hogar
	LB-ELA_0135	Políticas de estabilización de la vivienda
Creación de empleo/Oportunidades de trabajo	LB-ELA_0197	Programas de formación profesional
	LB-ELA_0195	Programas de contratación selectiva
	LB-ELA_0196	Iniciativas de empleo/contratación
	LB-ELA_0186	Políticas de estabilización económica

CONSULTE LAS SIGUIENTES PÁGINAS PARA VER LAS DESCRIPCIONES DE LOS PROGRAMAS

8.5.2 Salud/Calidad del aire/Medioambiente

8.5.2.1 Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA [LB-ELA_0133]

Nombre del programa	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA
Descripción del programa	Bajo este programa, se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de calidad del aire para reducir la exposición a la contaminación del aire, así como programas de educación y detección de la salud en áreas afectadas negativamente por proyectos de infraestructura de transporte existentes y propuestos. El Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA serviría a las comunidades en el Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Este programa proporcionaría fondos de subsidio para implementar proyectos y actividades de divulgación para mejorar la calidad del aire y la salud pública, que incluyen, entre otros:Proyectos de calidad del aire para escuelas e instalaciones comunitarias: Filtración de aire, mejoras de HVAC, reemplazo/sellado de ventanas y puertas, barreras de vegetación o paisajismo de amortiguación. Educación y detección de la salud: Detección y diagnóstico de la salud de la comunidad, educación para la salud, capacitación para trabajadores de la salud de la comunidad, programas de divulgación. Brindar apoyo a los sistemas de filtración de aire y programas de modernización de todo el hogar, como la climatización y la reducción de sustancias tóxicas como el plomo, el moho y el asbesto; y Desarrollar centros para la contaminación del aire y resiliencia climática con filtración de aire, regulación de temperatura y sellado adecuado para su uso durante emergencias.
Vía primaria del programa	Colaborar para desarrollar una nueva estrategia/programa
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Ninguno existente, pero vinculado al I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) [LB-ELA_0157] recomendado para su financiamiento como parte del Plan de Inversión
Programas externos existentes	Proyecto de Filtración de Aire Escolar SCAQMD Proyecto de Ley de la Asamblea (AB) 617 Programa de Protección del Aire Comunitario – Estrategias y Acciones de los Programas Comunitarios de Reducción de Emisiones (CERP) Programa de Protección del Aire Comunitario (CAPP) de CARB

Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	Long Beach Alliance for Children with Asthma (LBACA) East Yard Communities for Environmental Justice (EYCEJ) Earthjustice Communities for a Better Environment (CBE) SELA Collaborative Natural Resources Defense Council Coalition for Clean Air (CCA) LA County Department of Public Health Gateway Cities Council of Governments (GCCOG) South Coast Air Quality Management District (SCAQMD) Southern California Clinics Association Southern California (SoCal) Crossroads SmartAirLA
Posibles fuentes de financiamiento	LA Care Community Health Investment Fund CDC Racial and Ethnic Approaches to Community Health (REACH) Community Air Protection Incentives Clean Mobility Investments and the Sustainable Transportation Equity Project (STEP) E-Bike Incentive Project AB 617 Community Air Grants CA Enviro Grassroots Funds Outdoor Recreation Legacy Partnership (ORLP) Program Sustainable Communities Competitive Environmental Justice Action Grants Youth Community Access Program Community Resilience Centers Program
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí, se refiere a la mitigación de los efectos ambientales de las calles y carreteras públicas.
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede asociarse con organizaciones comunitarias involucradas en la justicia ambiental y la salud pública (como EYCEJ y LBACA) para identificar y desarrollar un conjunto de nuevos proyectos de mejora de la calidad del aire (reducción de la exposición) en todo el Corredor LB-ELA. Los proyectos pueden apoyar la implementación de estrategias y acciones identificadas en el CERP para las comunidades del Programa Comunitario de Protección del Aire de AB 617. Metro puede proporcionar fondos y/o asistencia técnica para la expansión específica de los programas existentes de educación sobre la salud y las pruebas de detección. Este programa también puede apoyar y ampliar el Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) [LB-ELA_0157] recomendado para su financiamiento como parte del Plan de Inversión.
Notas de implementación/orientación	La educación y la divulgación en materia de salud pública relacionadas con COVID-19 podrían utilizarse como modelo para la divulgación educativa relacionada con la calidad del aire y los resultados sanitarios asociados.

DRAFT

8.5.2.2 Infraestructura de cero emisiones para automóviles [LB-ELA_0191]

Nombre del programa	Infraestructura de cero emisiones para automóviles
Descripción del programa	Trabajar con jurisdicciones locales (ciudades, Condado de Los ÁngelesÁngeles), agencias públicas y socios público-privados para desarrollar y ubicar estaciones de carga adicionales para vehículos ZE en el Corredor LB-ELA. Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para ayudar a asegurar el financiamiento. Además, proporcionar apoyo técnico para compartir las mejores prácticas, como la identificación de incentivos y/o requisitos de políticas para nuevos desarrollos.
Vía primaria del programa	Apoyar como parte de un Programa de Agencias Externas
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	N/A
Programas externos existentes	LA County Internal Services Department (ISD) Clean Transportation Team Electric Vehicle Supply Equipment expansion program Southern California Edison (SCE) Charge Ready Program SCAG Last Mile Freight Program (Zero-Emission [ZE] Delivery Zones)
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	LA County ISD SCE Gateway Cities Council of Governments Gateway Cities Regional Climate Collaborative Los Ángeles Cleantech Incubator Southern California Association of Governments Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	Programa de Transporte Limpio de la Comisión de Energía de California Proyecto de Infraestructura de Vehículos Eléctricos de California (CALeVIP) Comunidades a cargo
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede trabajar con el ISD del Condado, SCE, jurisdicciones locales y socios privados para identificar las prioridades de ubicación de cargadores de vehículos eléctricos en el Corredor LB-ELA y proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones en busca de fondos para la infraestructura de ZE en el Corredor. Metro puede apoyar la expansión de las zonas de entrega de ZE en todo el Corredor LB-ELA a través del programa Last Mile Freight de SCAG para camiones y furgonetas de reparto más livianos.

Notas de implementación/orientación	Al seleccionar sitios para instalaciones de carga de ZE, las agencias líderes y los socios deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones y los desafíos específicos del sitio. Preocupaciones por el hidrógeno: El impacto medioambiental de la producción de hidrógeno, en particular su asociación con los combustibles fósiles y las importantes emisiones de gases de efecto invernadero en las comunidades ya afectadas, es una preocupación importante. Además, también son motivo de preocupación los riesgos de seguridad asociados con el transporte y almacenamiento de hidrógeno, incluidos los riesgos relacionados con oleoductos, camiones, ferrocarriles y barcos. Se deben evaluar las emisiones peligrosas como el óxido de nitrógeno (NOx) procedente de la combustión de hidrógeno y su impacto en la salud respiratoria en comunidades vulnerables. Metro debe participar en la toma de decisiones centrada en la comunidad a través del Grupo de Trabajo sobre Calidad del Aire y Salud con las comunidades afectadas y debe evitar el respaldo de aplicaciones potencialmente dañinas sin el aporte de la comunidad. Metro también debería llevar a cabo educación comunitaria sobre el combustible de hidrógeno y temas relacionados con socios regionales y comunitarios.

8.5.2.3 Proyectos de electrificación de autobuses [LB-ELA_0192]

Nombre del programa	Proyectos de electrificación de autobuses
Descripción del programa	Buscar incentivos para acelerar el despliegue de vehículos de transporte público y furgonetas compartidas ZE en el Corredor LB-ELA. Los proyectos podrían incluir la electrificación de autobuses (autobuses de transporte público y autobuses escolares), así como la infraestructura de carga ZE. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones para definir y desarrollar proyectos potenciales.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Programa de Electrificación de Autobuses de Metro (flota de autobuses 100% ZE para 2030)
Programas externos existentes	N/A
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	N/A
Posibles fuentes de financiamiento	Medida M
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí

Sugerencia detallada de la vía	Metro puede continuar expandiendo sus propios esfuerzos de electrificación y coordinarse con las jurisdicciones de GCCOG y LB-ELA en los esfuerzos del transporte público relacionados con ZE (por ejemplo, el tranvía ZE en Atlantic a través de Maywood, Bell, Cudahy y South Gate)
Notas de implementación/orientación	Reservar fondos de la Medida M para estudiar la viabilidad de crear un depósito de carga ZE en el área de Gateway Cities para apoyar las necesidades de LB Transit, Metro y otras operaciones municipales, especialmente para los centros de transferencia y las áreas pendientes de ser transferidas. Preocupaciones por el hidrógeno: El impacto medioambiental de la producción de hidrógeno, en particular su asociación con los combustibles fósiles y las importantes emisiones de gases de efecto invernadero en las comunidades ya afectadas, es una preocupación importante. Además, también son motivo de preocupación los riesgos de seguridad asociados con el transporte y almacenamiento de hidrógeno, incluidos los riesgos relacionados con oleoductos, camiones, ferrocarriles y barcos. Se deben evaluar las emisiones peligrosas como el óxido de nitrógeno (NOx) procedente de la combustión de hidrógeno y su impacto en la salud respiratoria en comunidades vulnerables. Metro debe participar en la toma de decisiones centrada en la comunidad a través del Grupo de Trabajo sobre Calidad del Aire y Salud con las comunidades afectadas y debe evitar el respaldo de aplicaciones potencialmente dañinas sin el aporte de la comunidad. Metro también debería llevar a cabo educación comunitaria sobre el combustible de hidrógeno y temas relacionados con socios regionales y comunitarios.

DRAFT

8.5.2.4 Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire [LB-ELA_0218]

Nombre del programa	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire
Descripción del programa	Agregar nuevas estaciones de monitoreo de la calidad del aire en el Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Los sitios se identificarán en cooperación con el SCAQMD, organizaciones comunitarias y residentes como parte de los Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	N/A
Programas externos existentes	• Programa de Protección del Aire Comunitario de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB)/Programa de Monitoreo del Aire Comunitario SCAQMD AB 617
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• SCAQMD • CARB • Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	• Subvención para la Reducción de la Contaminación Climática de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí, se refiere a la investigación/mantenimiento de las calles y carreteras públicas y a la mitigación de sus efectos medioambientales
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede asociarse con CARB y SCAQMD para identificar ubicaciones para nuevas estaciones de monitoreo de la calidad del aire a lo largo del Corredor LB-ELA y proporcionar asistencia técnica para la redacción de subvenciones para buscar fondos para estaciones de monitoreo de la calidad del aire a través de varias subvenciones estatales y federales.
Notas de implementación/orientación	N/A

8.5.2.5 Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero [LB-ELA_0134]

Nombre del programa	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
Descripción del programa	Bajo el Programa de Reducción Energética/Reducción de GEI, se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de reducción de energía, así como de reducción de GEI (Gases de Efecto Invernadero) en áreas afectadas por proyectos de transporte en el Corredor LB-ELA. Este programa sería un elemento importante de cualquier iniciativa de transporte importante que se lleve a cabo en el Corredor LB-ELA. El programa proporcionaría fondos de subsidio para implementar proyectos y actividades educativas destinadas a reducir las emisiones de GEI. Algunos ejemplos de estos proyectos son los proyectos de energía renovable, la generación de energía solar, la iluminación de bajo consumo y la plantación de árboles, entre otros.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Programa ZET de la I-710 de Metro Electrificación de autobuses de Metro
Programas externos existentes	Programa SoCalREN Programa de Inversión en Calidad del Aire de SCAQMD (Regla 2202) Incentivos del Programa de Protección del Aire Comunitario de SCAQMD
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	SCAQMD SoCalREN
Posibles fuentes de financiamiento	Subvenciones de la EPA para la reducción de la contaminación climática
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede continuar expandiendo sus esfuerzos internos de electrificación de autobuses y su programa de camiones ZE, comprometerse con la eficiencia energética en la entrega de proyectos de Metro (con servicios de consultoría de SoCalREN) y ofrecer colaboración en esfuerzos externos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través de la transición a energía renovable en todo el condado y la región.
Notas de implementación/orientación	N/A

8.5.2.6 Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA [LB-ELA_0187]

Nombre del programa	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA
Descripción del programa	Existe una necesidad crítica de priorizar los compromisos de espacios verdes en el CMIP, particularmente para las comunidades de color de bajos ingresos en el Corredor. Bajo esta iniciativa, los Grupos de Trabajo de Planes Comunitarios desarrollarán y perfeccionarán proyectos de "ecologización urbana" que fomenten la resiliencia medioambiental. Desempeñan un papel vital en la mejora de la calidad del aire, la absorción de contaminantes y la liberación de oxígeno, lo que es especialmente beneficioso para estas comunidades agobiadas por la contaminación proveniente de fuentes industriales y de transporte. Además, los espacios verdes brindan valiosas oportunidades para el transporte activo, como caminar y andar en bicicleta, fomentando modos de transporte sostenibles y reduciendo la congestión y las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, los espacios verdes pueden ayudar a mitigar el efecto isla de calor urbano, reduciendo las temperaturas en las zonas urbanas. Esto es crucial a medida que las temperaturas aumentan debido al cambio climático, lo que contribuye a la creación de comunidades más resilientes y adaptables en el Corredor. Los elementos de "ecologización urbana" pueden incluir elementos tales como: provisión de espacios o cinturones verdes; parquecitos; plantación de árboles; huertos comunitarios y granjas comunitarias; plantación tolerante a la sequía; restauración del hábitat y conectividad; proyectos de captación de aguas pluviales, desvío de inundaciones y gestión del agua; remediación de zonas industriales abandonadas; restauración de senderos naturales; e infraestructura verde, entre otros. A través de la Iniciativa de Ecologización Urbana LB-ELA, los proponentes de proyectos también pueden asociarse con otras localidades, organizaciones sin fines de lucro o comunidades para planificar, diseñar e implementar proyectos "ecológicos" que demuestren que brindan beneficios ecosistémicos y de espacios abiertos de acceso público, como la reducción de la isla de calor urbano en el Corredor LB-ELA. A través de los grupos de trabajo del Plan Comunitario, se identificarán las áreas que tienen la necesidad más crítica de nuevos espacios verdes con aportes de los miembros de la comunidad.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de la implementación del proyecto LB-ELA
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	N/A
Programas externos existentes	N/A

Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	GCCOG Regional Climate Collaborative East Yard Communities for Environmental Justice Communities for a Better Environment Compton Community Garden Eastmont Community Center TreePeople GrowGood Friends of the LA River
Posibles fuentes de financiamiento	Urban Greening Grant Program (Programa de Subvenciones para el Enverdecimiento Urbano) (Agencia de Recursos Naturales de California) Metro Countywide Urban Greening Grant Program (Programa de Subvenciones para el Enverdecimiento Urbano del Condado de Metro) (en desarrollo)
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente sí: se relaciona con la mejora y el mantenimiento de las calles y carreteras públicas, incluida la mitigación de sus efectos ambientales.
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede poner fondos a disposición de las agencias líderes para proyectos LB-ELA para agregar o ampliar elementos ecológicos para maximizar los beneficios ambientales de los proyectos con un enfoque en el transporte. Metro también puede proporcionar apoyo técnico a agencias externas y organizaciones comunitarias que lideran los esfuerzos ecológicos en el Corredor LB-ELA, como jardines comunitarios, plantación y mantenimiento de árboles, y limpieza y restauración del río de Los Ángeles . Finalmente, Metro va a crear un programa de Enverdecimiento Urbano en todo el condado. Este programa fue recomendado en el plan Moving Beyond Sustainability de Metro.[24]
Notas de implementación/orientación	N/A Se deben consultar los espacios verdes y el aumento de la vegetación con los pueblos, tribus y organizaciones indígenas locales para honrar y restaurar la vida vegetal local.

[24] https://www.metro.net/about/plans/moving-beyond-sustainability/

8.5.2.7 Arte público/Estética [LB-ELA_0190]

Nombre del programa	Arte público/Estética
Descripción del programa	Iniciativa de política que requeriría que un porcentaje de los fondos de construcción de transporte para grandes proyectos de obras públicas se destine a arte público, paisajismo, elementos de diseño urbano y otras características estéticas para los proyectos.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	Apoyo como parte de la implementación del proyecto LB-ELA
Programas existentes de Metro	Programa de Arte de Metro
Programas externos existentes	Programa de Caltrans Arte del Transporte
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	Coordinador de Arte del Transporte del Distrito de Caltrans
Posibles fuentes de financiamiento	• Programa de Arte de Metro
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede continuar trayendo programación artística e instalaciones para las estaciones de Metro y/u otra infraestructura de transporte/transporte público. Metro puede asociarse con Caltrans en su Programa de Arte del Transporte para identificar sitios y oportunidades para que las comunidades locales y las agencias gubernamentales públicas coloquen arte y otros tratamientos estéticos en instalaciones de propiedad estatal y en derechos de paso de propiedad estatal. Metro puede poner fondos a disposición de las agencias líderes para proyectos del LB-ELA para agregar arte, paisajismo u otras mejoras visuales a proyectos con un enfoque en el transporte.
Notas de implementación/orientación	N/A

Fuente: Encuesta SPP, Mapeo SPP

8.5.3 Estabilización de la viviendas/Uso del suelo

8.5.3.1 Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del West Santa Ana Branch (TOD SIP) [LB-ELA_0009]

Nombre del programa	Línea Southeast Gateway TOD SIP
Descripción del programa	El TOD SIP proporciona una visión general y una guía estratégica para que las jurisdicciones locales de la Línea Southeast Gateway la utilicen como recurso a medida que desarrollan e implementan sus propios planes, políticas y estrategias de desarrollo económico y movilidad en las 12 áreas de estaciones de la Línea Southeast Gateway a lo largo de la alineación. Además, en 2019, la Junta Directiva de Metro aprobó un programa de implementación de $1 millón para financiar a las jurisdicciones de la Línea Southeast Gateway para implementar las recomendaciones de TOD SIP.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del Programa Metro existente
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Programa de Financiamiento para la Implementación de TOD SIP de Southeast Gateway Line
Programas externos existentes	N/A
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	• Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles (AHSC)
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede continuar brindando orientación a las jurisdicciones locales de la línea Southeast Gateway a medida que desarrollan e implementan planes, políticas y estrategias de desarrollo económico y movilidad en las 12 áreas de las estaciones de la línea Southeast Gateway. Metro continuará financiando las actividades de implementación utilizando $1 millón de fondos de implementación aprobados por la Junta Directiva de Metro en 2019.
Notas de implementación/orientación	N/A

Fuente: Metro LRTP

8.5.3.2 Políticas de Estabilización de la Vivienda [LB-ELA_0135]

Nombre del programa	Políticas de Estabilización de la Vivienda
Descripción del programa	Aplicando un enfoque integrado, trabajar con las ciudades, el Condado de Los Ángeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria para apoyar a las comunidades desfavorecidas en el Corredor LB-ELA, mejorar su resiliencia y abordar los determinantes sociales de la salud. Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Las políticas e incentivos para la estabilización de la vivienda incluyen medidas tales como: Mandatos para la mejora de los procesos: involucrar a la comunidad y formar asociaciones con las organizaciones comunitarias; Beneficios para la comunidad: establecer un marco, un menú y un sistema de puntuación de desarrollo equitativo para los nuevos proyectos de desarrollo; Desarrollar fideicomisos de tierras comunitarias/bancos de tierras para nuevas viviendas y/o para apoyar viviendas asequibles; Creación de riqueza local: fomentar la producción de viviendas asequibles locales para la venta, programas de asistencia para el pago inicial y programas de asistencia para el mantenimiento de viviendas; Políticas de vivienda inclusiva con o sin la opción de pagar tarifas en lugar de ello; Fondo Fiduciario de Vivienda para apoyar y aumentar el financiamiento de la producción de viviendas asequibles; Programas de bonificación por densidad para incentivar la producción de viviendas asequibles y de ingresos mixtos; Programas de unidades de vivienda accesorias asequibles (ADU) y programas de amnistía de ADU; Políticas para reducir los costos de la vivienda, como la reducción y desagregación de estacionamientos, técnicas de construcción innovadoras, exenciones de tarifas y simplificación de permisos; Programas contra el desplazamiento para inquilinos: programas de derechos de inquilinos, incluidas políticas contra el acoso y políticas de desalojo por causa justa, asistencia legal para inquilinos, políticas de vivienda sin pérdida neta para nuevos desarrollos, límites a la demolición y conversión residencial, políticas de derecho al retorno de los inquilinos y programas de preferencia de residentes locales para nuevas viviendas; Políticas de estabilización de las rentas; Programas de asistencia para la renta para personas de bajos ingresos y programas de préstamos a bajo interés para el mantenimiento y la mejora de las unidades de alquiler estabilizado; Programas contra el desplazamiento para propietarios de viviendas: desgravaciones fiscales, préstamos, subvenciones para el mantenimiento y asistencia para ejecuciones hipotecarias; y Programa de Renta Básica. A través de los grupos de trabajo del Plan Comunitario, Metro consultará con

	proveedores de viviendas asequibles, defensores de inquilinos y otros expertos impulsados por la misión para desarrollar recomendaciones para programas y proyectos.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	N/A
Programas externos existentes	• Fondo Fiduciario de Vivienda del GCCOG • Asistencia Legal para Inquilinos de GCCOG
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• GCCOG • Jurisdicciones locales • Fair Housing Foundation • BASTA Long Beach • Legal Aid Foundation of Los Ángeles
Posibles fuentes de financiamiento	• Fondo Fiduciario de Vivienda del GCCOG • Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles (AHSC)
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede colaborar con GCCOG para identificar oportunidades de viviendas asequibles orientadas al transporte público en el Corredor LB-ELA a través del Fondo Fiduciario de Vivienda. Metro puede apoyar los programas existentes de asistencia a los inquilinos a través de las jurisdicciones locales, GCCOG y CBO. Metro puede proporcionar asistencia técnica a las jurisdicciones locales que buscan estudiar y desarrollar políticas de estabilización de vivienda a nivel local, particularmente relacionadas con el desarrollo orientado al transporte público.
Notas de implementación/orientación	N/A

Fuente: Comité Ad Hoc del COG, Encuesta SPP, Mapeo SPP

8.5.3.3 Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno [LB-ELA_0193]

