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

Apéndices



Apéndice 2-A Lista de miembros del Comité Consultivo

Apéndice 2-A Lista de miembros del Comité Consultivo



Miembros del Comité Consultivo del Plan del Corredor LB-ELA

ORGANIZACIÓN/JURISDICCIÓN	MIEMBRO(S) DEL COMITÉ	ALTERNATIVO(S)
Access Services, Inc.	Randy Johnson	Steven Wrenn
Alameda Corridor Transportation Authority (ACTA)	Michael Leue	
Burlington Northern Santa Fe (BNSF) Railway	Lena Kent	
CALSTART	Niki Okuk	Alyssa Haerle
Gateway Cities Council of Governments (GCCOG) I-710 Ad Hoc Committee	Miembro del Consejo Ali Saleh, Ciudad de Bell	Miembro del Consejo Maria Davila, Ciudad de Bell
GCCOG I-710 Ad Hoc Committee	Alcalde Oralia Rebollo, Ciudad de Commerce	Miembro del Consejo Kevin Lainez, Ciudad de Commerce
GCCOG I-710 Ad Hoc Committee	Alcalde Elizabeth Alcantar, Ciudad de Cudahy	Miembro del Consejo Vilma Cuellar-Stallings, City of Paramount
City of Long Beach	Miembro del Consejo Suely Saro	Miembro del Consejo Roberto Uranga
City of Los Angeles	Tina Backstrom	Kidada Malloy
Coalition for Clean Air	Chris Chavez	Comisario Joe Lyou
Communities for a Better Environment (CBE)	Jennifer Ganata & Janeth Preciado Vargas	Ambar Rivera
County of Los Angeles, Supervisorial District 1	Karina Macias	Benjamin Feldman
County of Los Angeles, Supervisorial District 2	Karishma Shamdasani	

BORRADOR

Metro

ORGANIZACIÓN/JURISDICCIÓN	MIEMBRO(S) DEL COMITÉ	ALTERNATIVO(S)
County of Los Angeles, Supervisorial District 4	Luke Klipp	Viviana Gomez
Earthjustice	Fernando Gaytan	Adrian Martinez
East Yard Communities for Environmental Justice (EYCEJ)	Taylor Thomas	Laura Cortez
Harbor Trucking Association (HTA)	Matt Schrap	Robert Loya
International Brotherhood of Teamsters, Local Union 848	Eric Tate	Louie Diaz
LA County Business Federation (BizFed)	Chris Wilson	
LA County Department of Public Works	Steve Burger	Hank Hsing
LA County Economic Development Corporation (LAEDC)	Stephen Cheung	Jermaine Hampton
LA Unified School District (LAUSD)	Fidencio Gallardo	
Legal Aid Foundation of LA-Long Beach (LAFLA-LB)	Sean Bigley	Cassidy Bennett
Long Beach Alliance for Children with Asthma (LBACA)	Sylvia Betancourt	Marlin Dawoodjee Vargas
Long Beach Transit (LBT)	Lisa Patton	Marisol Barajas
METRANS Transportation Consortium	Dra. Genevieve Giuliano	Sue Dexter/Marlon Boarnet
Metrolink (Southern California Regional Rail Authority)	Roderick Diaz	David Huang
National Resources Defense Council (NRDC)	Kimberly Leefatt	Najah Louis
Pacific Merchant Shipping Association (PMSA)	Michele Grubbs	Thomas Jelenić
Port of Long Beach (POLB)	Comisaria Sharon Weissman	Theresa Dau-Ngo
Port of Los Angeles (POLA)	Kerry Cartwright	Tony Gioiello

BORRADOR

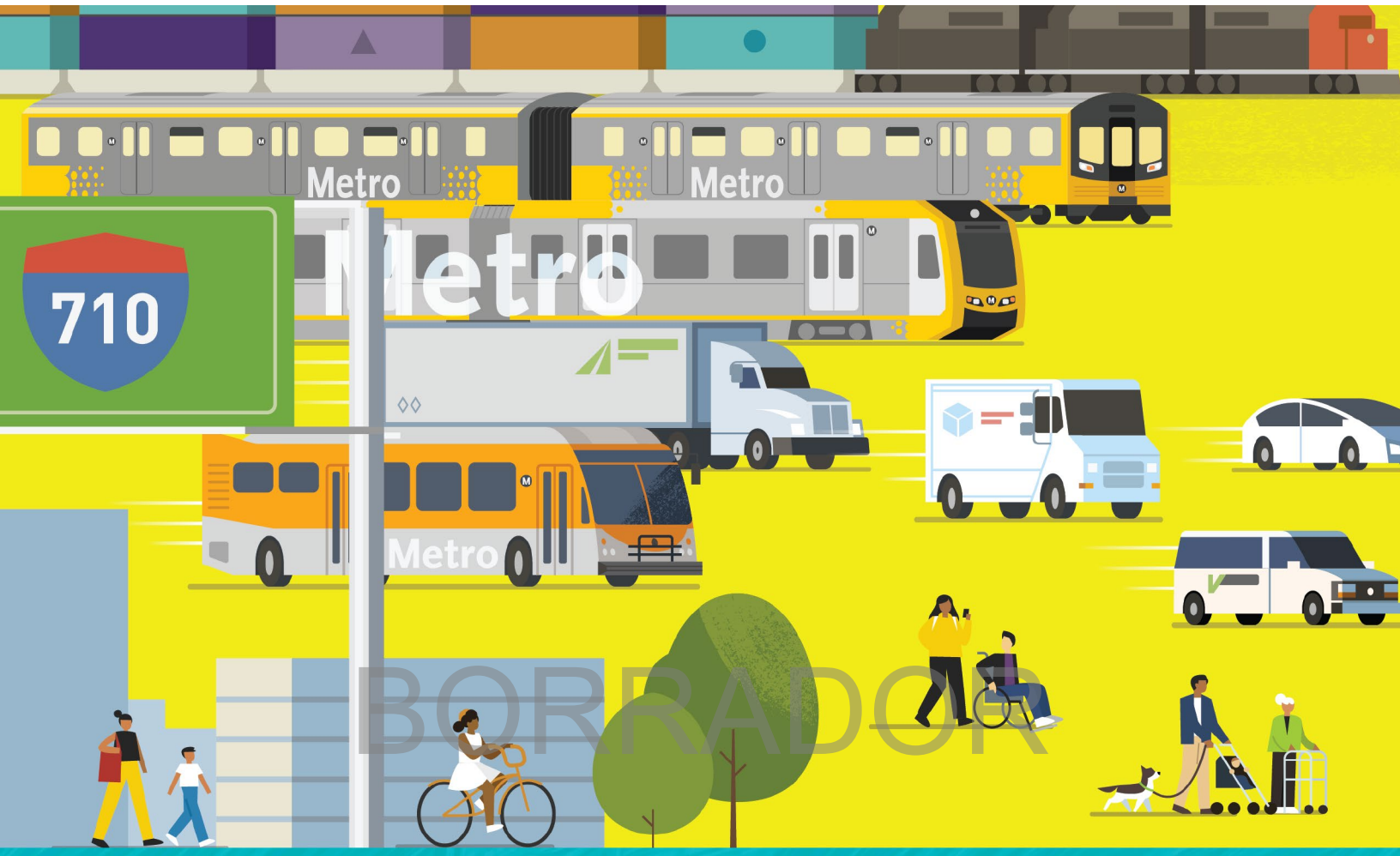
ORGANIZACIÓN/JURISDICCIÓN	MIEMBRO(S) DEL COMITÉ	ALTERNATIVO(S)
Southeast Los Angeles (SELA) Collaborative	Dra. Wilma Franco	Alberto Campos
Southern California Association of Governments (SCAG)	Scott Strelecki	
Union Pacific (UP) Railroad	Lupe Valdez	
USC Equity Research Institute (ERI)	Edward Muna	Dr. Manuel Pastor

ORGANIZACIÓN	EX-OFFICIO
BREATHE LA County (Breathe LA)	Tigran Agdaian
BREATHE LA County (Breathe LA)	Ivan Fonesca
California Air Resources Board (CARB)	Matthew O'Donnell
California Endowment	Gisele Fong
Center for International Trade and Transportation (CITT)	Dr. Tom O'Brien
Gateway Cities Council of Governments (GCCOG)	Hector De La Torre
Gateway Cities Council of Governments (GCCOG)	Marisa Perez
LA Customers Brokers & Freight Forwarders Association, Inc.	Dan Meylor
LA Customers Brokers & Freight Forwarders Association, Inc.	Dan Monnier
Long Beach Residents Empowered (LIBRE)	Leanna Noble
South Coast Air Quality Management District (AQMD)	Dra. Sarah Rees
South Coast Air Quality Management District (AQMD)	Dr. Aaron Katzenstein
U.S. Environmental Protection Agency, Region 9	Morgan Capilla
U.S. Environmental Protection Agency, Region 9	Francisco Dóñez
U.S. Environmental Protection Agency, Region 9	Connell Dunning
Watson Land Company	Matthew Means

BORRADOR

A partir de marzo 2024

Apéndice 2-B Carta de Acuerdo del Comité Consultivo



I-710 SOUTH CORRIDOR PROJECT

CARTA CONSTITUTIVA DEL CORREDOR LB-ELA (Aprobada el 17 de febrero, 2022)

Metro

Caltrans

arellano associates

ÍNDICE

PROPÓSITO Y OBJETIVOS DEL COMITÉ CONSULTIVO 2
ORGANIZACIÓN 4
PLAN DE TRABAJO DE LA CARTA CONSTITUTIVA Y PUNTOS DE CONTROL DEL CONSENSO 7
CREACIÓN DE CONSENSO Y TOMA DE DECISIONES 7
PROCESO DEL PLAN DE TRABAJO 8
PROCESO DE TOMA DE DECISIONES (CONSENSO Y VOTACIÓN) 12
ACCESIBILIDAD PÚBLICA 13
PARTICIPACIÓN VOLUNTARIA Y COMPENSACIÓN 13
RESULTADO FINAL DESEADO 14
ENTREGAS ..... **ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**
ANEXO A: LISTA DEL COMITÉ CONSULTIVO I- 710 15
ANEXO B: LISTA DEL EQUIPO DEL PROYECTO 17
ANEXO C: COMPOSICIÓN DEL COMITÉ CONSULTIVO I- 710 POR GRUPO 18

TABLA DE ESQUEMAS

BORRADOR

Esquema A: Hitos del Comité Consultivo 710 2
Esquema B: Descripción de la reunión del Comité Consultivo 710 4
Esquema C: Plan de trabajo de la Carta Constitutiva y puntos de control del consenso 7
Esquema D: Etapas del proceso del plan de trabajo 8
Esquema E: Proceso de votación y umbrales 12

SÓLO PARA USO OFICIAL (FOUO)

Comité Consultivo 710

Fecha de revisión	# Borrador	Páginas/secciones afectadas	Comentarios
2/17/2022	1.1	Pág. 2, "Carta del Comité Consultivo de 710"	Sección actualizada para reflejar el proceso acordado por los miembros del Comité Consultivo durante la reunión #5.
2/17/2022	1.1	Pág. 5, "Comité de Liderazgo Comunitario"	Sección actualizada para reflejar el proceso acordado por los miembros del Comité Consultivo durante la reunión #5.
2/17/2022	1.1	Pág. 11, "Paso 6 - Comité Consultivo 710 a la Junta Directiva de Metro" sección del Plan del Comité Consultivo 710	Sección actualizada para reflejar el proceso acordado por los miembros del Comité Consultivo durante la #5
2/17/2022	1.1	Pág. 15 y 16, "Lista de los miembros del Comité Consultivo"	Sección actualizada para reflejar las actualizaciones del equipo del proyecto.
2/17/2022	1.1	Pág. 18, "Composición del Comité Consultivo por grupos"	Sección actualizada para reflejar las actualizaciones del equipo del proyecto.

BORRADOR

Carta Constitutiva del Comité Consultivo del corredor I-710

Esta carta constitutiva define la estructura organizativa y las funciones y responsabilidades para el proceso de Desarrollo del Plan de Inversión del Corredor I-710 Sur de la Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Angeles (Metro) y el Departamento de Transporte de California (Caltrans). A continuación, se describen el propósito y los objetivos del Comité Consultivo del Corredor Sur I-710 (Comité Consultivo), los diversos componentes del proceso, y cómo el proceso procederá con la participación de las partes interesadas y la comunidad. El Comité Consultivo tiene derecho a modificar la carta constitutiva en cualquier reunión futura.

PROPÓSITO Y OBJETIVOS DEL COMITÉ CONSULTIVO

El objetivo de Metro es desarrollar una estrategia de inversión multimodal y multifuncional para que el corredor sur I-710 mejore la movilidad regional y la calidad del aire, mientras que fomenta la vitalidad económica, la equidad social, la sostenibilidad medioambiental y el acceso a oportunidades para los residentes del condado de Los Angeles, especialmente para aquellos más afectados por el corredor, que viven o trabajan junto a él. Para lograr este objetivo, Metro y Caltrans han establecido el Comité Consultivo del Corredor Sur I-710 (Comité Consultivo 710), un grupo compuesto por partes interesadas vitales de la comunidad y la región, que trabajarán juntos para reevaluar las necesidades y objetivos de inversión en el corredor, desarrollar estrategias multimodales para satisfacer estas necesidades, identificar posibles proyectos y programas a corto y largo plazo basados en esas estrategias, y crear un Plan de Inversión del Corredor Sur I-710 priorizado, como se ilustra en el Esquema A - Hitos del Grupo de Trabajo (abajo).

BORRADOR



Esquema A: Hitos del Comité Consultivo

Para lograr este objetivo final de crear un Plan de Inversión significativo para el Corredor 710 Sur, el Comité Consultivo dará un paso atrás en el proceso anterior, ahora suspendido, del Proyecto de Mejora del Corredor I-710 Sur para volver a involucrar a las partes interesadas de la comunidad, crear confianza y trabajar juntos en un proceso de colaboración que comience con la identificación de una visión compartida y un conjunto de metas para el Corredor I-710 Sur, desarrollar estrategias multimodales para alcanzar estas metas, priorizar una serie de proyectos y programas para avanzar en las estrategias y crear el Plan de Inversión que ayudará a Metro y Caltrans a implementar estos proyectos y programas asegurando la financiación, legislación, políticas y apoyo necesarios para hacerlo. Una vez completado, el Comité Consultivo 710 presentará este Plan de Inversión global a la Junta Directiva de Metro para su consideración.

Composición del Comité Consultivo 710

El Comité Consultivo 710 estará formado por un máximo de 50 representantes de una amplia muestra representativa de comunidades, industrias, organismos públicos y organizaciones empresariales y laborales que se ven afectados por el movimiento de personas y mercancías a través del corredor sur de la I-710 o dependen de él.

El Comité Consultivo y todos los grupos de trabajo y comités asociados contarán con el apoyo de un Equipo de Proyecto compuesto por personal de Metro, Caltrans y servicios profesionales. Los representantes del Comité Consultivo serán identificados e invitados por el equipo del proyecto en nombre de Metro y Caltrans.

La lista de los miembros del Comité Consultivo 710 (delegados principales y suplentes) y de los miembros del Equipo de Proyecto figura en los Anexos A y B, respectivamente.

BORRADOR

Compromiso de duración y tiempo

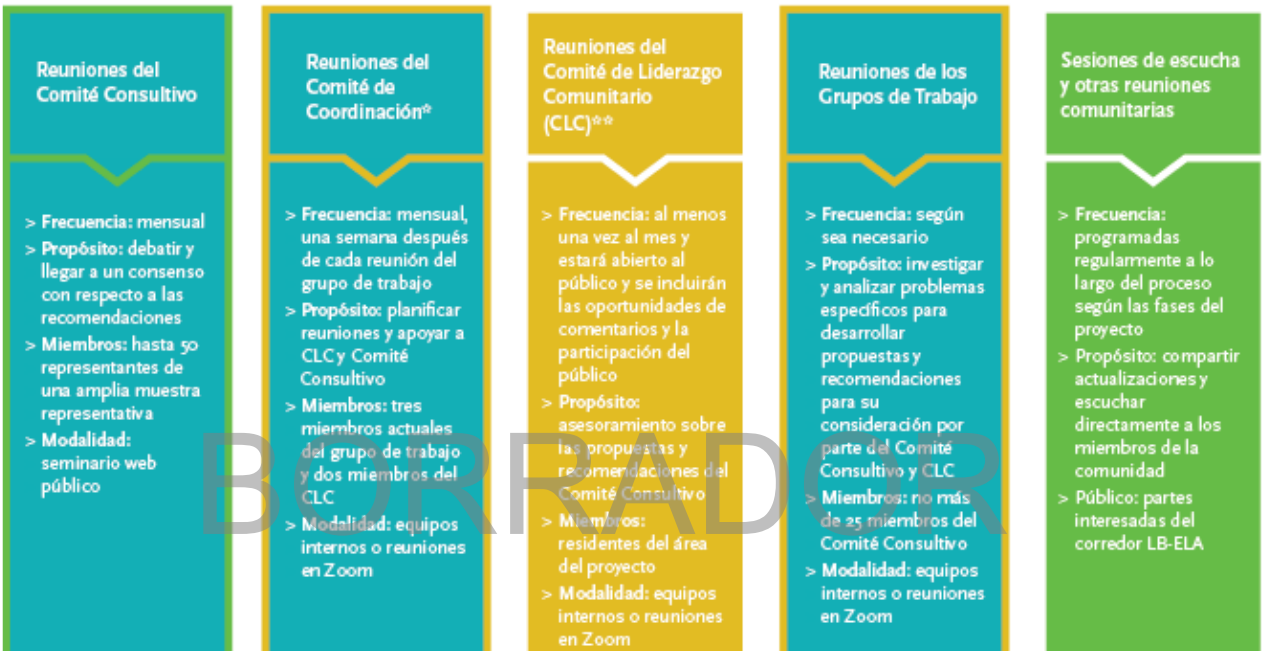
El Comité Consultivo 710 se reunirá mensualmente entre septiembre de 2021 y diciembre de 2022. Es posible que se requieran reuniones adicionales para completar el Plan de Inversión del Corredor Sur I-710 final que se transmitirá a la Junta Directiva de Metro para su consideración y adopción.

Además, se anima a los miembros del Comité Consultivo a que compartan su experiencia participando en grupos de trabajo creados para abordar cuestiones importantes en apoyo del plan de trabajo general del Comité Consultivo.

Metro y Caltrans convocarán al Comité Consultivo 710 de forma trimestral o semestral tras la presentación del informe final del Plan de Inversión a la Junta Directiva de Metro para apoyar la implementación y defensa de los proyectos y programas del Plan de Inversión aprobados por la Junta Directiva.

ORGANIZACIÓN

El Comité Consultivo 710 convoca varias reuniones con sus miembros y con el público. En el Esquema B - *Descripciones de las reuniones del Comité Consultivo 710* se describen los distintos tipos de reuniones, su frecuencia, propósito, composición y formato. El esquema en color verde indica las oportunidades para que el público haga comentarios y aportaciones directamente, mientras que el esquema en color dorado indica las oportunidades para que el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) participe directamente.



BORRADOR

Esquema B: Descripciones de las reuniones del Comité Consultivo 710

Comité de Coordinación (CC)

Propósito

El propósito del Comité Coordinador (CC) es trabajar con el personal de Metro y Caltrans para planificar las reuniones del Comité Consultivo y apoyar el trabajo del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), los grupos de trabajo y otras actividades del Comité Consultivo, tal y como se describe anteriormente en la Exhibición B.

Composición

El CC estará compuesto por cinco miembros, incluyendo dos miembros del CLC y tres miembros del Comité Consultivo. Los tres miembros del Comité Consultivo incluirán un representante elegido por los miembros del Comité Consultivo de cada uno de los tres grupos de miembros:

- > Organizaciones de base comunitaria
- > Ciudades/Agencias gubernamentales
- > Movimiento de bienes/Transporte/Trabajo/Empresa

Liderazgo

Metro/Caltrans facilitará las reuniones del CC.

Reuniones

Las reuniones del CC se celebrarán una semana después de cada reunión del Comité Consultivo.

Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)

La Carta Constitutiva también establece el **Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)**.

Propósito

El objetivo del CLC es asesorar al Comité Consultivo a lo largo de su proceso de propuestas y recomendaciones. El CLC revisará y asesorará sobre metas, propuestas y recomendaciones antes de que sean presentados al Comité Consultivo 710. El CLC también ayudará a contrastar datos y conclusiones y asesorará sobre estrategias y esfuerzos de implicación de la comunidad. El Comité de Liderazgo Comunitario podrá ofrecer recomendaciones de enmiendas a la Carta Constitutiva al Comité Consultivo para su consideración en futuras reuniones del Comité Consultivo.

BORRADOR

Composición

El CLC está formado por residentes del área del proyecto e incluirá al menos 1 miembro por jurisdicción del Corredor Sur de la I-710, tal y como se define en el área de estudio del Comité Consultivo 710. Se añadirán miembros adicionales basado en los factores que determinen el Grupo de Trabajo de Estrategia de Participación Comunitaria y El Comité Consultivo.

Liderazgo

Los miembros del CLC seleccionarán a los representantes que dirigirán el CLC y formarán parte del Comité de Coordinación. Las funciones y responsabilidades se determinarán en consulta con los miembros del CLC.

Reuniones

El CLC se reunirá al menos una vez al mes y estará abierto al público, lo que incluirá oportunidades para que el público haga comentarios y participe.

Grupos de trabajo

Para apoyar el trabajo del Comité Consultivo 710, la Carta Constitutiva establece que el Equipo del Proyecto, en consulta con el CC, iniciará grupos de trabajo del Comité Consultivo 710, según sea necesario.

Propósito

Investigar, analizar y debatir cuestiones específicas y elaborar propuestas y recomendaciones para someterlas a la consideración del CLC y del Comité Consultivo 710.

Membresía

Los grupos de trabajo procederán de los miembros del Comité Consultivo 710, los miembros del CLC y otras partes interesadas y expertos, según sea necesario, para avanzar en los objetivos del grupo de trabajo. Los grupos de trabajo están limitados a un máximo de 25 miembros para facilitar la celebración de reuniones específicas y constructivas.

Reuniones

Los grupos de trabajo se reunirán de acuerdo de las necesidades.

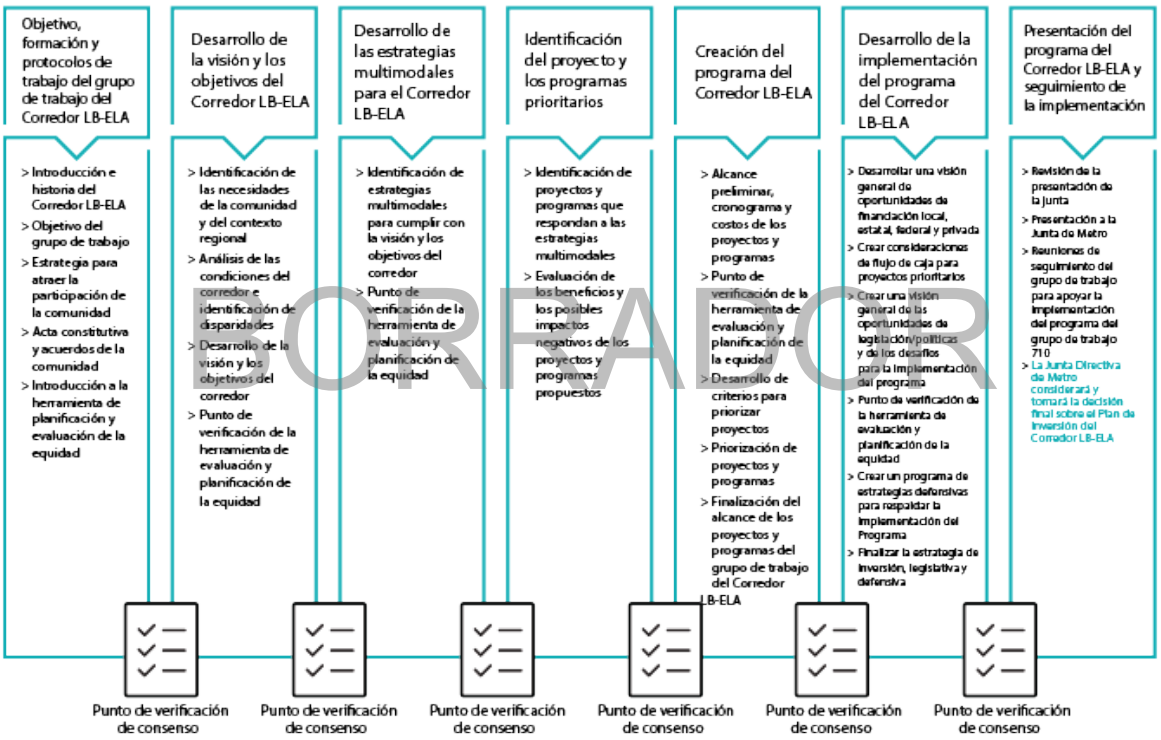
Grupos de trabajo (Inicial)

BORRADOR

- Estrategia de participación comunitaria
- Carta Constitutiva y estructura administrativa
- Camión limpio
- Equidad (pendiente)

PLAN DE TRABAJO DE LA CARTA CONSTITUTIVA Y PUNTOS DE CONTROL DEL CONSENSO

Para llevar a cabo los objetivos del Comité Consultivo 710 y entregar un Plan de Inversión del Corredor Sur del I-710 a la Junta Directiva de Metro, el Equipo del Proyecto ha propuesto un Plan de Trabajo que está diseñado para apoyar el trabajo del Comité Consultivo en cada fase del proceso, como se encuentra en el Esquema C - *Plan de Trabajo de la Carta Constitutiva y Puntos de Control de Consenso* a continuación. El Comité Consultivo trabajará en los diversos temas identificados por el Equipo del Proyecto y miembros y buscará el consenso en cada fase del Plan de Trabajo antes de avanzar a la siguiente fase. El proceso de puntos de control del consenso será desarrollado en primer lugar por la Carta Constitutiva y la Estructura Administrativa del Grupo de Trabajo con recomendaciones sobre el formato final de este proceso que se presentarán al Comité Consultivo para su debate, consideración y adopción.



BORRADOR

Esquema A: Plan de trabajo de la Carta Constitutiva y puntos de control del consenso

CREACIÓN DE CONSENSO Y TOMA DE DECISIONES

El Comité Consultivo 710 ha desarrollado un proceso de toma de decisiones consensuado para guiar y afirmar cada punto de control consensuado a lo largo de la creación del Plan de Inversión del Corredor Sur I-710 que se entregará a la Junta Directiva de Metro.

Valores comunitarios y acuerdos para crear consenso: Los valores identificados a continuación subyacen al proceso de toma de decisiones que todos los miembros del Comité Consultivo se comprometerán a respetar y a involucrarse en la:

> *Cooperación en igualdad* - Considerar a todos los miembros del Comité Consultivo 710 como iguales en el proceso y compartir el poder entre diferentes comunidades y grupos de partes interesadas, de modo que exista una atmósfera de respeto y confianza.

> *Exploración de las diferencias* - Explorar las distintas necesidades y perspectivas del mayor número posible de comunidades y partes interesadas antes de elaborar una propuesta.

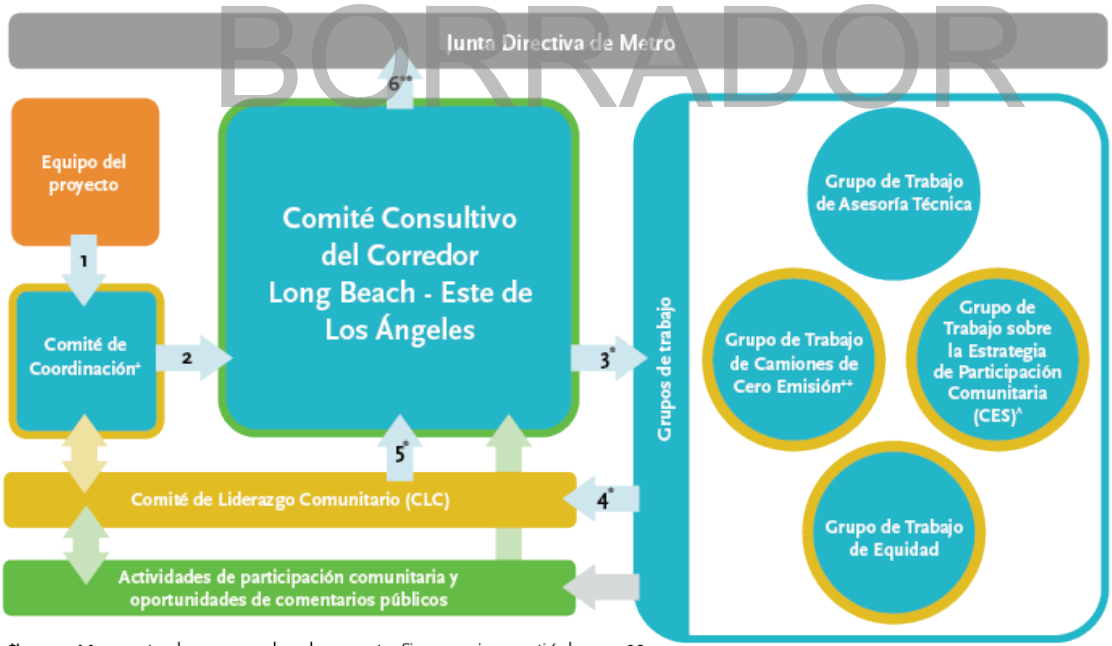
> *Creación de un común denominador* - Crear un espacio para el debate abierto y la identificación de información e ideas a considerar y encontrar puntos en común.

> *Identificación de soluciones integradoras y viables que beneficien a todos* - Trabajar juntos para encontrar soluciones que todos apoyen activamente, o al menos no se opongan activamente, y que puedan aplicarse a través del proceso y/o integrarse en las recomendaciones del Plan de Inversiones para su consideración por parte de la Junta Directiva de Metro y Caltrans.

PROCESO DEL PLAN DE TRABAJO

El siguiente diagrama (*Esquema D: Pasos del Proceso del Plan de Trabajo*) muestra los pasos que conducen a cada uno de los hitos y puntos de control de consenso que ilustran el flujo de información y actividad entre el Equipo del Proyecto, el Comité Consultivo, el Comité de Coordinación, el Comité de Liderazgo Comunitario, los grupos de trabajo, el público y la Junta Directiva de Metro:

BORRADOR



*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

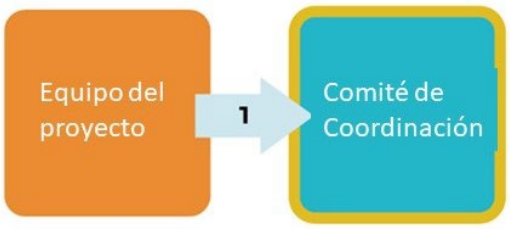
^Debido a la falta de disponibilidad de los miembros del Grupo de Trabajo CES para reunirse, las tareas del Grupo de Trabajo CES se repartieron entre el Comité Consultivo, el CLC y los miembros del Grupo de Trabajo sobre Equidad.

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.

Esquema B: Etapas del proceso del plan de trabajo

A continuación se describen detalladamente los 5 pasos del proceso del Plan de Trabajo antes de que las recomendaciones vayan a la Junta Directiva de Metro.

Paso 1 - Del equipo del proyecto al Comité de Coordinación



El trabajo comienza con el Equipo del Proyecto, que incluye personal de Metro, Caltrans y servicios profesionales. El Equipo del Proyecto se encarga de preparar el material para las reuniones, la información técnica y otros recursos en apoyo del Comité Consultivo, el Comité de Coordinación, el Comité de Liderazgo Comunitario y los Grupos de Trabajo.

En el Paso 1, el Equipo del Proyecto proporciona material para las reuniones, información técnica y otros recursos en colaboración con el Comité de Coordinación.