Nombre del programa	Comunidades orientadas al transporte público (TOC) / Uso del terreno
Descripción del programa	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, Condado de Los Ángeles) para aplicar las mejores prácticas y pautas de diseño para fomentar el desarrollo orientado al transporte público cerca de las estaciones de tren y las rutas de autobús muy utilizadas en el Corredor LB-ELA. Proporcionar recursos técnicos tales como asistencia para la redacción de subvenciones y asistencia técnica para el desarrollo comunitario y la planificación del uso del suelo. Ayudar a las jurisdicciones locales en coordinación con los propietarios y constructores para garantizar una construcción segura y fortalecer las conexiones con el transporte público.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Política y Plan de Implementación de TOC de Metro Programas de TOC de Metro (primera/última milla, desarrollo conjunto, diseño de todo el sistema, desarrollo económico y planificación de apoyo al transporte)
Programas externos existentes	N/A
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	• Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles (AHSC)
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede promulgar el Plan de Implementación de TOC, que incluye proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones y asistencia técnica para el desarrollo comunitario y la planificación del uso del suelo. Metro puede coordinar con las jurisdicciones locales para planificar mejor las viviendas cerca de las estaciones de tren y las rutas de autobús más utilizadas a lo largo del Corredor LB-ELA. Metro también puede colaborar con organizaciones y constructores de vivienda asequible para promover el desarrollo en áreas de TOC a través de incentivos.
Notas de implementación/orientación	Metro ya tiene una política de TOC para apoyar a las jurisdicciones en las iniciativas de TOC.
Indicadores	Indicador CIC: Escepticismo de las iniciativas de desarrollo orientadas al tránsito que carecen de las barandas necesarias para garantizar que no conduzcan a la gentrificación y otras presiones de desplazamiento sobre los residentes existentes del corredor. Recomendación para que Metro consulte con proveedores de vivienda asequible impulsados por la misión y defensores de inquilinos en el diseño de Iniciativas de Desarrollo Orientado al Tránsito

Fuente: Metro, Mapeo SPP

DRAFT

8.5.3.4 Programas para personas sin hogar [LB-ELA_0194]

Nombre del programa	Programas para personas sin hogar
Descripción del programa	Apoyar las iniciativas para personas sin hogar en el Corredor LB-ELA, y apoyar los esfuerzos y recomendaciones que han surgido del Comité Consultivo para Personas sin Hogar de Metro, re-imaginar las Iniciativas de seguridad pública y otras iniciativas y estudios del Condado para abordar la indigencia en y alrededor del sistema de transporte, incluidas las disposiciones para: mejorar la experiencia del cliente; mantener un sistema seguro y protegido; y conectar a las personas sin hogar en el sistema de transporte con servicios y recursos. A través de los Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios, Metro consultará con organizaciones comunitarias locales que atienden a personas sin hogar en el desarrollo de estos programas, con un enfoque en abordar las causas fundamentales de la falta de vivienda en lugar de la vigilancia policial.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente.
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un programa de agencias externas.
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Programa piloto de Extensión Comunitaria para Personas sin Hogar de Metro Programa Metro Room to Work
Programas externos existentes	Asociación de GCCOG/LA Care Enhanced Care Management
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	Local Jurisdictions GCCOG LA Care East LA Women's Center Fair Opportunity for Change Forgotten Children, Inc. Jordan's Disciples Community Service Kingdom Causes Bellflower Restoration Diversion Services Salvation Army
Posibles fuentes de financiamiento	• Medida H • Subvenciones de Vivienda, Asistencia y Prevención para Personas sin Hogar (HHAP) de California
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no

Sugerencia detallada de la vía	Metro puede apoyar los esfuerzos existentes del Equipo de Extensión Comunitaria para Personas sin Hogar de Metro (MHOT) para conectar a las personas sin hogar con los servicios; evaluar las estadísticas de rendimiento y las necesidades de MHOT en las rutas ferroviarias y de autobús, y las estaciones de transporte público asociadas en todo el corredor LB-ELA; y coordinar con los proveedores de servicios para personas sin hogar en el Corredor LB-ELA para garantizar que las asociaciones de MHOT en el Corredor sean efectivas y estén actualizadas. Metro puede asociarse con otras agencias de transporte en el Corredor LB-ELA para ampliar los servicios y coordinar entre los sistemas. Metro puede apoyar su programa existente Room to Work e identificar oportunidades de reclutamiento en el Corredor LB-ELA.
Notas de implementación/orientación	N/A

DRAFT

8.5.4 Creación de Empleo/Oportunidades de Trabajo

8.5.4.1 Políticas de Estabilización Económica [LB-ELA_0186]

Nombre del programa	Políticas de estabilización económica
Descripción del programa	Trabajar con las ciudades, el Condado de Los Ángeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria para apoyar a las comunidades desfavorecidas en el Corredor LB-ELA. Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Las políticas e incentivos de estabilización económica incluyen medidas tales como: Mandatos para la mejora de los procesos: involucrar a la comunidad y formar asociaciones con las organizaciones comunitarias; Programas de empoderamiento financiero de la comunidad: acuerdos de contratación local, educación y desarrollo de la fuerza laboral, programas de mejora crediticia; Apoyo a las empresas de propiedad local: fondo para la interrupción de pequeñas empresas y fondos de préstamos durante la construcción, guía de servicios de apoyo para las empresas, zonificación para fomentar a las pequeñas empresas y programas de arrendamiento con opción a compra para empresas y viviendas; y Identificar, proteger y fomentar el legado y las empresas culturalmente significativas, así como los hitos históricos y culturales; y exigir la inclusión de espacios artísticos y culturales en los nuevos desarrollos.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	• Fondo de Interrupción del Negocio de Metro
Programas externos existentes	Programa de Apoyo Empresarial de la Corporación de Desarrollo Económico del Condado de Los Ángeles (LAEDC) Programa de Subvenciones para Negocios Patrimoniales de LA Conservancy Programa de Negocios Patrimoniales de la Ciudad de Los Ángeles Programa de Negocios Patrimoniales de Long Beach BREATHE Condado de LA Educación y divulgación de la Ordenanza de Protección de Inquilinos Comerciales del Condado de Los Ángeles
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	LAEDC Cambodian Association of America United Cambodian Community LA Conservancy Long Beach Heritage Departamento de Desarrollo de la Fuerza Laboral, Envejecimiento y Servicios Comunitarios del Condado de Los Ángeles (WDACS); Oficina de Pequeñas Empresas

Posibles fuentes de financiamiento	Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario Consejo de Crecimiento Estratégico California Endowment Liberty Hill Foundation The Kresge Foundation
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede proporcionar asistencia técnica a las jurisdicciones locales para la planificación y estudios de políticas para promulgar políticas de estabilización económica. Metro también puede apoyar a GCCOG y otras organizaciones que brindan apoyo empresarial (asistencia técnica, micro préstamos, educación) y programas para empresas patrimoniales liderados por la ciudad (por ejemplo, Long Beach, Los Ángeles) que tienen como objetivo preservar los negocios de larga duración que enfrentan la presión del desplazamiento. Metro puede apoyar los esfuerzos de divulgación de WDACS del condado de Los Ángeles relacionados con la Ordenanza de Protección de Inquilinos Comerciales.
Notas de implementación/orientación	N/A

DRAFT

8.5.4.2 Programas de contratación selectiva [LB-ELA_0195]

Nombre del programa	Programas de contratación selectiva
Descripción del programa	Apoyar el desarrollo de programas de contratación locales y específicos para aumentar la proporción de dólares públicos que se dedican a la creación de empleos locales para los residentes de la comunidad en el Área de Estudio LB-ELA. Incluir medidas como el establecimiento de Acuerdos Laborales de Proyecto que especifiquen objetivos de contratación locales y específicos para proyectos de construcción específicos, así como requisitos de contratación de primera fuente. Colaborar con las jurisdicciones locales y las agencias públicas para alinear las políticas, los umbrales y los requisitos de contratación locales y específicos.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	Apoyo como parte de la implementación del proyecto LB-ELA
Programas existentes de Metro	Acuerdo Laboral del Proyecto Metro/Política de Carreras en la Construcción
Programas externos existentes	Programa de Contratación Local y Específica de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	Por determinar
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro y el Departamento de Agua y Energía del Condado de Los Ángeles ya cuentan con programas locales de contratación selectiva. Metro puede colaborar con otras jurisdicciones/agencias locales para vincular las políticas de contratación existentes a los proyectos del Programa de Mejoras de Capital (CIP), o enfocarse en la contratación para tipos específicos de trabajos, como empleos “ecológicos”. Metro también puede apoyar iniciativas existentes que incluyen oportunidades de desarrollo de la fuerza laboral y contratación local establecidas y acuerdos laborales de proyectos.
Notas de implementación/orientación	Durante el proceso de implementación se deben implementar políticas de contratación específicas para garantizar que los residentes se beneficien de los proyectos a medida que se desarrollan/construyen. Indicador CIC: Sugerencia de la comunidad para establecer el requisito de duración mínima de residencia que los trabajadores deben cumplir para calificar para los beneficios de contratación local.

8.5.4.3 Iniciativas de empleo/contratación [LB-ELA_0196]

Nombre del programa	Iniciativas de empleo/contratación
Descripción del programa	Asociarse con agencias públicas, grandes empleadores y empresas locales para llevar a cabo campañas de contratación en ubicaciones en el Corredor LB-ELA (tanto virtuales como en persona). Esta iniciativa también incluiría ferias de empleo y talleres en instalaciones y colegios comunitarios para proporcionar información a los residentes locales sobre oportunidades de trabajo y recursos para hacer networking. Llevar a cabo campañas promocionales para dar a conocer activamente estos eventos en las comunidades del Corredor LB-ELA.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente.
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un programa de agencias externas.
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Programa Metro Workforce Initiative Now (WIN-LA) Programa de Metro Room to Work Programa de pasantías y aprendices de nivel inicial de Metro Iniciativa Metro E3 (Exponer – Educar – Emplear) y Escuela de Transporte Programa de la Academia de Carreras en el Transporte de Metro (TCAP)
Programas externos existentes	Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de GCCOG Programa de Contratación Local y Específica de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	GCCOG CALSTART Easterseals GrowGood ICAN California Abilities Network Mexican American Opportunity Foundation Project Return Peer Support – La Casita de Apoyo Restoration Diversion Services Soledad Enrichment Action The Arc Southeast Los Ángeles County Veterans Stand Together
Posibles fuentes de financiamiento	Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de Metro Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de GCCOG
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	No

Sugerencia detallada de la vía	Metro puede apoyar la implementación local de sus propias iniciativas de empleo/contratación como WIN-LA, Room to Work, E3 y TCAP en las comunidades del Corredor LB-ELA. Metro puede asociarse con GCCOG para apoyar los programas existentes de empleo/contratación en asociación con instituciones educativas locales y sindicatos. Metro puede involucrar a una variedad de organizaciones locales sin fines de lucro que brindan servicios de colocación laboral para garantizar que los participantes estén al tanto de las oportunidades de empleo relacionadas con el Plan de Inversión LB-ELA y en todo el Corredor.
Notas de implementación/orientación	N/A

8.5.4.4 Programas de formación profesional [LB-ELA_0197]

Nombre del programa	Programas de formación profesional
Descripción del programa	Asociarse con agencias públicas, empleadores del sector privado, colegios comunitarios, organizaciones laborales y organizaciones sin fines de lucro para expandir los programas de formación profesional y educativos para los residentes de la comunidad en el Corredor LB-ELA. Los ejemplos podrían incluir capacitación para mecánicos que trabajan para pequeñas empresas que dan servicio a los vehículos ZE. Estos programas brindarían oportunidades para establecer una trayectoria profesional para trabajar en sectores económicos clave y ascender en el escalafón, centrándose en el desarrollo de la fuerza laboral y la capacitación en habilidades laborales.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de un programa de agencias externas.
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente.
Tercera vía del programa	Apoyo como parte de la implementación del proyecto LB-ELA.
Programas existentes de Metro	Programa WIN-LA de Metro Programa Room to Work de Metro Programa de pasantías y aprendices de nivel inicial de Metro Iniciativa de Metro E3 (Exponer – Educar – Emplear) y Escuela de Transporte Metro TCAP
Programas externos existentes	Subvención de la Asociación de Capacitación en Carreteras Secundarias del Puerto de Los Ángeles

Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	GCCOG CALSTART IBEW Training Center Carpenters Union Training Center Slawson Southeast Occupational Center Assistance League of Long Beach Empower Unlimited Driving Hope Grass Roots Community Network Soledad Enrichment Action EXP The Opportunity Engine Unearth and Empower Communities YWCA EntreNous Pacific Gateway Long Beach City College CSU Long Beach
Posibles fuentes de financiamiento	Subvenciones de High Road Training Partnership (HRTP) Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de Metro Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de GCCOG
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	No
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede asociarse con agencias públicas, empleadores del sector privado, colegios comunitarios, organizaciones laborales y organizaciones sin fines de lucro para expandir los programas de formación profesional y educativos para los residentes de la comunidad en el Corredor LB-ELA. Los ejemplos podrían incluir capacitación para mecánicos que trabajan para pequeñas empresas que dan servicio a los vehículos ZE. Estos programas brindarían oportunidades para establecer una trayectoria profesional para trabajar en sectores económicos clave y ascender en el escalafón, centrándose en el desarrollo de la fuerza laboral y la capacitación de habilidades laborales.
Notas de implementación/orientación	Idealmente, los programas de formación profesional deberían enfocarse en la creación de una fuerza laboral calificada que probablemente se beneficie de los proyectos CIP.

8.6 Programas modales y Fondo START-UP

Además de identificar proyectos y programas para el financiamiento inicial, el Plan de Inversión también mira hacia el futuro del Corredor LB-ELA mediante la planificación, el desarrollo, la identificación y el perfeccionamiento de proyectos, programas e iniciativas estratégicas que promoverán la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor en los años futuros. Los Programas Modales y el Fondo START-UP permitirán que el Plan de Inversión sea un documento flexible, dinámico y vivo que aborde las prioridades y necesidades futuras a medida que evolucionan.

El Plan de Inversión se basa en un proceso intensivo y con la participación de la comunidad, que determinó que se necesita un trabajo de planificación adicional para identificar proyectos/programas emergentes que se alineen bien con la Visión, Metas y Principios Directivos adoptados. Varias ciudades, en particular aquellas que no cuentan con proyectos listos para su implementación para ser considerados para la inversión, también necesitan asistencia técnica (a través del Fondo START-UP) para apoyar este trabajo en sus respectivas EFC y garantizar inversiones equitativas en todo el Corredor. Los Proyectos y Programas del Plan de Inversión también se muestran por ubicación y área de enfoque de las metas en el Apéndice 8-A. Los Programas Modales servirán como el mecanismo por el cual estas actividades de planificación y desarrollo en curso conduzcan a la implementación después de la adopción del Plan de Inversión.

El Plan de Inversión incluye cinco Programas Modales, además del Fondo Catalizador de Programas Comunitarios descrito en la Sección 8-69, incluyendo: transporte activo, carreteras principales/calles completas, seguridad en autopistas y mejoras en los pasos a desnivel, movimiento de bienes y transporte público.[25] Metro, sus socios y las partes interesadas relevantes deberán colaborar para avanzar en los proyectos de los Programas Modales hacia su implementación, promoviendo la Metas del Plan de Inversión. Los elementos del Plan de Inversión que se incluirán en los Programas Modales incluyen los siguientes:

- Proyectos de nivel 1 a corto plazo no seleccionados para recibir financiamiento inmediato;
- Proyectos de nivel 1 a largo plazo que requieren un desarrollo adicional para estar listos para su implementación;
- Proyectos de Nivel 2 que necesitarán desarrollo y refinamiento adicionales para estar más alineados con la Visión, Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión para ser considerados para su implementación en el futuro;
- Planificación equitativa de proyectos para identificar brechas de equidad, brindar asistencia técnica (a través del Fondo START-UP) a las comunidades de menores recursos y desarrollar proyectos para su implementación futura; y

[25] Los programas comunitarios se pueden encontrar en la sección anterior de este documento.

- Programas piloto, iniciativas estratégicas y estudios de planificación.

El Plan de Inversión reservará fondos en cada Programa Modal para llevar a cabo estas actividades de planificación y desarrollo e implementar algunos proyectos que se desarrollen a partir de estas actividades. Esto incluye algunos proyectos que obtuvieron una alta calificación en el proceso de evaluación, pero que se identificó que no estaban listos para recibir inversión inicial en el marco del plan. Además, los fondos del Programa Modal se pueden utilizar para avanzar en otros proyectos parcialmente financiados con una ligera brecha de financiamiento o los presentados por Metro y sus socios para solicitudes de subvenciones que no recibieron fondos externos. En las siguientes secciones se describen los cinco Programas Modales y los fondos del Plan de Inversión reservados para llevar a cabo los objetivos de planificación, desarrollo e implementación de cada programa.

Fondo START-UP

La función del Plan de Inversión es distribuir y aprovechar estratégicamente fondos que permitirán a las diversas jurisdicciones del Corredor desarrollar e implementar sus propios proyectos existentes. Si bien el proceso de evaluación empleó una lente de equidad distributiva para priorizar los proyectos que tienen más probabilidades de beneficiar a las comunidades más necesitadas, la distribución de las propuestas de proyectos recibidas y los niveles de desarrollo/preparación de los proyectos reflejan disparidades en la capacidad municipal y la inversión histórica. Los conceptos de proyecto recopilados a partir de los aportes de la comunidad se incluyen en el Plan, pero generalmente requerirán procesos de planificación de principio a fin y requerirán que los municipios se ocupen del desarrollo técnico y la implementación. Como las ciudades y vecindarios que han enfrentado una subinversión histórica a menudo tienen menos financiamiento y menos personal técnico para planificar, desarrollar, financiar e implementar proyectos de capital, estas áreas pueden estar representadas de forma deficiente en la lista completa de proyectos del Plan de Inversión, y mucho menos en las recomendaciones para la inversión inicial.

Para abordar este problema, Metro está creando un Fondo START-UP (“Asistencia Técnica Estratégica para el Transporte Reparativo que Eleve a la Gente”) que brinda asistencia técnica específica para apoyar a las comunidades con las mayores necesidades, en relación con sus recursos técnicos y su capacidad para el desarrollo de proyectos y implementación. El Fondo START-UP ayudará a las comunidades a desarrollar conceptos de proyectos para la elegibilidad para subvenciones y ayudará a las comunidades a participar en la implementación de los programas del Plan de Inversión que son para todo el corredor (por ejemplo, “funciones para calmar el tráfico”, “cierre de brechas peatonales” y varios del Fondo Catalizador de Programas Comunitarios). El Fondo START-UP no estará vinculado explícitamente a determinados municipios o comunidades geográficas, pero se priorizará la asistencia para ciudades o barrios:

- Sin ningún proyecto presentado formalmente para el Plan de Inversión.
- Con proyectos en fase conceptual o de desarrollo solamente en el Plan de Inversión.

- Con altas concentraciones de Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC).
- Que enfrentan los mayores impactos acumulativos identificados en la investigación de las condiciones existentes.

Transporte activo

La categoría del Programa Modal de Transporte Activo consiste en proyectos y programas que apoyan el movimiento seguro de los viajeros utilizando métodos de viaje impulsados por los humanos, como caminar, andar en bicicleta o rodar, para ir de un lugar a otro. El compromiso de Metro con el avance del Transporte Activo se refleja en su Plan Estratégico de Transporte Activo 2023.[26] que reafirma el papel proactivo de la agencia en la planificación del transporte activo en todo el condado; y establece propuestas para ciclovías regionales, distritos peatonales y áreas de mejora de primera y última milla alrededor de las estaciones de transporte público. Si bien los proyectos de transporte activo ofrecen oportunidades para promover resultados equitativos, los proyectos que aumentan la cobertura impermeable dañan desproporcionadamente a las comunidades de color debido al aumento de calor resultante del efecto de isla de calor urbana. Los proyectos liderados por Metro se ajustarán a los requisitos de la Política de Árboles de Metro y el Plan Más Allá de la Sostenibilidad y los programas modales brindarán oportunidades para incorporar la ecologización urbana en los proyectos de transporte activo. La inversión en transporte activo se resume en la **Tabla 3-8**.

Tabla8-3. Resumen de la inversión en transporte activo

Inversión total del Plan de Inversión	**$100 millones**
Inversión potencial aprovechada	**$150-200 millones**
Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	**$44 millones**
Desarrollo	$500,000
Pre-Implementación	$4.5 millones
Implementación	$39 millones
Programa Modal	**$55.7 millones**
Fondo START-UP	$11.5 millones
Pre-Implementación	$3.0 millones
Implementación	$41.2 millones

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos y programas de transporte activo a través de inversiones iniciales (descritas en las Inversiones iniciales: Proyectos/Programas recomendados para el financiamiento inicial, páginas 8-6) y el desarrollo de

[26] Se puede acceder al documento aquí https://www.metro.net/projects/active-transportation-strategic-plan-atsp/

proyectos futuros a través del Programa Modal de Transporte Activo. El Plan de Inversión asigna $100 millones en inversión total en Transporte Activo, incluyendo $44 millones en fondos iniciales recomendados y $57 millones adicionales para el Programa Modal de Transporte Activo. Muchos programas de Transporte Activo de alta puntuación son programas regionales o de todo el corredor que se enfocan en implementar proyectos de seguridad para ciclistas y peatones a partir de planes de transporte activo existentes, incluido el Plan Estratégico de Transporte Activo 2023 de Metro. Aunque se recomienda el financiamiento inicial de varios proyectos seleccionados de estos programas, estos planes incluyen muchos otros proyectos que requieren un mayor desarrollo y priorización. Otros elementos del programa de Transporte Activo incluyen la ecologización y otras características de sostenibilidad, mejoras de seguridad personal y otros elementos para mejorar la experiencia del usuario y la calidad de vida dentro del Corredor LB-ELA.

El Programa Modal de Transporte Activo apoyará la planificación y el desarrollo de futuros proyectos de seguridad para ciclistas y peatones, avanzará los proyectos hacia la implementación y financiará la implementación de proyectos futuros. Este enfoque incluye proporcionar asistencia técnica (Fondo START-UP) y recursos equitativos para la planificación de proyectos para ayudar a las jurisdicciones y comunidades con menor capacidad y recursos a desarrollar conceptos y estrategias de proyectos para su implementación futura. Al priorizar a estas comunidades para el financiamiento para el desarrollo dentro del Programa Modal, el Plan de Inversión tiene como objetivo ayudar a cerrar las brechas en capacidad y recursos que históricamente han contribuido a las desigualdades espaciales en la distribución de la inversión y dentro de la lista de proyectos iniciales listos para su implementación recomendados en el Plan de Inversión. De los casi $56 millones disponibles en el Programa Modal de Transporte Activo, el 20% ($11.5 millones) se reservará para el desarrollo equitativo de la planificación del proyecto y la asistencia técnica (Fondo START-UP)

8.6.1.1 Proyecto y programas de transporte activo recomendados para la inversión inicial

Como se describió anteriormente en este capítulo, el Plan de Inversión incluye $44 millones para inversiones iniciales en Transporte Activo, incluidos distintos proyectos en la lista de MSPP que obtuvieron una calificación alta y están más listos para su implementación. Además de esos proyectos, hay importantes documentos de planificación, como el recientemente actualizado Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro[27] y el Plan Maestro de Bicicletas de Long Beach,[28] que establecen los corredores de Transporte Activo de importancia regional en el Corredor LB-ELA. Debido a que muchos de los proyectos de Transporte Activo de Nivel 1 en el MSPP original recibieron fondos en 2023 del Programa de Transporte Activo de California, se resaltaron proyectos adicionales en el MSPP para su inclusión en las recomendaciones de financiamiento iniciales. La inversión en financiamiento de Transporte Activo se basa en:

[27] https://www.metro.net/projects/active-transportation-strategic-plan-atsp/

[28] https://www.longbeach.gov/lbcd/planning/advance/general-plan/mobility/bicycle/

- proporcionar fondos para proyectos que recibieron subvenciones estatales del Programa de Transporte Activo pero que aún tienen una brecha parcial de financiamiento;
- proporcionar fondos para proyectos que se priorizan en el Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro, especialmente ciclovías y pistas para bicicletas que cierran brechas en la red regional de Transporte Activo y aquellos que brindan acceso a las áreas de EFC; y
- Proporcionar fondos para avanzar en distintos proyectos que necesitan apoyo para su implementación.

8.6.1.2 Programa Modal de Transporte Activo

Los proyectos y programas enumerados en la **Tabla8-** no están incluidos en las recomendaciones de inversión inicial (o solo están parcialmente financiados). Metro, sus socios y las partes interesadas relevantes refinarán, desarrollarán y potencialmente empaquetarán (si corresponde) estos proyectos y programas para prepararlos para su implementación a través del Programa Modal de Transporte Activo.

Tabla8-4. Programa Modal de Transporte Activo

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0212*	Mejoras en el transporte activo de Tweedy Bl	South Gate	1	Implementación
LB-ELA_0213*	West Santa Ana Branch [WSAB] Proyecto de seguridad y acceso para bicicletas “Primera-última milla” de la estación de tren ligero	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación
LB-ELA_0211*	Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad	Long Beach	1	Implementación
LB-ELA_0206*	Mejoras para peatones y bicicletas de la ciudad de Bell Gardens	Bell Gardens	1	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0162	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach	Long Beach	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas	Toda el Área de Estudio	1	Implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0102	Mejoras del plan maestro para peatones y ciclistas	Maywood	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0170*	Rutas seguras de Huntington Park para personas mayores y estudiantes	Huntington Park	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0076	Instalaciones para peatones y bicicletas	Commerce	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0094	Paso elevado del puente peatonal de Hill St	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0066	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones	Bell	2	Implementación
LB-ELA_0055	I-710 Carril de bicicleta del Río LA (Western Levee Path)***	Múltiples jurisdicciones	2	Pre-implementación
LB-ELA_0007	Camino del Río LA – Centro de Los Ángeles	Maywood to Elysian Valley	2	Pre-implementación
LB-ELA_0070	Puente peatonal	Bell Gardens	2	Pre-implementación
LB-ELA_0208*	Proyecto de Accesibilidad Peatonal de Salt Lake Av	Cudahy	2	Implementación
LB-ELA_0207	Mejoras en la seguridad de la comunidad de la ciudad de Carson	Carson	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0159	Proyecto de conector peatonal de Southern Av	South Gate	2	Implementación
LB-ELA_0128	Proyecto de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St	Maywood	2	Pre-implementación
LB-ELA_0138	Paso elevado para peatones y bicicletas de Spring Av	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0158	Proyecto de cierre de la brecha peatonal de Del Amo	Ranch Dominguez/Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia	Toda el Área de Estudio	2	Desarrollo
LB-ELA_0114	Camino peatonal de Walnut	Signal Hill	2	Pre-implementación
LB-ELA_0095	Mejoras en los cruces de peatones	Lynwood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)	Toda el Área de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos	Toda el Área de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0090	Luces intermitentes rápidas rectangulares	Long Beach	2	Desarrollo/ Pre-

DRAFT

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
	en pasos de peatones			implementación
LB-ELA_0082	Paso de peatones mejorado (Rives Av y Adwen St.)	Downey	2	Implementación
LB-ELA_0210	Proyecto de Mejora de Rotondas de Vía Verde	Downey	2	Implementación
LB-ELA_9300	Calles seguras de Wilmington: un enfoque que prioriza a las personas	Los Ángeles	N/A - Nuevo	
LB-ELA_9301	Implementación del Plan Peatonal de Walnut Park	Walnut Park	N/A - Nuevo	
LB-ELA_9302	Camino de uso múltiple de servidumbre de servicios públicos de West Paramount Fase I	Paramount	N/A - Nuevo	
LB-ELA_9303	Plan Maestro de Bicicletas de la Ciudad de Carson	Carson	N/A - Nuevo	
LB-ELA_9321	Hamilton Loop**	Long Beach	NA/ Nuevo	
LB-ELA_9311	Puente Peatonal Conector Sur	South Gate		
LB-ELA_9312	Cruce elevado del conector de SELA Bridge Park	Lynwood		
LB-ELA_9314	Ciclovía de Compton Boulevard ***	Compton	NA/ Nuevo	
LB-ELA_9315	Ciclovía de Terminal Island a Río Hondo ***	Múltiples jurisdicciones	NA/ Nuevo	

Notas:

*El proyecto se financia principalmente a través del programa estatal ATP

**El proyecto recibió financiamiento para la planificación a través de la reciente Subvención Reconnecting Communities & Neighborhoods.

*** Se solicitó que se agregaran a la lista los tres conceptos de ciclovías del corredor I-710. Uno de los proyectos ya estaba en la lista (LB-ELA_0055)[29]
Los proyectos que se consideran totalmente financiados fueron eliminados de la lista
Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.

Carreteras principales/ Calles completas

La categoría modal de Carreteras principales/Calles completas incluye proyectos importantes de corredores que se extienden por múltiples jurisdicciones, tratamientos puntuales a pequeña escala y mejoras en las intersecciones. Las carreteras principales son la principal red de transporte para los viajes locales a lo largo del Corredor LB-ELA para el tráfico vehicular, los movimiento de bienes, transporte

[29] https://www.metro.net/projects/710bikepath/

público y transporte activo. Las carreteras principales/calles completas también funcionan como una alternativa a la autopista I-710 para viajes regionales y de larga distancia en vehículos y camiones de carga, especialmente cuando la I-710 está congestionada debido a colisiones, retrasos, mantenimiento y otros impactos en la operación de la autopista. La inversión en carreteras principales/calles completas se resume en la **Tabla8-**.

Tabla8-5. Resumen de la inversión en carreteras principales/calles completas

Inversión total del Plan de Inversión	**$188 millones**
Inversión potencial aprovechada	**De $900 millones a $1,000 millones**
Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	**$1.2 a 1.8 millones**
Desarrollo	$0
Pre-Implementación	$10 millones
Implementación	$106 millones
Programa Modal	**$72.1 millones**
Fondo START-UP	$14.5 millones
Pre-Implementación	$4 millones
Implementación	$53.6 millones

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos y programas prioritarios de carreteras principales/calles completas a través de inversiones iniciales (descritas en Inversiones iniciales: Proyectos/Programas recomendados para financiamiento inicial, página 8-6), así como el desarrollo de proyectos futuros a través del Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas. El Plan de Inversión incluye $188 millones en inversión total para carreteras principales/calles completas, incluyendo $116 millones en recomendaciones de financiamiento inicial y $72 millones adicionales para el Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas. El Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas apoyará el desarrollo e implementación de proyectos futuros que cumplan con la Visión y Metas del Plan de Inversión. Los tipos de inversiones incluyen los siguientes:

Seguridad en las carreteras principales: Las futuras inversiones en las carreteras principales tendrán como objetivo mejorar la seguridad vial en las carreteras principales, especialmente en las intersecciones con altas tasas de colisiones de tráfico y conflictos entre camiones/vehículos o camiones/peatones/bicicletas.

Sincronización y operaciones de señales: La inversión futura se centrará en la actualización de las señales de tráfico, la detección de video y la coordinación de la sincronización de las señales de tráfico para mejorar la eficiencia de las carreteras principales.

Tecnología: Además de las operaciones de tráfico, el Plan de Inversión invertirá en tecnología para mejorar la seguridad y facilitar la transición hacia vehículos autónomos conectados y con menos emisiones.

Calles completas y mejoras generales en las carreteras principales: Las mejoras generales en las carreteras principales/calles completas mejorarán las carreteras para mejorar los viajes en todos los modos, incluido el tráfico vehicular y el transporte activo.

Mejoras en los puentes y pasos elevados de las carreteras principales: Muchas carreteras principales proporcionan conexiones con la I-710 y otras autopistas. Las mejoras en los pasos a desnivel se describen en la sección Seguridad en las autopistas y mejoras en los pasos a desnivel; sin embargo, las mejoras independientes centradas en los puentes de las carreteras principales se financiarán a través del Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas.

El Programa Modal de Carreteras Principales también incluye fondos para la provisión de asistencia técnica (Fondo START-UP) y recursos equitativos para la planificación de proyectos para ayudar a las jurisdicciones y comunidades de menor capacidad y recursos a desarrollar conceptos y estrategias de proyectos para su implementación futura. Al priorizar a estas comunidades para el financiamiento para el desarrollo dentro del Programa Modal, el Plan de Inversión tiene como objetivo ayudar a cerrar las brechas en capacidad y recursos que han contribuido a las desigualdades espaciales históricas en la distribución de la inversión, y en la lista de proyectos listos para la implementación presentados en el Plan de Inversión. De los $72 millones disponibles en el Programa Modal de Carreteras Principales, aproximadamente el 20% ($14.5 millones) se reservará para el desarrollo equitativo de la planificación del proyecto y la asistencia técnica (Fondo START-UP).

8.6.1.3 Proyectos y programas de carreteras principales/calles completas recomendados para la inversión inicial

Como se describió anteriormente en este capítulo, el Plan de Inversión invertirá $116 millones en mejoras específicas de proyectos de carreteras principales. Las inversiones propuestas incluyen el desarrollo e implementación de cinco corredores prioritarios de Calles Completas: Atlantic, Alondra, Florence, Long Beach y Slauson. Estos corredores proporcionan alternativas cruciales de norte a sur a la autopista I-710 y a los viajes de este a oeste hacia y a través de la autopista. Estos corredores también sirven como vías de transporte clave, calles principales de la comunidad, distritos comerciales y vecindarios residenciales. Aunque el diseño y los tratamientos reales serán específicos para el contexto único de cada corredor (incluido su papel en la red de movimiento de bienes), la descripción de cada proyecto incluye instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua, como bioswales y pozos de árboles.

8.6.1.4 Programa modal de Carreteras Principales/Calles Completas

Los proyectos y programas enumerados en la **Tabla 8-** no forman parte de las recomendaciones de inversión iniciales. Estos proyectos y programas se perfeccionarán, desarrollarán y posiblemente prepararán para su implementación a través del Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas. Cabe señalar que no todos los proyectos del programa modal avanzarán hacia su implementación. Además, algunos miembros de la comunidad se han opuesto a algunos proyectos, como aquellos que contienen cámaras de tráfico, debido a preocupaciones relacionadas con el uso de cámaras para una posible vigilancia.

Tabla 8-6. Programa modal de Carreteras Principales/Calles Completas

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0064	Mejoras de la calle en Gage Av	Bell	1	Implementación
LB-ELA_0059	Corredor de calles completas de Imperial	Lynwood/South Gate/Downey	1	Implementación
LB-ELA_0056	Corredor de calles completas de Artesia	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación
LB-ELA_0129	Proyecto de mejora de Garfield Av	South Gate	1	Pre-implementación
LB-ELA_0202	Calmado del tráfico	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0044*	Mejoras de puentes en la Ruta 1 y De Forest Ave Long Beach	Long Beach	1	Implementación
LB-ELA_0127	Proyecto de mejora de Lakewood Bl	Lakewood	1	Implementación
LB-ELA_0119	Proyecto de mejora de Wright Road	South Gate	1	Implementación
LB-ELA_0205	Programa de mejoras de carreteras principales/generales	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0041*	Mejoras para peatones en la Ruta 1 en Long Beach	Long Beach	1	Implementación
LB-ELA_0120	Proyectos de mejora de carreteras relacionados con la seguridad	East Rancho Dominguez	1	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0104	Puentes de Rosecrans Ave.	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0063	Puentes de Gage Ave.	Bell	2	Implementación

DRAFT

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0073	Mejoras en Telegraph Rd	Commerce	2	Implementación
LB-ELA_0067	Puentes de Florence Ave.	Bell	2	Pre-implementación
LB-ELA_0115	Proyecto de mejora de California Ave.	Signal Hill	2	Pre-implementación
LB-ELA_0117	Proyecto de mejora de Burnett Street/Skyline Drive	Signal Hill	2	Implementación
LB-ELA_0040*	Instalación de tratamiento de aguas pluviales de la Ruta 1 Wilmington/Long Beach	Wilmington/Long Beach	2	Implementación
LB-ELA_0065	Puente de Slauson Ave.	Bell	2	Implementación
LB-ELA_0109	Mejoras en la intersección de Alondra Bl.	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0068	Mejoras del Programa de Informes Sistemáticos de Análisis de Seguridad (SSARP)	Bell Gardens	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0107	Puentes de Alondra Bl	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0108	Mejoras en la intersección de Garfield Ave.	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0086	Mejoras operativas y de seguridad en Gage Ave.	Bell/Huntington Park	2	Implementación
LB-ELA_0110	Mejoras en la intersección de Rosecrans	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0051*	Elementos del Sistema de Gestión de Transporte (TMS) de la Ruta 1	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0020	Red de modelos de rendimiento del transporte en parques deportivos	Long Beach	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0078	Cierre de la brecha de Randolph St	Commerce	2	Pre-implementación
LB-ELA_0105	Proyecto de mejora de Garfield Ave.	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0012	Ampliación de Garfield Ave.	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo/ Implementación

DRAFT

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
	conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA			
LB-ELA_0085	Mejoras en las intersecciones (Huntington Park)	Huntington Park	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0069	Mejoras en las señales de tráfico / peatonales	Bell Gardens	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0074	Mejora de las señales de tráfico	Commerce	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0088	Giros a la izquierda protegidos en las señales	Long Beach	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0101	Instalación de videocámaras	Maywood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0071	Mejoras en las señales de tráfico de Mixmaster (Telegraph/ Eastern/ Atlantic)	Commerce	2	Implementación
LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710	Toda el Área de Estudio	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0083	Mejora de las señales de tráfico	Downey	2	Implementación
LB-ELA_0100	Proyectos de mejora de señales de tráfico	Maywood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0013	Sincronización de señales de Tweedy Bl	Lynwood/South Gate	2	Implementación
LB-ELA_0072	Proyectos de coordinación de señales de tráfico	Commerce	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0097	Mejoras en las señales de tráfico	Lynwood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0084	Mejoras en la detección por video	Downey	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0081	Mejoras en las señales y	Downey	2	Implementación

DRAFT

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
	mejoras de seguridad en Firestone Bl			
LB-ELA_0099	Proyectos de sincronización de señales de tráfico	Maywood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0075	Instalación de videocámaras	Commerce	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0096	Mejoras en las señales de tráfico	Lynwood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0098	Proyectos de reasfaltado de las líneas divisorias en el pavimento de la ciudad	Lynwood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0089	Preferencia de vehículos de emergencia	Long Beach	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0087	Mejoras en el equipamiento de las señales de tráfico	Long Beach	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0116	Mejora operativa de las señales de tráfico	Signal Hill	2	Implementación
LB-ELA_0112	Proyectos de coordinación de señales/ITS	Signal Hill	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0113	Orange Avenue Improvement Project	Signal Hill	2	Pre-implementación
LB-ELA_0079	Florence Avenue Bridge Rehabilitation	Downey	2	Implementación
LB-ELA_0221	Ampliación de Atlantic Bl. sobre la I-5 en la intersección de Mixmaster	Commerce	2	Pre-implementación
LB-ELA_0080	Mejora de la intersección de Florence Av y Paramount Bl	Downey	2	Pre-implementación
LB-ELA 9306	ICM Fase 2: Mejoras e integración de las señales en las carreteras principales	Múltiples jurisdicciones	NA/ Nuevo	
LB-ELA 9316	Perforación en Lomita Blvd.	Ciudad de LA (Wilmington)	NA/ Nuevo	
LB-ELA 9320	Desmantelamiento de la autopista de Terminal Island	Long Beach	NA/ Nuevo	

Notas:

DRAFT

*El proyecto es parte del Programa de Operación y Protección de Autopistas Estatales de Caltrans (SHOPP)
Los proyectos que se consideraron totalmente financiados fueron eliminados de la lista (ver Apéndice 8-A)

Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.

Mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel

Como la principal instalación de transporte en el área de estudio, la I-710 tiene un propósito vital para conectar a millones de personas con destinos clave de viajes diarios. También es uno de los corredores más importantes para el movimiento de carga en todo el país debido a su ubicación, ya que transporta decenas de miles de viajes diarios en camión que sirven al Complejo Portuario de la Bahía de San Pedro, las instalaciones ferroviarias de carga intermodal, almacenes, centros logísticos e instalaciones de transbordo en el Corredor LB-ELA y más allá. Garantizar la seguridad y la eficiencia operativa de los vehículos en la autopista es de crucial importancia para las comunidades locales que sufren los impactos de la seguridad, la congestión, la calidad del aire y la movilidad cuando las operaciones de la autopista se degradan, así como para la economía estatal y nacional que depende del flujo de mercancías a través de la I-710. La inversión en mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel se resume en la **Tabla8-3**.

Tabla8-3. Resumen de la inversión de mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel

Inversión total del Plan de Inversión	**$210 millones**
Inversión potencial aprovechada	**De $800 millones a mil millones**
Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	**$170.6 millones**
Desarrollo	$$9 millones
Pre-Implementación	$39 millones
Implementación	$129.6 millones
Programa Modal	**$39.4 millones**
Fondo START-UP	$0
Pre-Implementación	$2 millones
Implementación	$37.4 millones

El esfuerzo anterior para modernizar la I-710 se centró en la ampliación de la autopista y la implementación de carriles de circulación de uso general para aumentar la capacidad, lo que habría desplazado a los residentes y negocios adyacentes al Corredor al tiempo que degradaría la calidad del aire y la salud pública en las comunidades del Corredor. El Plan de Inversión en Mobilidad del Corredor LB-ELA no ampliará la autopista ni agregará carriles de uso general para agregar capacidad a la autopista, de acuerdo con la política de la Junta Directiva de Metro y la guía de políticas estatales y federales. El enfoque del Plan de Inversión, especialmente a través del Programa MOSAICo de la I-710

(Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad) se enfoca en mejoras operativas y de seguridad y desarrolla un enfoque holístico para administrar mejor la autopista y mejorar el acceso multimodal y la seguridad en la I-710 y sus alrededores. Esta estrategia de inversión abordará directamente la Visión y las Metas del Plan de Inversión, incluida la mejora de la seguridad y la movilidad, al tiempo que abordará la calidad del aire, los problemas de salud pública relacionados y la falta de inversión histórica.

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos MOSAICo de la I-710 a través de una inversión inicial holística (descrita en las Inversiones iniciales: Proyectos/Programas recomendados para financiamiento inicial, páginas 8-7), así como el desarrollo de proyectos futuros e inversiones no tradicionales en autopistas a través del Programa Modal de Seguridad en Autopistas y Mejoras de Intercambio. El Plan de Inversión está proporcionando $177.6 millones para los proyectos recomendados para la inversión inicial, que se planea apalancar hasta mil millones en inversiones en autopistas. Además, el Plan de Inversión invertirá $32.4 millones en el Programa Modal de Seguridad de Autopistas y Mejoras de Intercambio para apoyar y desarrollar formas nuevas e innovadoras de abordar la seguridad, la eficiencia operativa, la gestión integrada del Corredor y los problemas de calidad del aire que rodean a la I-710. Ejemplos de proyectos en el Programa Modal de Mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel incluyen nuevos muros de contención más altos, tratamiento de aguas pluviales, mejoras en las instalaciones aplicaciones tecnológicas, e iniciativas futuras para explorar nuevas políticas de uso de las autopistas.

8.6.1.5 Proyecto/Programas de autopistas recomendados para inversión inicial

Como se describe en la Sección 7-1, el Plan de Inversión invertirá $170.6 millones desarrollar e implementar el programa MOSAICo de la I-710, que incluye conceptos de proyecto que reconstruirán y mejorarán y mejorarán varias rampas de entrada y salida y carriles auxiliares de las autopistas para mejorar la seguridad del tráfico, las operaciones y la eficiencia. El enfoque del programa MOSAICo de la I-710 para invertir en la I-710 incluye el estudio de cada uno de los 12 conceptos de proyectos de pasos a desnivel y dos conceptos de proyectos de carriles auxiliares en la lista de proyectos a través de un Análisis de Alternativas que contará con la participación de la comunidad y evaluará cada concepto de proyecto en busca de beneficios potenciales (como seguridad, flujo operativo y reducción de conflictos) e impactos (como VMT, GEI, posible desplazamiento, sonido). Cada concepto de proyecto se estudiará como parte de un segmento junto con otros conceptos relacionados y, en algunos casos, dependientes del otro concepto. Además, estos proyectos MOSAICo de la I-710 están directamente relacionados con los proyectos y posibles mejoras en las carreteras que se cruzan. Muchos proyectos en la lista de MSPP podrían estar relacionados con las mejoras en la I-710, incluidos varios proyectos independientes de actualización de puentes, proyectos de corredores de calles completas y proyectos de mejora del transporte público que cruzan muchos pasos a desnivel. Además, el Plan de Inversión invertirá $17 millones en varios proyectos y programas de autopistas no tradicionales, incluyendo el estudio del concepto de agregar espacios verdes adicionales en el derecho de paso de la autopista, mejorar los controles de tráfico en los pasos a desnivel y probar métodos para reducir el impacto de las emisiones de material particulado de fuentes que no son los tubos de escape.