BORRADOR

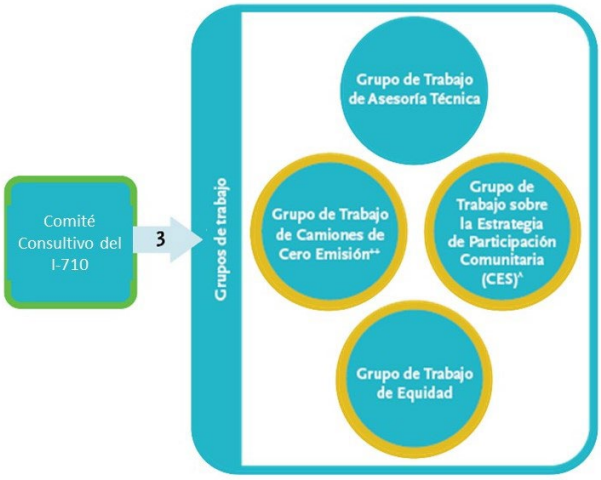
Paso 2 - Del Comité de Coordinación al Comité Consultivo 710 y al Comité de Liderazgo Comunitario



En el Paso 2, los temas de la agenda confirmados por el Comité Coordinador se presentan al Comité Consultivo en su reunión mensual. Los miembros del Comité Consultivo y el público debaten las propuestas y reciben notificación de los temas concretos que se debatirán en los grupos de trabajo.

El Comité de Coordinación también recomienda asuntos de la agenda para el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) que emanan de los miembros del Comité Consultivo y del debate público en las reuniones mensuales del Comité Consultivo. El CLC está representado en el Comité de Coordinación por dos miembros seleccionados por el CLC.

Paso 3 - Del Comité Consultivo 710 a los Grupos de Trabajo

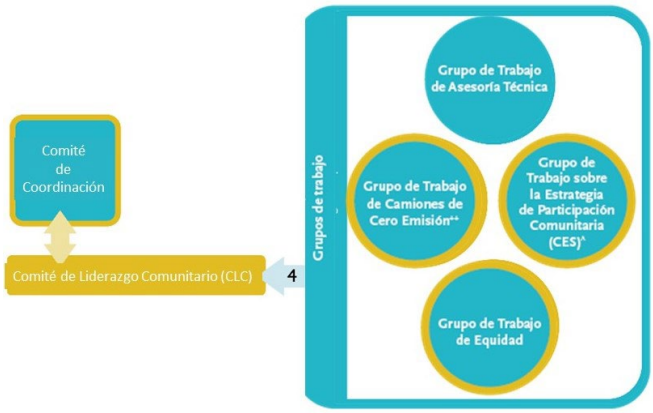


En el Paso 3, el Comité Consultivo 710 solicita a grupos de trabajo específicos que aclaren cuestiones, preguntas y preocupaciones que surgieron y desarrollen propuestas que se ajusten a los valores del Grupo de Trabajo.

Los grupos de trabajo pueden incluir a miembros del Comité Consultivo, miembros del CLC y otras partes interesadas y expertos, según sea necesario para avanzar en los objetivos del grupo de trabajo. Ocasionalmente, los grupos de trabajo podrán estar abiertos al público.

BORRADOR

Paso 4 – De los Grupos de trabajo al CLC



En el Paso 4, después de que los Grupos de Trabajo hayan preparado una propuesta para someterla a la consideración del Comité Consultivo y del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), el CLC se reúne una semana antes de la siguiente reunión del Comité Consultivo para revisar, debatir y asesorar sobre la propuesta al Comité Consultivo. Si el CLC tiene dudas o más preguntas sobre la propuesta del grupo de trabajo, el Comité de Liderazgo Comunitario aconseja al grupo de trabajo que reevalúe la propuesta. El Equipo del Proyecto trabaja con el CLC para resumir los comentarios de la comunidad que se compartirán con el Comité Consultivo en su siguiente reunión mensual.

El CLC también contrasta (verifica) los datos y conclusiones y asesora sobre estrategias y esfuerzos de participación comunitaria.

Paso 5 – Del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) y Grupos de Trabajo al Comité Consultivo 710



En el Paso 4, las recomendaciones de los Grupos de Trabajo se comparten con el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC). En el Paso 5, el CLC evaluará las recomendaciones. Si el CLC está de acuerdo con las recomendaciones, las compartirá con el Grupo de Trabajo. Si hay preocupaciones pendientes, la cuestión volverá a los Grupos de Trabajo para reevaluar las recomendaciones y abordar las preocupaciones.

BORRADOR

Paso 6 - Del Comité Consultivo 710 a la Junta Directiva de Metro



En el Paso 6, el Comité Consultivo 710 presenta sus recomendaciones finales para el Plan de Inversión del Corredor Sur I-710 a la Junta Directiva de Metro para su consideración. La Junta Directiva de Metro tomará la decisión final sobre el Plan de Inversiones. Las recomendaciones del Comité de Liderazgo Comunitario y los aportes del público para cada fase del proceso del Comité Consultivo se entregarán a la Junta Directiva de Metro como parte del informe final. Tenga en cuenta que el paso 6 sólo se produce una vez en el plan de trabajo ------ tras el punto de control final de consenso del Comité Consultivo.

Participación pública

A lo largo del proceso, el público puede participar en las reuniones comunitarias, en las oportunidades de hacer comentarios públicos en las reuniones del Equipo de Trabajo y del Comité de Liderazgo Comunitario, en las encuestas preparadas por el Equipo del Proyecto y en la pertenencia al Comité de Liderazgo Comunitario. También se anima al público a ponerse en contacto directamente con el Equipo del Proyecto y el Grupo de Trabajo a través del correo electrónico o por teléfono.

PROCESO DE TOMA DE DECISIONES (CONSENSO Y VOTACIÓN)

El Grupo de Trabajo adoptará un modelo de toma de decisiones en cinco pasos (véase el Esquema E).



Esquema C: Proceso de votación y umbrales

En el primer paso, se introduce un tema y surgen preguntas e inquietudes. En el segundo paso, se presenta una propuesta. En el tercer paso, se comprueba si hay consenso utilizando grados de acuerdo. (Por ejemplo: "Estoy a favor", "Puedo aceptarlo", "Me preocupa" o "Me mantengo al margen") entre los miembros del Grupo de Trabajo, el CLC o El Comité Consultivo 710. Si no hay consenso, los miembros pueden modificar la propuesta tras estudiar las cuestiones que les preocupan. Si hay consenso, en el quinto y decisivo paso se realiza una votación, y se formulará una recomendación sobre la propuesta tras una votación por supermayoría (umbral del 60%) de los miembros. Una votación por supermayoría exitosa permitirá que la decisión o propuesta pase al siguiente paso o fase del proceso del plan de trabajo. En el caso de las votaciones del Comité Consultivo, los miembros que estén en total desacuerdo tendrán la oportunidad de presentar una opinión discrepante junto con las recomendaciones finales a Junta Directiva.

El Delegado Principal vota en nombre de la organización de miembros del Comité Consultivo en las votaciones del Comité Consultivo, y el Suplente Designado (según el Anexo A) vota en lugar del Delegado Principal en caso de ausencia de éste. Nadie más puede votar por cada organización sin comunicación expresa de la organización antes de una reunión que identifique a un nuevo Suplente Designado. Todos los miembros que voten deben estar presentes - no se admiten votos por poder o en ausencia. Estos protocolos de votación sólo son pertinentes a las votaciones del Comité Consultivo, y no a las votaciones del Comité de Liderazgo Comunitario o de los grupos de trabajo.

ACCESIBILIDAD PÚBLICA

Las reuniones del Comité Consultivo 710 estarán abiertas al público. Estas reuniones se anunciarán con al menos dos semanas de antelación y la agenda se publicará con al menos una semana de antelación. El Equipo del Proyecto se esforzará por proporcionar todos los materiales (en forma de borrador final) al menos con una semana de antelación para que puedan ser revisados y debatidos durante estas reuniones, a fin de que los miembros del Comité Consultivo y del Comité de Liderazgo Comunitario y del público tengan tiempo suficiente para revisarlos. Todos los materiales, agendas y avisos públicos de las reuniones del Comité Consultivo 710 se publicarán puntualmente en la página web de Metro www.metro.net/projects/i-710-corridor/.

Se anima al público a hacer comentarios durante las reuniones del Comité Consultivo 710 y las reuniones de participación pública que se celebrarán para apoyar el desarrollo del Plan de Inversión del Corredor Sur I-710. El objetivo es recoger las aportaciones de los miembros de la comunidad y otras partes interesadas para incorporarlas al desarrollo del plan.

El Equipo del Proyecto reconoce que existe una variedad de idiomas hablados y utilizados por las comunidades dentro del Corredor Sur de la I-710. Además del inglés y el español, el personal también intentará traducir los materiales y documentos de las reuniones y proporcionar servicios de traducción en estos idiomas adicionales (por ejemplo, tagalo, jemer) siempre que sea posible.

BORRADOR

El Equipo del Proyecto también organizará reuniones de los grupos de trabajo, del Comité de Liderazgo Comunitario y del Comité de Coordinación a lo largo del proceso de este proyecto. No todas estas reuniones serán públicas, pero los resúmenes, resultados y recomendaciones de las mismas se presentarán en la próxima reunión del Comité Consultivo 710 y se pondrán a disposición del público.

PARTICIPACIÓN VOLUNTARIA Y COMPENSACIÓN

La participación en el Comité Consultivo 710 y en el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) es voluntaria. La pertenencia al Comité Consultivo 710 y al CLC tendrá derecho a compensación, de acuerdo con la Política de Compensación de Organismos Consultivos (ABCP) de Metro para la participación de miembros del público en organismos consultivos. El nivel de compensación de este organismo consultivo es Asesorar y Colaborar, con una tasa de compensación de $200 por reunión para los miembros titulares del organismo consultivo y $175 por reunión para los suplentes. La retribución de las reuniones de los subcomités (grupos de trabajo y comités directivos) es de $50 por reunión. La retribución máxima que pueden percibir los miembros del organismo consultivo es de $5,500 para los titulares y $4,900 para los suplentes por año fiscal, que en el caso de Metro es de julio a junio.

Los pagos de compensación se manejarán de forma coherente con las prácticas contables existentes en Metro. Sólo se pagarán las reuniones a las que el miembro del organismo consultivo haya confirmado su asistencia. Es responsabilidad del miembro del organismo consultivo confirmar su asistencia o corregir cualquier error relativo a la documentación de su asistencia. No se compensará a los miembros por las reuniones a las que no asistan. En el caso de los miembros que reúnan los requisitos y opten por ello, pero no puedan recibir compensación por alguna de las razones especificadas en el ABCP, el personal de

Metro se coordinará con los miembros y con la Oficina de Equidad y Raza para determinar opciones alternativas.

El ABCP de Metro excluye a los empleados de Metro, a los funcionarios electos y a cualquier agencia pública, Consejos de Gobierno o personal de funcionarios electos que formen parte de organismos consultivos como parte de su función profesional. Los miembros que 1) trabajen para un contratista u organización que tenga un contrato activo con Metro y 2) participen o figuren en las actividades del contrato mientras prestan servicio en un organismo consultivo no podrán optar a una compensación mientras dure el contrato. Esto se aplica a todos los contratistas, incluyendo las organizaciones no lucrativas y las organizaciones comunitarias. Una vez que deje de estar bajo contrato con Metro, un miembro del organismo consultivo podrá recibir una compensación. Los miembros de los organismos consultivos son independientes, y ninguna disposición de esta Carta Constitutiva podrá interpretarse como la creación de una relación de agente o empleado entre un miembro de un organismo consultivo y Metro. El mandato del Comité Consultivo I-710 y del CLC y de sus miembros se extenderá desde septiembre de 2021 y marzo de 2021, respectivamente, hasta diciembre de 2022.

RESULTADO FINAL DESEADO

A través de un proceso de consenso que identifique y promueva las necesidades de las comunidades locales afectadas por el Corredor 710 en el contexto de las necesidades regionales de transporte eficaz de personas y bienes, el Comité Consultivo 710 elaborará un informe final -el Plan de Inversión del Corredor Sur I-710- para su revisión y consideración por parte de la Junta Directiva de Metro, que contendrá recomendaciones para una serie de proyectos y programas multimodales que se implementarán dentro y en apoyo de la visión y los objetivos del Corredor Sur I-710 establecidos por el Comité Consultivo.

BORRADOR

RESULTADOS

El Grupo de Trabajo 710 producirá los siguientes resultados:

- Informe final a la Junta Directiva de Metro
- Plan de inversiones para el corredor sur de la I-710
- Plan de implementación
- Plan de promoción y legislación
- Material para la presentación a la Junta Directiva de Metro



ANEXO A: LISTA DEL GRUPO DE TRABAJO 710

	AGENCIA	LÍDER	SUPLENTE
1	Access Services, Inc.	Randy Johnson	
2	Autoridad de Transporte del Corredor Alameda (ACTA)	Michael Leue	María Melendres / Manny Hernández
3	Respire condado de Los Angeles (Breathe LA County)	Raj Dhillon	
4	Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe (BNSF)	Lena Kent	
5	Junta de Recursos Atmosféricos de California (CARB)	Robert Krieger	
6	California Endowment (TCE) -Dotación de California (TCE)	Gisele Fong	
7	CALSTART	Alycia Gilde	Niki Okuk
8	Ciudad de Bell Gateway Consejo de gobiernos de las Ciudades Gateway(GCCOG) Comité ad hoc	Concejal Ali Saleh	
9	Comité ad hoc GCCOG de la Ciudad de Commerce	Alcaldesa pro-tem Oralia Rebollo	
10	Comité ad hoc GCCOG de la Ciudad de Cudahy	Vicealcaldesa Elizabeth Alcantar	
11	Ciudad de Long Beach	Concejal Suely Saro	
12	Ciudad de Los Angeles	Dan Rodman	
13	Coalición por un Aire Limpio	Chris Chávez	
14	Comunidades para un Medio Ambiente Mejor (CBE)	Jennifer Ganata y Dilia Ortega *(codirectoras)*	
15	Condado de Los Angeles, Distrito Supervisorial 1	Martín Reyes	Aydin Pasebani
16	Condado de Los Angeles, Distrito Supervisorial 2	Lilly O'Brien-Kovari	
17	Condado de Los Angeles, Distrito Supervisorial 4	Luke Klipp	
18	Universidad Estatal de California, Long Beach/Centro de Comercio Internacional y Transporte (CITT)	Dr. Tom O'Brien	
19	Earthjustice	Fernando Gaytan	
20	Comunidades de East Yard por la Justicia Medioambiental (EYCEJ)	Taylor Thomas	Laura Cortez
21	Asociación de Transportistas del Puerto (HTA)	Matt Schrap	Robert Loya
22	Hermandad Internacional de Camioneros, Sindicato Local 848	Eric Tate	
23	Sindicato Internacional de Trabajadores Estibadores (ILWU)	*TBD – Se anunciará*	
24	Federación Empresarial del Condado de Los Angeles (BizFed)	Chris Wilson	
25	Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Angeles	Dave MacGregor	Elaine Kunitake/Edel Vizcarra
26	Corporación de Desarrollo Económico del Condado de Los Angeles	Stephen Cheung	
27	Asociación de Agentes de Aduanas y Transitarios de Los Angeles	Dan Monnier y Dan Meylor *(codirectores)*	
28	Distrito Escolar Unificado de Los Angeles	Fidencio Gallardo	
29	Fundación de Asistencia Jurídica de LA-Long Beach (LAFLA-LB)	Ghirlandi Guidetti	Angela M. Turner
30	Alianza de Long Beach para niños con asma (LBACA)	Sylvia Betancourt	Marlin Dawoodjee Vargas
31	Residentes de Long Beach Empoderados (LBRE)	Leanna Noble	
32	Tránsito de Long Beach (LBT)	Lisa Patton	
33	Consorcio de Transporte METRANS	Dra. Genevieve Giuliano	
34	Metrolink (Autoridad Ferroviaria Regional del Sur de California)	Roderick Díaz	David Huang
35	Consejo Nacional para la Defensa de los Recursos (NRDC)	Natalia Ospina	Alec Cronin
36	Asociación de la Marina Mercante del Pacífico (PMSA)	Michele Grubbs	Thomas Jelenic
37	Puerto de Long Beach (POLB)	Com. Sharon Weissman	Theresa Dau-Ngo/Tony Gioello
38	Puerto de Los Angeles (POLA)	Kerry Cartwright	
39	Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (AQMD)	Dr. -Matt Miyasato	Dra. Sarah Rees
40	Colaboración del Sureste de Los Angeles (SELA)	Dra. Wilma Franco	Justin Pivaral
41	Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)	Kome Ajise	Darin Chidsey / Annie Nam
42	Total Transportation Services, Inc. (TTSI)	Vic La Rosa	Tony Williamson
43	Ferrocarril Union Pacific (UP)	Lupe Valdez	
45	Instituto de Investigación sobre Equidad (ERI) de USC	Edward Muna	Dr. Manuel Pastor
46	Watson Land Company	Matthew Means	

BORRADOR



MIEMBROS DE OFICIO

	AGENCIA	LÍDER	ALTERNATE
1	Consejo de Gobiernos de las Ciudades Gateway (COG)	Nancy Pfeffer	Marisa Pérez
2	Agencia de Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos (EPA)	Morgan Capilla	

BORRADOR



ANEXO B: LISTA DEL EQUIPO DEL PROYECTO

LA METRO	DISTRITO 7 DE CALTRANS	SERVICIOS PROFESIONALES
Michael Cano Director Ejecutivo (interino) Política y programación federal y estatal CanoM@metro.net Dan Lamere, Asociado de Transporte Sona Babayan, Asociada de Transporte	Gloria Roberts* Sub-Directora Gloria.roberts@dot.ca.gov	**Arellano Asociados** Susan DeSantis, co-delegada*. Directora de proyectos sdesantis@arellanoassociates.com Melissa Holguin, Directora de Proyectos, Codirectora Stacey Falcioni, Gestora de proyectos Julie Nieto, Coordinadora Principal de Proyectos Nora Casillas, Coordinadora Principal de Proyectos Xochitl Medrano, Coordinadora de proyectos Samantha Sosa, Coordinadora Asistente de Proyectos Nancy Verduzco, Coordinadora técnica
Laurie Lombardi, Directora Ejecutiva de Planificación Financiera Estratégica	Jeffrey Newman Jefe de Personal	**AECOM/Cambridge Systematics** Dave Levinsohn Vicepresidente AECOM Dave.levinsohn@aecom.com Julie Rush, Directora de Planificación y Transporte, AECOM Susan Ambrosini, Directora, AECOM Gary Hamrick, Director, Cambridge Systematics
KeAndra Cylear Dodds, Directora Ejecutiva Jessica Medina, Directora Equidad y Raza Oficina del Director General	Paul Marquez, Subdirector de Distrito Planificación, movimiento de bienes/asistencia local	**HERE LA** Amber Hawkes, Codirectora Shannon Davis, Codirectora
Ernesto Chaves, Sub-Director Ejecutivo Carreteras y autopistas	Ron Kosinski, Sub-Director de Distrito, Planificación Medioambiental	**Morales + Morales Partners** Erika Morales* Socia erika@morales-partners.com
Lilian De Loza-Gutierrez, Directora Relaciones con la Comunidad	James Shankel, Jefe de Oficina (en funciones) Planificación Regional, Tránsito y LDR Caltrans Distrito 7, División de Planificación	**GF Bunting + Co.** Maya Pogoda, Alta Ejecutiva

**Punto de contacto*

BORRADOR



ANEXO C: COMPOSICIÓN DEL COMITÉ CONSULTIVO POR GRUPO

CBO'S, GRUPOS ECOLOGISTAS Y DE DEFENSA Y ORGANIZACIONES COMUNITARIAS	CIUDADES Y AGENCIAS GUBERNAMENTALES	MOVIMIENTO DE BIENES/LOGÍSTICA/ TRANSPORTE/TRABAJO/EMPRESA
Sureste de Los Angeles (SELA) Colaborativo	Condado de Los Angeles Distrito Supervisorial 1	Consorcio de Transporte METRANS
Comunidades de East Yard por la Justicia Medioambiental (EYECJ)	Condado de Los Angeles Distrito Supervisorial 2	Universidad Estatal de California, Centro de Comercio Internacional y Transporte de Long Beach (CITT)
Comunidades para un Medio Ambiente Mejor (CBE)	Condado de Los Angeles Distrito Supervisorial 4	Instituto de Investigación sobre Equidad (ERI) de USC
Alianza de Long Beach para niños con asma (LBACA)	Obras Públicas del Condado de Los Angeles	Distrito Escolar Unificado de Los Angeles (LAUSD)
Residentes de Long Beach Empoderados (LBRE)	Ciudad de Long Beach	CALSTART
Fundación de Asistencia Jurídica de LA-Long Beach (LAFLA-LB)	Ciudad de Los Angeles	Hermandad Internacional de Camioneros, Sindicato Local 848
Coalición por un Aire Limpio (CCA)	Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)	Federación Empresarial del Condado de Los Angeles (BizFed)
EarthJustice	Metrolink (Autoridad ferroviaria regional del sur de California)	Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe (BNSF)
Consejo Nacional para la Defensa de los Recursos (NRDC)	Comité ad hoc GCCOG de la ciudad de Bell	Asociación de Agentes y Transitarios de LA (LACBFFA)
RESPIRA en el sur de California	Comité ad hoc GCCOC de la ciudad de Commerce	Asociación de Transportistas del Puerto (HTA)
The California Endowment (TCE)* (La Dotación de California)	Comité ad hoc GCCOG de la ciudad de Cudahy	Ferrocarril Union Pacific (UP)
	Autoridad de Transporte del Corredor Alameda (ACTA)	Asociación de la Marina Mercante del Pacífico (PMSA)
	Tránsito de Long Beach (LBT)	Total Transportation Services, Inc. (TTSI)
	Access Services, Inc	Watson Land Company
	Junta de Recursos Atmosféricos de California (CARB)	Sindicato Internacional de Trabajadores Estibadores (ILWU)
	Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (AQMD)	Puerto de Long Beach (POLB)
	Corporación de Desarrollo Económico del Condado de Los Angeles (LAEDC)	Puerto de Los Angeles (POLA)

BORRADOR

**California Endowment es una fundación y una organización al servicio de la comunidad.*

**Miembros *de oficio*
Consejo de Gobiernos de las Ciudades de Gateway (GCCOG)

Agencia de Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos (EPA)

Apéndice 2-C Lista de miembros del Comité de Coordinación

Apéndice 2-C Lista de miembros del Comité de Coordinación



Miembros del Comité de Coordinación LB-ELA

ORGANIZACIÓN	MIEMBRO DEL COMITÉ DE COORDINACIÓN
Comité Consultivo	Elizabeth Alcantar, Ciudad de Cudahy, Comité Especial del Consejo de Gobiernos de Gateway Cities
Comité Consultivo	Comisaria Sharon Weissman, Puerto de Long Beach
Comité Consultivo	Sylvia Betancourt, Long Beach Alliance for Children with Asthma
Comité de Liderazgo Comunitario	Tiesha Davis, San Pedro
Comité de Liderazgo Comunitario	Phyllis Ollison, Compton *diciembre 2023 - presente* *Viridiana Preciado-Cervantes, Walnut Park* *abril 2022 – diciembre 2023*

BORRADOR

A partir de marzo 2024

Metro

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

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



Miembros del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)

JURISDICCIÓN	MIEMBRO DEL CLC
General, Compton	*Vacante - Susan Adams (3/2022 - 11/2023)*
General, Signal Hill	Kevin Shin
Bell	Luis Mesa
Bell Gardens	Natalie Diaz Rubio
Bellflower	*Vacante*
Boyle Heights	Emmanuel Godinez
Carson	Fa'alagilagi Meni-Siliga
Commerce	Alfonso Garate
Compton	Phyllis Ollison
Cudahy	Irma Lopez
Downey	*Vacante*
East LA	Guadalupe Arellano
East LA	Kathleen Barajas
East LA	Miyuki Gomez
East/Rancho Dominguez (Unincorp)	Sinetta Farley
Huntington Park	Jose Rodolfo Vallejo
Lakewood	Dan Wamba
Long Beach	Marcos Lopez
Long Beach	Maria Reyes
Long Beach	Marlene Sanchez
Lynwood	Elizabeth Zamarripa
Lynwood	Aide Castro
Maywood	Jamila Cervantes
Montebello	Andres Duarte
Paramount	*Vacante - Amber Bobadilla (3/2022 - 2/2023)*
Signal Hill	*Vacante - Kevin Shin trasladado a general*
South Gate	Esmeralda Hernandez
Vernon	Dora Douglas
Walnut Park	Viridiana Preciado Cervantes
Wilmington/San Pedro (San Pedro)	Tiesha Davis
Wilmington/San Pedro (Wilmington)	Manuel Arellano

BORRADOR

A partir de marzo 2024

Metro

Apéndice 2-E Resultados de la EPET

PLAN DE INVERSIÓN DEL CORREDOR LB-ELA

DOCUMENTACIÓN DE LA HERRAMIENTA DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA EQUIDAD (EPET)

INTRODUCCIÓN

¿QUÉ ES LA EPET?

La Herramienta Piloto de Planificación y Evaluación de la Equidad (EPET) fue desarrollada por Metro en 2021 para proporcionar una orientación detallada sobre la equidad para proyectos de Metro a gran escala y plurianuales. La EPET requiere que los proyectos 1) identifiquen las disparidades que impactan la movilidad, las oportunidades económicas y los resultados de salud, y cómo se viven los servicios, programas y proyectos relacionados; 2) comprendan las causas fundamentales de esas disparidades, y 3) desarrollen e implementen estrategias, proyectos, programas y prioridades de inversión de una manera que proporcione resultados más equitativos. Desde su inicio hasta su adopción, el equipo del proyecto del Plan de Inversión del Corredor LB-ELA (Plan), el Comité Consultivo, y el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) utilizaron el EPET para orientar el enfoque y el proceso de divulgación, los análisis de las condiciones existentes, la metodología de evaluación y las recomendaciones de financiación, tal y como se describe en detalle en este informe.

Aplicando los conceptos de Áreas de Oportunidad del EPET,[1] Resultados comunitarios,[2] y Resultados del Proyecto,[3] este informe documenta los procesos de visión, análisis de datos, investigación contextual, participación de la comunidad y evaluación técnica aplicados para informar un plan de inversión que promueva resultados equitativos en el Corredor LB-ELA ("el Corredor"). Tras una sección introductoria que proporciona definiciones de equidad y una visión general del Proyecto y de los antecedentes del Comité Consultivo, este informe de documentación EPET sigue la siguiente estructura:

I. Conectar los resultados comunitarios con los resultados del proyecto
II. Analizar los datos
III. Involucrar a la comunidad
IV. Planificar resultados equitativos

La estructura de seis partes de la EPET incluye dos secciones posteriores que no se han aplicado en este momento, ya que se refieren específicamente a la ejecución de proyectos y programas individuales. Estas secciones ("Implementación de la propuesta" y "Evaluar, comunicar y rendir cuentas") podrán ser documentadas por el personal pertinente del proyecto a medida que las propuestas a gran escala del Plan de Inversión avancen hacia su implementación en el futuro.

---

[1] Áreas de Oportunidad = Indicadores clave de éxito que incluyen Empleo, Vivienda, Educación, Salud, Transporte, Desarrollo Comunitario, Justicia Penal, Medio Ambiente y Seguridad.

[2] Resultados comunitarios = La condición de bienestar a nivel comunitario que nos gustaría alcanzar. Carece de disparidades basadas en la raza, los ingresos, la capacidad u otros factores sociodemográficos.

[3] Resultado del proyecto = Un futuro estado de cosas claramente definido a nivel de programa, local o de organismo resultante de la acción propuesta que en definitiva apoya el resultado comunitario.

DEFINIENDO LA EQUIDAD

Metro define la equidad como "tanto un resultado como un proceso para abordar 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 los puestos de trabajo, la vivienda, la educación, las opciones de movilidad y las 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 entrega de servicios, la entrega 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 Angeles; es por lo que nos esforzamos".

Las siguientes definiciones de equidad procedimental, distributiva, restaurativa y estructural han servido de apoyo a los debates sobre la equidad a lo largo de este proceso de planificación. Estas definiciones detalladas no forman parte de la definición oficial de equidad de Metro.

Definiciones Detalladas de la Equidad

Equidad Procedimental	> Un compromiso proactivo y accesible con la comunidad que reduzca las diferencias lingüísticas, tecnológicas y de capacidad para llegar a las comunidades donde están 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 comunidad autoidentificadas 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 expiación de los daños sistémicos históricos y actuales resultantes de la práctica y la política de planificación. > Acciones, recursos e inversiones proporcionales dedicados a remediar y prevenir nuevos daños sistémicos.
Equidad Estructural	> Evolución de los grupos responsables de la toma de decisiones para que reflejen las comunidades a las que sirven. > Reestructuración de los sistemas organizativos y las jerarquías para empoderar a los grupos históricamente marginados.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y DEL COMITÉ CONSULTIVO

Las cuestiones que Metro pretende abordar a través de este proceso del Comité Consultivo y del Plan de Inversión son muy variadas y reflejan la naturaleza multimodal del plan de inversión, la escala geográfica del área de estudio y la profundidad del contexto del cual surgió el proceso actual. La comprensión de los problemas de equidad centrados en el proceso del Comité Consultivo y el Plan de Inversión se basa en la comprensión de las dos últimas décadas de planificación y defensa de la comunidad en torno al Corredor Sur de la I-710, y el último siglo de injusticia racial, económica y medioambiental, reforzada por las políticas públicas y las infraestructuras, que siguen afectando a las comunidades circundantes del Corredor en la actualidad.

La I-710 y sus cinco autopistas de intersección (SR-60, I-5, I-105, SR-91 e I-405) reflejan el legado compartido de muchas autopistas estadounidenses, muchas de las cuales se trazaron intencionadamente a través de vecindarios negros, indígenas y de personas de color (BIPOC),

desplazando a los residentes, desconectando a las comunidades de las oportunidades económicas y sometiendo de forma desproporcionada a vecindarios enteros a daños medioambientales y a impactos de salud relacionados. Sin embargo, a pesar de soportar el peso de muchos fracasos de planificación y política, el corredor LB-ELA ha mantenido ricas identidades comunitarias y orgullo cívico, y ha fomentado importantes movimientos activistas por los derechos civiles, el empoderamiento cultural, la justicia de tránsito y la justicia ambiental. Estos elementos de la historia de la comunidad LB-ELA se discuten en mayor detalle en la Sección 3: Involucrar a la Comunidad.

En busca de una solución para la cada vez más congestionada autopista I-710, que sirve como corredor de transporte de bienes y viajes a nivel regional y nacional, Metro y Caltrans propusieron una ampliación de 8 a 16 carriles a principios de la década de 2000. Tal como se propuso inicialmente, la ampliación habría desplazado a más de 660 hogares a lo largo de la autopista y empeorado la contaminación en el corredor. Un informe de la EPA de 2009 estimaba en aproximadamente 2,000 las muertes prematuras asociadas a las emisiones de diésel en la cuenca atmosférica de la costa sur, que incluye la zona urbana de Los Angeles y los condados de alrededor. En respuesta a la propuesta de Metro y Caltrans, la Coalición por la Salud y la Justicia Medioambiental (CEHAJ) se organizó contra el plan para abogar por un proyecto de corredor con cero emisiones, condicionado a la contratación local y sin desplazamientos. Metro y Caltrans iniciaron entonces un extenso proceso de participación pública (el Estudio de Metro del Corredor 710) y el proceso de Informe de Impacto Ambiental (EIR). En 2012, se publicó el Borrador del EIR, al que CEHAJ respondió con una propuesta de Alternativa Comunitaria 7 (CA 7). A pesar del costo histórico de la autopista para las comunidades cercanas, reconocido en un informe de Metro de 2018,[4] la Junta Directiva de Metro aprobó su propia alternativa (5C) ese mismo año, que seguía incluyendo un elemento de ampliación de la autopista, incorporando un carril adicional de flujo mixto en cada sentido, carriles de desvío para camiones e intercambiadores reconfigurados. El plan habría desplazado a unas 436 personas en 109 viviendas y 158 negocios.[5]

El CEHAJ y otros residentes del Corredor siguieron oponiéndose a la alternativa 5C, manteniendo su demanda de una política obligatoria de cero emisiones para reducir la contaminación. Poco después, en 2021, la EPA dictaminó que el proyecto infringiría la Ley federal de Aire Limpio, declarando que se exigiría a los organismos públicos que "desarrollen un programa que... no aumente ni repercuta negativamente en la salud pública".[6] En septiembre de 2021, en respuesta a la decisión de la EPA y a la rescisión del apoyo al proyecto por parte del Estado de California, Metro y Caltrans suspendieron el proceso de planificación de la alternativa 5C, con el reconocimiento por parte de la Junta Directiva de Metro de que las comunidades situadas a lo largo del corredor de la I-710 han sufrido durante mucho tiempo impactos en la salud, la calidad del aire, la movilidad y la calidad de vida debido a su proximidad a las instalaciones existentes de autopistas centradas en el transporte de carga. En septiembre de 2021, Metro y Caltrans pusieron en marcha el Comité Consultivo del Corredor Sur de la I-710 (desde entonces denominado Comité Consultivo LB-ELA) para reevaluar las necesidades del corredor y de sus comunidades, desarrollar estrategias multimodales para satisfacer dichas necesidades, identificar posibles proyectos y programas basados en dichas estrategias y crear un plan de inversiones prioritarias

[4] https://boardagendas.metro.net/board-report/2018-0053/

[5] https://www.asce.org/publications-and-news/civil-engineering-source/civil-engineering-magazine/article/2021/10/epa-suspends-california-interstate-710-project

[6] https://www.asce.org/publications-and-news/civil-engineering-source/civil-engineering-magazine/article/2021/10/epa-suspends-california-interstate-710-project

para aprovechar las ventajas de la financiación local de la Medida R[7] y Medida M[8] con los objetivos de mejorar la movilidad regional, la competitividad económica, la calidad del aire y la movilidad de personas y bienes.