DRAFT

La inversión inicial financiará el Programa MOSAICo de la I-710, a través del cual habrá un Análisis de Alternativas para los 12 pasos a desnivel y dos conceptos de proyectos de carriles auxiliares que incluirá la participación de la comunidad, evaluaciones operativas y de seguridad, recopilación de datos, modelado y otras consideraciones para permitir que Metro identifique de cuatro a seis conceptos de proyectos, o paquetes de conceptos de proyectos, para recomendar a la Junta de Metro para ser considerados para pasar a una fase preliminar de ingeniería y documentación ambiental (PA&ED). Los conceptos de proyecto seleccionados proporcionarán los mayores beneficios operativos y de seguridad a la autopista principal y al sistema de transporte en general, al tiempo que minimizarán los impactos en la comunidad. Después de PA&ED, bajo la condición de que cumplan con ciertos criterios, los proyectos serán priorizados como recomendaciones a la Junta de Metro para ser considerados para avanzar a fases adicionales de implementación. Metro se asegurará de que los proyectos de autopistas que avancen para su implementación cumplan con los requisitos de conformidad de transporte a nivel de proyecto..

8.6.1.6 Programa modal de mejoras en la seguridad y los pasos a desnivel de las autopistas

Los proyectos y programas enumerados en la **Tabla 8-** no forman parte de la lista inicial de proyectos para financiamiento inicial. Estos proyectos y programas se perfeccionarán, desarrollarán y posiblemente prepararán para su implementación a través del Programa modal de mejoras en la seguridad y los pasos a desnivel de las autopistas. Cabe señalar que algunos proyectos, como el de la Tarifas por congestionamiento, Restricciones de la Iniciativa Estratégica de Carriles Exprés, Carril para Camiones de Cero Emisiones y Zonas de Viaje para Camiones de Cero Emisiones de la I-710, han generado una importante oposición comunitaria. Los proyectos catalogados como Nivel 1 no necesariamente avanzarán en el futuro.

Tabla 8-8. Programa modal de mejoras en la seguridad y los pasos a desnivel de las autopistas

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0153	Tarifas por congestionamiento	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo
LB-ELA_0046*	Mejoras en la carretera I-405 Long Beach, Signal Hill, Los Ángeles y Carson (SHOPP)	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación
LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo
LB-ELA_0154	Restricción de la zona de circulación de camiones sin emisiones en la I-710	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo
LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas	Toda la Zona de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0183	Carril para camiones con cero emisiones	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0039*	I-710 Mejoras en la seguridad de los trabajadores de la autopista Long Beach/ Compton	Long Beach/ Compton	2	Implementación
LB-ELA_0180	Carriles de desviación de camiones de la I-710	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0045*	Rehabilitación del Puente Núm. 53-2143F de la Ruta 91 Long Beach (SHOPP)	Long Beach	2	Implementación
LB-ELA_0043*	Rehabilitación del puente de Hobart Railyard Commerce/ Vernon	Commerce/Vernon	2	Implementación
LB-ELA_0137	Muros de aislamiento acústico de autopistas	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0050*	Mejoras de la Ruta 91 en Carson, Compton, Long Beach y Bellflower (SHOPP)	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0048*	Mejoras en la estación de bombeo de Garfield Avenue (SHOPP)	Paramount	2	Pre-implementación
LB-ELA_0052*	Mejoras de la carretera en la Ruta 47 en la I-710 Wilmington (SHOPP)	Wilmington	2	Implementación
LB-ELA_0054*	Mejoras de la Estación de Mantenimiento Humphrey Este de Los Ángeles (SHOPP)	East Los Ángeles	2	Implementación
LB-ELA_0053*	Reemplazo del edificio de la estación de mantenimiento de Pacific Place Long Beach (SHOPP)	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0049*	Mejoras de la planta de bombeo de South Gate y la planta de bombeo de Florence Ave. South Gate/Bell Gardens/Downey (SHOPP)	South Gate/Bell Gardens/Downey	2	Implementación
LB-ELA_9307	ICM Fase 2: Mejoras en el corredor de la autopista	Múltiples jurisdicciones	N/A/ Nuevo	
LB-ELA_ 9317	Rampa de entrada a la I-710 SB en Firestone	South Gate	N/A/ Nuevo	
LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico	Toda la Zona de	N/A/	

DRAFT

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
	(ATM) de la I-710	Estudio	Nuevo	

Notas:

*El proyecto es parte del Programa de Operación y Protección de Carreteras Estatales de Caltrans (SHOPP)
Los proyectos que se consideraron totalmente financiados fueron eliminados de la lista (ver Apéndice 8-A)

Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.

Movimiento de bienes

La categoría modal de movimiento de bienes incluye proyectos y programas que impactan a los camiones y trenes que transportan mercancías a través del Corredor LB-ELA, particularmente aquellos que acceden o salen del Puerto de Los Ángeles (POLA) y el Puerto de Long Beach (POLB). El Plan de Inversión prioriza varios proyectos de apoyo a los movimientos de bienes alineados con la Visión y las Metas del Plan de Inversión, incluida la adopción acelerada de camiones pesados de cero emisiones (ZE), la infraestructura de camiones ZE, un estudio sobre el ferrocarril de mercancías ZE y un estudio del movimiento de bienes con trenes de mercancías. Muchos proyectos movimiento de bienes priorizados identificados a través de este proceso serán dirigidos y promovidos por POLA y POLB sin inversión directa del Plan de Inversión debido a las limitaciones en el uso de los fondos de la Medida R/M. A través de este esfuerzo y el proceso de desarrollo del Plan de Inversión, Metro se compromete a apoyar a nuestras agencias asociadas para avanzar en proyectos que apoyen la visión y las metas del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA. Metro también debe continuar involucrando a la industria del transporte de mercancías en su conjunto para desarrollar soluciones que ayuden a facilitar el movimiento de bienes y servicios de manera multimodal, al mismo tiempo que aborda los problemas de calidad del aire, salud y seguridad que enfrenta la región y que afectan a las comunidades locales en el Corredor LB-ELA. La inversión en movimiento de bienes se resume en la **Tabla8-**.

Tabla8-9. Resumen de la inversión en movimiento de bienes

Resumen de la inversión	
Inversión total del Plan de Inversión	**$80 millones**
Inversión potencial aprovechada	**$250 millones a $350 millones**
Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	**$62 millones**
Desarrollo	$12 millones
Pre-Implementación	$5 millones
Implementación	$45 millones
Programa Modal	**$18 millones**
Fondo START-UP	$0

DRAFT

Pre-Implementación	$1 millón
Implementación	$17 millones

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos y programas de movimiento de bienes a través de inversiones iniciales (descritas en las Inversiones iniciales: Proyectos/Programas recomendados para financiamiento inicial, página 8-6), así como el desarrollo de proyectos futuros a través del Programa Modal de Movimiento de Bienes. El Plan de Inversión incluye $62 millones para inversiones iniciales en proyectos piloto y el Programa de Camiones de Cero Emisiones (ZET) (descrito en la sección de Recomendaciones de Financiamiento) y $18 millones adicionales para la planificación, implementación de programas piloto y el desarrollo futuro de proyectos adicionales a través del Programa Modal de Movimiento de Bienes. Este Programa Modal abordará cuestiones clave de seguridad, operativas y de calidad del aire relacionadas con el transporte de mercancías. Ayudará a identificar y avanzar en nuevos proyectos que aborden mejor los problemas relacionados con la tecnología ZE, el ferrocarril de carga, la eficiencia portuaria, las separaciones de grados, las rutas para camiones y el cambio de modo de carga de camión a tren. La lista inicial del programa carecía de proyectos específicos que abordaran directamente algunos de los problemas clave de seguridad de los camiones del Corredor, incluida la prevención del tráfico de camiones en los vecindarios residenciales, la ruta de los camiones a través de las comunidades del Corredor LB-ELA y los conflictos con otros modos de transporte en las carreteras principales. El Programa Modal de Movimiento de Bienes apoyará la recopilación de mejores datos sobre el tráfico de camiones y las rutas, así como la identificación de proyectos clave de seguridad del transporte de mercancías para su desarrollo e implementación futuros. Este programa permitirá a Metro asociarse de manera efectiva con las partes interesadas de la industria y la comunidad para apoyar enfoques regionales, multi jurisdiccionales y multimodales para mejorar el movimiento de mercancías a través del Corredor LB-ELA, al mismo tiempo que avanza en algunas de las iniciativas clave del Plan Estratégico de Movimiento de Bienes del Condado de Los Ángeles de 2021[30] que son relevantes para el Corredor.

8.6.1.7 Proyecto/Programas de movimiento de bienes recomendados para la inversión inicial

Como se describió anteriormente en este capítulo, el Plan de Inversión invertirá $62 millones en proyectos iniciales de movimiento de bienes. Esta inversión incluye el Programa ZET, que invertirá $50 millones en fondos iniciales para aumentar la inversión en infraestructura de ZE en el Corredor LB-ELA a más de $200 millones para apoyar la adopción acelerada de la tecnología ZE para camiones pesados. Dentro del Programa de Camiones ZE, se reservarán hasta $5 millones para asistencia técnica para apoyar un alcance centrado en la comunidad para apoyar la transición a ZE, incluido el desarrollo de la fuerza laboral y el apoyo a los operadores de camiones de bajos ingresos que acceden a los camiones ZE. El Plan de Inversión también invertirá en el estudio del ferrocarril de carga en el Corredor para apoyar el movimiento de más carga por tren en comparación con los camiones, particularmente a través del

[30] https://www.metro.net/about/goods-movement/

Corredor de Alameda y un estudio piloto para evaluar la transición de las locomotoras de carga a la tecnología ZE.

8.6.1.8 Programa Modal de Movimiento de Bienes

Los proyectos y programas enumerados en la **Tabla 8-** no forman parte de las recomendaciones iniciales. Estos proyectos y programas se perfeccionarán, desarrollarán y prepararán para su implementación a través de la Movimiento de bienes Programa Modal.

Tabla 8-10. Programa Modal de Movimiento de Bienes

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0024	Modernización de los raíles del muelle 400	Puerto de Los Ángeles	1	Pre-implementación
LB-ELA_0026	Modernización del Railyard de la terminal de contenedores de West Basin	Puerto de Los Ángeles	1	Implementación
LB-ELA_0025	Modernización de las instalaciones de transferencia de Terminal Island[31]	Puerto de Los Ángeles	1	Pre-implementación
LB-ELA_0132b	Raíl sobre el muelle 300	Puerto de Los Ángeles	1	Pre-implementación
LB-ELA_0123	Mejora de la calle Pico Ave.	Puerto de Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0122	Carretera Harbor Scenic Dr y mejoras de infraestructura	Puerto de Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0121	Realineación de Pier D St	Puerto de Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0021	Mejoras en la terminal del corredor Alameda	Puerto de Los Ángeles	2	Pre-implementación
LB-ELA_0124	Programa Nacional de Mejora de la Red Multimodal de Transporte de Mercancías Cero Emisiones del Puerto de Los Ángeles: Proyectos de mejora del sistema ferroviario	Puerto de Los Ángeles	2	Pre-implementación
LB-ELA_–9305	Estudio sobre la seguridad de los	Múltiples	N/A/ Nuevo	

[31] Este es un asunto que está siendo resuelto por la jurisdicción local.

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
	camiones y el paso a través de los camiones	jurisdicciones		
LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones de cero emisiones		N/A/ Nuevo	

Los proyectos que se consideraron totalmente financiados se eliminaron de la lista (véase el Apéndice 8-A)
Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.

Transporte Público

La categoría modal de transporte público incluye un servicio de autobús y tren nuevo y mejorado, seguridad del transporte público y servicios para mejorar la experiencia y la seguridad de los pasajeros en los servicios de transporte público en el área de estudio del Corredor LB-ELA. Los proyectos más notables en el área de estudio incluyen la propuesta del Corredor de Tren Ligero de la Línea Southeast Gateway y una nueva conexión conceptual de Metrolink entre Long Beach y Los Ángeles. También se proponen mejoras a las líneas A y C de Metro y a los servicios ferroviarios de Metrolink, así como varios proyectos nuevos de carriles prioritarios para autobuses en corredores clave de transporte. La inversión en transporte público se resume en la **Tabla8-**.

Tabla8-4. Resumen de la inversión en transporte público

Resumen de la inversión en transporte público	
Inversión total del Plan de Inversión	**$125 millones**
Inversión potencial aprovechada	**$400 millones a $600 millones**
Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	**$57 millones**
Desarrollo	$3 millones
Pre-Implementación	$2 millones
Implementación	$52 millones
Programa Modal	**$68 millones**
Fondo START-UP	$14 millones
Pre-Implementación	$3 millones
Implementación	$51 millones

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos y programas de transporte a través de inversiones iniciales (descritas en las Inversiones iniciales: Proyectos/Programas recomendados para financiamiento inicial, página 8-6) y el desarrollo de proyectos futuros a través del

Programa Modal de Transporte Público. El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA invierte un total de $125 millones en proyectos y programas de transporte público, incluidos $57 millones en recomendaciones iniciales (descritas en la sección Recomendaciones de financiamiento) y $68 millones adicionales para desarrollar proyectos e iniciativas futuras a través del Programa Modal de Transporte Público. Aunque los costos operativos asociados con el aumento del servicio no serían elegibles para el financiamiento del Plan de Inversión, el Programa Modal de Transporte Público podría apoyar la compra de autobuses nuevos o de reemplazo, la transición a vehículos ZE y la tecnología para respaldar un servicio más rápido y confiable. Además, el Programa Modal de Transporte Público puede apoyar la mejora de los corredores ferroviarios existentes de Metro y Metrolink y avanzar en el desarrollo de nuevos corredores ferroviarios. Otros proyectos y programas en la lista inicial de MSPP incluyen mejorar la seguridad de los pasajeros en el sistema de transporte público, un mejor acceso a las estaciones de transporte público, la limpieza de las estaciones, mejoras en las paradas de autobús y el apoyo a la experiencia del pasajero con embajadores de transporte público y un mejor acceso a la información del servicio de transporte público.

El Programa de Modal de Transporte Público incluye fondos para la provisión de asistencia técnica (Fondo START-UP) y recursos equitativos para la planificación de proyectos para ayudar a las jurisdicciones y comunidades de menor capacidad y recursos a desarrollar conceptos y estrategias de proyectos para su implementación futura. Al priorizar a estas comunidades para el financiamiento para el desarrollo dentro del Programa Modal, el Plan de Inversión tiene como objetivo ayudar a cerrar las brechas en capacidad y recursos que han contribuido a las desigualdades espaciales históricas en la distribución de la inversión y la lista de proyectos listos para la implementación presentados en el Plan de Inversión. De los $68 millones disponibles en el Programa Modal de Transporte Público, aproximadamente el 20% ($14 millones) se reservará para el desarrollo equitativo de la planificación del proyecto y la asistencia técnica (Fondo START-UP).

8.6.1.9 Proyecto/Programas de transporte público recomendados para inversión inicial

Como se describe en la Sección 7-1, la inversión inicial de $57 millones para el transporte público se centrará en proporcionar marquesinas de autobús nuevas y mejoradas y servicios para paradas de autobús en las áreas de mayor necesidad, incluyendo 100 nuevas paradas de autobús con iluminación y 1,000 nuevas rampas en las aceras cerca de las paradas de transporte público. La inversión inicial apoyará el acceso seguro a la estación de la Línea A de Compton y al vecino Centro de Transporte Público a través de mejoras para bicicletas y peatones, y proporcionará una mayor seguridad de transporte público y vehículos a través de la inversión en puertas de seguridad cuádruples a lo largo de la Línea A de Metro dentro del área de estudio LB-ELA. Las recomendaciones iniciales también apoyarán el estudio de la viabilidad de implementar ocho proyectos de corredores de carriles para autobuses en Atlantic Blvd, Florence Ave, Slauson Blvd, Long Beach Blvd, Whittier Blvd, Gage Avenue, Olympic Blvd y Firestone Blvd. Adicionalmente, cuatro de esos corredores verán mejoras multimodales a través de las inversiones en carreteras principales/calles completas.

8.6.1.10 Programa Modal de Transporte Público

Los proyectos y programas enumerados en la **Tabla 8-** no forman parte de la lista de proyectos para inversión inicial. Estos proyectos y programas se perfeccionarán, desarrollarán y posiblemente prepararán para su implementación a través del Programa Modal de Transporte Público.

Tabla 8-5. Programa Modal de Transporte Público

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0169*	Programa de mejora del tránsito en el sureste de Los Ángeles	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0140	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0164	Mejora de la frecuencia de los autobuses metropolitanos en la zona de estudio LB-ELA	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo
LB-ELA_0219	Línea Metrolink (Estación Union – Long Beach)	Múltiples jurisdicciones	1	Pre-implementación
LB-ELA_0001	Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch (LRT)	Múltiples jurisdicciones	1	Pre-implementación
LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación
LB-ELA_0149	Características de seguridad aumentadas en las estaciones de tren ligero existentes y planificadas de Metro	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación
LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito	Toda el Área de Estudio	1	Implementación
LB-ELA_0172	Mejoras en la estación de Metrolink de Commerce	Commerce	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0160	Prioridad de tránsito de la Línea A (Línea Azul) / Sincronización de señal	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)	Toda el Área de Estudio	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito	Toda el Área de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0171	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo/ Pre-implementación

DRAFT

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0177	Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson A (Línea Azul)	Florence-Graham	2	Implementación
LB-ELA_0016	Conexión entre la Línea C (Verde) y la estación Norwalk de Metrolink	Norwalk	2	Implementación
LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB- ELA_0077**	Mejoras en las paradas de autobús (Ciudad de Commerce)	Commerce	2	Implementación
LB-ELA_0103**	Mejoras en las paradas de autobús (ciudad de Maywood)	Maywood	2	Implementación
LB-ELA_0118**	Mejoras en las marquesinas de las paradas de autobús (Ciudad de Signal Hill)	Signal Hill	2	Implementación
LB-ELA_0130	Proyecto de electrificación de carga solar de Long Beach Transit (LBT)	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0002	Línea C (Verde) Extensión Este (Norwalk) (LRT)	Norwalk	2	Pre-implementación
LB-ELA_0176	Instalar un sistema de control de supervisión y adquisición de datos para la Línea A (Línea Azul)	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0173	Separación(es) de nivel de la Línea A (Línea Azul) en Washington St	Los Ángeles	2	Pre-implementación
LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito	Toda el Área de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0174	Nueva estación de Metrolink en la prevista estación de Commerce/Citadel	Commerce	2	Pre-implementación
–LB-ELA_9308	MCP: Centro de movilidad de la estación Willow de la Línea A	Long Beach	N/A/ Nuevo	
B-ELA_9309	MCP: Cruce de la Línea A en Long Beach Blvd y Anaheim St	Long Beach	N/A/ Nuevo	
B-ELA_9310**	MCP: Mejoras en la prioridad de los autobuses Florence/Studebaker/Imperial	Huntington Park, Bell, Bell Gardens, Downey	N/A/ Nuevo	

Notas:

DRAFT

MCP: Plan Conceptual de Movilidad de los Juegos (MCP) de 2028 para mejorar la movilidad para los Juegos Olímpicos y más allá

*Proyecto financiado a través de una subvención del Programa de Asociación Local

** Es probable que estos proyectos de paradas de autobús y marquesinas se combinen con el Proyecto de mejoras a las paradas de autobús (LB-ELA_0203) en la lista de recomendaciones iniciales.

***Proyectos financiados con la reciente subvención Reconnecting Communities & Neighborhoods

Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.

DRAFT

9 PRÓXIMOS PASOS

La visión del Plan de Inversión es reconectar a las comunidades desatendidas de Long Beach-Este de Los Ángeles que han estado lidiando con los efectos de la autopista durante generaciones e implementar un plan integral de transporte multimodal para rectificar los daños pasados en el corredor después de la adopción del Plan de Inversión.

Dado que el Plan de Inversión es un documento de planificación estratégica, muchos de los proyectos y programas recomendados para su financiación deberán someterse a un trabajo de planificación, desarrollo, perfeccionamiento y/o evaluación estratégica de la financiación antes de que estén preparados para su implementación.

Este trabajo se llevará a cabo en la Fase de Implementación del Plan de Inversión que comenzará con la adopción del plan por parte de la Junta Directiva de Metro. En esta próxima fase, Metro continuará involucrando a los miembros del Comité Consultivo y del CLC y convocando a expertos de la industria, socios de financiación, investigación y recursos, y miembros de la comunidad para garantizar que desarrollemos un plan de trabajo que apoye la colaboración en el perfeccionamiento de estos proyectos y programas de una manera consistente con los principios y las metas del Plan de Inversión.

En el siguiente Capítulo se describen los próximos pasos para la Fase de Implementación del Plan de Inversión. Esta fase incluye la formación de Grupos de Trabajo que darán forma y promoverán proyectos y programas comunitarios, modales y de inversión inicial y el establecimiento de un programa de asistencia técnica (el Fondo START-UP), diseñado para apoyar a las comunidades con las mayores necesidades en el desarrollo de conceptos de proyectos como piedra angular de nuestra visión estratégica compartida para el Corredor LB-ELA. Si bien el proceso formal del Comité Consultivo y el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) concluirá cuando se adopte el Plan de Inversión, los miembros de estos organismos podrán participar en la Fase de Implementación uniéndose a los Grupos de Trabajo identificados en este capítulo o asistiendo a reuniones semestrales en las que Metro proporcionará actualizaciones e informes de progreso sobre la implementación del Plan de Inversión. Estas oportunidades de participación continua ayudarán a proporcionar rendición de cuentas y transparencia para nuestras partes interesadas y demostrar el progreso hacia el avance de los proyectos y programas del plan.

9.1 Grupos de Trabajo de implementación del Plan de Inversión

Solo un pequeño número de proyectos y programas dentro del Plan de Inversión están completamente definidos y listos para su implementación. La mayoría de los proyectos y programas requieren un mayor desarrollo, diseño, refinamiento, participación de la comunidad y/o revisión medioambiental. Reconociendo esta necesidad de continuar con el desarrollo de proyectos y programas para los cuales hemos designado la inversión inicial o financiamiento del programa modal, Metro recomienda la formación de cinco a nuevos Grupos de Trabajo de Implementación del Plan de Inversión de LB-ELA para apoyar la Fase de Implementación del plan. Estos grupos se reunirán de forma continua después de la adopción

del LB-ELA CMIP para permitir que Metro continúe desarrollando y definiendo proyectos y programas y para servir como una continuación de las asociaciones de colaboración con una amplia gama de partes interesadas, incluyendo el Comité Consultivo, el CLC y miembros de la comunidad, para ayudar a implementar el Plan de Inversión. Todo el trabajo de la Fase de Implementación se llevará a cabo dentro del marco de la Visión, las Metas y los Principios Directivos de LB-ELA.

Metro recomienda la creación de dos Grupos de Trabajo "Modales", que dirigirían los esfuerzos para desarrollar y refinar los proyectos/programas de inversión iniciales y los programas modales, y entre tres y cuatro Grupos de Trabajo de "Programas Comunitarios", que dirigirían los esfuerzos para desarrollar y refinar los 15 Programas Comunitarios en el Plan de Inversión. La recomendación de crear múltiples Grupos de Trabajo permite una conectividad natural entre los proyectos y programas que se desarrollarán dentro de cada conjunto de modos, al tiempo que reduce la fatiga de las partes interesadas y las preocupaciones de la comunidad relacionadas con la creación de demasiados Grupos de Trabajo en la Fase de Implementación.

9.1.1 Grupos de Trabajo Modales

Grupo de Trabajo Modal 1: Desarrollar y refinar los proyectos/programas de inversión inicial y los programas modales para los modos deTránsito, Transporte activo, Calles principales/Calles completas y la micromovilidad.

Grupo de Trabajo Modal 2: Desarrollar y refinar los proyectos/programas de inversión inicial y los programas modales para los modos de Seguridad y cruces de la autopista/MOSAICo de la I-710 y Movimiento de bienes.

El propósito general de los Grupos de Trabajo Modales, como se mencionó anteriormente, incluirá, entre otros, lo siguiente:

- Perfeccionar aún más los proyectos y programas propuestos;
- Garantizar la alineación con la Visión, las Metas y los Principios Directivos de LB-ELA CMIP;
- Proporcionar retroalimentación continua a Metro y a otros patrocinadores del proyecto;
- Apoyar los esfuerzos de participación de la comunidad;
- Apoyar la implementación de los elementos de trabajo de asistencia técnica y equidad del Plan de Inversión;
- Desarrollar y refinar los programas modales;
- Apoyar iniciativas de planificación/piloto/estratégicas;
- Proporcionar un foro para que las partes interesadas afectadas y los patrocinadores del proyecto participen; y
- Ayudar a Metro a generar la próxima ola de recomendaciones para las prioridades del proyecto y recomendaciones de financiamiento para el financiamiento del Programa Modal.

9.1.2 Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios

Grupo de Trabajo de Programas Comunitarios 1: Desarrollar y refinar los Programas Comunitarios dentro del área temática de Salud/Calidad del Aire/Medioambiente.

Grupo de Trabajo de Programas Comunitarios 2: Desarrollar y refinar los Programas Comunitarios dentro del área temática de Estabilización de la vivienda/Uso del suelo.

Grupo de Trabajo de Programas Comunitarios 3: Desarrollar y refinar los Programas Comunitarios dentro del área temática de Creación de empleo/Oportunidades laborales.

El propósito general de los Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios, como se mencionó anteriormente, incluirá, entre otros, lo siguiente:

- Desarrollar la visión y las metas para que el Grupo de Trabajo logre el éxito en el avance de cada Programa Comunitario incluido;
- Garantizar la alineación con la Visión, las Metas y los Principios Directivos de LB-ELA CMIP;
- Identificar partes interesadas, participantes y expertos para apoyar el trabajo del grupo;
- Identificar fuentes de financiamiento y crear oportunidades para apoyar las necesidades de financiamiento de los programas;
- Identificar proyectos y programas potenciales para desarrollar, incluir, perfeccionar y/o explorar que podrían ser prioridades para cada Programa Comunitario;
- Desarrollar prioridades y estrategias para la planificación e implementación de estos diversos proyectos y programas; y
- Proporcionar apoyo y aportes para estrategias de participación comunitaria.

9.2 Asistencia Técnica (Fondo START-UP)

Metro recomienda la asignación de $40 millones al Fondo START-UP ("Asistencia Técnica Estratégica para el Transporte Reparativo que Eleve a la Gente") que proporciona asistencia técnica específica para apoyar a las comunidades con las mayores necesidades, en relación con sus recursos técnicos y su capacidad para el desarrollo e implementación de proyectos. El Fondo START-UP ayudará a las comunidades a desarrollar conceptos de proyectos para la elegibilidad de subvenciones, y ayudará a las comunidades a participar en la implementación de los programas del Plan de Inversión en todo el Corredor. El Fondo START-UP no estará vinculado explícitamente a ciertos municipios o comunidades geográficas, pero se priorizará la asistencia para ciudades o vecindarios:

- Sin ningún proyecto presentado formalmente para el CMIP;
- Con proyectos en fase conceptual o de desarrollo únicamente en el CMIP;
- Con altas concentraciones de Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC); y/o
- Que enfrentan los mayores impactos acumulativos identificados en la investigación de las condiciones existentes.

Las prioridades específicas del Fondo START-UP serán consideradas y recomendadas por los Grupos de Trabajo Modal, a medida que se identifiquen las oportunidades de proyectos y las necesidades de financiamiento/asistencia técnica a través de la comunicación continua entre el personal del proyecto de Metro y las jurisdicciones del Corredor LB-ELA y otros socios comunitarios.

9.3 Orientación para el desarrollo de proyectos

Si bien se adoptó un enfoque sólido para evaluar los posibles beneficios y preocupaciones resultantes de cada proyecto, como se describe en el Capítulo 6, muchos proyectos se desarrollarán aún más a través de los programas modales. Algunos miembros de la comunidad han compartido sus preocupaciones sobre la inversión en proyectos que no se han desarrollado completamente y los posibles inconvenientes que podrían resultar del desarrollo de proyectos nuevos y conceptuales sin aplicar el mismo nivel de escrutinio. Para proyectos nuevos, aún no evaluados como parte del proceso del Plan de Inversión, los Grupos de Trabajo podrán aprovechar los aspectos del marco de evaluación y los criterios creados para el Plan de Inversión para proporcionar una evaluación de la alineación de los proyectos propuestos con la Visión, las Metas, y los Principios Directivos. Los grupos de trabajo también revisarán las banderas de equidad y CIC para perfeccionar el diseño y la implementación del proyecto, y los proyectos estarán sujetos a revisión medioambiental como parte del proceso de CEQA/NEPA.

En respuesta a los comentarios de los miembros de la comunidad, Metro se compromete a utilizar la siguiente guía explícita para dar forma al desarrollo del proyecto en todos los modos:

- **Calidad del aire:** Todos los proyectos serán evaluados para determinar si se requeriría un análisis de la calidad del aire como parte del proceso de CEQA/NEPA. Como parte del proceso de CEQA/NEPA, también se evaluarían los posibles impactos de riesgo para la salud de un proyecto durante la construcción y operación, lo que puede incluir una evaluación cuantitativa de riesgos para la salud, dependiendo de la ubicación del proyecto, la duración de la construcción, las actividades de construcción, las posibles fuentes de emisiones y proximidad a los receptores.
- **Desplazamientos:** Este Plan de Inversión, a diferencia del Proyecto anterior del Corredor Sur de la I-710, no recomienda ningún proyecto o programa con desplazamientos conocidos para su financiación y sigue comprometido a garantizar que estas políticas de la Junta permanezcan intactas durante la implementación del Plan de Inversión. Para los proyectos que deben desarrollarse en los Grupos de Trabajo Modales, se realizarán análisis adicionales para identificar y diseñar opciones para evitar posibles desplazamientos en el futuro. Dada la historia única de este corredor, el objetivo de Metro es garantizar cero desplazamientos para proyectos futuros en este corredor.
- **Vigilancia:** Cualquier proyecto que incluya cámaras o tecnología de video será evaluado con aportes de miembros de la comunidad debido a preocupaciones sobre la posibilidad de comprometer la privacidad de los residentes del corredor.
- **Cubierta impermeable y carga de calor:** Metro entiende que los aumentos en la cubierta impermeable exacerban las disparidades en el dosel arbóreo y el efecto de isla de calor urbana. Además del Programa Comunitario de Ecologización Urbana, todos los proyectos relevantes financiados en el Plan de Inversión darán prioridad a la incorporación de ecologización urbana,

paisajismo nativo y tolerante a la sequía, superficies permeables y dosel arbóreo, con aportes de los Grupos de Trabajo.

9.4 Monitoreo del progreso y el éxito del PLAN DE INVERSIÓN

Dada la amplitud de los problemas que aborda este Plan de Inversión, y su naturaleza como documento de planificación estratégica, las métricas de desempeño deberán medir los impactos del Plan en todos los modos y en múltiples escalas de progreso y éxito. Metro recomienda el establecimiento de un Programa de Monitoreo del Desempeño del Plan de Inversión LB-ELA para monitorear y medir el progreso y los impactos. El programa establecerá métodos y herramientas consistentes para el monitoreo de los resultados de proyectos similares y establecerá expectativas de monitoreo del desempeño para los patrocinadores de proyectos y las agencias líderes para respaldar la intención de comprender los beneficios e impactos acumulativos del Plan de Inversión a lo largo del tiempo.

En coordinación con los grupos de trabajo del programa modal y otros esfuerzos de Metro, como el Plan de Transporte de Largo Alcance, Metro desarrollará un marco para el monitoreo del progreso y el éxito del Plan de Inversión que se base en las métricas utilizadas para el análisis de las condiciones existentes y la metodología de evaluación del proyecto. Las métricas se organizarán en las siguientes tres categorías:

Métricas del proceso

- Métricas que cuantifican o califican el progreso de la implementación del Plan de Inversión en función de los hitos del proceso y la entrega de proyectos y programas.

Métricas de resultados del proyecto

- Métricas que monitorean el progreso en comparación con las metas del Plan de Inversión, que pueden atribuirse a proyectos y programas específicos.

Métricas de resultados comunitarios

- Métricas que monitorean el progreso en comparación con los resultados comunitarios deseados del Plan de Inversión, que no pueden atribuirse directamente a proyectos y programas específicos.

A continuación se incluye un resumen de posibles métricas de desempeño, para discusión con los Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios y Modales.

EQUITY ISSUES AND PERFORMANCE METRICS MATRIX

Equity Issues	Process Metrics	Project Outcome Metrics	Community Result Metrics
Lack of trust from previous planning efforts	CLC and Task Force votes in favor of LB-ELA CMIP; Number of participants in CMIP Implementation Working Groups		Partnerships with CBOs and Corridor residents
Disinvestment, disenfranchisement, disparities in municipal capacity and resources	Dollars leveraged for projects in EFCs; Technical Assistance Provided (Recipients/Hours)	Availability of local hire positions; Participation in workforce development and job traning programs	Employment Rate; Median Income and Poverty Rate; Housing Burden
Physically Disconnected Communities	Dollars leveraged from Reconnecting Communities grants	Number of overcrossings with dedicated active transportation infrastructure; Gaps filled in bike/pedestrian network	Access to Jobs/ Resources; Access to Parks and Open Space; Access to Transit
Disparities in health outcomes and access to quality healthcare	Dollars leveraged for Community Health Benefit program	Number of people and jurisdictions participating in Community Health Benefit Program	Asthma, Cancer Risk, Cardiovascular Disease Risk; Life Expectancy; Access to Healthcare Facilities
Communities overburdened by air and noise pollution	Dollars leveraged for Air Quality and ZET Programs; Trees Planted; Freeway Soundwalls Added	Participation in air quality monitoring / indoor filtration programs	Diesel PM and PM2.5 Levels; Share of goods movement vehicles using ZE technology; Noise Reduction
Unsafe/hostile streets for pedestrians and bicyclists	Active Transportation projects funded; Miles of high quality bike facilities and bus stop improvements added	Number of Intersections with High Concentrations of Bike/Ped Collisions; Bike/Ped Collisions with victim killed or seriously injured (KSI)	Corridor-wide Mode Split
Communities lacking reliable and efficient travel options	Transit projects funded; I-710 MOSAIC projects funded; Active Transportation projects funded	Transit Ridership; In Service On-Time Performance; Average Headways; Person throughput; Vehicle Hours of Delay; Gaps filled in bike/pedestrian network	Corridor-wide Mode Split; Travel Times by Mode (e.g., Jobs Accessible within 30 minutes by car/ transit/bike/foot)
Lack of green space and shade	Dollars leveraged for Urban Greening Community Program	Trees Planted; Vegetative Cover Added	Tree Canopy Coverage; Access to Parks and Open Space

*Examples of potential performance metrics to be applied - Subject to change

9.5 Planificación de la siguiente fase

En respuesta a los comentarios de las partes interesadas y de la comunidad sobre el Borrador del Plan de Inversión, Metro continuó cultivando el desarrollo de la siguiente fase del plan: la Fase de Implementación. A lo largo del proceso, Metro utilizó la retroalimentación del Comité Consultivo y del CLC durante sus reuniones y reuniones del Grupo de Trabajo como una plataforma para discutir, a través de una perspectiva de equidad, el impacto continuo del Plan de Inversión en temas como la salud de la comunidad, la calidad del aire y las disparidades existentes en el corredor.

Metro celebró una reunión del Grupo de Trabajo de Equidad el 25 de marzo de 2024 para discutir la incorporación de la salud comunitaria en la implementación de los Programas Comunitarios, así como las metas clave para el Grupo de Trabajo relacionado con el Medio Ambiente, la Calidad del Aire y la Salud. Se pidió a los miembros del Grupo de Trabajo de Equidad que ayudaran a Metro a diseñar la estructura futura del grupo de trabajo, iniciar los próximos pasos y prepararse para el lanzamiento del Fondo Catalizador de Programas Comunitarios una vez que se adopte el Plan de Inversión. Los miembros del Grupo de Trabajo de Equidad proporcionaron ideas iniciales durante esta discusión de planificación, incluyendo comentarios sobre cómo adoptar una visión amplia de la definición de salud comunitaria, en consonancia con la gama de programas comunitarios. Metro también identificará e incorporará las

lecciones aprendidas de los Grupos de Trabajo ZET y Equidad al establecer una nueva estructura del Grupo de Trabajo y continuará involucrando a las partes interesadas para finalizar esta nueva fase en los próximos meses.

DRAFT

1. List of Acronyms and Abbreviations, Glossary of Terms, and Local, State and Regional Resources

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

ADA	Americans with Disabilities Act (Ley de Estadounidenses con Discapacidades)
AHSC	Affordable Housing and Sustainable Communities Program (Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles)
APP	Areas of Persistent Poverty (Zonas de pobreza persistente)
ATP	Active Transportation Program (Programa de Transporte Activo)
BIP	Bridge Investment Program (Programa de inversión en puentes)
BIPOC	Black, Indigenous or People of Color (Raza negra, indígena o personas de color)
BNSF	Burlington Northern Santa Fe (Burlington Norte Santa Fe)
BRT	bus rapid transit (Tránsito rápido en autobús)
BTU	British thermal unit (Unidades térmicas británicas)
Caltrans	California Department of Transportation (Departamento de Transporte de California)
CARB	California Air Resources Board (Junta de Recursos del Aire de California)
CBO	community-based organization (Organización comunitaria)
CEC	California Energy Commission (Comisión de Energía de California)
CEP	community engagement program (Programa de participación comunitaria)
CEQA	California Environmental Quality Act (Ley de Calidad Ambiental de California)
CES WG	Community Engagement Strategy Working Group (Grupo de trabajo sobre la estrategia de participación comunitaria
CIC	community input consideration (Consideración de las aportaciones de la comunidad)
CLC	Community Leadership Committee (Comité de Liderazgo Comunitario)
CMCP	Comprehensive Multimodal Corridor Plan (Plan detallado de corredores multimodales)
CRISI	Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements (Infraestructuras ferroviarias consolidadas y mejoras de la seguridad)
CSTAN	Countywide Strategic Truck Arterial Network (Red estratégica de carreteras para camiones en todo el condado)
DPM	diesel particulate matter (partículas diésel)
EFC	Equity Focus Community (Comunidad del Enfoque de Equidad)
EIR	Environmental Impact Report (Informe de impacto Ambiental)
EIS	Environmental Impact Study (Estudio de impacto Ambiental)

EPA	United States Environmental Protection Agency (Agencia de Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos)
EPET	Equity Planning and Evaluation Tool (Herramienta de planificación y evaluación de la equidad)
FEMA	Federal Emergency Management Agency (Agencia Federal para la Gestión de Emergencias)
FHWA	Federal Highway Administration (Administración Federal de Carreteras)
FRA	Federal Railroad Administration (Administración Federal de Ferrocarriles)
FTA	Federal Transit Administration (Administración Federal de Tránsito)
FY	fiscal year (año fiscal)
GCCOG	Gateway Cities Council of Governments (Consejo de Gobiernos de las Ciudades de Entrada)
GHG	greenhouse gas (gases de efecto invernadero)
GIS	Geographic Information Systems (Sistemas de información geográfica)
HDC	Historically Disadvantaged Communities (Comunidades históricamente desfavorecidas)
HOV	high-occupancy vehicle (vehículo de alta ocupación)
HQTA	High-Quality Transit Area (Zona de tránsito de alta calidad)
I-105	Interstate 105 (Interestatal 105) (Interestatal 405)
I-5	Interstate 5 (Interestatal 5)
I-710	Interstate 710 (Interestatal 710)
IIJA	Infrastructure Investment and Jobs Act (Ley de inversión en infraestructuras y empleo)
INFRA	Infrastructure for Rebuilding America (INFRA) (Infraestructuras para la reconstrucción de América (INFRA)
Investment Plan	Long Beach-East Los Angeles Corridor Mobility Improvement Plan (Plan de mejora de la movilidad del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
IRA	Inflation Reduction Act (Ley de Reducción de la Inflación)
ITS	Intelligent Transportation System(s) (Sistema(s) de Transporte Inteligente)
LA County	Los Angeles County (Condado de Los Angeles)
LADOT	Los Angeles Department of Transportation (Departamento de Transporte de Los Ángeles)
LADWP	Los Angeles Department of Water and Power (Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles)
LB-ELA	Long Beach-East Los Angeles (Long Beach-Este de Los Ángeles)
LPA	Locally Preferred Alternative (Alternativa Preferida a Nivel Local)

Metro Board	Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority Board of Directors (Consejo de Administración de la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles)
Metro	Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles)
MSPP	multimodal strategies, projects, and programs (estrategias, proyectos y programas multimodales)
NAE	Neighborhood Access and Equity (Acceso y equidad vecinales)
NEPA	National Environmental Policy Act (Ley Nacional de Política Medioambiental)
NOx	oxides of nitrogen (óxidos de nitrógeno)
PA&ED	preliminary engineering and environmental documentation (ingeniería preliminar y documentación medioambiental)
PIDP	Port Infrastructure Development Program (Programa de Desarrollo de Infraestructuras Portuarias)
PM2.5	particulate matter equal to or less than 2.5 microns in diameter (partículas de diámetro igual o inferior a 2.5 micras)
POLA	Port of Los Angeles (Puerto de Los Ángeles)
POLB	Port of Long Beach (Puerto de Long Beach)
RAISE	Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity (Reconstruir las infraestructuras estadounidenses con sostenibilidad y equidad)
RCN	Reconnecting Communities and Neighborhoods (Reconectar comunidades y sus vecindarios)
ROW	right-of-way (derecho de paso)
SB	Senate Bill (Proyecto de Ley del Senado)
SCAG	Southern California Association of Governments (Asociación de Gobiernos del Sur de California)
SCAQMD	South Coast Air Quality Management District (Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur
SCCP	Solutions for Congested Corridors Program (Programa de Soluciones para Corredores Congestionados)
SCE	Southern California Edison (Edison del Sur de California)
SMART	Strengthening Mobility and Revolutionizing Transportation (Reforzar la movilidad y revolucionar el transporte)
SR	State Route (Ruta estatal)
SS4A	Safe Streets and Roads for All (Calles y carreteras seguras para todos)
STP	Strategic Transportation Plan (Plan Estratégico de Transporte)
TCEP	Trade Corridor Enhancement Program (Programa de mejora de los corredores comerciales)

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Este glosario define las palabras clave que aparecen en el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (Plan del Corredor LB-ELA).

Glosario general

Los términos generales se incluyen al principio del Glosario. Incluyen términos de referencia y otras definiciones útiles que no se reflejan en las secciones de tipos o subtipos.