El Comité Consultivo está formado por aproximadamente 40 partes interesadas de la comunidad y la región, procedentes de una muestra representativa de comunidades, industrias y organismos públicos, empresariales y laborales. Todas estas personas se ven directamente afectadas o dependen del movimiento de personas y bienes a través del Corredor. El Comité Consultivo es guiado por el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), un grupo de 28 residentes que representan a las comunidades del Corredor, cuya participación directa en el proceso de toma de decisiones proporciona una visión crítica de las experiencias vividas y las prioridades de las personas directamente afectadas por la infraestructura y las industrias del Corredor. Otros grupos de trabajo, incluido el Grupo de Trabajo sobre Equidad, están formados por miembros del Comité Consultivo y del Comité de Liderazgo Comunitario, lo que permite que los debates centrados en temas específicos informen las acciones del Comité Consultivo. El Grupo de Trabajo sobre Equidad ha desempeñado un papel decisivo en la aplicación del EPET por parte de Metro, aportando conocimientos y experiencia técnica basados en la experiencia vivida y profesional, así como comentarios constructivos sobre el proceso, las propuestas de proyectos/programas, los métodos de evaluación y las consideraciones para la futura aplicación.

SECCIÓN 1: CONEXIÓN DE LOS RESULTADOS COMUNITARIOS CON LOS RESULTADOS DEL PROYECTO

IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS PROBLEMAS

La Junta Directiva de Metro suspendió la revisión ambiental de la anterior Alternativa 5C del Proyecto del Corredor Sur de la I-710 debido a la gran preocupación de que el proyecto propuesto no pudiera cumplir las normas de conformidad de la calidad del aire; crearía un desplazamiento insostenible en las comunidades desfavorecidas adyacentes a la autopista; y contradiría las políticas locales, estatales y federales actualizadas relacionadas con los proyectos de ampliación o expansión de autopistas. Al mismo tiempo, la Junta Directiva de Metro ordenó a la Directora Ejecutiva de Metro que volviera a involucrar a las comunidades afectadas a lo largo del Corredor LB-ELA, convocara a las partes interesadas y desarrollara una estrategia de inversión multimodal y multifuncional para el Corredor LB-ELA que mejore la movilidad regional y la calidad del aire, fomentando al mismo tiempo la vitalidad económica, la equidad social, la sostenibilidad ambiental y el acceso a las oportunidades para los residentes del Condado de Los Angeles, especialmente para los más afectados por el Corredor y los que viven o trabajan junto a él.

A lo largo de las dos últimas décadas de trabajo de planificación en torno al Corredor Sur de la I-710, los miembros de la comunidad, los grupos de defensa y las agencias reguladoras han planteado una serie de cuestiones relacionadas con la equidad. Estas cuestiones han estado en primera línea de los procesos del Comité Consultivo y del CLC, informando el desarrollo de los objetivos, principios, proyectos y programas, y metodologías de evaluación desde la creación del Comité Consultivo y el inicio de la directiva del Plan de Inversión. El equipo del proyecto también llevó a cabo una revisión de los

[7] Measure R (2008) - Half-cent LA County sales tax measure to finance new transportation projects and programs, and accelerate those already in the pipeline.

[8] Measure M (2016) –Half-cent LA County sales tax measure to make Measure R permanent and fund additional projects to ease traffic, repair local streets and sidewalks, expand public transportation, earthquake retrofit bridges and subsidize transit fares for students, seniors and persons with disabilities.

documentos de planificación y comunitarios relevantes para identificar cómo los esfuerzos anteriores han caracterizado e intentado abordar las necesidades y retos del Corredor. Un análisis de los datos de las condiciones existentes (detallado en la Sección 2: Análisis de datos) contribuyó aún más a comprender que las personas a lo largo del corredor de la I-710 están sobrecargadas de varias maneras en comparación con otras partes de la región. Dado el alto porcentaje de poblaciones BIPOC en el corredor, estas cuestiones refuerzan las desigualdades raciales y demuestran cómo el racismo estructural se manifiesta en las comunidades urbanas.

Aplicando el marco de la Equidad Distributiva, Restaurativa, Procedimental y Estructural, a continuación, se resumen las cuestiones clave que Metro pretende abordar en este Plan de Inversión:

Cuestiones de Equidad Distributiva

Emisiones elevadas en las autopistas/ Mala calidad del aire	El corredor sur de la I-710 es responsable del 20% de las emisiones de partículas del sur de California.[9] Los elevados niveles de contaminantes diésel que afectan a las comunidades situadas a menos de 400 metros de la autopista se han ganado el nombre de "zona de muerte diésel", en referencia a la relación entre la contaminación diésel y las enfermedades respiratorias y cardiovasculares.[10]
Cargas para la salud de la comunidad	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 sanitaria..[11] El acceso limitado a un transporte activo seguro y cómodo y a infraestructuras recreativas al aire libre,[12] así como la exposición al calor por falta de sombra y zonas verdes[13] también contribuyen a la carga para la salud en el Corredor.
Calles inseguras/hostiles para peatones y ciclistas	En general, las calles del corredor están diseñadas para grandes volúmenes de tráfico de vehículos, con una infraestructura peatonal y de transporte activo limitada o mal mantenida. Aunque algunas jurisdicciones han introducido infraestructuras específicas y un diseño de calles más seguro en los últimos años, falta una red cohesiva de infraestructuras seguras para ciclistas y peatones en todo el corredor. Dados los elevados volúmenes de vehículos que entran y salen de la autopista, la seguridad de ciclistas y peatones es especialmente preocupante en los alrededores de las rampas de entrada y salida de la autopista y los pasos elevados.[14]
Confiabilidad del servicio de tránsito	La confiabilidad del servicio de transporte público es una de las cuestiones que más directamente afecta el acceso a los recursos y oportunidades para los residentes y trabajadores del Corredor que dependen del transporte público. También contribuye a la proporción de "usuarios preferentes" del corredor, cuya decisión de utilizar el transporte público en lugar de un vehículo personal tiene repercusiones más amplias en la calidad del aire, la congestión y la seguridad vial.[15] Además, la distribución de la inversión entre los servicios de tránsito (por ejemplo, autobús, ferrocarril y microtránsito) ha dado prioridad históricamente a las áreas de servicio y a los usuarios con menores necesidades frente a los que tienen mayores necesidades.[16]
Tiempos de viaje	Los altos niveles de congestión a lo largo de la autopista y arterias importantes afectan la capacidad de los miembros de la comunidad para llegar a sus puestos de trabajo, escuelas y otras necesidades. La congestión de vehículos afecta a los tiempos de viaje de los conductores, usuarios de autobuses y vehículos de transporte de bienes que dependen de las principales autopistas y arterias. 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 infraestructura segura y conectada.

[9] http://www.aqmd.gov/docs/default-source/news-archive/2021/JETSI-aug31-2021.pdf

[10] Nelson, Laura J. “710 Freeway is a ‘diesel death zone’ to neighbors,” Los Angeles Times, March 1, 2018.

[11] OEHHA CalEnviroScreen 4.0

[12] SCAG Regional Bikeways Data,

[13] Tree People, LA County Tree Canopy Map, CA Healthy Places Index

[14] SCAG Regional Bikeways Data, LA County Bikeways Open Data, Transportation Injury Mapping System (TIMS), 2017-2019

[15] LA Metro NextGen Bus Plan, Southeast LA (SELA) Transportation Study (Giuliano et al., 2018)

[16] How We Got Here: Three Decades of Equity at Metro (Investing in Place, 2019)

Cuestiones de Equidad Distributiva

Falta de espacios verdes y sombra	La presencia o falta de dosel arbóreo y espacios verdes es un problema de equidad importante 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 oportunidades de recreación al aire libre, lo que repercute en la salud y la calidad de vida de la comunidad.[17]
Capacidad de movimiento de mercancías e impactos	El corredor desempeña un papel importante a escala nacional en el transporte de mercancías hacia y desde los puertos de Los Angeles y Long Beach, y la creciente demanda de capacidad de transporte de carga aumenta la presión sobre las infraestructuras existentes. La I-710 ya transporta decenas de miles de camiones diariamente, lo que contribuye a la calidad del aire, el ruido, la congestión y otros impactos ambientales en las comunidades cercanas.[18]
Comunidades desconectadas	La I-710 refuerza y amplía la división entre las comunidades a ambos lados del río LA. Muchos cruces este/oeste carecen de infraestructuras seguras para bicicletas, y en algunos cruces faltan aceras, están sin pavimentar o son estrechas. Otras autopistas e infraestructuras ferroviarias del corredor también impiden las conexiones entre comunidades vecinas. Estas barreras infraestructurales tienen un impacto duradero en el acceso a oportunidades y servicios, y muchas sirven como recordatorios físicos del desplazamiento y la desposesión del pasado.[19]

Cuestiones de Equidad Procesal/Restaurativa/Estructural

Desinversión histórica/ privación de derechos	El último siglo de decisiones políticas y de planificación en el Corredor ha creado y reforzado pautas de segregación y desinversión. Las comunidades con mayores necesidades de inversión se enfrentan a menudo a los mayores obstáculos para la participación cívica y el poder político, como las barreras lingüísticas, las oportunidades educativas y el tiempo disponible para participar.[20]
Falta de confianza por el proyecto anterior del I-710	El anterior proyecto de ampliación de la autopista I-710 fue ampliamente percibido como una continuación de las perjudiciales prácticas de planificación del transporte del siglo 20, dando prioridad a la industria sobre la salud y los medios de 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 Directiva de Metro no abordó las necesidades y preocupaciones de las comunidades que soportarían los impactos adversos del proyecto, y deterioró la confianza entre muchos residentes del Corredor y las partes interesadas en el medio ambiente.[21]
Disparidades en la capacidad y los recursos municipales dentro del corredor LB-ELA	Aunque el nuevo Plan de Inversión pretende distribuir las inversiones multimodales de forma equitativa y proporcional a los niveles de necesidad en todo el Corredor, las comunidades más necesitadas serán a menudo las que tengan menos

[17] Tree People, LA County Tree Canopy Map, Los Angeles County Park Needs Assessment

[18] LA Metro, LA County Goods Movement Strategic Plan, 2021

[19] Dividing Highways: Barrier Effects and Environmental Justice in California (escholarship.org)

[20] Healing LA Neighborhoods: A once-in-a-generation opportunity to create thriving and inclusive communities across Los Angeles | Prevention Institute

[21] East Yard Communities for Environmental Justice, I-710 Corridor

	capacidad para evaluar, planificar y ejecutar proyectos, incluso con financiación externa disponible.

AREAS DE OPRTUNIDAD

El Comité Consultivo, el CLC y los Grupos de Trabajo colaboraron para imaginar un futuro que equilibre las diversas necesidades de las partes interesadas del Corredor, identificadas a través de las aportaciones de la comunidad, los esfuerzos de planificación anteriores y el análisis de los datos sobre las condiciones existentes. A lo largo de varios meses, como se describe a continuación, estos grupos elaboraron y perfeccionaron cuidadosamente la visión, los objetivos y los principios directivos como marco para orientar y centrar las acciones propuestas en el Plan de Inversión. Los objetivos establecidos en este proceso funcionan como áreas de oportunidad en las que las acciones del Plan de Inversión pueden y pretenden tener impacto.

Diciembre de 2021: Sesiones de escucha

- En diciembre de 2021, el equipo del proyecto celebró dos Sesiones de Escucha del Proyecto del Corredor LB-ELA con el objetivo de involucrar a los miembros de las comunidades del Corredor en el desarrollo 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 el deseo de avanzar 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 ampliación 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 2022: Encuesta sobre la visión y los objetivos

- De febrero a marzo de 2022, Metro administró una encuesta de Visión y Objetivos, a través de la cual el público identificó sus prioridades para mejoras potenciales en el Corredor, seleccionando hasta tres de las siguientes: Calidad del aire, Salud comunitaria, Medio ambiente, Seguridad vial 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 estaban compuestas por 427 miembros del público y 24 miembros del Comité Consultivo. El 53% de los encuestados eligió la calidad del aire como una de sus tres prioridades para mejorar el Corredor, seguido por el 51% que eligió las opciones de viaje y el 50% que eligió la seguridad vial para todos los usuarios del transporte.

Marzo de 2022: Reunión pública sobre la visión y los objetivos

- El equipo del proyecto celebró virtualmente una reunión pública de Desarrollo de la Visión y los Objetivos en marzo de 2022. Asistieron 83 participantes, incluidos 11 miembros o alternos del Comité Consultivo y 50 miembros del público. La reunión incluyó un debate interactivo y una encuesta, en la que los participantes identificaron sus prioridades para posibles mejoras 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 desplazamiento (50%) y la salud de la comunidad (50%). Otras áreas de preocupación fueron la seguridad vial (43%), el medio ambiente (40%), el empleo y las oportunidades económicas (13%) y otros (13%).

- Los participantes compartieron recomendaciones específicas para los objetivos relacionados con las diversas áreas de preocupación en la discusión interactiva. Las recomendaciones sobre la calidad del aire incluían el requisito de que los proyectos cumplieran las normas sobre 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 acceso a opciones de movilidad multimodal de alta calidad y la consideración del cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Las recomendaciones sobre seguridad incluían vías más seguras para peatones y ciclistas y la incorporación de directrices que priorizaran las políticas de seguridad. Las recomendaciones sobre economía incluían la creación de puestos de trabajo bien remunerados con la contratación local como prioridad y el apoyo a los usos comerciales del suelo.

Abril - septiembre 2022: Desarrollo Y Aprobación de la Visión, los Objetivos Y los Principios Directivos

- **Abril de 2022:** Se presentaron las declaraciones preliminares de Visión y Objetivos al CLC, al Comité Consultivo y al Grupo de Trabajo sobre Equidad para su revisión y discusión. El Grupo de Trabajo sobre Equidad recomendó que se considerara la posibilidad de elevar la Equidad a la categoría de Principio Directivo.
- **Mayo de 2022:** El CLC discutió y dio su opinión sobre el lenguaje de la Visión y los Objetivos. El Comité Consultivo votó a favor de aprobar el Principio Directivo de Equidad propuesto y continuó debatiendo la Visión y los Objetivos. El equipo del proyecto propuso elevar la Sostenibilidad como segundo Principio Directivo.
- **Junio de 2022:** El CLC y el Comité Consultivo continuaron debatiendo las mejoras de la Visión y los Objetivos. 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 Rector 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 los Objetivos de Calidad del Aire, Movilidad, Comunidad y Medio Ambiente.
- **Agosto de 2022:** El objetivo de Seguridad y el objetivo de Oportunidad se aprobaron formalmente en la reunión de agosto de 2022 del Comité Consultivo, con la condición de que se desarrollara un nuevo objetivo de Prosperidad con un enfoque regional a partir de las aportaciones del CLC. El CLC discutió el objetivo de prosperidad propuesto.
- **Septiembre de 2022:** El objetivo de prosperidad se perfeccionó y aprobó formalmente en la reunión del Comité Consultivo de septiembre de 2022. La Junta Directiva de Metro adoptó la Visión, los Objetivos y los Principios Directivos en su reunión de septiembre de 2022 como política oficial.

Visión, Objetivos Y Principios Directivos

Declaración de visión	Un sistema de transporte equitativo y compartido del Corredor Sur de la I-710 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 la capacitación económica de todos los residentes, comunidades y usuarios del corredor.
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, los resultados y los resultados de la comunidad. El plan pretende elevar y establecer el principio de equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de equidad procedimental, distributiva, estructural y restaurativa, y dando prioridad a un proceso de participación accesible y representativo para las comunidades más afectadas por la I-710.
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 gestión responsables del medio ambiente, todo ello manteniendo o mejorando el bienestar del entorno del que depende la vida.
Objetivo de calidad del aire	Fomentar la calidad del aire limpio local y regional.
Objetivo de movilidad	Mejorar la movilidad de personas y bienes.
Objetivo comunitario	Apoyar a comunidades prósperas mejorando la salud y la calidad de vida de los residentes.
Objetivo de seguridad	Hacer más seguros todos los modos de viaje.
Objetivo de oportunidad	Aumentar el acceso de la comunidad a empleos de calidad, desarrollo de la fuerza laboral y oportunidades económicas.
Objetivo de 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, con un enfoque en el fortalecimiento de las comunidades del Corredor 710, que han sido y siguen siendo perjudicadas por la actividad económica y el desarrollo.
Objetivo medioambiental	Mejorar el entorno natural y construido.

RESULTADOS COMUNITARIOS DESEADOS

El Plan de Inversión y el proceso del Grupo Operativo pretenden responder a los problemas y retos sistémicos descritos anteriormente, contribuyendo al avance de aspiraciones más amplias para el Corredor y la región. Los siguientes Resultados Comunitarios resumen las aspiraciones expresadas por el público, el Comité Consultivo y los miembros del CLC. Si se alinea con éxito con la Visión, los Objetivos y los Principios Directivos, el Plan de Inversión tendrá un impacto significativo a la hora de ayudar al Corredor a alcanzar estos estados futuros de bienestar deseados:

Resultados Comunitarios Deseados
Aire sano para todos
Mejores y más saludables opciones de transporte a los recursos de la comunidad (trabajos, escuelas, centros de salud, etc.)
Reducción de las tasas de enfermedades como el asma y las enfermedades cardíacas, sin desigualdades.
Conexiones seguras y cómodas para peatones, ciclistas y transporte público
Cero lesiones y muertes por colisión
Un sistema de transporte de mercancías sin emisiones
Vitalidad económica, con altas tasas de empleo local y salarios dignos.
Una transición equitativa de la fuerza laboral para apoyar una economía verde
Protección de los residentes y las empresas frente al desplazamiento
Espacios verdes y sombra abundantes y accesibles
Comunidades reconectadas por espacios verdes a lo largo del río LA
Una asociación de confianza y equilibrada a largo plazo entre Metro y las comunidades de LB-ELA

II. ANALIZAR LOS DATOS

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, así como en comparación con el Condado. Basándose en los problemas y áreas de oportunidad identificados para el Plan de Inversión, los datos se analizaron principalmente para las condiciones socioeconómicas, las condiciones ambientales, la salud de la comunidad, y los patrones de viaje relacionados con el modo de transporte, las emisiones, el rendimiento y la seguridad. Los datos de la encuesta comunitaria y las opiniones anecdóticas de los miembros del CLC y del grupo de trabajo se utilizaron para complementar y contrastar los datos cuantitativos con el fin de obtener un conocimiento más exhaustivo de las comunidades del corredor LB-ELA.

FUENTES DE DATOS

Debido al tamaño de la zona de estudio y al alcance del Plan de Inversión, los datos debían estar disponibles de forma amplia y coherente en todo el condado o a nivel regional, en todas las jurisdicciones. Por lo tanto, los datos más localizados que normalmente podrían considerarse para un único proyecto de transporte no estaban disponibles o no podían analizarse para toda la zona de estudio. Dadas las primeras etapas de desarrollo del proyecto, la mayoría de los proyectos individuales en el Plan de Inversión serán evaluados utilizando datos localizados a medida que pasan por los procesos de diseño, revisión ambiental e implementación. En el análisis de las condiciones existentes se utilizaron datos de las siguientes fuentes:

Fuentes de datos

Socioeconómicos y demográficos	> Censo de EE.UU. y Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense > Dinámica longitudinal empleador-hogar (LEHD) de 2019 > Índice estimado de riesgo de desplazamiento del Proyecto de Desplazamiento Urbano > Universidad de Richmond - Mapa de la Desigualdad
Medioambientales	> Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud Ambiental (OEHHA) CalEnviroScreen 4.0 > Estudio de Exposición a Múltiples Tóxicos del Aire V (MATES V) del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire del Sur de California (SCAQMD) (2021) > Plan de gestión de la calidad del aire del SCAQMD Apéndice de efectos sobre la salud (2022) > Base de datos nacional sobre la ocupación del suelo > Evaluación de las necesidades de parques del condado de Los Angeles > Mapa de uso del suelo de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) > Base de datos de puntos limpios EnviroStor
Salud comunitaria	> OEHHA CalEnviroScreen 4.0 > Alianza de Salud Pública del Sur de California > Departamento de Urgencias y Datos de Pacientes dados de Alta del Estado de California, Oficina de Planificación y Desarrollo de la Salud en todo el Estado (OSHPD) > SCAQMD MATES V

Patrones de viaje	>	LA Metro Datos de usuarios
	>	Medición del Rendimiento Arterial de LA Metro (Measure Up)
	>	Modelo regional de demanda de viajes del SCAG
	>	SCAG Connect SoCal (Plan de Transporte Regional 2020-2045/Estrategia de Comunidades Sostenibles)
	>	Datos de rutas ciclistas del SCAG
	>	Datos sobre carriles bici del condado de Los Ángeles
	>	Datos de servicios basados en la localización de Cambridge Systematics (LOCUS)
	>	Conjunto de datos de investigación sobre gestión del rendimiento nacional (NPMRDS)
	>	Sistema integrado de registros de tráfico de la Patrulla de Carreteras de California (SWITRS)
	>	Modelo de análisis del transporte portuario (PortTAM)
	>	Sistema de medición del rendimiento de Caltrans (PeMS)
	>	Sistema de vigilancia y análisis de accidentes de tráfico (TASAS) de Caltrans
	>	Sistema de cartografía de accidentes de transporte (TIMS)

También se recopilaron datos cualitativos y anecdóticos a través de una serie de eventos presenciales de participación pública en colaboración con organizaciones comunitarias, y en línea a través de la herramienta de mapeo y encuesta Social Pinpoint.[1] Una revisión de la literatura de los estudios de planificación anteriores relacionados con el Corredor y las cuestiones pertinentes en toda la región también contribuyó a una comprensión de las condiciones existentes; sin embargo, la revisión de la literatura se llevó a cabo teniendo en cuenta la edad, los prejuicios y la relevancia de los documentos y fuentes.

El equipo del proyecto preparó un análisis geoespacial inicial a finales de 2021, que incluía mapas que mostraban la variedad de condiciones existentes en las comunidades del Corredor, además de gráficos y otras visualizaciones de datos para añadir detalles y mejorar la comprensión de las condiciones del Corredor. Este análisis se guio por las siguientes preguntas:

- ¿Dónde se encuentra la zona de estudio del Corredor LB-ELA?
- ¿Quién vive y trabaja en la zona de estudio del corredor LB-ELA?
- ¿Qué opciones de movilidad, tendencias y retos existen en la zona de estudio del Corredor LB-ELA?
- ¿Cuáles son los impactos comunitarios experimentados en el área de estudio del Corredor LB-ELA?

Los mapas, gráficos y conclusiones clave de este análisis se incluyen en la presentación del *Apéndice A. Análisis inicial de las condiciones existentes*

Datos Analizados Sobre las Condiciones Iniciales Existentes

Área de estudio	>	Área de estudio y límites jurisdiccionales

[1]Entre septiembre y noviembre de 2022 se llevaron a cabo una serie de treinta y ocho (38) talleres comunitarios y presentaciones en reuniones a lo largo del corredor. Con el apoyo de organizaciones comunitarias locales, el equipo de divulgación pública también organizó dieciocho (18) eventos a lo largo del corredor, incluidos eventos emergentes para apoyar los esfuerzos de notificación y participación para recopilar información de diferentes comunidades. La encuesta Social Pinpoint y la herramienta de mapeo interactiva (https://arellano.mysocialpinpoint.com/metro-710-task-force/map#/) estuvieron abiertas originalmente desde el 2 de agosto de 2022 hasta el 8 de septiembre de 2022, y el periodo de respuesta se amplió dos veces: hasta el 15 de octubre de 2022, y una vez más hasta el 14 de noviembre de 2022, para dar más tiempo a los comentarios públicos de los miembros de la comunidad. Durante esta fase se recopilaron un total de 1,920 encuestas y 985 comentarios cartográficos del público.

Características socioeconómicas y demográficas	>	Densidad de población (personas por acre neto)
	>	Densidad de empleo (empleados por acre neto)
	>	Puestos de trabajo por sector industrial (comercial, servicios profesionales, industrial, otros servicios)
	>	Raza y etnia
	>	Ingresos familiares
	>	Nivel de pobreza
	>	Edad
	>	Porcentaje de personas con discapacidad
	>	Propiedad de vehículos
Opciones de movilidad, tendencias y dificultades	>	Autopistas y arterias
	>	Servicios de tránsito
	>	Subidas y bajadas en Metro (promedio diario)
	>	Instalaciones para bicicletas
	>	Espacios para ciclistas y peatones
	>	Usos del suelo existentes
	>	Viajeros por modo de transporte (trabajo desde casa, transporte público, a pie/bicicleta, vehículo compartido, conducción individual)
	>	Horas diarias de retraso de los vehículos en las vías arteriales
	>	Velocidades en carreteras arteriales (mañana y tarde)
	>	Velocidades en la autopista I-710 (mañana y tarde)
	>	Embotellamientos en la I-710 (en dirección norte y sur)
	>	Viajes diarios de vehículos y personas por la I-710
	>	Kilómetros recorridos por vehículo (VMT) diarios
	>	Viajes diarios de camiones por la I-710
Impacto en la comunidad (Salud y seguridad)	>	Datos de colisiones de ciclistas y peatones (localización y gravedad)
	>	Colisiones de camiones (localización y gravedad)
	>	Colisiones de vehículos (localización y gravedad)
	>	Colisiones en la I-710 (localización y gravedad)
	>	Partículas 2.55 (microgramos por metro3)
	>	Partículas diésel (toneladas anuales)
	>	Tasa de asma (hospitalizaciones)
	>	Riesgo de cáncer (exposición a tóxicos atmosféricos)
	>	Sitios de limpieza de tóxicos del suelo

El análisis inicial de las condiciones existentes se presentó al Comité Consultivo, al CLC y a los Grupos de Trabajo para su discusión, incluyendo aportaciones sobre métricas adicionales que deberían añadirse al análisis, específicamente desde una perspectiva de equidad. Un análisis posterior de las condiciones existentes producido para su discusión con el Grupo de Trabajo de Equidad incorporó nuevas métricas basadas en las aportaciones de la comunidad y del Grupo de Trabajo, y aplicó las Comunidades Focales de Equidad de Metro como una superposición para identificar patrones y disparidades en las condiciones de las áreas EFC y no EFC dentro del Corredor. Los mapas, gráficos y conclusiones clave de este análisis se incluyen en la presentación en *Apéndice B. Análisis de las condiciones existentes basado en EFCs*

Apéndice B. Análisis de las condiciones existentes basado en EFCs

Datos analizados sobre las condiciones existentes basados en EFCs

Comunidades centradas en la equidad	>	Áreas EFC (todas)
	>	Áreas EFC por nivel de equidad
Socioeconómicas y demográficas	>	Tasa de pobreza por raza/etnia en el Corredor
	>	Porcentaje de inquilinos por raza/etnia en el corredor
Salud y seguridad	>	Partículas diésel (+ superposición con EFCs)
	>	Colisiones con ciclistas o peatones (+ superposición con EFCs)
	>	Dosel arbóreo (+ superposición con CEF, hogares con cero vehículos)

Infraestructura y servicios	>	Necesidades del parque (+ superposición con EFCs)
	>	2045 Zonas de tránsito de alta calidad (+ superposición con EFCs, densidad de población, hogares sin vehículos)
Oportunidades económicas	>	Población empleada (+ superposición con EFCs)
	>	Población empleada con >45 minutos de desplazamiento al trabajo (+ superposición con EFCs)
Necesidades esenciales	>	Acceso a supermercados (+ superposición con EFCs)

RESUMEN DEL ANÁLISIS DE DATOS

Como ya se ha señalado, se analizó una amplia colección de datos a lo largo de las primeras fases del proceso del Comité Consultivo y del Plan de Inversión. Esta sección de la documentación presenta una selección de conclusiones de este análisis en respuesta a las siguientes preguntas de la EPET:

- **2.b.** ¿Hay alguna zona geográfica afectada? En caso de que sí, ¿cuál es la zona geográfica?
- **2.c.** ¿Cuáles son los datos demográficos de la zona afectada, los usuarios u otra comunidad?
- **2.d.** ¿Qué nos dicen los datos sobre las disparidades existentes en la comunidad en cuanto a raza, etnia e ingresos, que puedan influir en los resultados de la acción propuesta?

Áreas afectadas

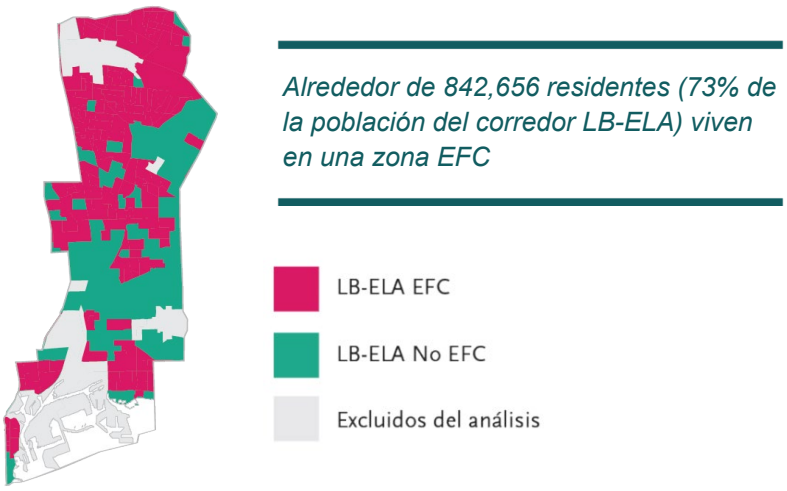
Basándose en los resultados del análisis de las condiciones existentes, esta documentación EPET se centra en dos zonas geográficas como "áreas impactadas" del Plan de Inversión del Corredor LB-ELA:

1. El área completa del **corredor LB-ELA** - Se muestra en azul frente al condado de LA en amarillo en *Figure 1. LB-ELA Corridor Study Area (LA County Context)*
2. **Comunidades centradas en la equidad (EFC) de Metro en el corredor LB-ELA** - Se muestra en rosa en *la Figura 2. LA Metro Comunidades Centradas en la Equidad (Contexto del Corredor LB-ELA).* Las EFC son los tramos censales identificados por la Oficina de Equidad y Raza de Metro, que tienen mayores concentraciones de hogares de bajos ingresos, residentes que son negros, indígenas y otras personas de color (BIPOC), y la proporción de hogares sin acceso a un automóvil. Los habitantes de estas zonas censales carecen de acceso a la movilidad y se enfrentan a más barreras de movilidad en comparación con las zonas censales que no pertenecen a la EFC.

Figura 2. Área de estudio del corredor LB-ELA (contexto del condado de Los Angeles)



Figura 1. LA Metro Comunidades Centradas en la Equidad (Contexto del Corredor LB-ELA)



En referencia a los mapas anteriores, las figuras a lo largo de esta sección utilizan códigos de color para comparar los datos de estas cuatro extensiones geográficas para resaltar las características clave y las disparidades dentro de las áreas impactadas: El condado de Los Ángeles (amarillo), el área del corredor LB-ELA (azul), las áreas LB-ELA EFC (rosa) y las áreas LB-ELA no EFC (verde).