Tipo (Categoría)	Subtipo (Subcategoría)
Transporte activo/	• Rutas e instalaciones para bicicletas • Peatones/Primera y última milla • Seguridad y servicios • Estrategias de TDM
Carretera Arterial	• Calles completas • Coordinación de señales, Transportation Systems Management (TSM), Intelligent Transportation Systems (ITS) • Calmado del tráfico • Carretera general local/regional
Criterios de evaluación	• Análisis de datos • Modeling • Métricas cualitativas y cuantitativas
Programas comunitarios	• Salud/Calidad del aire/Medio ambiente • Medio ambiente • Estabilización de la vivienda/Utilización del suelo • Creación de empleo/Oportunidades laborales
Movimiento de bienes	• Programas de camiones/ITS • Ferrocarril de mercancías, movimiento de bienes, TDM • Puertos
Transito	• Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT) • Mejora de líneas ferroviarias y estaciones • Autobuses • Servicios de tránsito
Autopista	• Mejoras en la autopista • Amenidades de la autopista/ITS • Carriles de cero emisiones en la I-710 • Tarificación de la congestión

Glosario

Activity-Based Model (ABM) Modelo basado en actividades (ABM)	Estima las características socioeconómicas de los hogares y simula las actividades diarias para estimar las cadenas de viajes para completar esas actividades diarias.
Accessible Pedestrian Signals (APS): Señales peatonales accesibles (APS):	Un pulsador para peatones que comunica cuándo cruzar la calle de forma no visual, como tonos audibles, mensajes de voz y superficies vibrantes.
Transporte activo:	El transporte activo se refiere al transporte de tracción humana y a los dispositivos electrónicos de asistencia de baja velocidad. Los ejemplos incluyen, entre otros, peatones, bicicletas, triciclos, sillas de ruedas, sillas de ruedas eléctricas, patinetes, patines y monopatines (skateboards).
Americans with Disabilities Act (ADA): Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA):	La Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990 garantiza la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad en los alojamientos públicos, el empleo, el transporte, los servicios de las administraciones estatales y locales y las telecomunicaciones. Prescribe requisitos federales de transporte para los proveedores de transporte.
Accessory Dwelling Units (ADU) amnesty programs: Programas de amnistía para unidades accesorias de vivienda (ADU):	Su objetivo es proporcionar una vía de bajo coste y exenta de sanciones para mejorar todas las viviendas accesorias no permitidas y hacerlas seguras y habitables sin necesidad de retirarlas ni de desplazar a sus residentes.
Advance Transportation Management Systems (ATMS): Sistemas avanzados de gestión del transporte (ATMS):	Proporciona capacidades de vigilancia de carreteras, detección de incidentes y respuesta rápida en tiempo real.
Affordable accessory dwelling unit (ADU) programs: Programas de unidades accesorias de vivienda (ADU) asequibles:	Término legal y reglamentario para una casa o apartamento secundario que comparte el terreno edificable de una vivienda principal más grande. Pueden construirse dentro de un garaje o estructura accesoria reconvertida, como estructura de nueva construcción o como reconversión de parte de la vivienda principal.
Calidad del aire:	Grado de ausencia de contaminación del aire en un lugar determinado.
Modelización de la calidad del aire:	Técnicas matemáticas y numéricas para simular los procesos físicos y químicos que afectan a los contaminantes atmosféricos a medida que se dispersan y reaccionan en la atmósfera.

Corredor Alameda:	Una autopista ferroviaria de alta capacidad para el transporte de mercancías de 20 millas de longitud que enlaza el conjunto portuario de Long Beach y Los Ángeles con las terminales ferroviarias transcontinentales cercanas al centro de Los Ángeles.
Servicios:	Elementos de la carretera que contribuyen al confort, la comodidad y la seguridad.
Programas contra el desplazamiento:	Programas que abogan por un desarrollo intencionado que reduzca los desplazamientos como vía hacia comunidades equitativas, asequibles e integradoras.
Carretera Arterial:	Carretera de gran capacidad que transporta flujos de larga distancia entre centros de actividad importantes.
Cruce a nivel:	Cruce o intersección de autopistas, vías de ferrocarril, otras guías o paseos peatonales, o combinaciones de los mismos al mismo nivel o grado.
Carril auxiliar:	Carril(es) adicional(es) de corta distancia de la autopista contiguo(s) a los carriles de circulación de paso para permitir el cambio de velocidad, giros, serpenteos, subida de camiones, maniobras de entrada y salida del tráfico y otros fines de seguridad y operativos complementarios al movimiento del tráfico.
Programa de Ingresos Básicos:	Programa gubernamental en el que cada ciudadano adulto recibe periódicamente una cantidad fija de dinero. Los objetivos de un sistema de ingresos básicos son aliviar la pobreza y sustituir otros programas sociales basados en las necesidades que potencialmente requieren una mayor implicación burocrática.
Rutas e instalaciones para bicicletas:	Porción de un derecho de paso para uso exclusivo de ciclistas que se ha designado mediante marcas en el pavimento, bordillo, pintura rayada, franja de plantación o automóviles estacionados. Las instalaciones para bicicletas se presentan de muchas formas y se clasifican en clases, normalmente de la Clase I a la Clase IV, siendo esta última la que incluye una barrera de protección y se considera la más protectora para los ciclistas/peatones.
Instalaciones para bicicletas/ carriles - Clase I (1):	Derechos de paso pavimentados completamente separados de las calles. Los carriles para bicicletas suelen estar situados a lo largo de riberas, arroyos, derechos de paso del ferrocarril o autopistas con un número limitado de calles transversales y entradas de vehículos. Suelen compartirse con los peatones y suelen denominarse vías de uso mixto.

Instalaciones para bicicletas/ carriles - Clase II (2):	Instalaciones en la calle designadas para los ciclistas mediante rayas y esténciles. Los carriles para bicicletas son el tratamiento preferido para todas las calles arteriales y colectoras de la red de carriles para bicicletas, y no suelen instalarse en calles residenciales de poco volumen y baja velocidad.
Instalaciones para bicicletas/ carriles - Clase III (3):	Calles designadas para el desplazamiento o viaje en bicicleta y compartidas con vehículos de motor. Las calles se designan como vías ciclistas porque son adecuadas para compartirlas con vehículos de motor y/o proporcionan una conectividad mejor (o necesaria) que otras calles. Las rutas están marcadas con señales y/o marcas en el pavimento de carriles compartidos para bicicletas (también conocidos como "sharrow" (compartir zona marcada con flecha) que pretenden animar a los ciclistas a circular fuera de la "zona de la puerta" y alertar a los automovilistas de que esperen que los ciclistas ocupen todo el carril.
Instalaciones para bicicletas/ carriles - Clase IV (4):	Carril para bicicletas separado para el uso exclusivo de bicicletas, separado físicamente de la vía pública por una barrera o elemento vertical.
Paso elevado para bicicletas:	También llamados puentes peatonales/ ciclistas, proporcionan enlaces críticos en el sistema ciclista/peatonal uniendo zonas separadas por una variedad de "barreras". Los pasos elevados pueden resolver problemas de seguridad reales o percibidos proporcionando a los usuarios un medio formalizado para atravesar "zonas problemáticas", incluyendo corredores de transporte, como carreteras arteriales, autopistas y vías de ferrocarril.
Bike Share: Uso compartido de bicicletas:	Servicio que proporciona bicicletas a cambio de una cuota diaria, mensual, anual o por viaje. El uso compartido de bicicletas está reconocido como una opción para las conexiones de tránsito de primera y última milla. Más información sobre el programa Bike Share de Metro en https://bikeshare.metro.net/
Biodepósitos:	Canales diseñados para concentrar y transportar la corriente de aguas pluviales al tiempo que eliminan los residuos y la contaminación, que podrían incluir depresiones ajardinadas, poco profundas y con vegetación, diseñadas para capturar, tratar e infiltrar la corriente de aguas pluviales a medida que se desplaza río abajo.
Bobtail: (Colacaballo):	Camión de transporte de mercancías sin remolque.
Bolardos:	Poste corto utilizado para desviar el tráfico de una zona o carretera.

Plataformas de puentes:	Área funcional situada en la parte superior de un puente o paso elevado que permite a los vehículos y al tráfico no motorizado, como peatones y ciclistas, cruzar por encima de una vía, autopista, ferrocarril o canal fluvial.
Terreno baldío:	Zona con instalaciones industriales y comerciales abandonadas, ociosas o poco utilizadas en la que la expansión, la reurbanización o la reutilización se ven complicadas por la contaminación medioambiental real o percibida.
Carriles para bicicletas con protección - Clase II(IIB):	Franjas de protección para proporcionar una mayor separación entre los ciclistas y los vehículos estacionados o en movimiento.
Salientes de bordillos:	Extensión del bordillo que permite a un autobús detenerse dentro del carril de circulación. Esto ayuda a que los autobuses circulen más rápido y de forma más fiable.
Corredor de carril bus prioritario:	Suelen consistir en la conversión del carril de tráfico más a la derecha en un carril de circulación dedicado principalmente a los autobuses (permite giros a la derecha y el uso del carril para bicicletas) durante determinadas horas y días de la semana. Suelen instalarse para aumentar la frecuencia y fiabilidad del servicio, así como para mejorar la movilidad desplazando a más personas sin añadir más infraestructuras.
Bus Rapid Transit (BRT): Autobús de tránsito rápido (BRT):	El Bus de Tránsito Rápido es una opción de movilidad o autobús con muchos de los mismos beneficios que el servicio de tren ligero, pero a un coste significativamente menor y con un tiempo de construcción más rápido. El BRT ofrece un servicio de tránsito fiable y frecuente en el condado de Los Ángeles, con mejoras de velocidad respecto al servicio de autobús local, mejoras operativas y necesidades mínimas de infraestructura. Algunos ejemplos locales de BRT son la línea G (naranja), que da servicio al valle de San Fernando, y la línea J (plateada), que da servicio a El Monte, el centro de Los Ángeles y San Pedro.

Carril de viaje compartido:	También conocido como vehículo de alta ocupación (HOV), es un carril restringido a vehículos con dos (y en algunos casos tres) o más ocupantes para fomentar el uso compartido del automóvil. Entre los vehículos se incluyen automóviles, camionetas, autobuses y taxis.
Señales de mensaje cambiante (CMS):	Se utiliza principalmente para proporcionar a los automovilistas información en tiempo real sobre la seguridad del tráfico y orientaciones acerca de acontecimientos planificados y no planificados que afectan significativamente al tráfico en la red de carreteras del Estado, como la congestión del tráfico o las alertas AMBER (America's Missing: Broadcast Emergence Response, "Desaparecidos en Estados Unidos: difusión de respuestas de emergencia").
Chasis:	El bastidor base de un vehículo de motor.
Closed Circuit Television Camera (CCTV): Circuito cerrado de cámaras de televisión (CCTV):	Sistema de cámaras en el que las señales no se distribuyen públicamente pero se vigilan, principalmente para controlar el tráfico y con fines de seguridad.
Community Based Organizations (CBOs): Organizaciones de base comunitaria (CBOs):	Organización pública o privada sin fines de lucro que es representativa de una comunidad y proporciona servicios educativos o afines a las personas de la comunidad.
Detección de enfermedades en la Comunidad:	Oportunidad para que cualquier persona reciba evaluaciones de salud gratuitas o a bajo coste para ayudar a determinar su riesgo de desarrollar una condición médica.
Salud comunitaria:	Enfoques no clínicos para mejorar la salud, prevenir enfermedades y reducir las disparidades en materia de salud abordando los determinantes sociales, conductuales, medioambientales, económicos y médicos de la salud en una población definida geográficamente.
Indicador comunitario:	Medidas cuantificables de los resultados de la comunidad, clasificadas por raza/etnia e ingresos.
Community Land Trusts (CLT) /land banks: Fideicomisos de tierras comunitarias (CLT)/bancos de tierras:	Organizaciones sin fines de lucro gobernadas por un consejo de residentes de CLT, residentes de la comunidad y representantes públicos que proporcionan activos comunitarios duraderos y oportunidades de propiedad de vivienda de capital compartido para familias y comunidades.

Calles completas:	Calles diseñadas y gestionadas para permitir un acceso seguro a todos los usuarios de todas las edades y capacidades, incluyendo peatones, ciclistas, conductores y usuarios del transporte público. Las estrategias de calles completas pueden incluir calmado del tráfico, calles con prioridad para las bicicletas (bulevares para bicicletas) y conectividad peatonal para aumentar la actividad física, mejorar la conectividad con las redes regionales de carriles para bicicletas y vías verdes, comercios locales y parques.
Velocidades congestionadas:	Velocidades inferiores a 35 millas por hora.
nfraestructura de vehículos conectados:	Infraestructura que soporta vehículos que utilizan cualquier número de tecnologías de comunicación diferentes para comunicarse con el conductor, otros automóviles en la carretera (de vehículo a vehículo), de la carretera a la infraestructura (de vehículo a infraestructura), y la " Cloud (Nube) ". Los vehículos conectados forman parte del concepto de Internet de las Cosas (IoT) que muchas ciudades y municipios están empezando a adoptar para afrontar algunos de los mayores retos del sector del transporte de superficie. Por ejemplo, la seguridad, la movilidad y el medio ambiente.
Muelle de la terminal de contenedores:	Zona designada para almacenar carga en un contenedor, generalmente accesible por camión, ferrocarril y transporte marítimo.
Programas de bonificación por densidad:	Herramienta basada en incentivos que permite a un promotor aumentar el desarrollo máximo permitido en un sitio a cambio de fondos o ayuda en especie para determinados objetivos de política pública.
Design Pollution Prevention Infiltration Areas (DPPIAs): Diseño de áreas de infiltración para la prevención de la contaminación (DPPIA):	Podría incluir dispositivos de tratamiento de aguas pluviales que tratarían la escorrentía de las aguas pluviales de los lugares situados a lo largo de la instalación de transporte y contribuirían a la infiltración para prevenir la contaminación.
Equidad distributiva:	1) Asignación de beneficios y amenidades proporcionales a los niveles de necesidad e inversión histórica y basados en prioridades comunitarias autoidentificadas en lugar de soluciones de " un mismo tipo para todos". 2) Políticas y gestión de recursos para garantizar que los beneficios lleguen a los beneficiarios previstos.
Movimientos de camiones de carga y descarga:	El transporte de mercancías desde un puerto oceánico hasta un destino

Empoderamiento económico:	El proceso transformador que ayuda a las personas marginadas a pasar de tener un poder, una voz y una capacidad de elección limitados a disponer de las habilidades, los recursos y las oportunidades necesarias para alcanzar la seguridad económica, así como la capacidad de controlar y beneficiarse de las ganancias económicas. Garantizar la oportunidad de participar y beneficiarse del crecimiento económico de la comunidad.
Resistencia económica:	Crear una economía equitativa y sostenible en la que las comunidades y los residentes puedan recuperarse rápidamente de una adversidad en sus condiciones económicas, resistirla o evitarla, especialmente en la transición general hacia una economía neutra en carbono.
Sostenibilidad económica:	Se centra en las prácticas que favorecen el crecimiento económico a largo plazo sin afectar negativamente a los aspectos sociales, medioambientales y culturales de la comunidad.
Lente EFC:	Enfoque de equidad sobre la perspectiva comunitaria

Emergency vehicle pre-emption (EMVE): Prioridad a los vehículos de emergencia (EMVE):	Sistema de prioridad o anticipación de vehículos que se integra en un sistema de gestión de semáforos de calles locales diseñado para que los vehículos de emergencias circulen más rápidamente por las vías señalizadas. Cuando un vehículo de emergencia se aproxima a una intersección, el semáforo se pone en verde para el vehículo de emergencia y en rojo para el tráfico contrario, con el fin de despejar la intersección para que el vehículo de emergencia pueda pasar al responder a una emergencia.
EMFAC:	Programa informático de modelización de emisiones que calcula los índices de emisión de los vehículos de motor para los años naturales comprendidos entre 2000 y 2050 que operan en California.
Programa de reducción de emisiones:	Programa para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (“GHG”) generadas por un individuo, una organización o un país.
Sostenibilidad medioambiental:	La responsabilidad de conservar los recursos naturales y proteger los ecosistemas globales para favorecer la salud y el bienestar, ahora y en el futuro.
EQ QUAL (Equidad Cualitativa):	Análisis cualitativo de la equidad

Puntuación del desarrollo equitativo:	Una herramienta de evaluación que garantiza que las voces de los residentes se centran en los procesos de toma de decisiones, al tiempo que fomenta el poder de la comunidad mediante el uso de un punto basado en la medida en que los proyectos promueven la equidad a través de varios criterios.
Principio Directivo de Equidad:	"Un compromiso para: (1) esforzarse por rectificar los daños del pasado; (2) proporcionar un acceso justo y equitativo a las oportunidades; y 3) eliminar las disparidades en los procesos de los proyectos, realizaciones y en los resultados de la comunidad." "El plan busca elevar y arraigar el principio de Equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de Equidad Procesal, Distributiva, Estructural y Restaurativa, y priorizando un proceso de participación accesible y representativo para las comunidades más impactadas por la I-710."
Equidad:	1) Tanto un resultado como un proceso para abordar las disparidades con el fin de garantizar un acceso justo y equitativo a las oportunidades. 2) Un estado final en el que todos los grupos tienen acceso a los recursos, beneficios y oportunidades necesarios para mejorar su calidad de vida, lo que puede incluir un proceso de toma de decisiones más justo.
Equity-Focus Community (EFC): Comunidad enfocada en la equidad (EFC):	Metro creó una designación de comunidad llamada Equity Focus Communities (EFCs) para ayudar a identificar donde las necesidades de transporte son mayores. EFCs considera donde hay concentraciones más altas de residentes y hogares demográficos asociados con barreras de movilidad incluyendo hogares de bajos ingresos, hogares BIPOC/no-blancos, y hogares sin vehículo. Los EFCs reflejan rangos de percentiles de métricas combinadas y se refieren a tramos por encima de los percentiles 60 (alta necesidad) y 80 (muy alta necesidad).
Oportunidad de equidad:	Una decisión destinada a potenciar los efectos positivos o reducir los negativos para las comunidades históricamente marginadas u otras que se enfrentan a disparidades en el acceso a las oportunidades.
Criterios de evaluación:	Punto de referencia, norma o factor con el que se miden los resultados y la idoneidad de una actividad, producto o plan.
Primera/última milla:	La primera y última parte del trayecto que los usuarios recorren a pie, en bicicleta o en patines hasta y desde su estación o parada de autobús más cercana se denomina "conexión de primera/última milla".
(Flag) Indicador:	Herramienta utilizada para captar información adicional no recogida en la puntuación de la evaluación de un proyecto o programa.

Tapas de Autopista:	Tipo de tablero del puente construido sobre una autopista de acceso controlado u otra carretera. Suele utilizarse para crear nuevas zonas verdes en zonas urbanas. En algunos lugares, las tapas de autopista se utilizan para describir los pasos elevados que contienen puentes ensanchados que dan cabida a aceras más anchas o a pequeños espacios de amenidad junto a la carretera por encima de la autopista.
Autopista:	Una autopista con acceso totalmente controlado
Ferrocarril de Mercancias:	Utilización de ferrocarriles y trenes para transportar mercancías, a veces por vías férreas que también transportan pasajeros.
Alertas de geocercas:	Una frontera geográfica virtual, definida por tecnología GPS (Sistema de Posicionamiento Global) o RFID (Identificación por Radiofrecuencia). Cuando un dispositivo móvil cruza la " cerca ", la geocerca desencadena una respuesta. Esencialmente, las geocercas utilizan puntos GPS virtuales para activar respuestas que envían alertas a los dispositivos móviles cuando los usuarios entran o salen del territorio geocercado.

Greenhouse Gas Emissions (GHG) Emissions Emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) Emisiones	Gases que absorben y emiten energía radiante en longitudes de onda infrarrojas térmicas, provocando el efecto invernadero. Los principales gases de efecto invernadero en la atmósfera terrestre son el vapor de agua, el dióxido de carbono, el metano, el óxido nitroso y el ozono.
Geographic Information System (GIS): Sistema de Información Geográfica (GIS):	Herramientas informáticas utilizadas para almacenar, visualizar, analizar e interpretar datos geográficos.
Geographic Information Systems (GIS) analysis: Análisis de Sistemas de Información Geográfica (GIS):	Tipo de programa informático que permite al usuario manipular información geográfica y elaborar mapas de datos.
Meta:	Resultados deseados para las áreas generales de interés para apoyar la Visión general.
Movimiento de Bienes:	La distribución de mercancías (incluyendo materias primas, piezas y productos de consumo acabados) por todos los modos de transporte, incluyendo marítimo, aéreo, ferroviario y por camión.
Separación de niveles:	Cruce de dos autopistas, una autopista y una carretera local, o una autopista y una vía férrea a distinto nivel. Por ejemplo, un puente multimodal sobre o bajo las vías del tren.

Espacios verdes:	Franja de campo que rodea una ciudad o una zona urbanizada en la que generalmente está prohibido construir. Conceptos similares son las vías verdes o cuñas verdes, que tienen un carácter lineal y pueden atravesar una zona urbana en lugar de rodearla.
Greenhouse Gas Emissions: Emisiones de gases de efecto invernadero:	Emisiones de cualquier gas causado por la actividad humana que tenga la propiedad de absorber la radiación infrarroja (energía térmica neta) emitida desde la superficie de la Tierra y volver a irradiarla hacia la superficie terrestre, incluyendo el dióxido de carbono, el metano y el vapor de agua.
Principio Directivo:	Un valor que guía todos los procesos y resultados a través de un marco cohesivo e intencionado.
Paisaje Duro:	Se refiere a cualquier estructura artificial dentro del diseño paisajístico que esté hecha de materiales inanimados como grava, ladrillo, madera, adoquines o piedra. Cualquier estructura sólida en una zona exterior que no sea vegetal se considera paisaje duro.
HAWK beacon: Faros HAWK:	También conocidos como Pedestrian Hybrid Beacons (PHBs) o Faros Híbridos Peatonales, los faros HAWK pueden advertir y controlar el tráfico en lugares no señalizados y ayudar a los peatones a cruzar una calle o carretera por un paso de peatones señalizado. A diferencia de una señal de tráfico, la PHB permanece en la oscuridad hasta que un peatón la activa mediante un pulsador u otra forma de detección. Cuando se activa, el faro muestra una secuencia de luces intermitentes y fijas que indican el intervalo de paso de los peatones y cuándo es seguro para los conductores seguir adelante.
Vivienda/Estabilización de alquileres:	Una forma de controlar los precios de la vivienda para que el coste del alquiler de una propiedad sólo aumente una pequeña cantidad cada año.
Horarios de trabajo híbridos:	Un acuerdo que informa de cuándo los empleados deben trabajar a distancia o desde la oficina. Aquí se tienen en cuenta las necesidades de cada empleado al tiempo que se da prioridad a las metas de su organización.

Viviendas de inclusión:	Políticas locales que aprovechan las ganancias económicas derivadas del aumento del valor de los bienes inmuebles para crear viviendas asequibles. Esta política incluye la reserva de un determinado porcentaje de nuevas viviendas para hogares con ingresos bajos y moderados.
Intelligent Transportation Systems (ITS): Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS):	Mejora el transporte integrando tecnologías avanzadas basadas en la información y las comunicaciones ("ICT", por sus siglas en inglés) en la infraestructura y los vehículos de transporte. ITS hace referencia a un sistema de tecnologías y avances operativos que, combinados y gestionados, mejoran las capacidades del sistema general de transporte.
Intercambio:	Cruce de carreteras que utiliza separaciones de nivel para permitir el movimiento del tráfico entre dos o más carreteras o autopistas.
Instalaciones intermodales:	Cualquier instalación de transporte dedicada principalmente a la actividad ferroviaria de mercancías y/o a operaciones ferroviarias intermodales de mercancías en las que la carga se transfiere hacia o desde un tren y cualquier otra forma de transporte (normalmente un camión).
Internet service provider (ISP): Proveedor de servicios de Internet (ISP):	Empresa que proporciona a particulares y organizaciones acceso a Internet y otros servicios relacionados.
Uso del suelo:	El uso humano de la tierra. Representa las actividades económicas y culturales que se practican en un lugar determinado. Las tierras públicas y privadas suelen tener usos muy diferentes
Light Rail Transit (LRT): Transporte ferroviario ligero (LRT):	Transporte ferroviario ligero (Light Rail Transit, LRT) Es un sistema de transporte público con vehículos autopropulsados eléctricamente por catenarias y que suelen circular en trenes de uno o dos vagones (en horas punta, los trenes de Metro pueden tener hasta tres vagones). Los vagones del LRT tienen una capacidad de 135 pasajeros por vagón y pueden transportar hasta 405 pasajeros por tren, que circula cada cinco o seis minutos. Un sistema LRT tiene una velocidad media de 24-35 mph y una velocidad máxima de 55-65 millas por hora (MPH) y funciona por encima, por debajo o a nivel de calle, con una distancia típica entre estaciones de una milla. En la actualidad, Metro opera LRT en las líneas A (azul), C (verde), L (dorada), E (Expo) y la recientemente inaugurada K (Crenshaw/LAX).

Metro Micro Transit Zone(s): Microzona(s) de tránsito de Metro:	Las áreas de servicio Micro de Metro están diseñadas para sustituir los viajes cortos en solitario ofreciendo un servicio flexible y a la carta operado por empleados de Metro en vehículos con capacidad para 10 pasajeros. Junto con otras medidas de seguridad, la capacidad se limita actualmente a cinco pasajeros para reducir el riesgo durante la pandemia de COVID-19. El proyecto piloto de Movilidad a la Demanda comenzó ofreciendo viajes compartidos hacia o desde estaciones de tránsito en zonas seleccionadas como una forma de ampliar el acceso equitativo, asequible y eficiente a la red de tránsito existente de Metro. Para más información sobre Metro Micro, visite https://www.metro.net/micro/.
Carriles de Trafico-Mixto:	Carriles utilizados por automóviles, auto-buses, viaje compartido y camiones.
Modelo:	Una herramienta analítica para proporcionar información a los planificadores; Un medio para prever cuantitativamente los efectos de la planificación del transporte, la política o las decisiones de inversión - o factores externos - en la demanda de transporte y el rendimiento del sistema.
Opciones multimodales:	1) Mezcla de varios modos de transporte, como el transporte público (autobús, tren ligero, tren de cercanías, etc.), automóviles, camiones, ferrocarril de mercancías y sistemas de transporte no motorizados. 2) Incluye caminar, tomar el transporte público, conducir, desplazarse (en bicicleta, patinete, silla de ruedas, patines).
En el carril del muelle:	Vías de ferrocarril que se encuentran junto a los atracaderos de los buques de las terminales portuarias y permiten trasladar los contenedores mediante grúas desde un buque directamente a un vagón de ferrocarril y viceversa, y no requieren que el contenedor salga por la puerta de la terminal a través de un camión.
On-demand bus (Micro-Transit): Autobús según la demanda (Micro-Tránsito):	Una forma de vehículo de transporte de alquiler que responde a la demanda. Este servicio de tránsito ofrece un itinerario muy flexible y/o una programación muy flexible de vehículos minibús compartidos con otros pasajeros.
Carriles Operativos:	Tipo de carril que funciona con un sistema de gestión, como las restricciones de uso de carril o el peaje, para optimizar el flujo de tráfico.
Overcrossing: Sobrepasos:	Estructura que conduce una carretera o calle por encima de una autopista, autovía o canal fluvial.

Párquines:	Pequeña zona para sentarse o espacio verde creado como servicio público en una acera o junto a ella, por ejemplo, en un antiguo estacionamiento de carretera.
Peatón	Cualquier persona que se desplace a pie o en un medio de transporte con ruedas que no sea una bicicleta, incluyendo patinetas, sillas de ruedas y otros dispositivos de movilidad.
Medida de resultados:	Medidas cuantificables para prever y hacer un seguimiento de lo bien que funcionará o está funcionando la acción propuesta. Pueden ser cuantitativas, cualitativas o describir el impacto real. También pueden ser a corto, medio o largo plazo.
Person Miles Traveled Millas recorridas persona (PMT):	Una medida estándar de movilidad que combina tanto el número como la duración de los viajes.
Park and Ride (PNR) to Transit: De estacionamiento y viaje (PNR) a transporte público:	Un viajero conduce y estaciona en una parada de tránsito para continuar un viaje en tránsito.
Terminal portuario:	Instalación ferroviaria en la que la carga se transfiere del camión de acarreo al tren o viceversa.
Port Transportation Analysis Model (PortTAM): Modelo de análisis del transporte portuario (PortTAM):	Utiliza las previsiones de carga portuaria, las actividades de las instalaciones portuarias y las instalaciones relacionadas para estimar los movimientos de carga relacionados con el puerto, tanto por viajes en tren como en camión.
Equidad procesal:	1) Participación proactiva y accesible de la comunidad que cubra las diferencias lingüísticas, tecnológicas y de capacidad para ir al encuentro de las comunidades allí donde se encuentren y permitir procesos de toma de decisiones participativos y representativos. 2) Sistemas permanentes de rendición de cuentas y comunicación para generar y mantener la confianza.
Resultado de la propuesta:	Una situación futura claramente definida a nivel de programa, local o de organismo, resultante de la acción propuesta que, en definitiva, respalda el resultado comunitario.
Asociaciones público-privadas:	Las asociaciones público-privadas implican la colaboración entre un organismo gubernamental y una empresa del sector privado que puede utilizarse para financiar, construir y explotar proyectos, como redes de transporte público o parques. La financiación de un proyecto a través de una asociación público-privada puede permitir que se termine antes o que sea una posibilidad desde el principio.

Puertas de seguridad Quad:	Tipo de barrera que protege un paso a nivel. Dispone de un mecanismo de compuertas a ambos lados de las vías para ambos sentidos de circulación de automóviles. Las puertas de salida que bloquean la carretera que se aleja de las vías están equipadas con un temporizador y comienzan a bajar a su posición horizontal varios segundos después de que lo hagan las puertas de entrada, para evitar que los vehículos de carretera queden atrapados en el paso a nivel.
QUAL: Cualitativo:	Análisis cualitativo general
Evaluaciones cualitativas:	Utilización de un conjunto de métodos, principios o reglas para evaluar el riesgo basándose en categorías o niveles no numéricos.
Análisis cuantitativo:	Análisis de una situación o acontecimiento mediante modelos matemáticos y estadísticos complejos.
Islotes elevados:	Proporciona una mediana elevada que sirve como separación física entre los carriles de circulación de vehículos opuestos, al tiempo que ofrece una oportunidad para la jardinería o mejoras visuales a un corredor de carretera, y un lugar de refugio para un peatón que cruza una calle de varios carriles - todo en apoyo de un flujo de tráfico mejorado y seguro.
Rectangular Rapid Flashing Beacons (RRFBs): Señales de intermitencia rápida rectangulares (RRFB):	Las RRFB son mejoras de visibilidad o luminosidad accionadas que se utilizan en combinación con una señal de advertencia de paso de peatones, escuela o sendero para mejorar la seguridad en los pasos de peatones no controlados y señalizados. El dispositivo incluye dos indicaciones amarillas de forma rectangular, cada una con una fuente de luz basada en una matriz de LED, que destellan con alta frecuencia cuando se activan.
Programas de ayuda para el alquiler	Programas destinados a ayudar a los hogares que reúnan los requisitos necesarios a cubrir los gastos de alquiler y servicios públicos, a prestar asistencia para los pagos previstos de alquiler y servicios públicos, y a proporcionar financiación para servicios de estabilización de la vivienda y otros gastos relacionados con la vivienda.
Equidad restaurativa:	1) Reconocimiento y reparación de los daños sistémicos históricos y actuales derivados de las prácticas y políticas de planificación. 2) Acciones, recursos e inversiones proporcionales dedicados a remediar y prevenir nuevos daños sistémicos.
Right-of-Way: Derecho de paso:	Terreno legalmente designado para ser utilizado por una o varias instalaciones de transporte, como carreteras, autopistas y líneas de tránsito.

Reducción de circulación:	Suele consistir en reutilizar una carretera existente -por ejemplo, un segmento de cuatro carriles sin dividir en un segmento de tres carriles con dos carriles de circulación y un carril central bidireccional de giro a la izquierda- para dejar más espacio disponible para otros modos de transporte, como peatones y ciclistas. Además de su bajo coste, los principales beneficios de una reducción de circulación son la mejora de la seguridad, la movilidad y el acceso para todos los usuarios de la carretera y un entorno de "calles completas" para dar cabida a diversos modos de transporte.
Roundabouts: Rotondas o glorietas:	Intersección en la que el tráfico circula alrededor de una isla central en sentido contrario a las agujas del reloj. Los vehículos que entran o salen de la glorieta deben ceder el paso a vehículos, ciclistas y peatones.
SA QUAL SA Cualitativa :	Análisis cualitativo de sostenibilidad
Seguridad:	La seguridad se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes por accidentes de tráfico.
Shared-Use: Uso compartido:	1) Instalaciones que tienen múltiples usuarios. Por ejemplo, algunas líneas de ferrocarril de mercancías tienen un uso compartido con Metrolink y Amtrak. Las autopistas tienen un uso compartido entre camiones, automóviles y transporte público (a veces). Las carreteras tienen un uso compartido entre el transporte público, los coches, las bicicletas, los peatones, los camiones de reparto, etc. 2) Un sistema de transporte que responde a las necesidades de todos los usuarios de un corredor de transporte compartido por automóviles, bicicletas, autobuses, camiones, etc.
Shore-side power: Energía en la costa:	Suministro de energía eléctrica desde la costa a un buque atracado, lo que permite apagar los motores auxiliares.
Signal Coordination (Synchronization): Coordinación de señales (Sincronización):	La sincronización de las señales es una técnica de ingeniería de tráfico que consiste en hacer coincidir los tiempos de luz verde de una serie de intersecciones para permitir el paso del máximo número de vehículos, reduciendo así las paradas y los retrasos que sufren los automovilistas. La sincronización de las señales garantiza una mejor fluidez del tráfico y minimiza el consumo de gasolina y las emisiones contaminantes.

Equidad social:	Equidad y justicia para todas las personas en la política social. La equidad social tiene en cuenta las desigualdades sistémicas para garantizar que todas las personas de una comunidad tengan acceso a las mismas oportunidades y resultados. La equidad de todo tipo reconoce que existen desigualdades y trabaja para eliminarlas.
Sostenibilidad social:	Se centra en las necesidades sociales básicas de los seres humanos, como la salud y el bienestar, la educación, la dignidad, la igualdad, la paz y la justicia.
Datos socioeconómicos:	Datos de una medida económica y sociológica combinada de la experiencia laboral de una persona y el acceso económico de la familia a los recursos y la posición social en relación con los demás.
Soundwalls: Paredes acústicas:	Un muro instalado en paralelo a las autopistas con la intención de minimizar el ruido del tráfico para las zonas residenciales cercanas.
Equidad estructural:	1) Evolución de los órganos responsables de la toma de decisiones para que reflejen las comunidades a las que sirven. 2) Reestructuración de los sistemas organizativos y las jerarquías para empoderar a los grupos históricamente marginados.
Subtipo:	Tipo o género secundario o subordinado, específico considerado dentro de una clasificación general.
Supervisory Control and Data Acquisition System (SCADA): Sistema de Control y Adquisición de Datos (SCADA):	Sistema de elementos de software y hardware que permite a las organizaciones (1) controlar operaciones localmente o en ubicaciones a distancia, (2) supervisar, recopilar y procesar datos en tiempo real (3) interactuar directamente con dispositivos como sensores, válvulas, bombas, motores, etc. mediante software de interfaz hombre-máquina (HMI), y (4) registrar eventos en un archivo de registro.
Principio directivo de sostenibilidad:	"Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Un compromiso con la sostenibilidad para satisfacer y mejorar las necesidades/ condiciones sociales, de salud y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso y la administración responsables del medio ambiente, a la vez que se mantiene o mejora el bienestar del entorno del que depende la vida."
Sostenibilidad:	La satisfacción de las necesidades sociales y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso responsable del entorno natural, a la vez que se mantiene o mejora el bienestar del medio ambiente del que depende la vida. Generalmente se compone de tres pilares

Comunidad sostenible:	Una comunidad que puede mantenerse a sí misma y a sus residentes generacionalmente y se sostiene económica, social y medioambientalmente a lo largo del tiempo.
Desarrollo sostenible:	Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.
Transportation Demand Management (TDM): Gestión de la demanda de transporte (TDM):	Se utilizan para prever los flujos de tráfico en el sistema de transporte. Aunque el sistema de transporte puede incluir otros modos de viaje como a pie, en bicicleta o en tren, los modelos se suelen utilizar para evaluar mejoras en las carreteras o en el servicio de autobuses.
Telecommuting: Trabajo a distancia:	La capacidad de un empleado para completar asignaciones de trabajo desde fuera del lugar de trabajo tradicional mediante el uso de herramientas de telecomunicaciones, como el teléfono, el correo electrónico y otras herramientas de comunicación en Internet.
Vía pública:	Carretera o camino que forma una ruta entre dos lugares.
Traffic Calming (speed calming): Calmado del tráfico (reducción de la velocidad):	Técnicas de diseño de calles locales que reducen la velocidad del tráfico y desalientan la incursión del tráfico en zonas residenciales para mejorar la seguridad de las calles locales y la calidad de vida del vecindario. Las técnicas incluyen barreras físicas al tráfico (por ejemplo, reductores (topes) de velocidad), configuraciones revisadas de las calles y control de la velocidad del tráfico.
Controles de tráfico (semáforos, señales de stop):	El control del tráfico mediante una serie de normas o señales pasivas (como la delimitación de las vías de circulación, los derechos de paso y otras normas de circulación, y las marcas y señales de tráfico) o agentes humanos activos o dispositivos de control (agentes de policía y semáforos), para optimizar la seguridad y la eficacia de los flujos.
Controles de tráfico:	Dirigir el tráfico de vehículos y peatones en torno a una zona de obras, accidente u otra interrupción de la circulación, garantizando así la seguridad de los equipos de respuesta a emergencias, los trabajadores de la construcción y el público.
Volúmenes de tráfico:	Volumen de tráfico que circula por las carreteras en un tramo concreto durante un periodo de tiempo determinado.

Proporción del modo de transporte:	Porcentaje de viajeros que utilizan un determinado tipo de transporte o número de viajes en los que se utiliza dicho tipo.
Transit Oriented Communities (TOC): Comunidades Orientadas al Tránsito (TOC):	Desarrollo comunitario que, por su diseño, permite a las personas acceder y utilizar el transporte público más a menudo, centrando la vivienda, el trabajo, los servicios y las compras en torno al transporte público. Para más información sobre el programa TOC de Metro, visite https://www.metro.net/about/toc-technical-assistance-program/
Transit Oriented Development (TOD): Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD):	Desarrollo de densidad moderada a alta, situado a poca distancia a pie de una parada importante de transporte, generalmente con una combinación de oportunidades residenciales, laborales y comerciales diseñadas para los peatones sin excluir el automóvil. El TOD puede consistir en la construcción o remodelación de uno o varios edificios cuyo diseño y orientación faciliten el uso del transporte público.
Transito:	Transporte de personas, bienes o materiales de un lugar a otro. El transporte público incluye autobuses, trenes, metros y otras formas de transporte que cobran tarifas fijas, operan en rutas establecidas y están a disposición del público.
Modelo de transbordo:	Modelo de transbordo: Modelo utilizado para descargar bienes de un contenedor a otro o de un contenedor a una instalación de almacenamiento.
Redes de transporte:	Conjunto de enlaces, puntos nodales y líneas que representan la infraestructura o la oferta de transporte.
Transportation Systems Management (TSM): Gestión de sistemas de transporte (TSM):	Una estrategia amplia para coordinar muchas formas de transporte (como automóvil, autobús, viajes compartidos, transporte ferroviario, bicicleta y modos peatonales) para reducir el impacto del desarrollo adicional en la capacidad de transporte. El TSM se centra en el uso más eficiente de los sistemas de autopistas y transporte existentes, en lugar de ampliarlos. Los semáforos informatizados, las rampas de autopista con contador, las calles de sentido único, los servicios de transporte compartido y otras medidas de TSM se caracterizan por su bajo coste y su rápida implementación.

Travel Demand Management (TDM): Gestión de la demanda de viajes (TDM):	Una estrategia para reducir la demanda en el sistema vial mediante la reducción del número de vehículos que utilizan las carreteras y/o el aumento del número de personas por vehículo. Por ejemplo, la TDM intenta reducir el número de personas que conducen solas durante el periodo de desplazamiento al trabajo y aumentar el número de personas que viajan en vehículos compartidos, camionetas compartidas, autobuses o trenes, o que van a pie o en bicicleta. La TDM puede ser un elemento de la Gestión de Sistemas de Transporte (TSM; véase abajo).
Tree wells: Alcorques:	Los alcorques son el espacio que rodea a un árbol bajo sus ramas.
Carriles de circunvalación para camiones:	Carretera que separa físicamente los camiones de los vehículos de pasajeros en un intercambiador de autopistas para eliminar los cruces entre los vehículos de pasajeros que circulan a mayor velocidad y los camiones que circulan a menor velocidad.
Tipo:	Tipo o género primario que permite agrupar otros tipos similares, definidos o designados con mayor o menor precisión en una clase o categoría.
Comunidades marginadas:	Grupos con acceso limitado o nulo a los recursos o de otro modo privados de sus derechos.
Enverdecimiento urbano:	Proyectos de paisajismo público y forestación urbana que creen relaciones mutuamente beneficiosas entre los habitantes de la ciudad y su entorno.
Isla urbana de calor:	Un área urbana o metropolitana es significativamente más cálida que las zonas rurales circundantes debido a las actividades humanas.
Vanpools: Camionetas compartidas:	Una camioneta compartida suele ser un grupo de entre 5 y 15 personas que comparten los mismos hábitos de desplazamiento para ir al trabajo o a otros lugares en un vehículo compartido (normalmente una camioneta).
Barreras vegetales/ Paisajismo de contención:	Solución práctica y favorable al medio ambiente para minimizar la erosión del suelo y el movimiento de residuos y contaminantes fuera del campo de cultivo
Declaración de visión:	Una declaración concisa que refleja las aspiraciones, deseos y resultados colectivos del proyecto o programa.
Vehicle Miles Traveled (VMT): Millas recorridas por vehículo (VMT):	Medida de los desplazamientos totales en vehículo que tiene en cuenta el número de viajes en vehículo y la duración de los mismos.
Vulnerable Road User: Usuario vulnerable de la carretera:	Los que no están protegidos por un escudo exterior, ya que corren un mayor riesgo de sufrir lesiones en cualquier colisión con un vehículo y, por lo tanto, tienen una gran necesidad de protección contra este tipo de colisiones.

Walk to Transit: Ir andando al transporte público:	Transporte público a poca distancia a pie
Infraestructura Cero Emisiones	Estaciones de abastecimiento o de carga eléctrica para vehículos que no producen emisiones
Carriles para camiones con cero emisiones:	Explorar opciones y evaluar la viabilidad de convertir el carril derecho de la I-710 para crear un carril para camiones de cero emisiones. En este carril sólo podrían circular camiones de emisiones cero, mientras que los vehículos de combustibles fósiles quedarían excluidos. No se añadirían nuevos carriles a la estructura actual de la I-710.
Vehículo de Emisión Cero (ZEV):	Camiones o vehículos que no producen emisiones de contaminantes en el tubo de escape. Por lo general, los vehículos ZEV incorporan cadenas cinemáticas eléctricas. Técnicamente, los ZEV siguen siendo responsables de algunas emisiones de gases de efecto invernadero, ya que el contenido de GHG de la generación de electricidad debe contabilizarse. Los ZEV incluyen los vehículos eléctricos de batería (BEV), los híbridos eléctricos enchufables (PHEV) cuando funcionan con un motor eléctrico, y los vehículos de pila de combustible de hidrógeno (FCV).

Recursos locales, estatales y regionales

La Plataforma de Equidad de Metro - https://www.metro.net/about/equity-race/

La Plataforma de Equidad de Metro, adoptada por la Junta Directiva de Metro en 2018, es el marco directivo de la agencia para abordar las disparidades mediante la incorporación de la equidad en todos los aspectos del presupuesto y la toma de decisiones de Metro sobre bases continuas para crear un acceso equitativo a las oportunidades para todos los que viven, trabajan y juegan en el condado de Los Ángeles. La Plataforma de Equidad se estructura en torno a cuatro pilares: 1) Escuchar y Aprender, 2) Definir y Medir, 3) Centrarse y Cumplir, y 4) Capacitar y Crecer. En 2020, la Junta de Metro adoptó una definición de equidad para toda la agencia que establece que "la equidad es tanto un resultado como un proceso para abordar las disparidades raciales, socioeconómicas y de género, para garantizar un acceso justo y equitativo -[...]- a las oportunidades, incluyendo puestos de trabajo, vivienda, educación, opciones de movilidad y comunidades más saludables. Se logra cuando los resultados de la vida de una persona no están predeterminados, en un sentido estadístico o experiencial, por sus identidades raciales, económicas o sociales. Requiere la prestación, implementación e impacto de servicios, programas y políticas informados por la comunidad y basados en las necesidades que reduzcan y, en definitiva, prevengan las disparidades." El Plan de Inversión LB-ELA responde a la Plataforma de Equidad de Metro y reconoce la necesidad de trabajar intencionadamente para eliminar las disparidades raciales y socioeconómicas dentro y a lo largo del corredor.