Demografía de las zonas impactadas

El corredor LB-ELA cuenta con aproximadamente 1,2 millones de residentes, el 73% de los cuales vive en zonas EFC. Como se muestra en la *Figure 3. Grupos de edad de jóvenes y mayores*, tanto el corredor LB-ELA como los EFC dentro del corredor tienen poblaciones de jóvenes relativamente altas y poblaciones de adultos mayores relativamente bajas en comparación con el condado y los EFC fuera del

corredor, respectivamente.[2] El tamaño medio de los hogares del corredor es de 3.9, un 30% más que el promedio del condado.[3]

Como se muestra en la *Figura 4. Raza/Etnicidad*, el corredor LB-ELA en su conjunto y los EFC del corredor son mayoritariamente BIPOC, ambos con porcentajes sustancialmente más altos de residentes latinos y porcentajes más bajos de residentes blancos y asiáticos en comparación con el condado y los no EFC del corredor. La proporción de residentes negros o afroamericanos es relativamente similar en todas las zonas geográficas.[4] Los datos históricos del censo muestran que la proporción de residentes negros ha disminuido sustancialmente en muchas comunidades del corredor LB-ELA desde la década de 1980, a medida que aumentaba la proporción de residentes latinos. Los cambios en la composición racial y étnica del corredor a lo largo del tiempo se analizan con más detalle en la Sección 3: Participación de la comunidad.

A pesar de su importancia para la economía regional, el Corredor tiene un porcentaje medio ligeramente inferior de la fuerza laboral que está empleada (71%) que el Condado de LA (74%), con una mayoría de las tasas de empleo más bajas del Corredor (tan bajas como 49%) asociadas con EFCs.[5] La historia manufacturera del Corredor y su proximidad a los puertos han creado una economía mayoritariamente industrial y comercial, con casi el doble de empleos industriales en el Corredor (29%) que en el conjunto del Condado (16%), y una proporción menor de empleos de servicios y profesionales.[6] Del mismo modo, el área de estudio tiene más usos de suelo industrial y residencial que el Condado en su conjunto,[7] con la proximidad entre los usos del suelo residencial e industrial contribuyendo a los impactos de la contaminación y a los riesgos asociados para la salud.

La renta media por hogar del corredor ($56,005) es sustancialmente inferior a la del condado ($75,887),[8] y analizado por grupos de ingresos, el Corredor tiene una proporción de hogares con ingresos altos inferior a la del Condado. Del mismo modo, la proporción de hogares por debajo del nivel de pobreza es alta en el Corredor en comparación con el condado de Los Angeles en conjunto.[9]

[2] Datos de las estimaciones a cinco años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2015-2019.

[3] Censo de EE.UU.

[4] Datos de la estimación de 5 años de ACS 2019: 74.6% hispanos o latinos, 8.9% NH negros o afroamericanos, 8.6% NH blancos, 5.9% NH asiáticos, 1.3% múltiples razas, 0.3% NH, nativos de Hawái o islas del Pacífico, 0.2% otros.

[5] East Los Angeles, Commerce, Compton, East Compton, Long Beach, Wilmington, y San Pedro.

[6] Datos de la dinámica longitudinal empleador-hogar de 2019.

[7] SCAG Mapa de uso del suelo, uso del suelo en pies cuadrados.

[8] Datos de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2015-2019.

[9] Datos de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2015-2019.

Figura 3. Grupos de edad de jóvenes y mayores

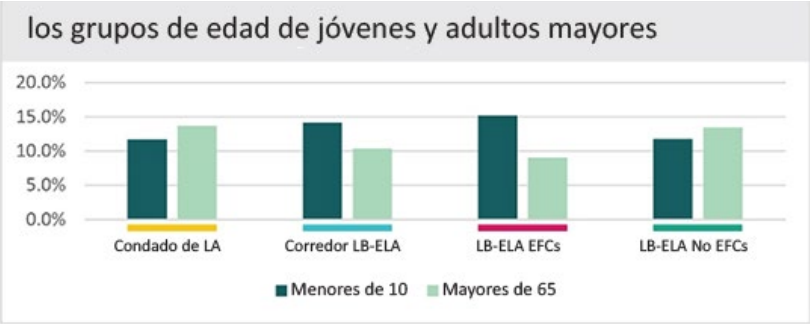
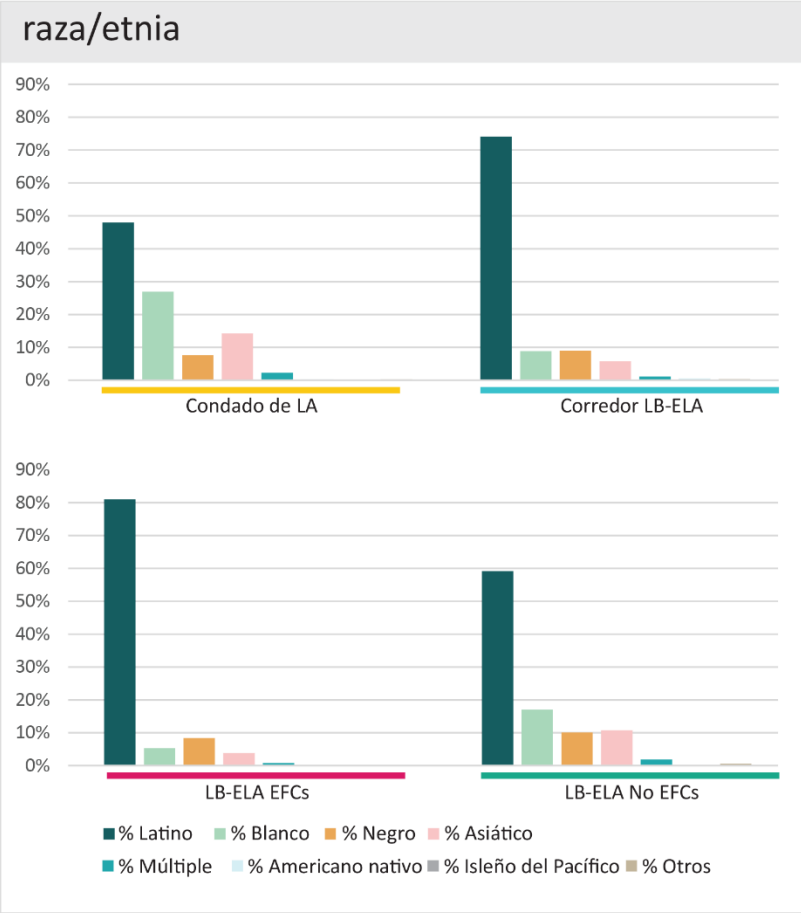


Figura 4. Raza/Etnicidad



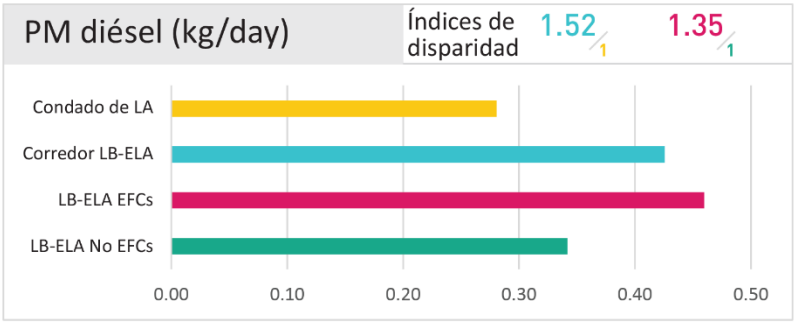
Existing Community Disparities

Los datos del censo demuestran claramente las disparidades existentes en los resultados entre los grupos demográficos del Corredor, como la renta per cápita media de $33,870 de los residentes blancos no hispanos frente a los $18,297 de los residentes hispanos o latinos.[10] 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, se aplicaron las Comunidades de Enfoque de Equidad de Metro como una superposición y filtro de geoprocesamiento para documentar las disparidades en las áreas con las mayores concentraciones de hogares de bajos ingresos, residentes BIPOC y proporción de hogares sin acceso a un vehículo.

En el análisis de las condiciones existentes centrado en la equidad, el Equipo del Proyecto exploró puntos de datos clave relacionados con los problemas de equidad y las áreas de oportunidad del Corredor, midiendo el acceso a la salud y la seguridad, las oportunidades económicas, la infraestructura y los servicios, y las necesidades esenciales en el Corredor, y utilizando la superposición de EFC para identificar disparidades. En la mayoría de estos puntos de datos observamos un patrón constante de disparidad: el corredor LB-ELA se enfrenta a mayores cargas que el resto del condado, y los EFC se enfrentan a mayores cargas que las zonas no EFC dentro del corredor. A continuación se resumen las principales conclusiones de este análisis. Algunas métricas seleccionadas se ilustran en gráficos con disparidades resumidas como proporciones de la puntuación del Condado con respecto al Corredor, y la puntuación de las EFC del Corredor con respecto a las no EFC del Corredor.

La disparidad más crítica a la que se enfrentan tanto el Corredor como los EFC del Corredor es la exposición a la contaminación por partículas diésel (*Figura 5*), con disparidades sustanciales en las tasas de hospitalización por asma (*Figura 7* y enfermedades cardiovasculares (*Figura 8*) también en las zonas afectadas. Los datos muestran ligeras disparidades PM2.5 (*Figura 6*) frente a las zonas afectadas, pero sugiere que las principales variaciones en PM2.5 generalmente se producen en una escala más grande, regional.

Figura 5. Partículas diésel



[10] Datos del Censo de EE.UU., resultados por raza: NH Blancos ($33,870), Asiáticos ($29,904), Negros/Afroamericanos ($25,120), Otros ($18,540), Latinos/Hispanos ($18,297).

Figura 6. Partículas 2.5

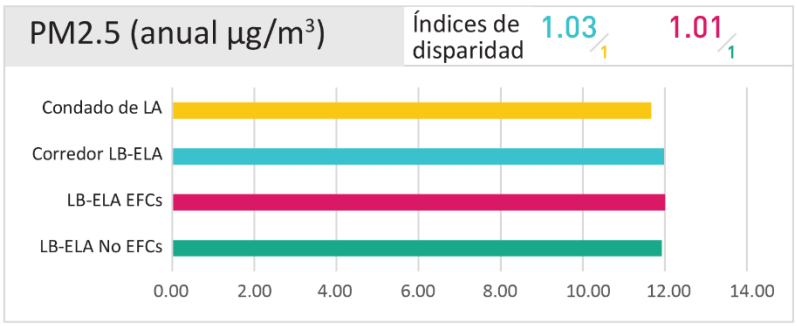


Figura 7. Asma

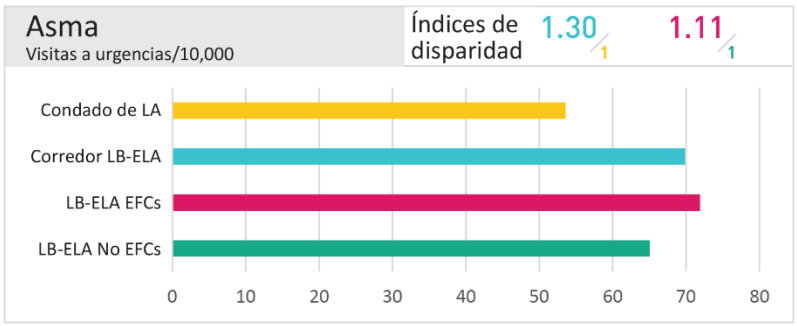
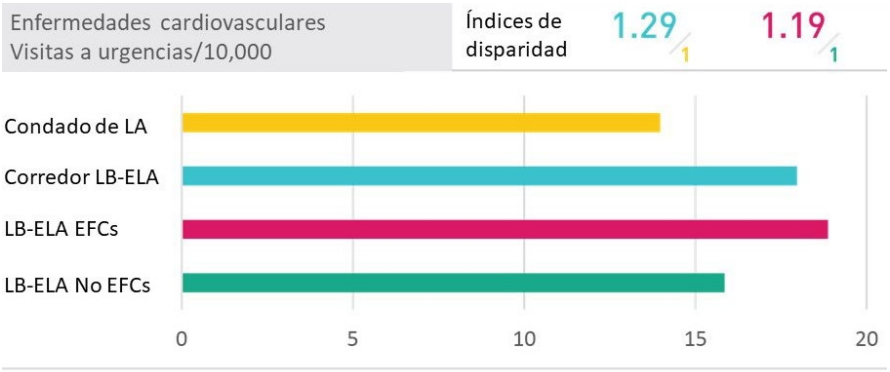


Figura 8. Enfermedades cardiovasculares



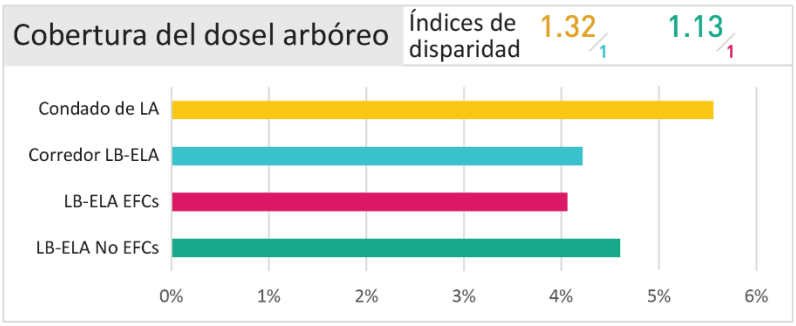
La salud y las infraestructuras de transporte están vinculadas no sólo por los efectos sobre la salud de la exposición a la contaminación provocada por los vehículos, como se ha demostrado anteriormente, sino también por las condiciones que permiten a las personas desplazarse con seguridad a pie, en bicicleta o en otros modos que aumentan la actividad física. El acceso a opciones de transporte activo y de tránsito de alta calidad es especialmente crítico para los hogares sin vehículo. El porcentaje medio de hogares sin vehículo en el Corredor es del 9.3%, y del 11.4% en los EFC del área de estudio, en comparación con el 8.7% del Condado.

Falta infraestructura de transporte activo en todo el Corredor, especialmente en gran parte de las ciudades del norte del Corredor. Gran parte de la red de transporte activo existente sufre de fragmentación y problemas de mantenimiento, con pocas conexiones seguras de transporte activo a través de la I-710 y el río LA.[11]

Afortunadamente, el acceso al tránsito no es un área de disparidad para el Corredor o los EFC. Una parte sustancial del área de estudio (78%) se encuentra dentro de las Áreas de Tránsito de Alta Calidad 2045 (HQTAs) del SCAG, una designación basada en el sistema de tránsito planificado según el Plan de Transporte Regional 2020-2045 del SCAG. Una proporción aún mayor de las EFC del área de estudio se encuentra en las HQTA de 2045 (85%), mientras que sólo el 60% del condado de Los Angeles se encuentra dentro de una HQTA de 2045.

Un dosel arbóreo denso y saludable proporciona numerosos beneficios en el nexo de la salud ambiental, la calidad del aire, la salud física y la transitabilidad. Como se muestra en la *Figura 9*, el Corredor y los EFC se enfrentan a una disparidad en la cobertura del dosel arbóreo. El promedio de cobertura arbórea (el porcentaje de terreno cubierto por árboles, ponderado por personas por acre) en el condado de Los Ángeles es del 5.5%, en comparación con el 4.2% en el Corredor. En las zonas EFC dentro del área de estudio, el dosel arbóreo es ligeramente inferior, con un 4.1%, en comparación con las zonas no EFC, con un 4.6%.[12]

Figura 9. Cobertura del dosel arboreo



A primera vista, las disparidades socioeconómicas como las tasas de empleo 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 a través de la introducción de nuevos puestos de trabajo, y un mayor acceso a los centros de trabajo. Las nuevas inversiones también pueden tener un impacto potencial sobre 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. Como se muestra en la *Figura 10*, los datos de la ACS indican que los habitantes del Corredor y los EFC experimentan disparidades moderadas en las tasas de desempleo. En la Figura 11, los datos de la ACS indican una notable disparidad en la proporción de

[11] Datos sobre carriles para bicicletas de la Asociación de Gobiernos del Sur de California y el condado de Los Angeles

[12] Base de datos CDPH/National Land Cover, a la que se accede a través del Índice de Lugares Saludables de California.

hogares de bajos ingresos con carga de vivienda en los EFC (27%) en comparación con los no EFC del Corredor (19%).[13]

Figura 10. Desemplep

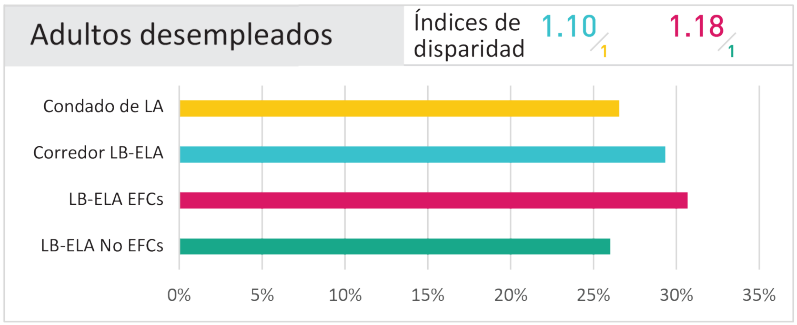
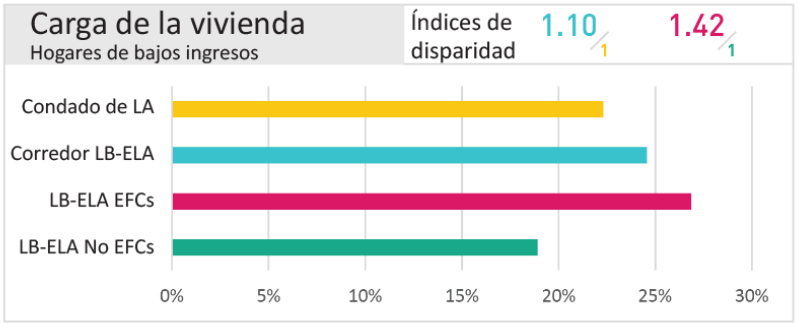


Figura 11. Carga de la vivienda



[13] Datos de las estimaciones a 5 años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2015-2019

APÉNDICE A. ANÁLISIS INICIAL DE LAS CONDICIONES EXISTENTES

APÉNDICE B. ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES EXISTENTES BASADO EN LAS EFC

III. HISTORIA Y PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

RESUMEN DE LA HISTORIA DE LA COMUNIDAD

Preguntas de EPET

¿Qué sabemos sobre la comunidad, particularmente sobre los grupos marginados, y su historia, relación o compromiso previo con Metro?

¿Qué inversiones, decisiones, eventos, desarrollos o estrategias de desinversión históricas han contribuido a las condiciones actuales de la comunidad y cómo se han considerado en esta acción propuesta?

¿Quiénes son los miembros de la comunidad más vulnerables a los impactos negativos y/o que viven en áreas históricamente marginadas o descuidadas que se ven afectadas por esta acción propuesta? Tenga en cuenta a los miembros de la comunidad que podrían verse afectados de forma indirecta o involuntaria.

¿Qué aprendió de la participación sobre las causas fundamentales que producen o perpetúan las desigualdades raciales/étnicas, de ingresos o de otro tipo relacionadas con esta acción propuesta?

La cuenca de Los Ángeles ha sido el hogar del pueblo Tongva durante miles de años, con varias aldeas Tongva ubicadas dentro o cerca del actual Corredor LB-ELA (el Corredor).[1] De los años 1500 a 1800, la colonización española y el establecimiento de las misiones sometieron a la población Tongva a enfermedades, violencia, conversiones forzadas y trabajo esclavo. Después de la independencia de México de España en 1833, el Corredor estuvo dentro de las fronteras mexicanas durante quince años, durante los cuales las últimas ciudades Gabrielino-Tongva restantes fueron destruidas. En 1847, durante el segundo año de la Guerra México-Estadounidense, se libró la decisiva Batalla del Río San Gabriel justo en las afueras del Corredor LB-ELA, dando a los Estados Unidos el control de Los Ángeles antes del Tratado de Guadalupe Hidalgo en 1848.[2,3]

En la segunda mitad de la década de 1800, la mayor parte del área del Corredor se dividió en concesiones de tierras mexicanas o 'ranchos', con la joven ciudad de Los Ángeles colindante con la esquina noroeste del corredor.[4,5] Con el tiempo, los terratenientes vendieron la tierra, formando la base de las ciudades y vecindarios actuales ubicados en el Corredor LB-ELA. En la década de 1870, se estableció el nexo entre la infraestructura de transporte y el crecimiento económico e industrial con el primer ferrocarril del sur de California que conectaba la Bahía de San Pedro y Los Ángeles a lo largo del Corredor Alameda.[6] La población, la industria y la infraestructura continuaron expandiéndose a principios

[1] Mapa de Tongva creado por el usuario de ESRI jcomposaS17: https://www.arcgis.com/home/item.html?id=50e27d3f806f407d82741e8d359add91

[2] https://gabrielinotribe.org/history/

[3] https://www.gabrieleno-nsn.us/timeline

[4] Encuestas de concesiones de tierras (Ranchos) originales españolas y mexicanas https://hub.arcgis.com/maps/6453f54690a84dc18b8396fcebc54c83/about

[5] https://www.rancholoscerritos.org/tongva/

[6] https://la.curbed.com/2015/11/9/9902244/red-car-map-los-angeles

del siglo XX. A principios de la década de 1900 se abrieron las líneas de tranvía Pacific Electric Red Car, y la ciudad de Los Ángeles dividió en zonas un distrito central de manufactura a lo largo del río Los Ángeles, que incluía varias industrias manufactureras y viviendas de baja calidad para los trabajadores.[7] Después de la "Gran Lucha de Puerto Libre" de la década de 1890, el puerto de San Pedro se estableció oficialmente como el Puerto de Los Ángeles (POLA), con el apoyo de la anexión del puerto por parte de la ciudad de Los Ángeles junto con el "distrito reducido" de dieciséis millas que conectaba el puerto con el resto de la ciudad en 1909. En cinco años, la creación del Puerto de Long Beach (POLB) adyacente y la apertura del Canal de Panamá posicionaron a POLA y POLB como los principales puertos de escala para el comercio del Pacífico y el Atlántico.[8]

El crecimiento industrial condujo a una mayor demanda de mano de obra barata, gran parte de la cual fue satisfecha por las poblaciones inmigrantes.[9] A medida que la población de la región crecía y se diversificaba, la Gran Depresión aumentó el resentimiento hacia los trabajadores de ascendencia mexicana y se llevaron a cabo importantes redadas de deportación como parte de los esfuerzos de repatriación mexicana. Al mismo tiempo, políticas como el "Redlining" formalizaron el racismo y la discriminación contra las personas negras, indígenas y otras personas de color (BIPOC, por sus siglas en inglés), así como contra otras poblaciones de minorías étnicas en el mercado de la vivienda, en particular contra las personas afroamericanas (consulte la explicación "¿Qué es el "Redlining"? en la página siguiente para obtener más información).[10]

A medida que Estados Unidos entraba en la Segunda Guerra Mundial, se produjo un importante crecimiento industrial para apoyar el esfuerzo bélico, y muchos afroamericanos emigraron al Corredor para ocupar puestos de trabajo en la manufactura de defensa, alentados por los salarios más altos y la orden ejecutiva del presidente Roosevelt que prohibía la discriminación en las industrias de defensa.[11] Los mexicoamericanos también se beneficiaron de un mayor acceso a empleos mejor pagados en defensa y otras industrias, a medida que la demanda crecía durante la guerra. A pesar de los esfuerzos de deportación y repatriación de mexicanos de la década de 1930, la mano de obra inmigrante mexicana fue alentada formalmente a través del establecimiento del programa Bracero a principios de la década de 1940, para llenar los puestos de trabajo agrícolas dejados vacantes por los trabajadores estadounidenses que se alistaron en las fuerzas armadas o buscaron trabajos mejor pagados en la industria de defensa.[12][13] Sin embargo, una vez más, el aumento de la inmigración aumentó aún más el resentimiento de los blancos hacia los residentes negros y latinos, especialmente los jóvenes de clase trabajadora, con eventos notables como el juicio por asesinato de Sleepy Lagoon y los disturbios de Zoot Suit que ocurrieron dentro y cerca del Corredor.

---

[7] https://www.pbssocal.org/the-right-to-live-southeast-los-angeles-life-in-three-moments

[8] https://www.pbssocal.org/shows/departures/brief-history-of-the-ports-of-los-angeles-and-long-beach

[9] Gratton, Brian y Merchant, Emily. Inmigración, repatriación y deportación: La población de origen mexicano en los Estados Unidos, 1920-1950.

[10] Hillier, Amy E., "Redlining and the Homeowners' Loan Corporation" (2003). Documentos Departamentales (Planificación Urbana y Regional).

[11] https://capitolmuseum.ca.gov/exhibits/called-to-action-californias-role-in-ww2/social-justice/#:~:text=Between%201942%20and%201945%2C%20340%2C000,defense%20plants%20of%20California%27s%20cities.

[12] https://www.nps.gov/parkhistory/online_books/5views/5views5d.htm

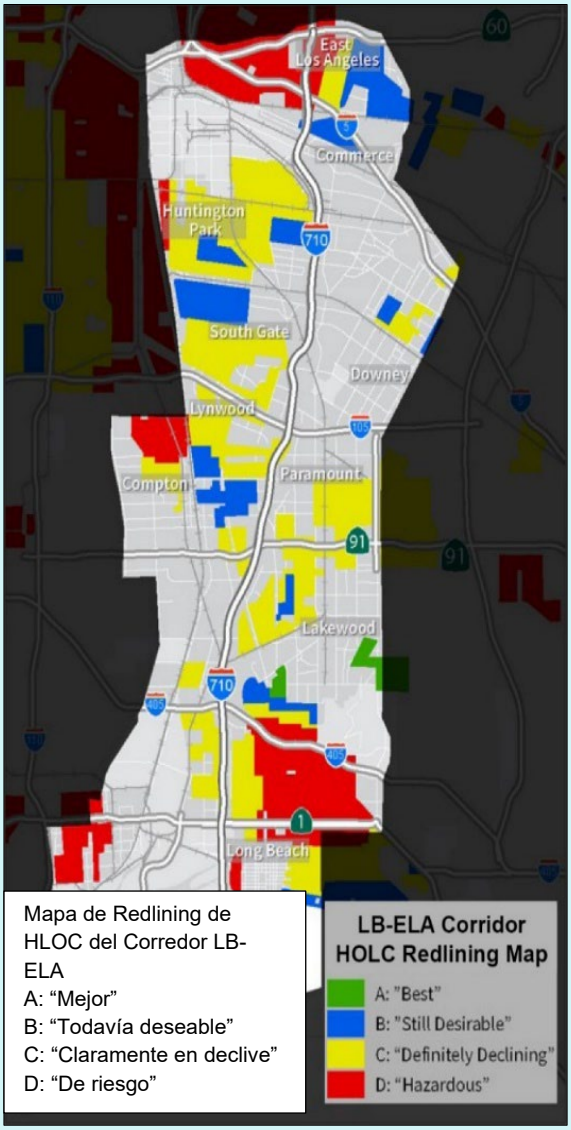
[13] Gratton, Brian y Merchant, Emily. Inmigración, repatriación y deportación: La población de origen mexicano en los Estados Unidos, 1920-1950.

¿Qué es el Redlining?

Entre 1935 y 1940, la Corporación de Préstamos para Propietarios de Viviendas (HOLC, por sus siglas en inglés) se encargó de evaluar el riesgo hipotecario en una escala de calificación estandarizada a nivel nacional, que se basaba en una ideología explícitamente antinegra y antiinmigrante. Se asignaron grados codificados por colores a las áreas residenciales de muchas ciudades de Estados Unidos, promoviendo y reforzando sistemáticamente la segregación racial. Si bien se consideraron otros factores, las evaluaciones se centraron principalmente en la raza, haciendo referencia negativa a poblaciones 'heterogéneas', 'elementos raciales subversivos' y 'amenaza de infiltración por influencias raciales', y el Grado D generalmente se reservaba para áreas con cualquier presencia de residentes afroamericanos.

El Redlining tuvo un impacto dramático en la capacidad de los afroamericanos y otras poblaciones BIPOC e inmigrantes para acceder a hipotecas o préstamos para su mantenimiento, lo que resultó en ciclos de desinversión y deterioro en los vecindarios de "alto riesgo". Las juntas de bienes raíces también abogaron por la inclusión de cláusulas racialmente restrictivas en las escrituras de propiedad, reforzando la segregación sobre la base de la protección del valor de las viviendas en áreas de "bajo riesgo".

Los impactos del Redlining persisten hoy en día en varias características del mercado inmobiliario (por ejemplo, la exclusividad de los vecindarios y la segregación *de facto*, la calidad del stock de viviendas y las densidades permitidas), además de los patrones de uso del suelo, los resultados socioeconómicos, la salud pública, la salud medio ambiental y la inversión en infraestructura. Las disparidades en las condiciones y los resultados a menudo reflejan patrones de Redlining, y los estudios han demostrado asociaciones estadísticamente significativas entre el Redlining y la esperanza de vida, la salud mental y varias enfermedades y condiciones de salud crónicas.



Mapa de Redlining de HLOC del Corredor LB-ELA
A: "Mejor"
B: "Todavía deseable"
C: "Claramente en declive"
D: "De riesgo"

Nota: El Redlining ocurrió antes de la construcción de las autopistas principales (las autopistas se etiquetan en el mapa como referencia visual).

Fuentes:
Coalición Nacional de Reinversión Comunitaria. El impacto duradero del "redlining" histórico en la salud de los vecindarios (2020)
Hillier, Amy E., "Redlining y la Corporación de Préstamos para Propietarios de Viviendas" (2003)
Rothstein, Richard. El color de la ley (2018)
Robert K. Nelson, LaDale Winling, Richard Marciano, Nathan Connolly, et al., "Mapping Inequality", American Panorama, ed.
Segregación en la ciudad de Los Ángeles: Un mapa de 1939 de la desigualdad de la vivienda en Los Ángeles | KCET

"Crecí en la ciudad de South Gate, a lo largo de la vía ferroviaria que atraviesa la ciudad, pensé que así era como se veían todas las comunidades... Podías oler los productos químicos cuando te despertabas en medio de la noche cuando crecías en el sureste de Los Ángeles.

A veces, cuando pasan los camiones, hacen temblar estas viejas casas construidas en los años 30 [sin una gran estabilidad estructural] porque se les ha negado el financiamiento y otras oportunidades para mantener sus hogares".

- Miembro del Comité Consultivo

Mientras tanto, una región en crecimiento y una industria automotriz cada vez más poderosa, junto con un impulso federal para la infraestructura de transporte y la expansión del sistema de carreteras interestatales, abrieron la puerta a la construcción de autopistas y un aumento en el uso de los automóviles personales. Como resultado, la región experimentó rápidamente "ataques de niebla tóxica" a principios de la década de 1940. Después de la guerra, continuaron surgiendo suburbios racialmente segregados en toda el área de LB-ELA, y varias áreas del Corredor permanecieron predominantemente, si no exclusivamente, blancas durante el período de suburbanización de la posguerra. Por ejemplo, según el censo de 1960, la población de Lakewood de 67,126 habitantes era 99.8% blanca, con sólo siete residentes negros y 128 residentes de otras razas.[14,15] Con la intención de conectar los suburbios en crecimiento con los centros de empleo, la construcción de autopistas también sirvió a la agenda de Renovación Urbana a través de la demolición de áreas percibidas como "deterioradas" (a menudo refiriéndose a las comunidades BIPOC que habían sido desatendidas por la inversión pública). A lo largo de la década de 1960, los cambios hacia la eliminación de la segregación y el crecimiento de las comunidades BIPOC coincidieron con desplazamientos masivos e impactos ambientales cada vez más tangibles de las industrias y autopistas del Corredor.

La lucha por el derecho a la vivienda y los derechos civiles vio tanto progreso como resistencia en California entre finales de la década de 1950 y la aprobación de la Ley de Vivienda Justa de 1968. En 1959, la Ley de Derechos Civiles Unruh y la Ley de Vivienda y Empleo Justo de California ofrecieron protecciones a los residentes BIPOC contra formas de discriminación y acoso en la vivienda. Sin embargo, un año después de que la legislatura de California continuara su progreso en materia de vivienda justa a través de la Ley Rumford de 1963, los votantes derogaron la ley mediante la aprobación de la Proposición 14 respaldada por la Asociación de Bienes Raíces de California, que luego fue declarada inconstitucional por la Corte Suprema de California en 1966.[16]

Si bien la discriminación en la vivienda estaba legalmente prohibida por la Ley de Vivienda Justa, las tensiones de décadas de racismo y discriminación seguían siendo altas, y muchos propietarios blancos se resistieron furiosamente a los intentos de integración. Apenas tres años antes de la Ley de Vivienda Justa, la Rebelión de Watts de 1965 (también conocida como los disturbios de Watts o el Levantamiento de Watts) estalló en respuesta a la brutalidad policial desenfrenada y la injusticia racial más amplia, y gran parte de los disturbios ocurrieron justo al oeste del Corredor LB-ELA. Un miembro del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) que creció en el Corredor reflexionó sobre el trauma de experimentar la Rebelión de Watts cuando tenía seis años, viendo con miedo cómo se quemaba una gasolinera cercana y cómo los miembros de la Guardia Nacional entraban en su comunidad con rifles. Desde finales de la década de 1960 hasta la década de 1980, muchos hogares blancos de clase media y trabajadora abandonaron las áreas suburbanas vecinas como Compton, Huntington Park y South Gate en respuesta a la desegregación, los temores de nuevos disturbios civiles

[14] https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/environmental-analysis/documents/ser/tract-housing-in-ca-1945-1973-a11y.pdf

[15] https://www2.census.gov/library/publications/decennial/1960/population-volume-1/vol-01-06-d.pdf

[16] https://www.fairhousingnorcal.org/history-of-fair-housing.html

avivados por los prospectores de bienes raíces sin escrúpulos y la disminución de las oportunidades de trabajo sindical en las industrias aeroespacial y manufacturera en declive.

Aun así, la desegregación aumentó las opciones de vivienda para las comunidades negras y latinas a finales de la década de 1960 y principios de la de 1970, y la población latina se convirtió en mayoría en las ciudades del norte y noroeste del corredor, mientras que la población negra creció sustancialmente en las ciudades del corredor occidental. Tanto en respuesta al empeoramiento de las condiciones de desinversión como en celebración del fortalecimiento de las identidades culturales, las comunidades latinas y negras del Corredor fomentaron el activismo del Movimiento por los Derechos Civiles, el Movimiento Chicano y organizaciones como el Partido Pantera Negra y el Congreso de Igualdad Racial (CORE). Estos movimientos ayudaron a organizar importantes manifestaciones políticas a finales de la década de 1960, incluyendo las Huelgas del Este de Los Ángeles, en protesta por la falta de inversión en las escuelas predominantemente latinas, y la Marcha Nacional de la Moratoria Chicana contra la Guerra de Vietnam. En 1975, una gran población de refugiados camboyanos se asentó en Long Beach, después de haber huido de los Jemeres Rojos, estableciendo una importante comunidad cultural que sigue siendo fundamental para la identidad de Long Beach en la actualidad. Las décadas de 1960 y 1970 fueron décadas decisivas para el Corredor como un centro de organización política y cultivo de la resiliencia cultural, solidificando la base para la defensa comunitaria en la intersección de la justicia racial, la justicia medio ambiental y la justicia de movilidad que ha dado forma a la formación del Comité Consultivo y el Plan de Inversión en la actualidad.

Sin embargo, a medida que estas comunidades crecían, también lo hacía la red de autopistas que atravesaba el Corredor, dejando a su paso interrupciones inmediatas e impactos ambientales duraderos. En el caso de la I-710, inicialmente designada como la Ruta 15 de California y conocida como la "Autopista del Río Los Ángeles" debido a su alineación paralela al río de Los Ángeles, las ciudades de Los Ángeles y Long Beach habían estado explorando el desarrollo de una carretera portuaria desde principios de la década de 1920 para establecer una ruta de exportación desde el Distrito Central de Manufactura en el sureste de Los Ángeles. Si bien el diseño de la autopista, la construcción y la adquisición de terrenos estaban técnicamente bajo los poderes del estado, la ciudad de Long Beach inició y financió la construcción de la autopista en 1953, que finalmente se agregó al sistema de autopistas interestatales como I-710 en 1984, veinte años después de su finalización en 1964.[17] Además de desplazar a decenas de miles de residentes, la construcción de varias autopistas a lo largo del Corredor desplazó los distritos comerciales de los que los residentes dependían para sus necesidades diarias, creando áreas de desinversión y deterioro al tiempo que separaba físicamente los vecindarios entre sí.[18] Al mismo tiempo, la construcción de autopistas dirigió el viaje de decenas de miles de vehículos contaminantes a través de estas comunidades todos los días a perpetuidad, lo que contribuyó a los impactos continuos en la salud y la seguridad de los residentes.

"[Al aprender sobre la historia de la I-710], me sorprendieron las similitudes con mi ciudad natal de Orlando, y cómo la FHA construyó carreteras y dividió la comunidad. Ahora muchos de los residentes están lidiando con problemas de salud que surgieron de eso. Esta infraestructura hostil todavía existe, y constituye partes vitales del sistema de transporte del estado en general. ¿Cómo seguimos trabajando en torno a la infraestructura que dividió a la comunidad? ¿Cómo ideamos formas de cultivar un ambiente saludable para estas personas?"

- Miembro del Comité Consultivo

[17] https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/environmental-analysis/documents/ser/tract-housing-in-ca-1945-1973-a11y.pdf

[18] https://www.pbssocal.org/shows/departures/the-710-long-beach-freeway-a-history-of-americas-most-important-freeway

La construcción de la autopista en el Corredor no pasó desapercibida, pero las comunidades negras y latinas de clase trabajadora no gozaban del mismo nivel de influencia que el que gozaban las comunidades más ricas, más blancas y con más conexiones políticas como South Pasadena, que detuvo con éxito la construcción del segmento norte planificado de la I-710.[19] Aun así, la resistencia a la construcción de autopistas en comunidades marginadas logró impactos duraderos, como se demostró en el caso de la I-105 (Century Freeway), que cruza el Corredor a través de partes de Lynwood, Paramount, South Gate y Downey. El proyecto de la I-105 requirió la adquisición de más de 6,000 propiedades, lo que provocó el desplazamiento de unos 21,000 residentes, en comunidades predominantemente negras. Sin embargo, en los meses previos a la construcción en 1972, un grupo de residentes, organizaciones de derechos civiles y ambientales, y la ciudad de Hawthorne, presentaron una demanda contra las agencias estatales y federales que lideraban el proyecto (Keith v. Volpe), deteniendo su progreso durante más de una década. Finalmente se permitió que la construcción continuara a través de un decreto de consentimiento que requería que el estado reubicara o reemplazara las viviendas eliminadas para la construcción de autopistas, incluyera un programa local de contratación y capacitación laboral, redujera el número de carriles e incorporara una vía para el transporte público (ahora la Línea C de Metro, que corre por el centro de la autopista).[20]

La expansión del uso de los automóviles privados y la inversión pública en infraestructura orientada al automóvil habían contribuido a una disminución significativa en el número de pasajeros del transporte público, el cierre de líneas de tranvía y una disminución significativa en la calidad del aire a fines de la década de 1960. Las crecientes preocupaciones en torno a los daños de un sistema de transporte centrado en las autopistas, los cambios en las opiniones políticas sobre el transporte público a nivel local y federal, y los movimientos cruzados de defensa de los derechos civiles y el medio ambiente llevaron a la formación del Distrito de Tránsito Rápido del Sur de California (SCRTD) y el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire del Sur de California (SCAQMD), y se reflejaron en momentos cruciales como el decreto de consentimiento de la I-105. Los esfuerzos del Distrito de Tránsito Rápido del Sur de California para reintroducir el servicio de tránsito rápido, inicialmente obstaculizados por la falta de fondos y apoyo político para la implementación en la década de 1960, ganaron impulso en la década de 1970, y la aprobación de la Proposición A en 1980 aseguró un impuesto sobre las ventas de medio centavo para un sistema regional de tránsito rápido. [21]

En 1990, el tren ligero de la Línea Azul de Metro (ahora Línea A) se convirtió en la primera instalación de transporte ferroviario local de la región en 30 años, pasando por las ciudades de Long Beach y Compton dentro del área del Corredor LB-ELA. La Proposición C agregó más fondos fiscales para apoyar la expansión ferroviaria entre otros proyectos de transporte. Sin embargo, en medio de esta renovada inversión en el transporte ferroviario, los pasajeros de autobuses continuaron experimentando un servicio deficiente, y el Sindicato de Pasajeros de Autobuses presentó una demanda de derechos civiles contra Metro por exceso de inversión discriminatoria en el transporte ferroviario a expensas del servicio de autobuses y los pasajeros, lo que resultó en un acuerdo de decreto de consentimiento para abordar las tarifas, el hacinamiento y las condiciones de los autobuses.[22] En 2020, Metro adoptó la primera gran renovación del servicio de autobuses en 30 años, desarrollando el plan NextGen Bus para aumentar el

[19] https://www.metrans.org/assets/research/the%20implications%20of%20freeway%20siting%20in%20california.pdf

[20] https://www.latimes.com/archives/la-xpm-1993-10-10-mn-44424-story.html

[21] Elkind, Ethan. *Railtown: La lucha por el tren del metro de Los Ángeles y el futuro de la ciudad*. Editorial de la Universidad de California, 2014.

[22] https://thestrategycenter.org/projects/bus-riders-union/

servicio, la frecuencia, la confiabilidad de los autobuses y mejorar las conexiones de primera y última milla y los entornos de las paradas de autobús.

> *"Es molesto ver cómo todavía nos impactan cosas que sucedieron hace décadas. [A pesar de] todo el trabajo, todavía hay fuerzas que no quieren ver mejoras. Que están llegando a la comunidad y tomando el control. Cosas que se hicieron para sacar a los propietarios negros de las casas...*
>
> *He estado en mi casa 32 años, pero los desafíos para comprar esta casa fueron increíbles. Tenía más de diez años de empleo, el pago inicial, estabilidad, una cosa en mi informe de crédito que tenía 5 años de antigüedad, y mi agente inmobiliario se comunicó con varios bancos que me rechazaron. No querían que una joven negra tuviera propiedad en ese momento. No tengo ninguna duda de que a una mujer blanca se le habría dado ese préstamo de inmediato. Cuando finalmente conseguí un préstamo me dieron una tasa variable, no fija".*
>
> *- Miembro del CLC*

Esta cronología de políticas, infraestructura y momentos políticos y culturales indica un progreso incremental hacia sistemas de transporte, desarrollo económico y políticas de vivienda más justos y sostenibles. Sin embargo, las injusticias sistémicas están profundamente arraigadas y tienden a resurgir en diferentes formas y contextos, incluso a medida que se logra el progreso. Casi 30 años después de la rebelión de Watts, el Levantamiento de Los Ángeles de 1992 (también conocido como los disturbios de Los Ángeles o disturbios de Rodney King) puso de relieve la persistente experiencia de discriminación racial, disparidades económicas y brutalidad policial que afectan a las comunidades negras en toda la región de Los Ángeles. La destrucción de la infraestructura en áreas ya pobres en transporte público durante el Levantamiento de 1992 también contribuyó a una realización en SCRTD en torno a la "importancia de mantener un sistema de autobuses flexible y receptivo", en medio de importantes recortes en el servicio de autobuses en preparación para la expansión del sistema ferroviario fijo.[23]

Permaneciendo en el Corredor como adulta, la misma miembro del CLC que experimentó disturbios civiles cuando era niña en 1965 relató los desafíos que enfrentó al comprar una casa como mujer negra soltera a principios de la década de 2000, lo que refleja la continuación de la discriminación en las prácticas de préstamos hipotecarios y de bienes raíces décadas después de la aprobación de la Ley de Vivienda Justa. Añadiendo una forma más insidiosa de discriminación al mercado de la vivienda, a principios de la década de 2000, los prestamistas hipotecarios pasaron de rechazar a los compradores de vivienda BIPOC calificados a buscarlos para préstamos hipotecarios depredadores de alto riesgo.[24] Con el colapso de la burbuja inmobiliaria en 2007, muchos residentes del Corredor que habían trabajado durante décadas para acumular capital a través de la propiedad de vivienda se enfrentaron a la ejecución hipotecaria, fueron desposeídos de la propiedad y la riqueza ganadas con tanto esfuerzo, y se vieron obligados a volver a entrar en un mercado inmobiliario precario como inquilinos con deudas. En 2020, la llegada de la pandemia de COVID-19 reforzó y exacerbó las disparidades económicas y de salud que enfrentan las comunidades del Corredor. Los factores de riesgo desproporcionados ante el COVID-19 de la población del Corredor son múltiples, ya que se trata de una población mayoritariamente BIPOC con una pobreza relativamente alta, una fuerza laboral predominantemente orientada a los servicios, mala calidad del aire y altas tasas de afecciones médicas preexistentes.[25]

---

[23] https://metroprimaryresources.info/20-years-ago-this-week-southern-california-rapid-transit-districts-heroic-response-to-the-civil-unrest-of-1992/3368/

[24] https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-08-16/the-dramatic-racial-bias-of-subprime-lending-during-the-housing-boom

[25] http://publichealth.lacounty.gov/phcommon/public/media/mediapubhpdetail.cfm?prid=4394#:~:text=COVID%2D19%20cumulative%20hospitalization%20rates,residents%20compared%20to%20white%20residents.

A medida que las comunidades del Corredor soportaron los desafíos de la crisis hipotecaria, la Gran Recesión y el COVID-19 durante las últimas dos décadas, también mantuvieron el legado de la creación de coaliciones, la organización comunitaria y la defensa legal en el contexto del ahora desaparecido proyecto de expansión del Corredor Sur de la I-710. A principios del siglo XXI, Metro, Caltrans, el Consejo de Gobiernos de Gateway Cities (GCCOG) y la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) iniciaron un Estudio de Corredor Principal para analizar la congestión del tráfico, la seguridad, el movimiento de bienes, las deficiencias de diseño, las limitaciones de uso del suelo, la calidad del aire y la salud pública, la justicia y la equidad ambiental, la estética y el ruido, la rentabilidad y el tránsito dentro del área de estudio del Corredor Sur de la I-710.[26] La propuesta inicial del estudio incluía una ampliación de la autopista de 8 a 16 carriles de uso general, con el potencial de desplazar a cientos de hogares y negocios a lo largo de la autopista. Esta propuesta provocó protestas de los residentes locales y organizaciones comunitarias, en respuesta a los impactos ambientales y de la calidad del aire, los desplazamientos y la falta de participación de la comunidad. La Coalición para la Salud y la Justicia Ambiental (CEHAJ, por sus siglas en inglés) se formó como una asociación de organizaciones de justicia ambiental, salud y defensa legal que lideran la oposición al plan de ampliación de la autopista I-710 y abogan por un corredor de cero emisiones, mejor transporte público y alternativas a la conducción, no desplazamientos, políticas de contratación local y medidas de salud reparadoras y preventivas.

"Lo que me trajo a CEHAJ fue la necesidad de apoyar la organización destacada en este cronograma, pero también participar en la defensa legal y técnica para presionar a Metro a reconocer los daños que vendrían de la expansión de la 710. Eso también es una línea conectora: estos sistemas no están funcionando. Las comunidades deben seguir impulsando la organización, la presión política y las demandas legales (por ejemplo, el decreto de consentimiento de los años 90). Es difícil que estos sistemas continúen sin funcionar y expandan los daños en estas comunidades alrededor de la 710 y en todo Estados Unidos. Resalta la importancia de hacer algo diferente. ¿Cómo va a lograr esto resultados diferentes? ¿Cómo cambiará las vidas alrededor del Corredor 710?"

- Miembro del Comité Consultivo

Durante los años siguientes, Metro y Caltrans llevaron a cabo el proceso de Análisis de Alternativas a la I-710 y el Informe de Impacto Medioambiental (EIR, por sus siglas en inglés), que incluyó una amplia participación pública y comités asesores de residentes y otras partes interesadas. Aún así, las alternativas propuestas incluían la adición de carriles de uso general y diseños de pasos elevados y conexiones que requerirían grandes desplazamientos e impactos de derechos de paso. Cuando el Borrador de EIR se dio a conocer al público en 2012, CEHAJ presentó la Alternativa Comunitaria 7 (CA7) durante el período de comentarios como una propuesta adicional para su consideración, que incluía un mayor servicio de tránsito, un programa de salud comunitaria y la construcción de dos carriles exclusivos para camiones de cero emisiones en cada dirección de la I-710. El Comité del Proyecto EIR/EIS de la I-710 recomendó unánimemente que Caltrans considere CA7 en el documento de Borrador de EIR/EIS.

Casi al mismo tiempo, Metro y sus socios continuaron desarrollando estrategias para reducir las emisiones y la exposición a la contaminación y avanzar hacia una transición de movimiento de bienes de cero emisiones. En 2012, Metro y GCCOG publicaron el Plan de Acción de Calidad del Aire, que identificó estrategias a corto plazo que las ciudades podrían implementar para reducir las emisiones y la exposición a la contaminación del aire antes de que se desarrollen estrategias de calidad del aire a más largo plazo. CALSTART, una organización nacional sin fines de lucro que trabaja con socios de los

[26] https://libraryarchives.metro.net/dpgtl/pre-eir-eis-reports-and-studies/2005-i-710-major-corridor-study-final-report.pdf

sectores público y privado para construir una industria de transporte limpio de alta tecnología, preparó el Estudio de Comercialización de Camiones de Cero Emisiones del Proyecto I-710 para Metro y GCCOG como un componente del Plan de Tecnología para el Movimiento de Bienes en 2013.

De 2015 a 2017, un proceso revisado de borrador de EIR evaluó tres alternativas: Un futuro No Construir (Alternativa 1), un proyecto de modernización de la autopista destinado a mejorar la seguridad y las operaciones de tráfico en la I-710 con un Programa Complementario de Camiones Limpios (Alternativa 5C), y la representación técnicamente factible de la Alternativa Comunitaria 7. En 2018, la Junta Directiva de Metro aprobó la Alternativa 5C como la alternativa preferida localmente (LPA) para el proyecto, proponiendo que la inclusión del Programa de Camiones Limpios compensaría los impactos en la calidad del aire del aumento de los volúmenes de camiones diésel a lo largo de la I-710 y, por lo tanto, eliminaría el estatus del proyecto como un "Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire", excluyendo la necesidad de un análisis de puntos calientes de material particulado como parte de la determinación de conformidad de transporte a nivel de proyecto.[27] Con esta decisión de la Junta, la Alternativa 5C avanzaría en el proceso ambiental hacia un EIR/EIS final del Corredor I-710 y, en última instancia, avanzaría hacia el diseño y la construcción. La moción también instruyó al personal a implementar un Programa de Acción Temprana que brindaría rápidamente beneficios de seguridad, movilidad y calidad del aire a la región, y a "reevaluar y revalidar los elementos restantes de la Alternativa 5C" una vez completado el Programa de Acción Temprana. El Programa de Acción Temprana incluyó muchos proyectos a lo largo del Corredor Sur 710, como mejoras en las calles y los pasos elevados, instalaciones de transporte activo, el Programa de Camiones Limpios y el Programa de Beneficios de Salud Comunitaria. Se exigió que se completaran estas mejoras del Programa de Acción Temprana antes de que comenzara cualquier trabajo en la autopista principal.

Los proyectos de Acción Temprana comenzaban a definirse y avanzar a través del proceso de aprobación cuando, en 2021, la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés) presentó su respuesta técnica para el estado de conformidad del transporte a nivel de proyecto a Metro y Caltrans. A pesar del apoyo de la EPA a la introducción de la tecnología de camiones de cero emisiones a lo largo del Corredor I-710, la respuesta técnica de la EPA afirmó que la inclusión del Programa de Camiones Limpios no excluía la necesidad de un análisis de puntos críticos de material particulado como parte de la determinación de conformidad de transporte a nivel de proyecto, como lo requieren la Ley de Aire Limpio y las regulaciones de la EPA.

En una declaración pública después de la respuesta técnica de la EPA, CEHAJ escribió: "*Caltrans y Metro deben comenzar de nuevo y trabajar con las comunidades afectadas del corredor para desarrollar un conjunto de soluciones transformadoras y modernas que realmente aborden la necesidad urgente de mejorar la calidad del aire local, salvaguardar las viviendas, los negocios y los espacios públicos, y brindar oportunidades profesionales muy necesarias para los residentes del corredor. El enfoque rechazado por la EPA, de simplemente pavimentar carriles adicionales para camiones para meter más camiones diésel y de combustibles fósiles en nuestras comunidades, no es una solución real para abordar nuestros problemas de transporte y salud pública... Ahora es el momento de que LA Metro y Caltrans innoven. La innovación significa detener el legado actual de opresión que ignora las preocupaciones de la comunidad mientras se presiona para expandir un sistema de transporte que afecta de manera desproporcionada a las comunidades BIPOC*".[28] En respuesta a la determinación de la EPA, que formalizó y dio credibilidad a las preocupaciones de larga duración sobre la calidad del aire expresadas por los residentes y defensores del Corredor, la Junta Directiva de Metro suspendió el

[27] https://metro.legistar1.com/metro/attachments/f4031730-38c1-48a3-a789-09a3f5c5862a.pdf

[28] https://www.cbecal.org/wp-content/uploads/2021/05/710-Statement-5-5-2021-Final-w-Contacts.pdf

EIR/EIS e inició el Comité Consultivo del Corredor Sur de la I-710 para desarrollar un enfoque multimodal apoyado por la comunidad y regionalmente significativo para abordar las principales necesidades de movilidad, seguridad, calidad del aire y equidad para mover personas y bienes a través del Corredor 710 Sur.

"Al crecer en South Gate, a menudo cruzábamos los puentes Firestone y Florence sobre la 710 para ir a Sam's Club, Target, Toys 'R' Us y las áreas comerciales en general. A veces tomábamos atajos por Clara Street para evitar el tráfico en Florence. Recuerdo que la 710 era una divisora entre South Gate y las ciudades circundantes. Cruzar los puentes sobre la 710 a pie siempre fue imposible, ya que no eran seguros. En algún momento de la década de 2010 ampliaron el puente Firestone, pero no mejoró la experiencia de los peatones.

Estuve involucrado en Communities for A Better Environment de 2008 a 2010, donde asistí a varias reuniones sobre la ampliación de la 710, pero cuando fui a la universidad en 2010 no pude seguir involucrado. Cuando tenía 19 años e iba a la escuela en Pomona, no había forma de evitar la 710 cuando conducía a casa el fin de semana. Ver las líneas eléctricas a lo largo del río siempre era un recordatorio de que casi estaba en casa, yo tomaba la salida de Firestone. Mi coche se estropeó en 2012 cuando salía de Firestone y tuve que mandarlo al desguace.

En 2015, me mudé a Long Beach y usaba la 710 para visitar a mi abuela. Intenté andar en bicicleta y tomar el metro, pero manejar siempre fue más rápido. Vivir en Long Beach me hizo darme cuenta de los impactos que el transporte de bienes tiene en nuestro aire. Los kilómetros de camiones que salen de la autopista se fusionan con los coches, con los gases de escape que salen de los camiones. Vivía cerca de Drake Park en Long Beach, ubicado junto al río de Los Ángeles y la 710. Al ir a la escuela de posgrado en Los Ángeles, tomaba la Línea Azul/Línea Expo un día y manejaba al siguiente. Recuerdo que pasaba de la 405 a la 710, era entonces cuando sabía que estaba casi en casa.

La autopista actúa como una barrera desde West Long Beach hasta el resto de Long Beach. Al asistir a las reuniones en el lado oeste de East Yard Communities for Environmental Justice, manejar se sentía más seguro. Finalmente pasé a tomar el autobús, aunque era más lento. Tenía demasiado miedo de cruzar los puentes sobre la 710 en bicicleta, ya que no estaban diseñados pensando en ciclistas y peatones. La 710 es la calle principal de las Gateway Cities, pero actúa como una barrera entre la mayoría de las ciudades. Espero que algún día los puentes sobre la autopista actúen como una conexión en lugar de una barrera".

-Miembro del CLC

Preguntas de EPET

¿Cómo y en qué etapas se involucró [a los miembros de la comunidad más vulnerables a los impactos negativos y/o que viven en áreas históricamente marginadas o desatendidas]?

¿Cómo les proporcionó la información y las herramientas que necesitaban para participar plenamente como socios?

¿Expresaron su preocupación por otras disparidades o problemas que esta acción propuesta podría abordar?

¿Había barreras que impedían que algunos miembros de la comunidad se involucraran con Metro?

Comité Consultivo, CLC y Grupos de Trabajo

El Comité Consultivo fue creado para representar un amplio conjunto de voces comunitarias y regionales que reflejen los muchos desafíos que enfrentan las comunidades en el Corredor, y apoyó al equipo del proyecto en la reevaluación del propósito y la necesidad del proyecto del Corredor y en el desarrollo de estrategias, proyectos y programas multimodales y multipropósitos, y las prioridades de inversión en consecuencia. La amplia y diversa membresía del Comité Consultivo fue seleccionada para explorar y abordar los innumerables desafíos que enfrentan sus respectivas comunidades LB-ELA y los viajeros del Corredor, desde la congestión del tráfico y las preocupaciones de seguridad, la mala calidad del aire y la salud pública, y la falta de oportunidades y opciones de movilidad multimodal.

Los miembros del Comité Consultivo también representaron puntos de vista que iban desde las organizaciones comunitarias a los funcionarios electos, de las empresas a los trabajadores, y de los defensores del medio ambiente a la industria del movimiento de bienes. Traer a todas estas voces “a la mesa” en un esfuerzo colaborativo demostró ser una diferencia fundamental con respecto a los esfuerzos anteriores y tiene como objetivo construir una base de confianza, que beneficie la implementación continua de mejoras futuras, incluido el desarrollo continuo de estrategias y la promoción de financiación. Al involucrar de manera proactiva a las organizaciones de defensa que priorizan los resultados comunitarios para las comunidades más afectadas, y al aceptar la fricción entre las partes interesadas con diferentes prioridades, la estructura del Comité Consultivo permitió que estos grupos comprendieran mejor las perspectivas de los demás y resolvieran los desacuerdos para encontrar un terreno común.

El Comité Consultivo está compuesto por aproximadamente 40 partes interesadas comunitarias y regionales de una muestra representativa vital de comunidades, industrias, entidades públicas, empresas y agencias laborales. Todas estas partes interesadas representan a personas o intereses que se vieron directamente afectados por o son dependientes del movimiento de personas y bienes a través del Corredor LB-ELA. Desde septiembre de 2021 hasta marzo de 2024, el Comité Consultivo se reunió 33 veces, generalmente por las noches, para fomentar una mayor participación de los miembros.

El Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) representa formalmente a los residentes y trabajadores de las Comunidades del Corredor LB-ELA en el proceso de toma de decisiones. Para lograr el resultado más equitativo, el proceso de selección del CLC priorizó deliberadamente la representación de poblaciones históricamente marginadas (BIPOC, comunidades cuyo idioma principal no es el inglés, menores de 25 años y mayores de 64 años) y representantes de jurisdicciones consideradas altamente afectadas (definidas como ubicadas dentro de un radio de 1/2 milla de autopistas, puertos o depósitos intermodales).

Para crear un proceso accesible e inclusivo, los miembros del equipo del proyecto brindaron apoyo adicional para ayudar a los miembros del CLC a comprender claramente sus funciones, los objetivos de cada fase del proceso de desarrollo del Plan de Inversión y los objetivos de cada reunión. El equipo del proyecto se esforzó por convertir la información técnica en contenido accesible y pertinente para el CLC. El CLC se reunió en treinta y una reuniones entre diciembre de 2022 y marzo de 2024, cuatro de las cuales fueron reuniones combinadas del Comité Consultivo y del CLC. Las reuniones del CLC se llevaron a cabo en inglés con interpretación simultánea al español. Antes de todas las reuniones, también se pusieron a disposición presentaciones y materiales en inglés y español. Los miembros del CLC también recibían con frecuencia materiales impresos y bilingües antes de las reuniones. Todas las reuniones del CLC se llevaron a cabo virtualmente, con sesiones seleccionadas que ofrecían una opción de asistencia en persona. Todas las reuniones del CLC estuvieron abiertas al público.

¿Hubo eventos o esfuerzos específicos que le llevaron a este rol como defensor de su comunidad?

"Llegué a este trabajo a través de la defensa de los inquilinos y la organización a través de los clubes de barrio en mi comunidad". – Miembro del CLC

"Soy una trabajadora social clínica con licencia, que es una gran parte de lo que me llevó a este rol. Quiero asegurarme de elevar la voz de la región del sureste de Los Ángeles. La región se ha enfrentado a la desinversión y a la falta de apoyo y recursos. Es importante garantizar que los recursos y la atención se distribuyan de manera equitativa". – Miembro del Comité Consultivo

"Me involucré para brindar oportunidades a otros" – Miembro del CLC

"Crecí aquí y mi familia ha estado aquí durante varias generaciones. Me involucré en la planificación del transporte, lo que me hizo consciente de las necesidades y eventos que rodeaban este proyecto. Espero que el plan no pase por alto ni ponga en desventaja a las comunidades que ya se han visto afectadas". – Miembro del Comité Consultivo

"Querer ver el cambio que la comunidad y la autopista podrían tener en nuestra área y el impacto de los automóviles que se puede limpiar gracias a ello". – Miembro del CLC

"Bueno, es mi trabajo. Y, también, me preocupo profundamente por brindar beneficios significativos a las comunidades que históricamente han sido marginadas e ignoradas. Hay un equilibrio que es difícil de lograr cuando grandes proyectos de infraestructura como este atraviesan comunidades que generalmente han tenido poco que decir en el asunto. En la medida de lo posible, en nombre del Supervisor, estoy tratando de lograr ese equilibrio de la manera más efectiva posible". – Miembro del Comité Consultivo

"Todo, para el beneficio de nuestras comunidades" – Miembro del CLC

"Aprender sobre los impactos dramáticos que la contaminación tiene en las vidas de los residentes que viven en las comunidades más afectadas me hizo querer ponerme en pie para luchar por ellos; usar mi privilegio para beneficiarlos a ellos y no solo a mí mismo o a otras personas privilegiadas". – Miembro del CLC

De acuerdo con la Política de Compensación del Cuerpo Asesor (ABC, por sus siglas en inglés) de Metro, a los[29] miembros elegibles del Comité Consultivo y del CLC se les ofreció una compensación a razón de $200 por reunión para las reuniones regulares del cuerpo asesor y $50 para las reuniones del grupo de trabajo. La aplicación de la Política ABC en el proceso del Plan de Inversión del LB-ELA produjo un alto nivel de participación y compromiso de calidad por parte de los miembros del CLC. 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 de la Política ABC en el órgano asesor de un proyecto de esta envergadura.

Proceso de participación pública, incluida la asociación de organizaciones comunitarias

Un elemento central para el éxito del trabajo del Comité Consultivo es el compromiso con el alcance comunitario y la participación pública. La participación del público en los procesos de toma de decisiones garantiza 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 asistir a reuniones públicas, proporcionar comentarios, contribuir a encuestas y participar en reuniones y eventos comunitarios, y a través de asociaciones con varias organizaciones locales, basadas en la fe y en el desarrollo comunitario.

Entre diciembre de 2021 y enero de 2022, el equipo del proyecto buscó activamente la participación pública para recopilar recomendaciones sobre la formación de los Comités de Liderazgo y Coordinación Comunitarios. A través de este esfuerzo de divulgación, el equipo del proyecto también buscó información 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 Comunitarias (CBO, por sus siglas en inglés) inicial con 17 Organizaciones Comunitarias (CBO) del Corredor LB-ELA, siguiendo las mejores prácticas descritas en la Estrategia de Asociación con CBO de Metro. El equipo del proyecto trabajó con las organizaciones comunitarias que sirven a las comunidades a lo largo del Corredor durante la fase Multimodal, Estrategias, Proyectos y Programas (MSPP). El objetivo del equipo del proyecto era involucrar a estas comunidades mediante la recopilación de aportes de las organizaciones comunitarias y de las personas a las que sirven para identificar estrategias, proyectos y programas multimodales que constituyan necesidades y prioridades para estas comunidades afectadas. De septiembre a noviembre de 2022, las organizaciones comunitarias ayudaron a recopilar información individual de las partes interesadas y los residentes en sus redes a través de una encuesta y una herramienta de mapeo interactivo en talleres comunitarios, reuniones virtuales y eventos pop-up organizados por las organizaciones comunitarias.