Plan Estratégico de Movimiento de Bienes del Condado de Los Ángeles 2021 - https://media.metro.net/2021/Goods-Movement-Strategic-Plan-Spreads.pdf

El Plan es la respuesta de Metro a los numerosos retos de planificación del transporte de mercancías que socavan los esfuerzos de nuestro condado por ser económicamente competitivo, medioambientalmente sostenible y socialmente equitativo. Mediante la creación de una visión de las necesidades de movimiento de bienes en el condado de LA, Metro busca involucrar a nuestros socios regionales, estatales y federales para desarrollar y enriquecer los esfuerzos de planificación en estos niveles de gobierno con las prioridades del condado en mente. Este plan se alinea con el Plan Estratégico Visión 2028 y el Plan de Transporte a Largo Plazo 2020 de Metro y establece las iniciativas y prioridades estratégicas para las actividades de planificación del movimiento de bienes de Metro durante los próximos cinco años.

Plan primera/última milla de la línea azul - (https://scag.ca.gov/sites/main/files/file-attachments/first_last_mile_strategic_plan.pdfLink)

El Plan se preparó para las 22 estaciones de la Línea Azul de Metro, lo que representa el primer esfuerzo de este tipo para planificar mejoras exhaustivas de acceso para toda una línea de transporte público, y su mayor innovación es la puesta a prueba de un proceso de participación comunitaria inclusivo y centrado en la equidad. Como parte del equipo consultor de esta iniciativa, Metro se asoció con una coalición de organizaciones de base comunitaria (CBOs) para dirigir los esfuerzos de divulgación del proyecto y ayudar a dar forma a la dirección general de este plan. Entre las mejoras que propone el plan se encuentran mejores aceras, más pasos de peatones seguros, más iluminación para los peatones, carriles para bicicletas e instalaciones mejores y más seguras,

más árboles para dar sombra, mejoras en las paradas de autobús, lugares para recoger y dejar pasajeros cerca de las estaciones y jardinería.

Medida H (Condado de Los Ángeles) – https://homeless.lacounty.gov/measureh/#:~:text=Created%20by%20the%20Board%20of,to%20addressing%20and%20preventing%20homelessness.

La Medida H es el histórico impuesto sobre las ventas de ¼ de centavo aprobado por el 69.34% de los votantes del condado de Los Ángeles en marzo de 2017, el primer flujo de ingresos dedicado a prevenir y abordar la carencia de hogar en todo el condado. Se prevé que recaude $355 millones anuales durante 10 años, o un total de $3.5 billones, para implementar las estrategias de la Iniciativa para las personas sin hogar del Condado. Está previsto que caduque en 2027, a menos que sea renovado por los votantes. Una Junta Consultiva de Supervisión Ciudadana revisa el gasto de la Medida H. Auditorías independientes y evaluaciones de rendimiento también ayudan a garantizar la transparencia y la rendición de cuentas. Más información en: homeless.lacounty.gov/measure-h/

Medida HHH (Ciudad de Los Ángeles) - https://housing2.lacity.org/housing/supportive-housing-prop-hhh

Los votantes de Los Ángeles aprobaron la Proposición HHH en 2016, que permitió a los funcionarios de la ciudad emitir $1.2 billones en bonos para el desarrollo de unidades de vivienda de apoyo permanente para las personas sin hogar. Además de financiar el desarrollo de viviendas de apoyo permanente, los bonos pueden utilizarse para ayudar a construir refugios provisionales. La aprobación de la Proposición HHH es notable porque recibió el apoyo de una coalición amplia y única de partes interesadas públicas y privadas de Los Ángeles, incluidos sindicatos y promotores de viviendas privados y sin fines de lucro. Más información en: localhousingsolutions.org/housing-policy-case-studies/los-angeles-proposition-hhh/

Medida R (Condado de Los Ángeles) - https://www.metro.net/about/measure-r/S

Una mayoría de dos tercios de los votantes del condado de Los Ángeles aprobaron en 2008 la Medida R, un impuesto sobre las ventas de medio centavo, para financiar nuevos proyectos y programas de transporte y acelerar los que ya están en marcha. El Plan de Gastos de la Medida R destina sus fondos a siete categorías de transporte: El 35% a nuevos proyectos ferroviarios y de autobuses de tránsito rápido; el 3% a proyectos de Metrolink; el 2% a proyectos de mejora del sistema de Metro Rail; el 20% a carriles de viaje compartido, autopistas y otras mejoras relacionadas con las autopistas; el 5% a operaciones ferroviarias; el 20% a operaciones de autobuses; y el 15% a programas de Retorno Local. La Medida contiene un Plan de Gastos que identifica los proyectos que se financiarán y las fuentes de fondos adicionales que se utilizarán para completar los proyectos. Más información en: www.metro.net/about/measure-r/#what-is-measure-r

Metro 2016 Active Transportation Strategic Plan (ATSP) – Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro 2016 (ATSP) - https://www.dropbox.com/sh/dtuy70ydn1pxf8o/AADhHaYBOnWX06uVDQ0K-Ssva?e=1&dl=

El Plan Estratégico de Transporte Activo es la estrategia general de Metro para financiar y apoyar la implementación de infraestructuras y programas de transporte activo en el condado de Los Ángeles. Identifica estrategias para mejorar y hacer crecer la red de transporte activo, ampliar el alcance del tránsito y desarrollar una red regional de transporte activo para aumentar las opciones de viaje personal. “Transporte activo” se refiere a cualquier modo no motorizado de viajar, incluyendo caminar, montar en bicicleta, en ruedas, patinaje o scooting. Para más información, visite: www.metro.net/projects/active-transportation-strategic-plan-atsp

Metro 2020 Long Range Transportation Plan (LRTP) – https://www.metro.net/about/plans/long-range-transportation-plan/

Plan de Transporte a Largo Plazo de Metro 2020 (LRTP) - https://www.metro.net/about/plans/long-range-transportation-plan/

El LRTP proporciona una guía detallada de cómo Metro planificará, construirá, operará, mantendrá y se asociará para mejorar la movilidad en los próximos 30 años. El LRTP guiará los futuros planes de financiación y las políticas necesarias para que el condado de Los Ángeles avance hacia un futuro más móvil, resistente, accesible y sostenible. Disponible en: www.metro.net/about/plans/long-range-transportation-plan/

Metro 2028 Games Mobility Concept Plan - https://boardagendas.metro.net/board-report/2022-0781/

Plan Conceptual de Movilidad de los Juegos Metro 2028 - https://boardagendas.metro.net/board-report/2022-0781/

El Plan Conceptual de Movilidad (MCP) de los Juegos Olímpicos y Paraolímpicos de 2028 define las estrategias de movilidad, incluyendo mejoras de capital y operativas, para apoyar la infraestructura de transporte necesaria para mejorar la movilidad para los Juegos y más allá. En su reunión de diciembre de 2020, la Junta Directiva de Metro aprobó la Moción 42, que pedía al personal que trabajara con los socios regionales para desarrollar un plan de inversión regional que incluyera una estrategia de compromiso federal y una propuesta de financiación para implementar mejoras en el transporte que proporcionaran beneficios permanentes y a largo plazo a los habitantes del condado de Los Ángeles. El grupo de trabajo de Metro para los Juegos de 2028 elaboró la lista inicial de más de 200 proyectos. El personal aumentó y refinó el Borrador de la Lista Inicial de Proyectos presentado a la Junta en enero de 2022 como resultado de un extenso proceso de participación de las partes interesadas de la agencia para crear la Lista Completa de Proyectos que abarca más de 300 proyectos. La Lista Completa de Proyectos incluye mejoras operativas y de capital, como paradas de autobús, carriles para autobuses, centros de transbordo, centros de movilidad, equipos de comunicaciones y seguridad e inversiones en la fiabilidad del sistema; trabajos de mantenimiento y el estado de buena reparación; y mejoras optimizadas de la experiencia del cliente, como orientación, información digital y tecnología de pago. A través de un proceso de evaluación de 6 pasos, Metro y las agencias asociadas Identificaron y priorizaron 50 proyectos para la Lista de Proyectos del Plan Conceptual de Movilidad. La lista de proyectos priorizados del MCP de 2022 consiste en una amplia gama de proyectos multimodales (por ejemplo, transporte activo, autobús, gestión de la congestión, ferrocarril y todo el sistema), y se alinea con las metas del MCP. La lista de proyectos presenta una mezcla diversa de tipos de proyectos: 58% proyectos de capital, 28% mejoras relacionadas con el funcionamiento y 14% ampliación de programas existentes de Metro. Los proyectos de esta lista no tienen financiación o tienen financiación parcial. https://boardagendas.metro.net/board-report/2022-0781/

Metro Active Transportation (MAT) Corridor - https://www.metro.net/about/metro-active-transport-transit-and-first-last-mile-program/

Corredor de Transporte Activo Metro (MAT) - https://www.metro.net/about/metro-active-transport-transit-and-first-last-mile-program/

La Medida M estableció el Programa de transporte activo, tránsito y primera/última milla (MAT) de Metro, que, en el transcurso de 40 años, se prevé que financie más de $857 millones (en dólares de 2015) en proyectos de infraestructura de transporte activo en toda la región. Se trata de un programa discrecional competitivo a disposición de los municipios del condado de Los Ángeles que financiará proyectos para mejorar y ampliar la red de transporte activo y expandir el alcance del tránsito. El propósito del Programa MAT es fomentar un mayor uso de los modos activos de transporte, como el ciclismo y los desplazamientos a pie, y mejorar la seguridad de peatones y ciclistas. El Plan Estratégico de Transporte Activo y el Marco de la Plataforma de Equidad son las políticas básicas que dan forma al programa. Los proyectos se financiarán en

función de las necesidades, y las prioridades se establecerán utilizando diversos datos, como los factores socioeconómicos, la seguridad para los usuarios de modos activos, la salud y las condiciones existentes de la infraestructura física para los modos activos. El Programa funcionará en dos ciclos de cinco años. La Junta Directiva de Metro aprobó los proyectos que recibirán las subvenciones del Ciclo 1 en enero de 2021.

Next Gen Improvements -
https://la-metro.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=8decc337ba35474ba28d0b4e9ad71647

Mejoras de Next Gen ("próxima generación") -
https://la-metro.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=8decc337ba35474ba28d0b4e9ad71647

El Plan de Autobuses fue aprobado en octubre de 2020 para ayudar a la transición hacia un sistema de autobuses reimaginado que se centra en proporcionar un servicio rápido, frecuente, fiable y accesible para satisfacer las necesidades de los usuarios de hoy en día. El proyecto se desarrolló teniendo en cuenta tanto los datos técnicos como todas las prioridades y experiencias personales escuchadas de casi 20,000 residentes del condado de Los Ángeles a través de más de 400 reuniones, eventos, presentaciones y talleres.

NextGen Bus Plan -
https://www.metro.net/about/plans/nextgen-bus-plan/

En 2018, Metro lanzó una iniciativa para reimaginar su sistema de autobuses con el fin de satisfacer mejor las necesidades de los usuarios actuales y futuros a través del Estudio NextGen Bus. El Plan NextGen Bus se desarrolló teniendo en cuenta tanto los datos técnicos como todas las prioridades y experiencias personales escuchadas de casi 20,000 residentes del condado de LA a través de cuestionarios y más de 400 reuniones, eventos, presentaciones y talleres. El proceso dio lugar a miles de comentarios y aportaciones del público, incluidos los grupos de partes interesadas locales, los pasajeros y las agencias, y esas aportaciones se utilizaron para desarrollar el Plan de Autobuses NextGen. El Plan fue revisado a través del proceso de audiencia pública y los Consejos de Servicio de Metro, y luego aprobado por el Junta Directiva de Metro en octubre de 2020.

El Plan de Autobuses NextGen propuso mejoras en los autobuses que permitirían:

- Duplicar el número de líneas frecuentes de autobuses de Metro
- Proporcionar a más del 80% de los usuarios actuales de autobús una frecuencia de 10 minutos o superior.
- Mejorar y ampliar el servicio al mediodía, por la noche y los fines de semana, creando un servicio durante todo el día, 7 días a la semana
- Garantizar un trayecto a pie de ¼ de milla hasta una parada de autobús para el 99% de los usuarios actuales.
- Crear un entorno de espera más cómodo y seguro

Las recomendaciones de tránsito del Plan de Inversión están diseñadas para complementar las recomendaciones del Plan de Autobuses NextGen centrándose en las aportaciones públicas recibidas de las comunidades a lo largo del Corredor LB-ELA.

SCAG Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy (RTP/SCS) -
https://scag.ca.gov/read-plan-adopted-final-connect-socal-2020

Plan Regional de Transporte/Estrategia Sostenible para las Comunidades del SCAG (RTP/SCS) -
https://scag.ca.gov/read-plan-adopted-final-connect-socal-2020

También conocido como el Plan de Transporte Regional 2020-2045/ Estrategia Sostenible para las Comunidades, es un plan de visión a largo plazo que se basa y amplía las estrategias de uso del suelo y transporte establecidas a lo largo de varios ciclos de planificación para

aumentar las opciones de movilidad y lograr un patrón de crecimiento más sostenible. Traza el camino hacia una región más móvil, sostenible y próspera estableciendo conexiones entre las redes de transporte, entre las estrategias de planificación y entre las personas cuya colaboración puede mejorar la calidad de vida de los sudcalifornianos. /Esta/ visión, metas y principios directivos de este Plan de Inversión responden a las políticas y estrategias de apoyo del RTP/SCS asegurando la coherencia con las necesidades regionales para mitigar la congestión, mejorar la seguridad y equilibrar las inversiones a través de soluciones de transporte equitativas y multimodales. Acceda al RTP completo en: https://scag.ca.gov/read-plan-adopted-final-connect-socal-2020

State Highway Operation and Protection Program (SHOPP) - https://dot.ca.gov/programs/financial-programming/state-highway-operation-protection-program-shopp-minor-program-shopp

Programa Estatal de Explotación y Protección de Carreteras (SHOPP) - https://dot.ca.gov/programs/financial-programming/state-highway-operation-protection-program-shopp-minor-program-shopp

El Programa de Operación y Protección de Autopistas Estatales 2022 (SHOPP) es un programa de cuatro años de proyectos que colectivamente mejora la condición, operación y sostenibilidad del Sistema de Autopistas Estatales (SHS) y la infraestructura de transporte asociada en California. El SHOPP financia mejoras en la seguridad y el estado, reparaciones de daños y mejoras operativas y modales en el Sistema de Carreteras Estatales. Al reparar y rehabilitar continuamente el SHS, el SHOPP protege la enorme inversión que se ha realizado durante muchas décadas para crear y gestionar las aproximadamente 16,000 millas de SHS. El SHS incluye todas las rutas interestatales, autopistas numeradas y otros activos de propiedad estatal, incluyendo instalaciones para bicicletas y peatones, alcantarillas, Sistemas de Gestión del Transporte (TMS), áreas de descanso de seguridad al borde de la carretera y estaciones de mantenimiento. El SHOPP también financia los proyectos necesarios para cumplir la Ley Americans with Disabilities Act(Ley de Estadounidenses con Discapacidades) (ADA) y los requisitos de control de las aguas pluviales. Todos los proyectos financiados por el SHOPP se limitan a mejoras de capital que no añaden nuevos carriles a la autopista. https://catc.ca.gov/-/media/ctcmedia/documents/programs/shopp/2022-shopp-document-final-epost-20220329.pdf

Plan de evaluación y mejora de las estaciones de Metrolink del condado de Los Ángeles

Un programa de Metro/Metrolink que evaluó el estado y la accesibilidad de cada estación de Metrolink en el condado de Los Ángeles para determinar un conjunto inicial de mejoras propuestas para cada estación.

Annual Commuter Rail State of Good Repair (SOGR) Program - https://catc.ca.gov/programs/sb1

Programa anual del Estado de Buena Reparación de los Ferrocarriles de Cercanías (SOGR) - https://catc.ca.gov/programs/sb1

El proyecto de ley del Senado de California 1 (SB 1), la Ley de Reparación de Carreteras y Rendición de Cuentas de 2017, proporciona fondos de transporte anualmente para reparar la infraestructura envejecida, realizar inversiones estratégicas en corredores ferroviarios congestionados de tránsito y carga, y mejorar el servicio de tránsito. Este programa SB 1 proporciona aproximadamente $105 millones anuales a los operadores de tránsito en California para proyectos elegibles de mantenimiento, rehabilitación y capital de tránsito. Esta inversión en el transporte público es el Programa del Estado de Buena Reparación.

710 South Clean Truck Program (NOW: LB-ELA Zero Emissions Truck Program) - https://lede-admin.la.streetsblog.org/wp-content/uploads/sites/50/2021/05/I-710-Clean-Truck-Program-Long-Description-09.20.20.pdf

Programa Camiones Limpios 710 Sur (AHORA: Programa de Camiones de Emisiones Cero LB-ELA) -
https://lede-admin.la.streetsblog.org/wp-content/uploads/sites/50/2021/05/I-710-Clean-Truck-Program-Long-Description-09.20.20.pdf

En octubre de 2021, la Junta Directiva de Metro (Moción 16) decidió destinar $50 millones como financiación inicial para un programa de Camiones de Emisiones Cero (ZE) en LB-ELA que formaría parte del trabajo del Grupo de Trabajo. En respuesta, el personal inició un Grupo de Trabajo de Camiones ZE como parte del proceso de participación del Grupo de Trabajo del Corredor LB-ELA. El grupo de trabajo se encargará de desarrollar el programa de camiones ZE siguiendo los parámetros de la tecnología ZE adoptados por la Junta.

Metro Task Force 2022/2023 Pre-Investment Plan Opportunity Projects (PIPO) -
https://www.metro.net/calendar/i-710-task-force/

Comité Consultivo de Metro 2022/2023 Proyectos de Oportunidad del Plan Pre-inversion (PIPO) -
https://www.metro.net/calendar/i-710-task-force/

Reconociendo la cantidad sin precedentes de subvenciones discrecionales disponibles a nivel estatal y federal en 2022, la Junta de Metro ordenó al personal a través de la Moción 9 a volver con un "mínimo de tres iniciativas que se aplicarán a las oportunidades de financiación estatales y federales disponibles en el año calendario 2022", antes de que el Plan de Inversión del Comité Consultivo 710 se finalice en 2023. Para cumplir esta directiva, el personal de Metro solicitó a los miembros del Comité Consultivo, al CLC, a las ciudades, a las agencias locales y a las organizaciones que propusieran proyectos, y recibió de las partes interesadas 22 proyectos propuestos en categorías como Tránsito, Aire Limpio/Energía, Movimiento de Mercancías, Movilidad en Corredores, Calles Completas y Carreteras. El personal también identificó 13 proyectos adicionales para los que Metro desempeñó un papel en el desarrollo o apoyo para la financiación de subvenciones. Tras analizar los proyectos, comprender las preocupaciones planteadas y las aportaciones realizadas por el CLC, el EWG, el Comité Consultivo y otras partes interesadas, e identificar los proyectos para los que aún no se había presentado una solicitud de subvención, el personal identificó un PIPO completo para su revisión por parte de la Junta y un conjunto de 4 proyectos de iniciativa temprana para su aprobación por parte de la Junta.

Supervisory Control and Data Acquisition System (SCADA)

Sistema de Control y Adquisición de Datos (SCADA)

Las autoridades de tránsito, entre ellas Metro, utilizan la tecnología SCADA para regular la electricidad de los metros y los trenes de cercanías, automatizar las señales de tráfico de los sistemas ferroviarios, seguir y localizar trenes y controlar las compuertas de los pasos a nivel. Esto permite a Metro utilizar los trenes con mayor frecuencia manteniendo la seguridad de las operaciones ferroviarias.

Plan Maestro para bicicletas de la ciudad de Long Beach -
https://www.longbeach.gov/lbcd/planning/advance/general-plan/mobility/bicycle/

La actualización de 2016 del Plan Maestro para Bicicletas (Plan) sigue basándose en un esfuerzo de larga trayectoria para hacer de Long Beach una ciudad conocida por su facilidad para el uso de la bicicleta y como un lugar activo, saludable y próspero para vivir, trabajar y jugar. El Plan amplía el Elemento de Movilidad del Plan General de Long Beach proporcionando más detalles sobre la planificación y el diseño de las bicicletas. También recomienda una serie de proyectos y programas de instalaciones para bicicletas que Long Beach deberá ejecutar en las próximas décadas. https://longbeach.gov/lbds/planning/advance/general-plan/mobility/bicycle/

The Climate Action Plan for Transportation Infrastructure (CAPTI) -
https://calsta.ca.gov/subject-areas/climate-action-plan

Plan de Acción Climática para Infraestructuras de Transporte (CAPTI) -
https://calsta.ca.gov/subject-areas/climate-action-plan

El Plan de Acción Climática para la Infraestructura del Transporte (CAPTI, por sus siglas en inglés) proporciona un marco holístico para alinear mejor la financiación del transporte del estado con los objetivos climáticos, sociales y de equidad de salud del estado. El CAPTI identifica un conjunto de áreas estratégicas para apoyar y responder a los objetivos de la Ley de Reparación y Responsabilidad de Carreteras de 2017 o Proyecto de Ley del Senado (SB) 1 de arreglar la infraestructura de California e invertir más en tránsito y seguridad. El CAPTI apoya los objetivos del Plan de Transporte de California (CTP) 2050, que es la visión del estado para lograr una mayor seguridad, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) y aumentar la equidad y la accesibilidad para el futuro del sistema de transporte de California. El CAPTI también se basa en los principios del Plan de Acción sobre el Cambio Climático de California para alcanzar el objetivo estatal de GHG para 2030 y otros objetivos climáticos.

CAPTI: Plan de Acción Climática para Infraestructuras de Transporte
CAPTI: Climate Action Plan for Transportation Infrastructure