Se llevaron a cabo veintiún talleres comunitarios a lo largo del Corredor para recopilar comentarios de los miembros de la comunidad, el público y otras partes interesadas locales. Algunos de los talleres se coordinaron directamente con las organizaciones comunitarias y las agencias gubernamentales locales. Como parte de un enfoque equitativo, el equipo del proyecto ofreció apoyo multilingüe en todos los talleres y reuniones de la comunidad mediante la prestación de servicios de interpretación y la redacción de material colateral en español, tagalo y jemer (idiomas determinados en función de los datos del perfil de la comunidad derivados de los datos ACS del Censo de los Estados Unidos). Los talleres incluyeron una presentación del proyecto, seguida de una actividad que aprovechó la encuesta y la herramienta de mapeo Social Pinpoint. La mayoría de los talleres comunitarios, o el 76%, se llevaron a cabo en persona,

[29] Puede encontrar más información sobre la Política ABC de Metro en: https://equity-lametro.hub.arcgis.com/pages/engagement-resources#ABCP

mientras que el 24% se llevaron a cabo virtualmente. Los talleres presenciales incluyeron el apoyo del personal para completar la encuesta digital, en particular para eventos con personas mayores y comunidades con una “brecha digital”. También se proporcionaron copias impresas para que la encuesta fuera más accesible. Los talleres virtuales incluyeron el apoyo del personal para recopilar comentarios que luego se incorporaron a la encuesta y a la herramienta de mapeo interactivo.

Con el apoyo de las organizaciones comunitarias locales, el equipo de divulgación pública también organizó 18 eventos a lo largo del Corredor, incluidos eventos pop-up para apoyar los esfuerzos de notificación y participación para recopilar información de diferentes comunidades. Durante esta fase de los esfuerzos, se pagaron $69,820 en estipendios directamente a las organizaciones comunitarias 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 extensiones, hasta el 15 de octubre de 2022 y una vez más hasta el 14 de noviembre de 2022, para dar cabida a más tiempo para los comentarios públicos de los miembros de la comunidad. Estas extensiones fueron respaldadas por los esfuerzos de participación que continuaron hasta principios de noviembre. Las extensiones también permitieron que el Comité Consultivo y los miembros del CLC proporcionaran información adicional utilizando la herramienta en línea Social Pinpoint. El equipo del proyecto recopiló 1,920 encuestas y 985 comentarios de mapeo del público durante esta fase.

Los esfuerzos generales de divulgación continuaron durante esta fase y generaron conciencia pública y alentaron la participación de la comunidad en 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 las ciudades, los funcionarios municipales y su personal; y
- Puestos informativos en eventos comunitarios y eventos pop-up.

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

- Publicaciones en las redes sociales;
- Mensajes masivos por correo electrónico;
- Línea directa del proyecto;
- Correos electrónicos del proyecto;
- Boletines informativos del proyecto;
- Hojas informativas del proyecto;
- Folletos sobre las reuniones; y
- Distribución de correo postal en todo el corredor.

Se empleó un enfoque equitativo para garantizar que todas las jurisdicciones con Comunidades Enfocadas en la Equidad tuvieran al menos una actividad. Además de los 15 socios de las organizaciones comunitarias que participaron en la primera fase de divulgación para generar aportes y concientización de 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 el lanzamiento del Plan de Inversión, lo que culminó con 35 organizaciones comunitarias que han participado activamente en las actividades de participación de este proyecto. Durante ambas rondas de

participación, se pagaron $128,000 en estipendios a las organizaciones comunitarias por su asociación, con un promedio de aproximadamente $3,600 por organización comunitaria. Las 35 organizaciones comunitarias socias que participaron en este proceso son:

- 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 organizaciones comunitarias incluyeron actividades de notificación, como la publicación en sus redes sociales, envíos de correos electrónicos masivos, boletines informativos y un calendario público en su sitio web. Las campañas de notificación adicionales incluyen mensajes de texto, llamadas telefónicas y colocación de pancartas y letreros en el césped cerca de los lugares de reunión para atraer a los transeúntes. Las actividades de participación incluyeron la organización de un lugar para reunirse y ver las reuniones comunitarias virtuales; proporcionar tiempo en las agendas de sus reuniones programadas regularmente para que el equipo del proyecto proporcione actualizaciones sobre el proyecto; proporcionar personal para ayudar en puestos informativos, eventos pop-up e intercepciones de tránsito; y proporcionar personal para recorrer vecindarios o eventos con folletos.

La inclusión de estas organizaciones comunitarias clave en el proceso del Plan de Inversión ha demostrado ser un enfoque eficaz para llegar a las partes interesadas que, de otro modo, no habrían participado en el importante proceso de inversión en todo el corredor para futuras inversiones en proyectos, programas y estrategias de movilidad.

BENEFICIOS, CARGAS E IMPACTOS NO DESEADOS

Dado su alcance de 200+ proyectos y programas propuestos, los beneficios potenciales, las cargas y los impactos no deseados del Plan de Inversión variarán según las características, la ubicación y la escala de cada proyecto individual. Sin embargo, el análisis de datos y la participación de la comunidad han informado una comprensión detallada de las condiciones existentes del Corredor, cómo surgieron estas condiciones y cómo se han distribuido históricamente dentro del Corredor los beneficios y las cargas de la planificación, la formulación de políticas y la inversión en el pasado. Esta información proporciona la base para una visión general de alto nivel de los beneficios y cargas potenciales en relación con las

Pregunta de EPET

Teniendo en cuenta lo que ha aprendido de los datos y preguntando a la comunidad, ¿quién tiene más probabilidades de beneficiarse o verse afectado por esta acción propuesta?

¿Cuáles son los posibles impactos o consecuencias no deseados de la acción propuesta?

poblaciones de las EFC, los grupos de usuarios del transporte y las comunidades adyacentes a las autopistas.

Siendo identificadas por Metro como las áreas que tienen mayores necesidades de transporte, las secciones censales EFC están posicionadas para ser las que más se beneficien de las mejoras al sistema de transporte multimodal, particularmente las inversiones en transporte activo y modos de transporte público y las funciones relacionadas de las carreteras principales/calles completas y los proyectos de seguridad de las autopistas. Además de los hogares sin vehículos, los criterios de EFC incluyen concentraciones de poblaciones BIPOC y de bajos ingresos, lo que significa que las EFC también reflejan la historia de segregación y desinversión del Corredor, destacando generalmente las áreas que históricamente han sido más afectadas por la planificación y las decisiones políticas.

Los beneficios de los proyectos de transporte se dirigirán principalmente a los grupos de usuarios modales previstos y, a menudo, a los usuarios de otros modos como mejoras del sistema multimodal en su conjunto. Por ejemplo, las inversiones en funciones de calles completas en las carreteras principales brindan beneficios directos para los usuarios del transporte público y activo que históricamente han sido desatendidos por la inversión en infraestructura. Idealmente, estos beneficios también se extienden a otros grupos de usuarios: cuando los conductores tienen la oportunidad de usar otros modos de manera más segura y conveniente, mejora su propia calidad de vida y alivia la congestión y la contaminación a través del cambio de modo a largo plazo. Por otro lado, la tan necesaria infraestructura de transporte activo y tránsito en las carreteras principales a menudo requiere una reasignación del espacio actualmente dedicado a los vehículos privados. Si bien la infraestructura centrada en el automóvil ha contribuido a profundas desigualdades en el Corredor, los residentes actuales que usan automóviles pueden experimentar la pérdida de carriles de circulación de vehículos o estacionamiento en la calle como una carga, especialmente si se asocia con una mayor congestión y tiempos de viaje.

Las poblaciones ubicadas junto a la I-710 tienen el mayor potencial para beneficiarse de proyectos y programas que reducen las emisiones de materia particulada, mitigan la exposición a la contaminación, reducen el desbordamiento de vehículos de la autopista a los vecindarios y abordan los problemas de seguridad en los cruces de las autopistas y las rampas de entrada y salida. Al mismo tiempo, es más probable que estas comunidades se vean afectadas por interrupciones causadas por la construcción, impactos en el derecho de paso o posibles desplazamientos relacionados con los grandes proyectos típicos de infraestructura de autopistas.

Si bien algunos impactos, como los impactos causados por la construcción y el derecho de paso, generalmente se tienen en cuenta en el diseño y la ingeniería de un proyecto, otras cargas se revelan con el tiempo, como resultado de la forma en que un proyecto contribuye e interactúa con sistemas más amplios. Por ejemplo, una gran inversión en infraestructura en un área históricamente desinvertida puede contribuir al desplazamiento económico de los residentes y negocios existentes si inspira un nuevo interés en el desarrollo, lo que eventualmente aumenta los precios de la tierra, el valor de las propiedades y, en última instancia, causa costos más altos para la vivienda y los negocios. Como otro ejemplo, un proyecto de autopista o carretera que mejore los tiempos de viaje de los vehículos y reduzca las colisiones a corto plazo puede eventualmente alentar a más conductores a usar esa ruta, aumentando el VMT y las emisiones a través de la demanda inducida y el desvío del tráfico a largo plazo. Además, las inversiones en carreteras que mejoran los tiempos de viaje de los vehículos pueden

hacerse a expensas de los tiempos de viaje en transporte público o de la seguridad de los ciclistas y peatones, y contribuir a reducir el número de pasajeros/modos de transporte público y el transporte activo. Además de los impactos potenciales discutidos anteriormente, otras consecuencias no deseadas relacionadas con los proyectos y programas considerados para la inversión pueden incluir el aumento de los costos para los usuarios, la contaminación acústica, nuevas barreras físicas y el aumento de la cobertura impermeable del suelo, la escorrentía de aguas pluviales y/o el riesgo de inundación.

Las determinaciones del análisis inicial de los datos y la participación de la comunidad fueron fundamentales para el desarrollo de la metodología de evaluación. Los Criterios de Equidad están diseñados específicamente para considerar *quién* tiene más probabilidades de beneficiarse, y cada criterio hace una versión de la pregunta: “¿Cuál es el potencial de este proyecto para servir a las comunidades con mayor necesidad de este beneficio específico?” Además, los Criterios de Preocupación están diseñados para evaluar los impactos potenciales, incluidos aquellos que no son intencionados, y los indicadores de Equidad se asignan a proyectos con mayores cargas potenciales en las comunidades EFC.

SECCIÓN 4: PLAN DE RESULTADOS EQUITATIVOS

DISEÑAR UN PLAN MEDIANTE PROCESOS DE PLANIFICACIÓN EQUITATIVOS Y BASADOS EN LA COMUNIDAD

Preguntas EPET

¿Cómo se ha diseñado la acción propuesta para garantizar resultados equitativos?

¿De qué manera la participación de la comunidad con los más afectados por la acción propuesta influyó en los resultados deseados de la propuesta y el plan?

Equidad procesal

Para tener resultados más equitativos, el plan de inversión fue diseñado a través de un proceso de planificación equitativo, informado por la comunidad, como se detalla en la Sección 3: Historia y Compromiso Comunitario. La creación del Comité Consultivo del Corredor de LB-ELA; el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) y los grupos de trabajo de equidad, camión de cero emisiones y estrategias de participación comunitaria; significaron un compromiso importante por parte de la junta directiva y el personal de Metro para incorporar las diversas voces de la comunidad en los procesos de toma de decisiones y avanzar en la equidad a través del plan de inversión en movilidad del corredor de LB-ELA ("plan de inversión"). El comité consultivo establece un marco de toma de decisiones iterativo con circuitos de retroalimentación para crear consenso, y evitar las decisiones unilaterales de determinados grupos con intereses o partes interesadas que históricamente han ejercido una influencia desproporcionada en los procesos de planificación del Corredor.

Análisis de las repercusiones y disparidades en la comunidad

Como se explica detalladamente en la Sección 2: Análisis de datos, el proceso de planificación del comité consultivo del corredor de LB-ELA se basó en un amplio análisis de datos cualitativos y cuantitativos para identificar las condiciones existentes, las necesidades y las disparidades entre las comunidades dentro del Corredor, así como en relación con el condado. De acuerdo con los problemas y oportunidades identificados para el plan de inversión se analizaron principalmente datos sobre las condiciones socioeconómicas, medioambientales, la calidad del aire, la salud pública y las pautas de desplazamiento en relación con la participación ferroviaria de carga, las emisiones, el tráfico y la seguridad. Los datos de las encuestas comunitarias y las opiniones basadas en la experiencia de los miembros del CLC y del comité consultivo se utilizaron para complementar y contrastar los datos cuantitativos con el fin de obtener un resultado más exhaustivo de las comunidades del corredor LB-ELA. También se recopilaron datos cualitativos y anecdóticos a través de una serie de actos presenciales de participación pública en colaboración con organizaciones comunitarias, y en línea a través de la herramienta de cartografía Social Pinpoint y encuestas.

Recopilación y selección de proyectos y programas

Para elaborar la lista de proyectos y programas candidatos se llevó a cabo un amplio esfuerzo de participación pública, con especial atención a la participación de las comunidades afectadas, complementado por asociaciones con organizaciones de base comunitaria (CBO, por sus siglas en inglés). A lo largo de más de siete meses de participación pública, este esfuerzo incluyó una encuesta en línea y un mapa interactivo que brindó a los residentes, líderes comunitarios y otras partes interesadas la oportunidad de hacer aportaciones directas 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 recibieron casi 3.000 respuestas a la encuesta y a la herramienta cartográfica interactiva, lo que generó nuevos enfoques para realizar mejoras en el Corredor, principalmente por parte de los residentes y las empresas que trabajan y viven en el Corredor.

Además de recibir aportaciones de la comunidad y del público, el equipo del proyecto también revisó una amplia gama de programas e iniciativas actuales y anteriores de agencias locales, subregionales y regionales relacionadas con el Corredor de Long Beach - Este de Los Ángeles (LB-ELA), que cumplían la visión, metas y principios rectores del comité consultivo y otras políticas de Metro, como las metas de inversión en autopistas multimodales de Metro. Por ejemplo, aunque el equipo del proyecto incluyó elementos seleccionados del proyecto original del Corredor Sur de la Interestatal 710 (I-710), el equipo del proyecto seleccionó estos posibles proyectos para excluir algunos conceptos de proyectos que inevitablemente provocarían un desplazamiento significativo de residencias o negocios en las comunidades locales o que no podrían rediseñarse de forma factible para evitar un desplazamiento significativo. El equipo del proyecto también incorporó recomendaciones seleccionadas de la "Alternativa Comunitaria 7" del CEHAJ, propuesta en respuesta al proyecto anterior de ampliación del Corredor Sur de la I-710, DEIR.[1]

Evaluación de proyectos y programas

La visión, las metas y los principios rectores del Corredor LB-ELA, tal y como se describen en la sección 1 (conexión de los resultados de la comunidad con los resultados del proyecto), sirvieron de base para el proceso de evaluación, lo cual dio lugar a 82 parámetros relacionados con los posibles beneficios e inquietudes. Las conclusiones resumidas de cada proyecto y programa se presentaron al grupo de trabajo, al CLC y a las comunidades del corredor para que comprendieran mejor en qué medida cada proyecto y programa podía hacer avanzar la visión, las metas y los principios rectores del Corredor LB-ELA. Este proceso dio lugar a los resultados preliminares de la puntuación de la evaluación y a las clasificaciones de los proyectos por modalidad, que se utilizaron para organizar los proyectos y programas en dos niveles. En general, los proyectos del nivel 1 obtuvieron una buena puntuación en muchos de los criterios de evaluación; por otro lado, los proyectos del nivel 2 obtuvieron una puntuación más baja en todos los criterios de evaluación, o sólo obtuvieron una buena puntuación en un número limitado de metas o principios rectores. Los proyectos se clasificaron en niveles en función de su rango percentil *dentro* de su modo respectivo, lo que significa que los proyectos con diferentes modos no se compararon entre modos para su colocación en el nivel 1. A los proyectos también se les asignaron "indicadores" (que se explican con más detalle a continuación) si las aportaciones de la comunidad indicaban consideraciones adicionales del proyecto que no se recogían en los 82 criterios de evaluación.

La equidad se integró en la metodología de evaluación mediante el desarrollo de criterios de equidad, diseñados para evaluar en qué medida era probable que los proyectos o programas beneficiaran a las áreas geográficas, las poblaciones y los modos más necesitados. Aunque la mayoría de los parámetros se utilizaron para evaluar los beneficios relacionados con áreas de objetivos más amplios (como la movilidad y la seguridad), los criterios de equidad fueron un paso más allá al comparar la distribución de estos beneficios entre los tramos censales de la Comunidad Centrada en la Equidad (EFC, por sus siglas en inglés) y los que no lo están. Otras superposiciones de datos utilizadas para evaluar los criterios de equidad incluyeron las 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 PNA+ del condado de Los Ángeles) y áreas de baja densidad arbórea (Índice de Lugares

[1] eycej.org/wp-content/uploads/2021/09/CEHAJs-DEIR-comments-regarding-the-CA7-1.pdf

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 superpuestos era dar más crédito a los proyectos que no sólo proporcionaban beneficios, sino que los centraban en las necesidades de una área o población específica. Por ejemplo, si dos proyectos tuvieran las mismas características en cuanto a sombra y refrigeración, recibirían la misma puntuación en el criterio básico EN6 (incluye áreas verdes urbanas y refrigeración). Sin embargo, si uno de esos proyectos estuviera situado en un barrio bien sombreado y el otro a lo largo de una arteria muy transitada con pocos árboles en las calles, la puntuación del criterio EQ-EN6 aumentaría la puntuación de equidad y total del segundo proyecto situado en una vía muy transitada con poca cubierta arbórea.

Se utilizaron veinticuatro métricas de beneficios para medir la eficacia potencial de los proyectos en el fomento de la equidad en todo el Corredor, como se muestra en la tabla siguiente. Las puntuaciones de los veinticuatro criterios de equidad se resumieron en una puntuación media de equidad por proyecto o programa (en una escala de 0-3 o N/A), que contribuyó a la suma de la puntuación total del proyecto.

Criterios de beneficio de equidad

Número métrico	Nombre métrico	Descripción
EQ-AQ1	Reduce las emisiones (NOX, PM2.5) en las áreas EFC	Reduce las emisiones de NOX y PM2.5 procedentes de vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno en áreas EFC.
EQ-AQ3	Cambio a modos más limpios en las áreas EFC	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta
EQ-CH1	Reduce las emisiones (medidas de los efectos sobre la salud: DPM, PM2.5) en las áreas EFC	Reduce las emisiones de DPM y PM2.5 de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.
EQ-CH2	Reduce la exposición a la contaminación atmosférica en comunidades con elevada carga contaminante e índices de asma	Reduce la exposición en los receptores sensibles (por ejemplo, escuelas y guarderías, hospitales y centros de salud, centros de ancianos y residencias) mediante la instalación de sistemas de filtración en estos receptores y/o la instalación de vegetación cerca de la calzada entre las principales carreteras y los receptores.
EQ-CH3	Cambio de modo a transporte activo y tránsito en las 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 infraestructuras de transporte activo y parques	Apoya la mejora de los resultados en materia de salud asociados a la actividad física y el ocio proporcionando conexiones directas con parques e instalaciones recreativas y proporcionando infraestructuras de transporte activo, especialmente en las áreas que carecen de acceso a estas instalaciones y elementos de infraestructura.
EQ-MB1	Transporte en las áreas EFC	Aumenta el número de usuarios del transporte público al desviar los desplazamientos de otros modos de transporte hacia el transporte público.
EQ-MB2	Velocidades/tiempos de desplazamiento (personas, mercancía) en las áreas EFC	Aumenta la velocidad de circulación (o reduce el tiempo de viaje) de personas y mercancía.

Criterios de beneficio de equidad

EQ-MB3	Reduce la congestión (horas de retraso para personas y mercancías) en las áreas EFC	Reduce las horas de retraso para personas y mercancía
EQ-MB4	Accesibilidad modal en las áreas EFC	Mejora el acceso de los residentes a las nuevas instalaciones de transporte; cuantifica la población que se beneficia de la mejora basándose en una distancia de ¼ de milla de la nueva instalación de transporte.
EQ-MB5	Fiabilidad (tránsito, carreteras, movimiento de mercancía) en las áreas EFC	Mejora la fiabilidad de los tiempos de viaje, proporcionando una gama coherente de tiempos de viaje predecibles en todos los modos.
EQ-MB6	Cierre de brechas en las áreas EFC	Cubre un vacío en la red de transporte o elimina un obstáculo al transporte mediante la prestación de un nuevo servicio o una nueva instalación de transporte.
EQ-MB7	Aumenta las opciones de transporte fiables y accesibles para quienes no pueden o prefieren no conducir	Proporciona mejoras de fiabilidad y accesibilidad para apoyar la viabilidad de los modos de desplazamiento sin coche, como el transporte activo y el tránsito, para las poblaciones actualmente marginadas por las infraestructuras centradas en el automóvil, incluidos los hogares sin coche, los niños, las personas mayores, las personas con discapacidad y aquellos que optan por no conducir por razones medioambientales, sanitarias o de otro tipo.
EQ-SF1	Mejora la seguridad física de las personas que caminan, montan en bicicleta y patinan	Apoya los resultados sanitarios asociados a las lesiones físicas y las muertes mejorando la seguridad frente a colisiones de automóviles o conflictos modales, principalmente mediante la provisión de vías protegidas y separadas y elementos de la ADA.
EQ-SF3	Mejora la percepción de la seguridad personal de las personas que van a pie, en bicicleta, en automóvil o en transporte público	Proporciona características y/o servicios que pueden aumentar la sensación de seguridad de peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y, en particular, de los grupos marginados, frente a la delincuencia y los daños personales.
EQ-EN3	Contribuye a la reparación de daños medioambientales o a la pérdida de elementos naturales	Apoya los resultados sanitarios asociados a la limpieza del suelo, el aire y el agua; contribuye a la recuperación o restauración de elementos naturales como la vegetación, el suelo o las masas de agua que se han perdido o dañado debido a anteriores decisiones sobre infraestructuras, desarrollo y uso del suelo.
EQ-EN6	Incluye el reverdecimiento urbano y la refrigeración de áreas con escasa arboleda y elevada carga de islas de calor	Esta métrica de equidad se basa en la EN6, añadiendo un +1 de beneficio si un proyecto se encuentra en una área con bajo nivel de arbolado y/o un +1 si se encuentra en una área con altas temperaturas de isla de calor (>= 40 grados) a la puntuación original en EN6 (beneficio añadido). (Las puntuaciones EN6 se utilizaron como base para calcular EQ-EN6).
EQ-EN7	Potencial de reducción del ruido en las áreas EFC	Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye elementos de reducción del ruido, como barreras acústicas o tecnologías poco ruidosas.
EQ-OP1	Acceso al empleo para las personas de las áreas EFC	Aumenta el número medio de puestos de trabajo accesibles en un periodo de tiempo de 30 minutos en transporte público o de 45 minutos en automóvil.
EQ-OP6	Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios sanitarios, escuelas) en las áreas EFC	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, atención sanitaria y escuelas)

Criterios de beneficio de equidad

EQ-OP7	Acceso a espacios abiertos, actividades recreativas y parques para las personas de las áreas EFC	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de parques y espacios abiertos
EQ-OP8	Aumenta la cantidad y la calidad de las oportunidades de empleo para la mano de obra subempleada y con bajos ingresos	Proporciona nuevas oportunidades de empleo a personas subempleadas y con bajos ingresos en la población activa
EQ-OP9	Reduce los gastos de vivienda o transporte de los hogares con bajos ingresos	Tiene potencial para reducir los costes de vivienda o transporte mediante mejoras en la frecuencia del tránsito, líneas ferroviarias, proyectos peatonales, proyectos ciclistas
EQ-OP10	Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial	Reduce el riesgo de desplazamiento económico (en contraposición al físico) como efecto adverso de la inversión en infraestructuras, que puede dar lugar a un nuevo interés urbanístico, aumentando el precio del suelo, el valor de la propiedad y, en última instancia, los costes de vivienda/empresa.

Notas:

ADA = Ley para Estadounidenses con Discapacidades
DPM = partículas diésel
EFC = Comunidad de Equidad
NO_X = óxidos de nitrógeno
$PM_{2.5}$ = partículas de diámetro inferior o igual a 2,5 micras

Aplicación de los indicadores

Los “indicadores” son resultados adicionales de la evaluación y del proceso de participación de la comunidad y sirven como consideraciones suplementarias para la priorización y el futuro desarrollo e implementación de proyectos. Los indicadores se basan en el reconocimiento de que los criterios de evaluación de beneficios e inquietudes pueden no captar todas las consideraciones de equidad relacionadas con la ejecución del proyecto, y proporcionan un mecanismo para apoyar el desarrollo y la ejecución equitativos del proyecto utilizando las aportaciones de la comunidad para orientar mejor la ejecución. En algunos casos (aquellos en los que Metro proporcionará financiación a los patrocinadores del proyecto), la financiación está vinculada a la guía de aplicación.

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 desfavorecidas y que requerían orientación específica y adicional para minimizar esos impactos. Se asignó un indicador de equidad cuando un proyecto estaba situado o parcialmente situado en áreas EFC (al menos 1/3 o 33% de la superficie del proyecto) y tenía al menos una inquietud en total. A los proyectos se les asignaron indicadores bajo, moderado y alto en función de su número total de inquietudes. En el caso de los proyectos dirigidos por Metro, los indicadores especifican estrategias para abordar las inquietudes y minimizar los impactos. Para algunos proyectos dirigidos por otras agencias o jurisdicciones, los indicadores de equidad informan de los requisitos específicos para que los patrocinadores del proyecto aborden las inquietudes como parte de la elegibilidad para la financiación. Los indicadores de equidad también se aplicaron como factor de priorización, y los proyectos recomendados para financiación inicial no podían tener un indicador de equidad alta. En los programas modales y en el desarrollo de futuros proyectos, los indicadores se utilizarán para establecer prioridades.

Indicadores de consideración de la aportación comunitaria

Los indicadores de consideración de la aportación comunitaria (CIC, por sus siglas en inglés) recopilaron las aportaciones comunitarias que no se reflejan en los resultados de la evaluación técnica del proyecto. Los indicadores de CIC incluían inquietudes en la ejecución específica del proyecto y recomendaciones para mejorar los conceptos o el diseño del proyecto. Los indicadores del CIC se sintetizaron a partir de notas de reuniones y debates con el grupo de trabajo, el CLC y otros miembros de la comunidad y partes interesadas. Es importante señalar que no se llevó a cabo una campaña detallada de participación pública para cada proyecto. Por lo tanto, los indicadores del CIC no deben considerarse una lista exhaustiva de posibles inquietudes comunitarias y se recomienda una mayor divulgación a medida que los proyectos avanzan hacia su ejecución.

AFRONTAMIENTO DE LAS CAUSAS PROFUNDAS DE LA DESIGUALDAD PARA APOYAR LOS RESULTADOS DE LA COMUNIDAD

Preguntas EPET

¿Cómo abordará la acción propuesta las causas profundas para reducir las desigualdades raciales/étnicas, de ingresos y/o de otro tipo, aumentar los resultados positivos y reducir las repercusiones negativas en las comunidades históricamente marginadas?

¿Cómo contribuirá el impacto previsto de la propuesta a los resultados deseados para la comunidad en la sección 1?

¿Qué métricas de rendimiento medirán y rastrearán los impactos?

En la Sección 1 (Conexión de los resultados comunitarios con los resultados de los proyectos) se esbozan las principales áreas de oportunidad y se definen los resultados comunitarios deseados a los que contribuirán los proyectos y programas de este plan de inversión. La Sección 2 (Análisis de datos) añade un contexto cuantitativo y cualitativo a las cuestiones clave mediante el análisis de las condiciones existentes, los impactos en la comunidad y las disparidades a las que se enfrentan las comunidades del Corredor y del EFC. La Sección 3 (Participación de la comunidad) profundiza en la experiencia vivida y la historia de las comunidades del Corredor LB-ELA, e investiga las causas profundas de las disparidades e impactos a los que se enfrentan estas poblaciones en la actualidad. Esta sección se basa en estas tres secciones y en el debate anterior sobre los procesos de planificación equitativos y orientados a la comunidad, destacando cómo los proyectos y programas del plan de inversión aportan beneficios y soluciones para abordar los problemas de equidad y apoyar los resultados comunitarios deseados. Por último, esta sección define un marco de indicadores de resultados que permitirán medir y seguir los avances del plan de inversión hacia la consecución de estos objetivos.

Conexión de las causas profundas con los problemas de equidad

La historia de la comunidad analizada en la Sección 3 describe las políticas, los acontecimientos y las decisiones en materia de infraestructuras que pusieron en marcha muchos de los problemas actuales de equidad en el Corredor. El resumen de los problemas de equidad, a partir de los identificados en la Sección 1, incluye:

- Disparidades sanitarias
- Comunidades sobrecargadas por la contaminación atmosférica y acústica
- Comunidades físicamente desconectadas
- Comunidades que carecen de opciones de desplazamiento fiables y eficientes
- Falta de espacios verdes y sombra

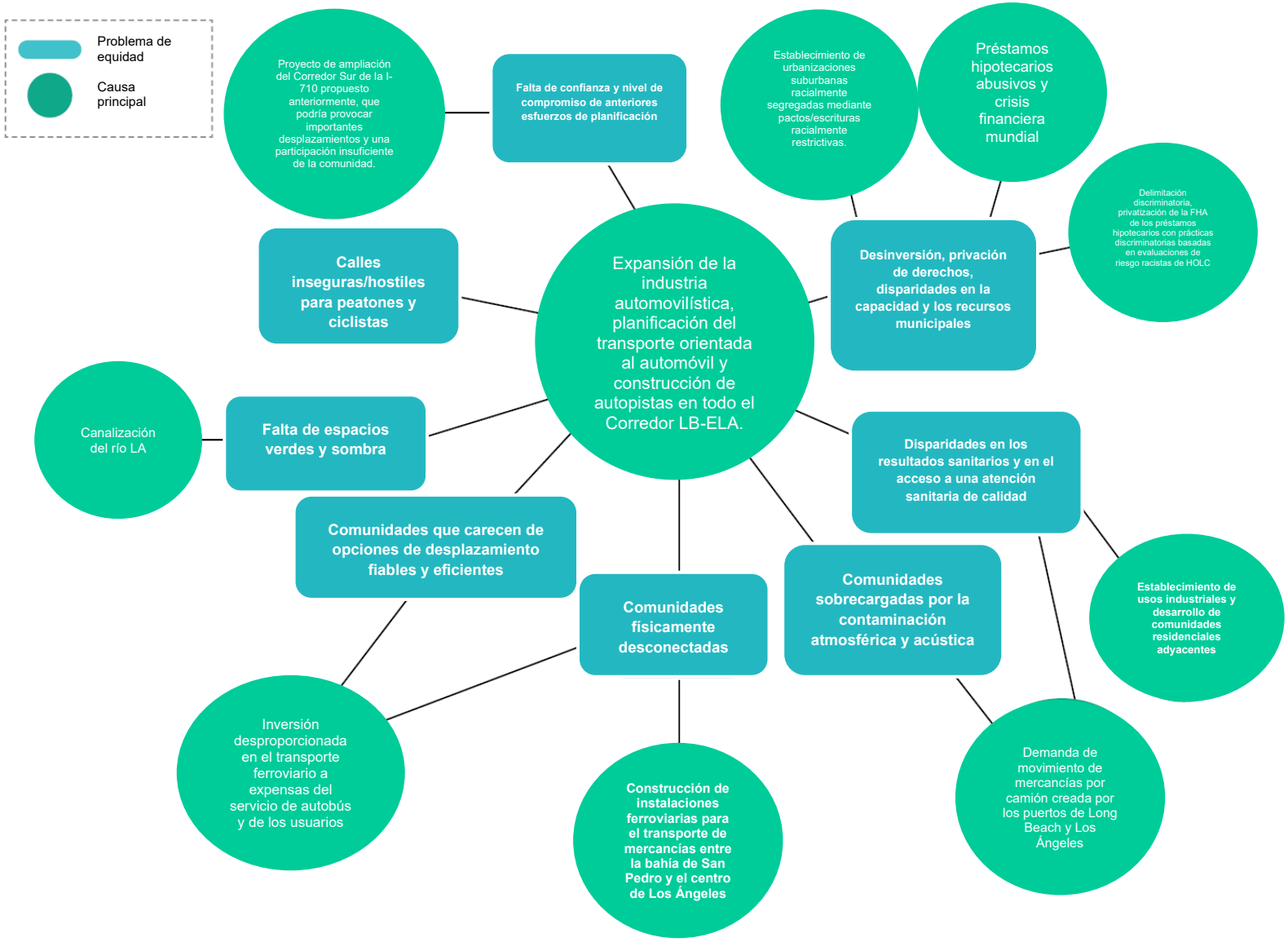
- Calles inseguras/hostiles para peatones y ciclistas
- Falta de confianza en los esfuerzos de planificación anteriores
- Desinversión, privación de derechos y disparidades en la capacidad y los recursos municipales.

Dado que las disparidades surgen de un conjunto de condiciones complejas y entrecruzadas, las causas profundas que se enumeran a continuación no deben considerarse exhaustivas, sino más bien una síntesis de las causas profundas pertinentes que se identificaron a través de la comprensión de las repercusiones duraderas de las políticas y prácticas racistas y de los relatos históricos locales aportados por la comunidad. El resumen de las causas profundas, extraído de la Historia de la Comunidad de la Sección 3, incluye:

- Construcción de instalaciones ferroviarias para el transporte de mercancías entre la bahía de San Pedro y el centro de Los Ángeles.
- Demanda de movimiento de mercancías por camión creada por los puertos de Long Beach y Los Ángeles.
- Establecimiento de usos industriales y desarrollo de comunidades residenciales adyacentes
- Canalización del río LA
- Establecimiento de urbanizaciones suburbanas racialmente segregadas mediante pactos/escrituras racialmente restrictivas.
- Delimitación discriminatoria, privatización de la Administración Federal de Vivienda (FHA, por sus siglas en inglés) de los préstamos hipotecarios con prácticas discriminatorias basadas en evaluaciones de riesgo racistas de HOLC.
- Expansión de la industria automovilística, planificación del transporte orientada al automóvil y construcción de autopistas en todo el Corredor LB-ELA.
- Inversión desproporcionada en el transporte ferroviario a expensas del servicio de autobús y de los usuarios
- Préstamos hipotecarios abusivos y crisis financiera mundial
- Proyecto de ampliación del corredor sur de la I-710 propuesto anteriormente, que podría provocar importantes desplazamientos y una participación insuficiente de la comunidad.

La infografía del mapa de causas fundamentales que figura a continuación establece conexiones entre las causas fundamentales y los problemas de equidad resultantes, identificando la expansión de la infraestructura orientada al automóvil en todo el Corredor LB-ELA como una causa fundamental primaria relacionada con todos los problemas de equidad que este plan de inversión pretende abordar. En la mayoría de los casos, se identifican una o más causas fundamentales adicionales para cada problema de equidad.

MAPA DE LAS CAUSAS PRINCIPALES



Abordar las causas principales y los problemas de equidad mediante las medidas propuestas

El proceso de desarrollo del plan de inversión y las acciones propuestas pretenden abordar los problemas de equidad del Corredor y, en la medida de lo posible, sus causas principales. En algunos casos, los proyectos del plan de inversión pueden abordar directamente una causa fundamental, por ejemplo, un proyecto de calles completas que reconfigure una vía principal de gran volumen para cambiar las decisiones de planificación orientadas al tráfico, mejorando la movilidad y la seguridad de los usuarios de otros modos de transporte y mejorando la calidad del aire, el medio ambiente y la salud de la comunidad en general. Sin embargo, como sugiere el término “principal”, las causas principales suelen estar muy arraigadas y entrelazadas entre sí, y juntas sostienen sistemas más amplios que una sola política o infraestructura. Por ejemplo, aunque la construcción de la autopista causó daños irreparables por los desplazamientos directos, la división de las comunidades y los continuos impactos en la calidad del aire, la seguridad y el ruido para los residentes del Corredor LB-ELA, estas comunidades sobrecargadas no tienen otra alternativa que participar en los sistemas económicos y de transporte que se desarrollaron en torno a la capacidad única de la I-710 como ruta de transporte de mercancías y de cercanías.

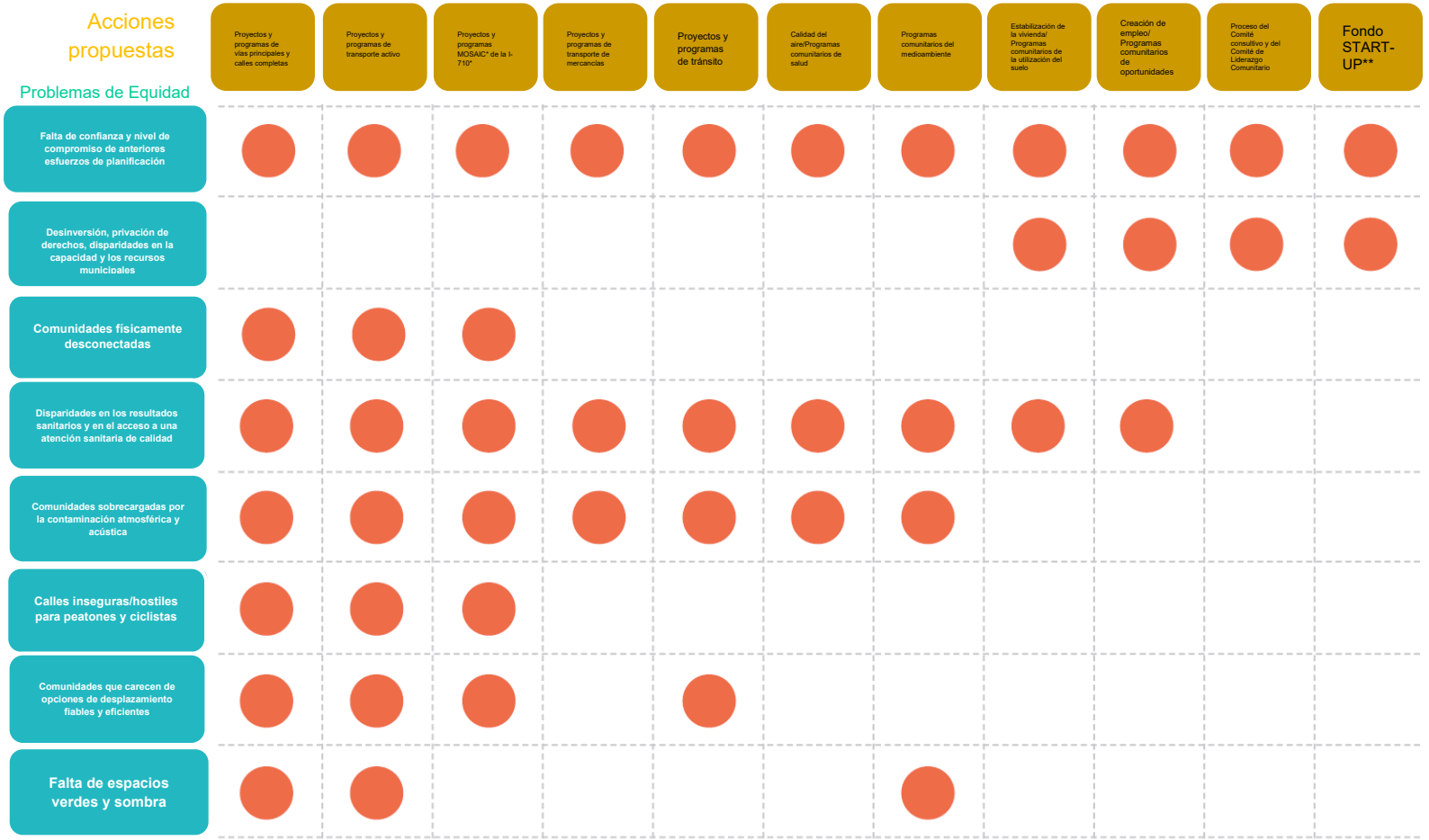
Con los actuales sistemas económicos y de transporte, una modificación directa de esta decisión mediante el cierre o la supresión de la autopista desviaría decenas de miles de camiones diésel a las vías principales y a las calles de los vecindarios, y generar impactos en cadena sobre la mano de obra local y la economía regional. Por lo tanto, la construcción de autopistas como causa principal puede abordarse a través de un conjunto deliberado de inversiones multimodales, complementado por programas adecuados que se centran en desigualdades específicas y se unen para avanzar en el cambio de sistemas a través de opciones viables de viaje alternativas, tecnología más limpia para el movimiento de mercancías, nuevas infraestructuras para reparar las conexiones entre las comunidades, y una variedad de programas comunitarios para hacer frente a los síntomas más amplios de la construcción de autopistas, tales como la mala calidad del aire, las disparidades de salud, y la falta de espacios verdes y arbolado.

Las acciones propuestas pueden clasificarse en las siguientes categorías, según el proceso de planificación, las modalidades de los proyectos y las áreas temáticas de los programas comunitarios.

- Proyectos y programas de vías principales y calles completas
- Proyectos y programas de transporte activo
- Proyectos y programas MOSAIC (multimodal, operacional, seguridad y acceso inversiones para la comunidad) de la I-710
- Proyectos y programas de transporte de mercancías
- Proyectos y programas de tránsito
- Calidad del aire/Programas comunitarios de salud
- Programas comunitarios del medioambiente
- Estabilización de la vivienda/ Programas comunitarios de la utilización del suelo
- Creación de empleos/ Programas comunitarios de oportunidades laborales
- Proceso del comité consultivo y del Comité de Liderazgo Comunitario
- Fondo START-UP (asistencia técnica estratégica para un transporte integrador que ayude a mejorar la calidad de vida de las personas)

Mientras que los resultados de la evaluación de los beneficios para la equidad proporcionan una imagen más detallada de cómo los proyectos y programas individuales abordan problemas específicos, la matriz de problemas de equidad y acciones propuestas que figura a continuación indica, a un alto nivel, qué proyectos, programas y procesos abordan las desigualdades generales del Corredor (y los resultados comunitarios relacionados identificados en la sección 1).

PROBLEMAS DE EQUIDAD Y MATRIZ DE ACCIONES



* Multimodal, Operacional, Seguridad y Acceso Inversiones para la Comunidad
** asistencia técnica estratégica para un transporte integrador que ayude a mejorar la calidad de vida de las personas

Medición y seguimiento de las repercusiones

Dada la amplitud de los problemas de equidad del Corredor y la naturaleza del plan de inversión como documento de planificación estratégico, los indicadores de resultados deberán medir el impacto del plan en todos los modos y en múltiples escalas de progreso y éxito. En coordinación con los grupos de trabajo de los programas modales y otros esfuerzos de Metro, como el Plan de Transporte a Largo Plazo, Metro desarrollará un marco para el seguimiento de los avances y el éxito del plan de inversión que se basará en los parámetros utilizados para el análisis de las condiciones existentes y la metodología de evaluación de proyectos. La matriz de problemas de equidad y métricas de rendimiento de la página siguiente ofrece una recomendación inicial de métricas de rendimiento que pueden utilizarse para medir los efectos del Plan de inversión en los problemas de equidad, organizados en las tres categorías siguientes:

Métricas de proceso

- Métricas que cuantifican o califican el progreso de la implementación del plan de inversión basándose en los hitos del proceso y en la entrega de proyectos y programas.

Métricas de los resultados del proyecto

- Métricas de seguimiento de los avances en relación con las metas del plan de inversión que pueden atribuirse a proyectos y programas específicos.

Métricas de los resultados comunitarios

- Métricas de seguimiento de los avances en relación con los resultados deseados para la comunidad del plan de inversión, que no pueden atribuirse directamente a proyectos y programas específicos.

PROBLEMAS DE EQUIDAD Y MÉTRICAS DE RENDIMIENTO



* Ejemplos de posibles indicadores de resultados - Sujeto a cambios

IDENTIFICAR ESTRATEGIAS Y ASOCIACIONES PARA ABORDAR LOS PROBLEMAS PENDIENTES

Aunque el Plan de inversión se basa en un sólido compromiso y análisis de la equidad y proporciona una financiación sustancial para abordar los problemas de equidad en el Corredor, el plan también se enfrenta a limitaciones en su capacidad para resolver los numerosos, complejos y antiguos problemas de equidad del Corredor. Estas limitaciones y cuestiones sin resolver se resumen a continuación bajo las categorías de equidad procesal, distributiva, reparadora y estructural, tal y como se introdujeron en la Sección 1.

Preguntas EPET

¿Hay problemas sin resolver?

¿Existen estrategias complementarias que puedan aplicarse para lograr resultados más equitativos?

¿Pueden las asociaciones existentes maximizar el impacto positivo de la acción propuesta?

Equidad procesal

En un área de proyecto que contiene 18 jurisdicciones y una población de 1,2 millones de residentes, es difícil lograr un proceso de toma de decisiones verdaderamente participativo y representativo, a pesar de los muchos logros del marco de equidad procesal de Metro y de su compromiso. Las comunidades con mayores necesidades suelen enfrentarse también a los mayores obstáculos para participar en procesos de planificación que requieren mucho tiempo. La política de compensación de los órganos consultivos de Metro y la estrategia de asociación de las organizaciones de base comunitaria han contribuido a colmar estas lagunas y a apoyar procesos y resultados de proyectos más equitativos.

Equidad distributiva

La función del plan de inversión es distribuir estratégicamente y movilizar fondos que permitan a las distintas jurisdicciones del Corredor desarrollar y ejecutar sus propios proyectos existentes. Aunque en el proceso de evaluación se empleó una perspectiva 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 la inversión histórica. Los conceptos de proyectos recogidos a partir de las aportaciones de la comunidad se incluyen en el plan, pero normalmente requerirán procesos de planificación de principio a fin y exigirán que los municipios asuman la responsabilidad del desarrollo técnico y la ejecución. Dado que las ciudades y los vecindarios que se han enfrentado a una inversión insuficiente histórica suelen tener menos fondos y menos personal técnico para planificar, desarrollar, financiar y ejecutar proyectos de capital. Estas áreas pueden estar infrarrepresentadas en la lista completa de proyectos del Plan de inversión, por no hablar de las recomendaciones de inversión inicial.

Para hacer frente a este problema, Metro está reservando un fondo START-UP (asistencia técnica estratégica para un transporte integrador que ayude a mejorar la calidad de vida de las personas) que proporciona asistencia técnica específica para apoyar a las comunidades con mayores necesidades, en relación con sus recursos técnicos y capacidad de desarrollo y ejecución de proyectos. El fondo START-UP ayudará a las comunidades a desarrollar conceptos de proyectos para que puedan optar a subvenciones y a participar en la aplicación de los programas del Plan de inversión para todo el Corredor (por ejemplo, “elementos de reducción del tráfico”, “cierre de brechas peatonales” y diversos programas comunitarios). El fondo START-UP no estará vinculado explícitamente a determinados municipios o comunidades geográficas, pero la ayuda se destinará prioritariamente a ciudades o vecindarios:

- Sin proyectos presentados formalmente al Protocolo de Administración de Información Común (CMIP, por sus siglas en inglés)

- Con sólo proyectos conceptuales o en fase de desarrollo en el CMIP
- Con altas concentraciones de Comunidades Focales de Equidad (EFC, por sus siglas en inglés)
- Enfrentarse a los mayores impactos acumulativos identificados en la investigación de las condiciones existentes.

Equidad reparadora

El plan de inversión es un esfuerzo sin precedentes para promover la equidad reparadora en Metro, con el reconocimiento y la reparación de los daños históricos y actuales en el centro del renovado proceso de planificación del corredor LB-ELA. Sin embargo, como ya se ha comentado en esta sección, las causas principales de los problemas de equidad actuales están muy arraigadas, son complejas y no se solucionan fácilmente. El plan de inversión representa un importante esfuerzo catalizador con una inversión de más de 740 millones de dólares en proyectos y programas potencialmente transformadores; sin embargo, este plan por sí solo no puede revertir décadas de daños medioambientales, desinversión y racismo estructural. El plan de inversión sienta las bases para una mayor reparación y prevención de los daños sistémicos a través de compromisos de colaboración e inversión continuas con la comunidad, y estableciendo un ejemplo de planificación centrada en la equidad para futuros esfuerzos en Metro y para otras agencias de planificación de la región y de todo el país.

Equidad estructural

La equidad estructural se refiere a la evolución de los órganos decisorios, las estructuras organizativas y los sistemas para reflejar las comunidades a las que sirven; un elemento del principio directivo de equidad que informó directamente la formación del comité consultivo, del CLC y los grupos de trabajo como órganos asesores y de apoyo a la toma de decisiones para este Plan de inversión. Además, la creación de la Oficina de Equidad y Raza de Metro y su liderazgo en este proceso demuestra el compromiso de la agencia con la equidad estructural. Sin embargo, estos órganos y procesos de toma de decisiones siguen existiendo dentro de jerarquías organizativas y estructuras de poder político más amplias. El plan de inversión también se basa en una amplia colaboración con otras organizaciones, cada una con sus propias estructuras organizativas, para desarrollar y ejecutar estos proyectos y programas. A pesar de la capacidad de Metro para influir en la equidad estructural fuera de su autoridad jurisdiccional, Metro vinculará la financiación y el apoyo a los proyectos a las directrices de aplicación que se ajusten al Principio Directivo de Equidad del Plan de inversión.

APOYO A LOS OBJETIVOS DE LA VISIÓN DE 2028

Preguntas EPET

¿De qué manera el fomento de la equidad a través de esta acción propuesta contribuye a alcanzar alguna de las metas de la Visión 2028?

¿Cómo se ha diseñado la acción propuesta para garantizar resultados equitativos?

Apoyo de los objetivos de la visión de 2028

Objetivos de la visión de 2028	Acciones del Plan de Inversión LB-ELA para promover la equidad
Ofrecer opciones de movilidad de alta calidad que permitan a las personas pasar menos tiempo viajando	Inversión en infraestructuras de alta calidad para mejorar las opciones de movilidad en los modos de transporte activo, calles completas y vías principales, tránsito y MOSAICo de la I-710.
Ofrecer experiencias de viaje excepcionales a todos los usuarios del sistema de transporte	Inversión en mejoras de la seguridad, la comodidad y la conectividad de la red de transporte para mejorar la experiencia de los usuarios de todos los modos de transporte.
Mejorar las comunidades y las vidas mediante la movilidad y el acceso a las oportunidades	Inversión en el acceso de la comunidad a las oportunidades mediante mejoras del transporte multimodal, creación de empleo y programas comunitarios centrados en reforzar el desarrollo de la mano de obra y las oportunidades de contratación local.
Transformar el condado de Los Ángeles mediante la colaboración regional y el liderazgo nacional	Creación de un comité consultivo y un comité de liderazgo comunitario que fomenten la colaboración y el consenso entre las partes interesadas de todo el condado, incluidos los organismos y representantes electos del condado de Los Ángeles, destacados líderes del sector, organizaciones comunitarias y residentes.
Proporcionar una gobernanza receptiva, responsable y digna de confianza dentro de la organización de Metro.	Desarrollo de un proceso de planificación basado en el reconocimiento y la responsabilidad organizativa de Metro por los daños sufridos en el pasado, la respuesta a las inquietudes y prioridades de la comunidad, y el fomento de la confianza a través de la colaboración, el compromiso y la inversión de la comunidad.

Appendix 2-F Zero-Emission Truck Working Group Presenters and Presentation Information



ZET Working Group (ZETWG) Meeting Materials:

https://www.dropbox.com/sh/qwjnsyur2i0o4q9/AABJ7rlcoS1cHhaOI6aETzvAa/Working%20Groups/Zero-Emission%20Truck?dl=0&subfolder_nav_tracking=1

Meeting	Date	Presentation(s)	Presenter(s)
ZETWG #2	1/25/22	"Air Quality and Environmental Justice Challenges and Opportunities for the I-710 South Corridor"	Task Force Member Morgan Capilla and Karina O'Connor, U.S. Environmental Protection Agency
		"South Coast Air Quality Management District Air Quality Call to Action"	Former Task Force Member Dr. Matt Miyasato South Coast Air Quality Management District
ZETWG #3	2/24/22	"Successful Clean Truck Program Options"	Alycia Gilde, Vice President, Clean Fuel & Infrastructure Tom Brotherton, Director, Market Acceleration CALSTART
		"Clean Truck Program scope, priorities, partnerships, goal, considerations, and next steps"	Peter Christensen, Air Resource Supervisor California Air Resource Board Michelle Vater, Freight and Transit Unit Supervisor California Energy Commission
ZETWG #4	3/22/22	"Funding Opportunities"	Andrew Wishnia, Deputy Assistant Secretary for Climate Policy



Meeting	Date	Presentation(s)	Presenter(s)
			Charles Small, Deputy Assistant Director for Intergovernmental Affairs US Department of Transportation
ZETWG #10	9/20/22	"Medium-Duty and Heavy-Duty Infrastructure, Global Commercial Vehicle Drive to Zero" "If EV's are the Future, is the Grid Ready?"	Bill Van Amburg, Global Strategic Advisor Zero Emission Commercial Vehicles, Energy and Sustainability CALSTAR Micah Wofford, Energy Commission Specialist California Energy Commission Panel Discussion Sean Wilder, Energy and Environmental Services LA County Internal Services Department Salim Youssefzadah, CEO Watt EV



Meeting	Date	Presentation(s)	Presenter(s)
			Quintin Sumabat, Deputy Executive Officer, Vehicle Engineering and Acquisitions LA Metro
		"Regional Roadmap for Zero-Emission Vehicle Infrastructure"	Alison Linder, Accelerated Electrification Team and Clean Technology Program Southern California Association of Governments
		Panel Discussion	Moderator: Micah Wofford, Energy Commission Specialist, California Energy Commission Panelists: Sean Wilder, Energy and Environmental Services, LA County Internal Services Department Salim Youssefzadah, CEO, WattEV Quintin Sumabat, Deputy Executive Officer, Vehicle Engineering and Acquisitions, LA Metro
		"2019 Electric Vehicle Charging Guidebook for Medium-Duty and Heavy-Duty Commercial Fleets"	Patrick Couch, SVP Gladstein, Neandross, and Associates



Meeting	Date	Presentation(s)	Presenter(s)
		"Electric Vehicle Charging Infrastructure for Southern California"	Carlo Bertani, Environment, Sustainability and Decarbonization Maersk
ZETWG #11	10/18/22	Raffi Hamparian, Senior Director of Federal Affairs/ Government Relations LA Metro	"Federal Transportation Legislation-Inflation Reduction Act"
		Akiko Yamagami, Transportation Planning Manager, Goods Movement Planning LA Metro	"Goods Movement Zero-Emission Infrastructure-MSRC Request for Information"
ZETWG#12	1/17/23	"Truck Market Segmentation Volumes by Type"	Keir Opie, Principal Cambria Systematics
		"Potential Locations for MD HD Truck Charging Facilities"	Jack Symington, Senior Program Manager Transportation Los Angeles Cleantech Incubator
		"Expeditious Deployment of Resources-State and Federal Grants"	California Transportation Commission Kayla Giese, SB 671 Assessment Coordinator
		"ZET Program-Community Needs"	Jack Symington, Senior Program Manager, Transportation



Meeting	Date	Presentation(s)	Presenter(s)
			Los Angeles Cleantech Incubator
ZETWG #13	2/21/23	"Metro's Sustainability and Transportation Electrification Policies"	Cris Liban, Chief Sustainability Officer LA Metro
ZETWG #14	3/21/23	"LACI's Community Project Funding Award for a Drayage Truck Charging Station"	Jack Symington, Senior Program Manager LACI
		"Mobile Source Reduction Committee RFI Results"	Akiko Yamagami, Transportation Planning Manager, Goods Movement Planning Metro
		"First to Last Mile: Creating an Integrated Goods Movement Charging Network around the I-710 Corridor"	Jack Symington, Senior Program Manager LACI
ZETWG #15	4/25/23	"Workforce Development in ZE Infrastructure Deployment"	Dr. Tyler Reeb, Director of Research and Workforce Development Center for International Trade and Transportation(CITT) Cal State University of Long Beach (CSULB)



Meeting	Date	Presentation(s)	Presenter(s)
ZETWG # 16	5/23/23	Panel "Scaling Beyond Pilot Projects - Lessons Learned in Developing Charging/Fueling Infrastructure"	Panelists Seungbum Ha, Program Supervisor – Electric & Hybrid Vehicles, South Coast Air Quality Management District Leela Rao, Environmental Specialist, Port of Long Beach Jacob Goldberg, Environmental Specialist, Port of Los Angeles
		Panel "ZET Program as a Catalyst for Workforce Development & Job Training"	Panelists Dr. Tyler Reeb, Director of Research & Workforce Development Center for International Trade and Transportation (CITT) Cal State University of Long Beach (CSULB) Jannet Malig, Statewide Director Advanced Transportation & Logistics, Cerritos College; Co-Director, Long Beach Clean Cities John Frala, Professor Alternative Fuels Technology, Rio Hondo College; Clean Transportation Program



Meeting	Date	Presentation(s)	Presenter(s)
			Advisor, California Energy Commission Robert Chavez, Program Manager, South Bay Workforce Investment Board
ZETWG #17	6/20/23	"Which criteria should be considered in site selection to minimize impacts and maximize community benefits?"	Susan Ambrosini, Principal, AECOM, Lead, Equity Working Group
ZETWG #18	10/3/23	"California's Advanced Clean Fleets Rule: Prospects, Pathways, and Challenges"	Dr. Genevive Giuliano, Ferraro Chair in Effective Local Government, Distinguished Professor at USC Sol Price School of Public Policy METRANS
ZETWG #19	10/31/23	"LACI Blueprint Implementation Grant Funding Request"	Jack Symington, Senior Program Manager, LACI JT Steenkamp, Director, Infrastructure Projects and Technology, Prologis Henrik Holland, Global Head of Project Mobility, Prologis

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

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0005	Corredor de transporte activo de ferrocarril a río Segmento A	Una ruta de transporte activo de 5.6 millas que conecta la estación Fairview Height de la línea Crenshaw que pronto se abrirá en Inglewood con la estación de la línea Slauson A (azul) en el sur de Los Angeles.	Múltiples jurisdicciones	Metro LRTP, Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0006	Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B	Un corredor de transporte activo de aproximadamente 4.5 millas entre el Río LA y la estación de la línea Slauson A (azul) que conecta con el segmento A.	Múltiples jurisdicciones	Metro LRTP, Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0007	Camino del Río LA – Centro de Los Angeles	Cierre de la brecha de un sendero ciclista y peatonal de ocho millas entre Elysian Valley y Maywood, a través del centro de Los Angeles.	Maywood a Elysian Valley	Metro LRTP, encuesta SPP, Cartografía SPP	Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones
LB-ELA_0008	Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul	Ejecutar los proyectos identificados en el Plan de la primera/última milla de la Línea Azul dentro del corredor LB-ELA, con énfasis en la estación de Del Amo. Los proyectos incluirán reconfiguraciones de rampas, mejoras de aceras y carriles de bicicleta, y mejoras de cruces, entre otros. El Plan de la primera/última milla (FLM) para la Línea Azul se adoptó en abril de 2018 y representa un esfuerzo pionero en su género para planificar mejoras integrales de acceso para toda una línea de tránsito. El Plan cubrió las 22 estaciones de la Línea A (Azul) de Metro y puso a prueba un proceso inclusivo y centrado en la equidad de participación comunitaria. El Plan incluía mejoras peatonales y ciclistas a nivel de planificación, identificadas por la comunidad, a una distancia a pie (1/2 milla) y en bicicleta (3 millas) de cada estación de la Línea A.	Múltiples jurisdicciones	Metro LRTP, Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro	Ejecutar los proyectos de transporte activo de importancia regional adoptados como parte del Plan de Transporte Activo de Metro (más de 40 proyectos en toda la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles.	Múltiples jurisdicciones	Metro ATSP, encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones
LB-ELA_0055	I-710 Carril de bicicleta del Río LA	Propuesta de sendero para peatones y ciclistas a lo largo del Río LA, concretamente a lo largo de la I-710, que conecta Maywood con Long Beach.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SHOPP, SPP	Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones
LB-ELA_0066	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones	Randolph, desde el límite oeste de la ciudad de Bell hasta el límite este. Completar la Fase 2 del Corredor de Transporte Activo del Metro de Randolph (MAT).	Bell	Ciudad de Bell/COG, Cartografía SPP	Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones
LB-ELA_0070	Puente peatonal	Construir un puente peatonal (conectando Asmus Park con la estación LRT de Southeast Gateway planificada)	Bell Gardens	Ciudad de Bell Gardens/COG	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0076	Instalaciones para peatones y bicicletas	Proporcionar mejoras en las instalaciones peatonales. Proporcionar rutas seguras para los ciclistas. (Varios lugares dentro de la ciudad de Commerce).	Commerce	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0082	Paso de peatones mejorado (Rives Av y Adwen St.)	Paso de peatones mejorado en Rives Av y Adwen St.	Downey	Ciudad de Downey/COG	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0090	Luces intermitentes rápidas rectangulares en pasos de peatones	Instalar luces intermitentes rápidas rectangulares (RRFB) en los pasos de peatones de varios puntos de la ciudad de Long Beach.	Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios
LB-ELA_0094	Paso elevado del puente peatonal de Hill St	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Hill St para peatones y ciclistas.	Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG, Moción I-710 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0095	Mejoras en los cruces de peatones	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Hill St para peatones y ciclistas.	Lynwood	Ciudad de Lynwood/COG, Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0102	Mejoras del plan maestro para peatones y ciclistas	Proporcionar mejoras en las instalaciones peatonales. Proporcionar rutas seguras para los ciclistas. (Varios lugares dentro de la ciudad de Maywood según el plan maestro de la ciudad).	Maywood	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0111	Sendero peatonal y para bicicletas de Southeast Gateway	Implementar las Fases 1 a 4 del sendero para bicicletas y peatones (Clase I) a lo largo de RR ROW entre LA River y Sommerset en la ciudad de Paramount. Includes lighting, fencing, landscaping, flashing beacons, decomposed granite, ADA curb ramps and street furniture.	Múltiples jurisdicciones	Ciudad de Paramount/COG, Cartografía SPP, PIPO	Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones
LB-ELA_0114	Camino peatonal de Walnut	Proporcionar una senda peatonal a lo largo de 25th St desde el oeste de Walnut Av hasta Gundry Av.	Signal Hill	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0128	Proyecto de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St	Este proyecto implicaría la construcción de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St desde District Bl hasta el sistema de senderos del Río Los Angeles.	Maywood	PIPO (Ciudad de Maywood), Cartografía SPP	Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones
LB-ELA_0138	Paso elevado para peatones y bicicletas de Spring Av	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Spring St para peatones y ciclistas.	Long Beach	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0139	Paso elevado para peatones y bicicletas de Humphreys Av	Construir un puente sobre la I-710 a lo largo de Humphreys Av para peatones y ciclistas.	East LA	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0158	Proyecto de cierre de la brecha peatonal de Del Amo	Proporcionar aceras e iluminación en el paso inferior de Del Amo en la autopista I-710. Actualmente no existen aceras. También ayudaría a aquellos que buscan un acceso a pie a la estación Del Amo LRT.	Rancho Dominguez / Long Beach	Cartografía SPP	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0159	Proyecto de conector peatonal de Southern Av	Nueva senda peatonal a lo largo de Southern Av/East Frontage Rd/Miller Way/West Frontage Rd para conectar Garfield Av con Urban Orchard Park.	South Gate	Cartografía SPP	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0162	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach	Nueva senda peatonal a lo largo de Southern Av/East Frontage Rd/Miller Way/West Frontage Rd para conectar Garfield Av con Urban Orchard Park.	Long Beach	Plan director para el uso de la bicicleta en la ciudad de Long Beach, encuesta SPP, CA-7	Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones
LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA	Ejecutar proyectos ciclistas de importancia regional en zonas con insuficientes infraestructuras ciclistas existentes y planificadas dentro del corredor LB-ELA (varios proyectos dentro de la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles. Incluiría rutas potenciales identificadas por la comunidad, pero que requerirán una mayor planificación y diseño en cooperación con las jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles).	Múltiples jurisdicciones	Cartografía SPP, CA-7	Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones
LB-ELA_0165	Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek	A lo largo del carril de bicicleta de Compton Creek, entre 120th St y Greenleaf Bl, construir pasos subterráneos para bicicletas en 120th St, El Segundo Av, Rosecrans Av, Compton Av, y Alondra Av. Agregue iluminación, paisajismo, bancos y sombra al camino existente.	Compton	Cartografía SPP, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0170	Rutas seguras de Huntington Park para personas mayores y estudiantes	El proyecto construirá rampas para bordillos, mejoras en los cruces, aceras, señalización, reducción de la velocidad y otras mejoras de transporte activo para peatones en segmentos de Belgrave Av, Clarendon Av, 61st St, Randolph St, Seville St, Zoe Av, State St, Yahualica Place y senderos para peatones y ciclistas adyacentes a Veteran's Park. Incluye 130 rampas para bordillos y pasos de peatones de alta visibilidad, 3 islas elevadas, 1 luz HAWK, 3,266 pies lineales de aceras, 20 señales de orientación, 10 luces intermitentes, 329 bolardos iluminados, 20 reductores de velocidad, 10 pasos de peatones elevados, papeleras y árboles de sombra.	Huntington Park	Encuesta PIPO (Huntington Park), SPP	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios
LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos	Ampliar los programas de vehículos compartidos de Metro centrándose en el área de estudio de LB-ELA. El uso compartido del automóvil es una opción de viaje económica y efectiva que implica encontrar viajeros cercanos para compartir el viaje. Proporcionar acceso a servicios de búsqueda de vehículos para encontrar residentes cercanos que quieran compartir el viaje. Además, promover los servicios de camioneta de uso compartido, incluyendo la coordinación, el apoyo administrativo y las subvenciones financieras para los viajeros, especialmente en las zonas menos atendidas por los operadores de transporte público.	Área de estudio	Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Estrategias de gestión de la demanda de viajes (TDM)
LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia	Basándose en las "lecciones aprendidas" durante la pandemia de COVID, anime a los empleadores a modificar sus políticas laborales para mantener los horarios de trabajo híbridos, los horarios de trabajo flexibles y las opciones de "trabajo desde casa". Coordinar con organismos públicos y grandes empleadores. Compartir investigaciones/promover estudios sobre la efectividad del teletrabajo. Además, identificar infraestructura de apoyo para el teletrabajo. Ampliar la capacidad de banda ancha y las capacidades del proveedor de servicios de Internet (ISP) dentro del Corredor LB-ELA mediante la ubicación conjunta de la infraestructura de comunicaciones digitales (como el cable de fibra óptica) con los principales proyectos de obras públicas e infraestructura.	Área de estudio	Encuesta SPP	Transporte activo / TDM	Estrategias de gestión de la demanda de viajes (TDM)
LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas	Esta iniciativa se basaría en el marco existente del Programa de Bicicletas Compartidas de Metro, centrándose en el Corredor LB-ELA. Esto implica la colaboración con jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles), organizaciones sin fines de lucro y / o la creación de asociaciones público-privadas con el fin de ampliar el acceso a los programas de bicicletas compartidas y para la provisión de servicios clave para los usuarios de bicicletas dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Se proporcionaría apoyo financiero para ayudar a movilizar fondos locales para proyectos de capital en pequeña escala, tales como: estacionamiento de bicicletas y casilleros de almacenamiento; iluminación para carriles bici; estaciones de reparación/mantenimiento de bicicletas; señalización y orientación; estaciones de carga de bicicletas eléctricas; y características de seguridad.	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Angeles) para mejorar la seguridad y mejorar el entorno para caminar / andar en bicicleta en todo el Corredor LB-ELA. Las medidas y características de transporte activo incluirían elementos como: - Estructuras de sombra, árboles, bancos y botes de basura; - Aceras más anchas, extensión del bordillo, mejoras en los pasos de peatones y mejoras en la accesibilidad de la ADA; (incluido el reposicionamiento de cajas de servicios públicos en las aceras); - Señales de alto, semáforos, fases de señalización para peatones y ciclistas, marcas de pavimento de colores, señalización y franjas, pasos de peatones intermitentes y otros controles de tráfico como las luces intermitentes para peatones; - Opciones alternativas de cambio de fase de los semáforos, como cruces de peatones "codificados"; - Iluminación a lo largo de los caminos para peatones y ciclistas, incluidos los pasos subterráneos; - Paisajismo, características del paisajismo hechas a mano y otras características estéticas; - Topes y barreras de protección, cercos mejorados. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones a las jurisdicciones locales, si se solicita, para definir y desarrollar proyectos potenciales. Proporcionar apoyo financiero para ayudar a aprovechar los fondos locales para la construcción e implementación de proyectos. Los fondos estarían disponibles en función de criterios tales como: necesidad del proyecto, preparación del proyecto y beneficios del proyecto en relación con los costos, entre otros factores.	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios
LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales	Cerrar las brechas dentro de la red de circulación peatonal en las comunidades dentro del Corredor LB-ELA mediante la implementación de nuevas instalaciones peatonales. Se pondría a disposición un programa de financiamiento para otorgar recursos financieros a las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Ángeles) sobre una base competitiva para diseñar y construir nuevas instalaciones peatonales en áreas donde actualmente falta esta infraestructura. Los proyectos incluirían: - Nuevas aceras y senderos peatonales - Extensiones de senderos/caminos peatonales existentes - Pasos elevados para peatones/bicicletas - Nuevos pasos de peatones/señales para peatones - Provisión de conexiones y acceso a los senderos existentes (por ejemplo, mayor acceso al sendero del Río Los Angeles/Rio Hondo) - Provisión de accesos/conexiones peatonales a las estaciones/paradas de tránsito de Metro existentes y previstas - Implementación de zonas escolares seguras para peatones y ciclistas	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0206	Mejoras para peatones y bicicletas de la ciudad de Bell Gardens	Mejoras para peatones, bicicletas y calmado de tráfico en toda la ciudad para crear un entorno completo en las calles: cruces peatonales, mini rotondas, señales peatonales HAWK, extensiones de aceras, rutas para bicicletas de Clase 3, rampas ADA, sincronización de señales de intervalo peatonal líder [LBI] y mejoras en las rayas. Se aplicaría a varios lugares dentro de la ciudad de Bell Gardens, incluyendo: Sprecht Ave., Live Oak St., Priority St., Purdy Ave., Gephart Ave., Perry Rd. y Hannon St.	Bell Gardens	PIPO	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios
LB-ELA_0207	Mejoras en la seguridad de la comunidad de la ciudad de Carson	Mejorar la infraestructura y la seguridad de bicicletas y peatones con carriles para bicicletas de Clase 2, soportes para bicicletas, mejoras en los cruces peatonales, botones de señalización peatonal accesible, señales de cuenta regresiva para peatones y rampas para aceras. Varias ubicaciones dentro de la Ciudad de Carson y Santa Fe Avenue entre 218th Place y Del Amo Boulevard.	Carson	PIPO	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios
LB-ELA_0208	Proyecto de Accesibilidad Peatonal de Salt Lake Avenue	Lado este de Salt Lake Avenue dentro de la ciudad de Cudahy. Amplíe la acera, instale iluminación peatonal, señalización, extensiones de aceras y rampas para sillas de ruedas que cumplan con la ADA.	Cudahy	PIPO	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios
LB-ELA_0210	Proyecto de Mejora de Rotondas de Vía Verde	En la intersección de Rives Avenue / Phlox Street en la ciudad de Downey, construya una rotonda, salidas de bombillas con rampas direccionales, cruces peatonales mejorados, señalización, paisajismo, sombra y bioswales.	Downey	PIPO	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios
LB-ELA_0211	Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad	Crear una red interconectada de rutas para caminar y andar en bicicleta, incluida la creación de bulevares para bicicletas a lo largo de las calles 8 y 11. Incluye la red de transporte activo al sur de Anaheim Street, al norte de 7th Street, al este de Long Beach Boulevard y al oeste de Cherry Avenue dentro de la ciudad de Long Beach.	Long Beach	PIPO	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0212	Mejoras en el transporte activo de Tweedy Boulevard	Instalar mejoras en Tweedy Boulevard para mejorar la seguridad de los usuarios no motorizados y promover caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público local. Tweedy Boulevard, entre Alameda Street y Dearborn Avenue y entre Dorothy Avenue y Los Angeles River Bicycle Trail, dentro de la ciudad de South Gate.	South Gate	PIPO	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0213	Proyecto de seguridad y acceso a la ciclovía de primera y última milla de la estación de tren ligero de Southeast Gateway	Instale 0.3 millas de acera, 1.5 millas de carriles para bicicletas (Clase II), 2 millas de carriles para bicicletas (Clase III), alumbrado público, islas medianas centrales, rampas en la acera y un área de descanso cerca del carril bici del río Los Angeles. Ubicado en el cuadrante este de la ciudad de South Gate, a lo largo del actual corredor de tránsito Union Pacific Railroad/futuro Southeast Gateway (antiguamente West Santa Ana Branch).	Múltiples jurisdicciones	PIPO	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla
LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710	Un compendio de proyectos propuestos y mejoras como se describe en el plan conceptual de la Iniciativa de Habitabilidad I-710. Los proyectos propuestos incluyen mejoras tales como: - Iluminación para personas caminando/andando en bicicleta. - Carriles bici nuevos/mejorados y servicios para bicicletas. - Nuevas aceras mejoradas y cruces peatonales. - Paisajismo y sombra. Arte público. - Mejora de las paradas de autobús. Bordillos mejorados. Mobiliario urbano. - Tráfico calmado a velocidades lentas. - Nuevas conexiones y cruces. Mejorar los pasos subterráneos/elevados. Las propuestas abordan mejoras a lo largo de una red de 21 segmentos de carreteras este-oeste y 6 de norte a sur ubicados a una milla de la I-710.	Múltiples jurisdicciones	Comité ad hoc del COG	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios
LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)	Expandir los esfuerzos de Metro para promover la seguridad de las bicicletas y mejorar la conciencia vial para ciclistas, peatones, operadores de autobuses y automovilistas dentro de las comunidades del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles. Este programa incluye: Campañas de educación y estímulo para promover un cambio de conducir a más caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público. Clases de manejo de bicicletas y seguridad vial. Paseos comunitarios. Paseos de Rutas Seguras a las Escuelas. Colaboración con partes interesadas clave en el desarrollo de campañas y materiales impresos, como kits de conducción segura para participantes de clases de seguridad en bicicleta.	Área de estudio	Comité Consultivo, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios
LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad	Desarrollar un proyecto piloto a lo largo de Long Beach Boulevard/Pacific Boulevard entre Ocean Boulevard [Long Beach] y East. 57th Street [Vernon] con el fin de evaluar el diseño y la implementación de características de micromovilidad a lo largo de este corredor completo de calles planificado. La micromovilidad se define como cualquier dispositivo pequeño, de baja velocidad, humano o eléctrico, incluidas bicicletas, scooters, bicicletas con asistencia eléctrica (e-bikes), scooters eléctricos (e-scooters) y otros medios de transporte pequeños, livianos y con ruedas. Los dispositivos de micromovilidad ayudan a cerrar las brechas de tránsito en la primera y última milla y pueden ofrecer a las personas un mayor acceso a trabajos, atención médica y otros servicios. Los dispositivos de micromovilidad motorizados y adaptativos también pueden aumentar la movilidad de los adultos mayores o las personas con discapacidades, ya que su manejo es menos extenuante que las bicicletas o los patinetes tradicionales. El Proyecto Piloto de Micromovilidad probaría y evaluaría varios conceptos, incluidos, entre otros, los siguientes: - Carriles bici protegidos. Estos carriles separan físicamente a los usuarios de micromovilidad de los vehículos y peatones. Estos deben diseñarse para acomodar modos eléctricos y no eléctricos. Las calles con límites de velocidad superiores a 30 millas por hora deben incluir un carril protegido. - Limites de velocidad. Por ejemplo, los dispositivos de micromovilidad deben autorregular sus velocidades por debajo de 15 millas/hora para usar el carril protegido o deben circular por la carretera. - Cumplimiento / Señalización. Motocicletas y otros dispositivos de alta velocidad no permitidos en los carriles protegidos. - Estaciones de estacionamiento designadas. Proporcione áreas de estacionamiento designadas para todo tipo de dispositivos de micromovilidad y mantenga los dispositivos fuera del derecho de paso de los peatones. - Examinar políticas y regulaciones que permitirían a las empresas privadas operar servicios de micromovilidad compartidos, incluidos e-scooters y e-bicicletas, a las comunidades.	Área de estudio	Comité Consultivo	Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0010	Puente Shoemaker/Shoreline Dr	Mejoras en la I-710/Sustitución del puente Shoemaker: Sustituir el puente Shoemaker existente por un puente nuevo. El nuevo puente se reducirá para tener dos carriles de flujo mixto en sentido NB y en sentido SB para enlazar el flujo con la I-710. El nuevo puente también incluirá un acceso peatonal y ciclista. Además, se proporcionarán mejoras para bicicletas, peatones y calles en las vías adyacentes.	Long Beach	SCAG RTP, PIPO, Ciudad de Long Beach/COG	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0012	Ampliación de Garfield	Mejoras en Garfield Ave desde 70th St hasta Howery St. Ensanchar la calle de 1 a 4 pies a lo largo de 2 millas para acomodar un tercer carril en cada dirección durante las horas pico, añadir medianas, estrechar las medianas existentes, añadir un segundo carril para girar a la izquierda en todas las direcciones en dos intersecciones, (Rosecrans Av y Alondra Bl.), Repavimentar la calle, concreto en las intersecciones y agregar mejoras en las señales de tráfico, mejorar los semáforos, instalar servicios públicos subterráneos, mejorar las calles verdes y las BMP de aguas pluviales y fluviales.	Paramount	SCAG RTP, PIPO	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0013	Sincronización de señales de Tweedy Bl	Proyecto de sincronización de señales de Tweedy Bl: (1) Interconecta 18 señales de tráfico utilizando cable de fibra óptica y comunicaciones inalámbricas (2) sincroniza la sincronización de la señal para mejorar el flujo de tráfico y reduce los retrasos a lo largo de la arteria de 2.7 millas y (3) instala una cámara de televisión de circuito cerrado (CCTV) en la intersección de Long Beach Bl, para apoyar los sistemas avanzados de gestión de transporte (ATMS).	Lynwood/South Gate	SCAG RTP, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0020	Red de modelos de rendimiento del transporte en parques deportivos	Modernización de los controladores y armarios de señales de tráfico e instalación de una infraestructura de comunicación de fibra óptica para proporcionar una red redundante de gran ancho de banda en Long Beach dentro del corredor LB-ELA. El propósito de estas actualizaciones de equipos es mejorar la coordinación de las señales de tráfico y fortalecer las conexiones de datos entre los sistemas de gestión del tráfico.	Long Beach	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0040		Ruta 1. En las ciudades de Long Beach y Los Angeles, instalar las Mejores Prácticas de Gestión (BMP) para el tratamiento de las aguas pluviales, incluidos los bioswales y las Áreas de Infiltración de Prevención de la Contaminación Diseñadas (DPPIA).	Wilmington/Long Beach	SHOPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0041		Ruta 1. En Long Beach, desde Temple Av hasta De Forest Av. Modernizar los semáforos, pasos de peatones, rampas de bordillo, aceras, calzadas y señales peatonales accesibles (APS) según las normas de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA).	Long Beach	SHOPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0044		Ruta 1, MP 7.0-7.2. En Long Beach, en el puente sobre el Río Los Angeles nº 53-0341 y en el paso subterráneo de De Forest Av nº 53-1047. Refuerzo sísmico, mejora de los raíles de los puentes y adecuación de las instalaciones a las normas de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA).	Long Beach	SHOPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0051		Ruta 1. En el condado de Los Angeles, en varias rutas y en varios lugares. Actualizar el sistema de comunicación de fibra existente y rehabilitar los elementos del Sistema de Gestión del Transporte (TMS), incluidas las cámaras de video, los semáforos de rampas y las señales de mensaje cambiable (CMS).	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SHOPP, SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0056	Corredor de calles completas de Artesia	Artesia Bl, entre Central Av y Lakewood Bl. Reconstruir Artesia Bl para establecer un Corredor de Calle Completa, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	Múltiples jurisdicciones	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0057	Corredor de calles completas de Atlantic	Atlantic Av/Bl, entre Ocean Bl y SR-60. Reconstruir Atlantic Av/Bl para establecer un corredor completo de la calle, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y comodidades de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	Múltiples jurisdicciones	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0058	Corredor de calles completas de Florence	Florence Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Florence Av para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	Múltiples jurisdicciones	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0059	Corredor de calles completas de Imperial	Imperial Hwy, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Imperial Hwy para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	Lynwood/South Gate/Downey	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0060	Corredor de calles completas de Alondra	Alondra Bl, entre Central Av y Lakewood Bl. Reconstruir Alondra Bl para establecer un Corredor de Calle Completa, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	Compton/Paramount	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0061	Corredor de calles completas de Slauson	Slauson Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Slauson Av. para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	Múltiples jurisdicciones	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach	Long Beach Bl/Pacific Bl. Reconstruir Long Beach Bl/Pacific Bl, entre Ocean Bl y Slauson Av para establecer un corredor de calles completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	Múltiples jurisdicciones	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0063	Puente de Gage Av	Rehabilitar/sustituir el puente de Gage Av sobre el Río LA	Bell	Ciudad de Bell/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0064	Mejoras de la calle en Gage Av	Gage Av, desde el límite occidental de la ciudad de Bell hasta el límite este de la ciudad. Mejorar Gage Av para proporcionar seguridad y características estéticas (paisajismo tolerante a la sequía, pavimentación dura). Las mejoras propuestas incluirán nuevas aceras peatonales, alumbrado público, mobiliario urbano, paradas de autobús, paisajismo en el parque, señales de entrada en forma de monumento y mejoras en el drenaje con la instalación de desagües en las aceras y pozos secos en el sitio del proyecto.	Bell	Ciudad de Bell/COG	Calles principales / Calles completas	Calles completas

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0065	Puente de Slauson A	Rehabilitar/sustituir el puente de Slauson Av sobre el Río LA	Bell	Ciudad de Bell/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0067	Puentes de Florence Av	Sustituir los puentes de Florence Av sobre el Río LA y I-710	Bell	Ciudad de Bell/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0069	Mejoras en las señales de tráfico / peatonales	Mejoras selectivas en 36 intersecciones (en toda la ciudad de Bell Gardens)	Bell Gardens	Ciudad de Bell Gardens/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0071	Mejoras en las señales de tráfico de Mixmaster (Telegraph/ Eastern/ Atlantic)	Mejora de las señales de tráfico en Telegraph / Eastern / Atlantic. También considere mejoras tales como marcas en el pavimento de los carriles de giro, franjas y señalización mejorada para que el tráfico que se aproxima pueda alinearse correctamente mucho antes de esta intersección.	Commerce	Ciudad de Commerce/COG, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0072	Proyectos de coordinación de señales de tráfico	Varias calles principales dentro de la ciudad de Commerce	Commerce	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0073	Mejoras en Telegraph Rd	Mejorar Telegraph Rd entre Marianna Av y Atlantic Bl (elementos de seguridad y circulación peatonal)	Commerce	Ciudad de Commerce/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0074	Mejora de las señales de tráfico	Actualizar varias señales dentro de la ciudad de Commerce	Commerce	Ciudad de Commerce/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0075	Instalación de videocámaras	Instalación de videocámaras en todas las intersecciones señalizadas de la ciudad de Commerce	Commerce	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0078	Cierre de la brecha de Randolph St	Proporcionar un puente de pistas de calles principales sobre el Río LA y la I-710 para conectar Randolph St al oeste y al este del Río LA/I-710	Commerce	Ciudad de Commerce/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0079	Rehabilitación del puente de Florence Av	Rehabilitar el puente de calles principales sobre el canal del Rio Hondo	Downey	Ciudad de Downey/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0080	Mejora de la intersección de Florence Av y Paramount Bl	Mejorar la intersección de Florence Av y Paramount Bl añadiendo carriles de giro para reducir la congestión y mejorar la seguridad.	Downey	Ciudad de Downey/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0081	Actualizaciones de señales de tráfico y mejoras de seguridad en Firestone Bl	A lo largo de Firestone Bl entre el límite oeste de la ciudad de Downey y Lakewood Bl, proporcionar actualizaciones de las señales de tráfico y mejoras de seguridad.	Downey	Ciudad de Downey/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0083	Mejora de las señales de tráfico	A lo largo de Florence Av, entre Downey Av y Brookshire Av, actualizar las señales de tráfico	Downey	Ciudad de Downey/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0084	Mejoras en la detección por video	En 25 intersecciones situadas en diversos lugares de la ciudad de Downey, proporcionar mejoras de detección por video.	Downey	Ciudad de Downey/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0085	Mejoras en las intersecciones (Huntington Park)	Proporcionar mejoras en las intersecciones en varios puntos de la ciudad de Huntington Park.	Huntington Park	Ciudad de Huntington Park/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0086	Mejoras operativas y de seguridad en Gage Av	Entre Alameda St y Atlantic Bl, actualizar Gage Av para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	Bell/Huntington Park	Ciudad de Huntington Park/COG	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0087	Mejoras en el equipamiento de las señales de tráfico	Modernizar el equipo de señales de tráfico en varios puntos de la ciudad de Long Beach.	Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0088	Giros a la izquierda protegidos en las señales	Implementar giros a la izquierda protegidos a lo largo de las calles principales en varios lugares en la ciudad de Long Beach.	Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0089	Preferencia de vehículos de emergencia	Instalar la preferencia de vehículos de emergencia (EMVE) para las señales de tráfico en varios lugares dentro de la ciudad de Long Beach.	Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0096	Mejoras en las señales de tráfico	Instalar nuevos semáforos y señalización en los siguientes lugares: 1) Martin luther King Jr. Bl/Abbott Rd, 2) Arlington y Atlantic Av, 3) El Segundo y State St, 4) Carlin y Bullis Rd, 5) Alameda St e Industry Way, 6) Alameda St y Lynwood Rd, 7) Martin Luther King Bl/Norton Av, 8) Martin Luther King Bl/Bullis Rd, 9) Martin Luther King Bl/Ernestine St, 10) Martin Luther King Bl y California, 11) State St y Fernwood. (Fase 1)	Lynwood	Ciudad de Lynwood/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0097	Mejoras en las señales de tráfico	Proporcionar mejoras de las señales de tráfico en los siguientes lugares: 1) Long Beach Bl/Carlin, 2) Long Beach Bl/El Segundo, 3) Long Beach Bl y Sanborn, 4) Long Beach Bl/Euclid, 5) Long Beach Bl/Imperial Hwy, 6) Atlantic Av/Cortland, 7) Atlantic Av/Abbott Rd, 8) Alameda/Deputy Blaire. (Fase 2)	Lynwood	Ciudad de Lynwood/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0098	Proyectos de reasfaltado de las líneas divisorias en el pavimento de la ciudad	Sustituir la señalización en las principales calles (señalización de carriles, señalización de zonas escolares) en varios puntos de la ciudad de Lynwood.	Lynwood	Ciudad de Lynwood/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0099	Proyectos de sincronización de señales de tráfico	Varias calles principales dentro de la ciudad de Maywood	Maywood	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0100	Proyectos de mejora de señales de tráfico	Modernizar el equipo de señales de tráfico en varios puntos de la ciudad de Maywood	Maywood	Ciudad de Maywood/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0101	Instalación de videocámaras	Instalación de cámaras de vídeo en todas las intersecciones señalizadas de la ciudad de Maywood	Maywood	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0104	Puente de Rosecrans Av	Rehabilitar/sustituir el puente de Rosecrans Av sobre el Río LA	Paramount	Ciudad de Paramount/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0105	Proyecto de mejora de Garfield Av	Mejorar Garfield Av desde el límite sur de la ciudad hasta el límite norte [Ciudad de Paramount]	Paramount	Ciudad de Paramount/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0107	Puentes de Alondra Bl	Sustituir los puentes de Alondra Bl sobre el Río LA y la I-710	Paramount	Ciudad de Paramount/COG	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0108	Mejoras en la intersección de Garfield Av	Proporcionar carriles dobles de giro a la izquierda en todas las aproximaciones para las siguientes intersecciones a lo largo de Garfield Av: 1) Rosecrans, 2) Somerset y 3) Alondra.	Paramount	Ciudad de Paramount/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0109	Mejoras en la intersección de Alondra Bl.	Proporcionar carriles dobles de giro a la izquierda en todas las aproximaciones para las siguientes intersecciones a lo largo de Alondra Bl: 1) Garfield, 2) Paramount y 3) Downey.	Paramount	Ciudad de Paramount/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0110	Mejoras en la intersección de Rosecrans	Proporcionar carriles dobles de giro a la izquierda en todos los enfoques para las siguientes intersecciones a lo largo de Rosecrans Av: 1) Garfield, 2) Paramount y 3) Downey.	Paramount	Ciudad de Paramount/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0112	Proyectos de coordinación de señales/ITS	Implementar proyectos de coordinación de señales e ITS en varios lugares dentro de la ciudad de Signal Hill.	Signal Hill	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0113	Proyecto de mejora de Orange Av	Mejorar Orange Av, incluyendo la adición de carriles de bicicleta, entre 25th St y Spring St.	Signal Hill	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0115	Proyecto de mejora de California Av	Mejorar California Av, incluyendo la adición de carriles de bicicleta, entre Willow St y Spring St.	Signal Hill	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0116	Mejora operativa de las señales de tráfico	Mejorar la señal de tráfico en Willow St y Temple Av	Signal Hill	Ciudad de Signal Hill/COG	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0117	Proyecto de mejora de Burnett Street/Skyline Drive	Mejorar Burnett Street/Skyline Drive, incluyendo la adición de carriles para bicicletas, entre East Walnut Avenue y Dawson Avenue. Instalación de aceras entre Gaviota Avenue y Cherry Avenue, carriles para bicicletas Clase 2 entre Walnut Avenue y Dawson Avenue, y servicios / mejoras viales relacionados.	Signal Hill	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0119	Proyecto de mejora de Wright	Mejorar Wright Rd, incluyendo la adición de carriles de bicicleta, entre Imperial Hwy y Atlantic Av.	South Gate	Ciudad de South Gate/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0120	Proyectos de mejora de carreteras relacionados con la seguridad	Dentro de la zona este de Rancho Domínguez (no incorporada al condado de Los Angeles), ejecutar proyectos de mejora relacionados con la seguridad a lo largo de las siguientes carreteras: Compton Bl, Atlantic Av, Rosecrans Av y Alondra Bl	East Rancho Dominguez	Rancho Domingo Este (Condado de LA)/COG, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional
LB-ELA_0127	Proyecto de mejora de Lakewood Bl	Lakewood Bl, entre Del Amo Bl y Ainsworth St. El proyecto instalaría un carril de bicicleta de clase I y una acera peatonal en la zona del parque y construirá mejoras menores de la capacidad de la calzada en Lakewood Bl. El proyecto incluye 1.5 millas de nuevas instalaciones para bicicletas y peatones, subterráneos de servicios públicos, mejoras en las señales de tráfico, alumbrado público LED, mejoras de la ADA y mejoras en las calles verdes, como islas medianas ajardinadas, árboles de la avenida y retención de aguas pluviales.	Lakewood	PIPO (Ciudad de Lakewood), Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0129	Proyecto de mejora de Garfield Av	Garfield Av, entre Century Bl y Firestone. El proyecto transformaría el corredor en un entorno más atractivo y propicio para peatones y ciclistas. Las mejoras incluyen: (a) la implementación de nuevas instalaciones para bicicletas que incluyan portabicicletas, carriles de bicicleta de clase II y rutas ciclistas de clase III, (b) mejoras para peatones que incluyan luces intermitentes, extensiones de bordillos y aceras, (c) medianas elevadas y ajardinadas en el centro de la calzada, (d) la mejora de las paradas de autobús, y (e) la adición de señalización y líneas divisorias en el pavimento.	South Gate	PIPO (Ciudad de South Gate), Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Calles completas
LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA	Diseño e implementación de infraestructuras de vehículos conectados para mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de la carretera dentro del corredor LB-ELA. Esto permitiría que las unidades en los vehículos se comunicaran con las unidades integradas en la infraestructura de transporte. Otras aplicaciones tecnológicas permitirían a los vehículos comunicarse con otros vehículos, redes de datos o peatones. El objetivo principal de esta tecnología es compartir información relacionada con elementos como advertencias de seguridad, peligros en las carreteras, información sobre rutas, restricciones en las rutas de camiones y zonas de seguridad para peatones.	Múltiples jurisdicciones	Metro	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710	Desplegar medidas de rendimiento de las señales de calles principales en todas las intersecciones señalizadas dentro del corredor LB-ELA para permitir la optimización del funcionamiento de las señales de tráfico con el fin de mejorar la movilidad del corredor arterial	Área de estudio	Metro, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0205	Programa de mejoras de carreteras principales/generales	Ejecutar proyectos de carreteras locales dentro de las jurisdicciones y comunidades locales (ciudades, zonas no incorporadas del condado de Los Angeles) que comprenden el corredor LB-ELA. El objetivo de estos proyectos será mejorar la movilidad, la seguridad y la experiencia de viaje de todos los usuarios de las carreteras (peatones, ciclistas, tránsito y vehículos). Este programa ayudaría a financiar proyectos como: - Mejoras en las intersecciones - Sustitución de puentes - Ensanches y mejoras de las calles, incluyendo alumbrado, elementos de seguridad, medianas ajardinadas y zonas verdes - Proyectos y características de calles completas, incluido el transporte activo (bicicleta, peatones), y mejoras en las paradas de tránsito - Controles de tráfico (señales de tráfico, señales de alto), coordinación de señales y sistemas inteligentes de transporte	Área de estudio	Metro, Gateway Cities COG, Encuesta SPP, Cartografía SPP	Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0202	Calmado del tráfico	Implementar características de calmado de tráfico dentro del corredor LB-ELA para reducir la velocidad del tráfico en las calles locales o cerca de las escuelas. Colaborar con las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Angeles) diseñen, construyan e implementen características de calmado de tráfico en áreas que experimentan infracciones de velocidad frecuentes y / o altos niveles de tasas de accidentes. Basado en los fondos disponibles, proporcionar apoyo financiero para ayudar a aprovechar los fondos locales para la construcción e implementación del proyecto. Las características para calmar el tráfico podrían incluir: - Reducciones del límite de velocidad, señalización, señales de velocidad variable y dispositivos para hacer cumplir la normativa - Reductores de velocidad - Restricciones para camiones (camiones de más de cierto peso) en rutas no designadas para camiones, incluyendo señalización y alertas de “geocercas” - Rotondas - Árboles, vegetación, características de paisajismo para ayudar a dirigir y reducir la velocidad del tráfico. - Extensiones de acera - Señales de alto, señales de tráfico, líneas divisorias en el pavimento, pavimento decorativo elevado y otros controles de tráfico - Dietas de carretera - Cámaras de control de velocidad - Mayor uso de la señalización, las bandas, los pasos de peatones intermitentes y otros dispositivos de advertencia para peatones en las zonas escolares	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Calles principales / Calles completas	Calmado del tráfico
LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710	Diseñar e implementar la interconexión mejorada del control de señales de tráfico arterial y las comunicaciones centrales de gestión del tráfico para elevar la gestión y las operaciones del sistema de tráfico subregional.	Múltiples jurisdicciones	Metro, Encuesta SPP	Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS
LB-ELA_0009	Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del West Santa Ana Branch (TOD SIP)	El TOD SIP proporciona una visión global y orientación estratégica para que las jurisdicciones locales de Southeast Gateway (anteriormente West Santa Ana Branch (WSAB)) 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 la estación a lo largo de la alineación. Additionally, in 2019, the Metro Board approved a $1M implementation program to fund WSAB jurisdictions to implement TOD SIP recommendations.	Múltiples jurisdicciones	LRTP de Metro	Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno
LB-ELA_0133	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA	Bajo este programa, se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de mejorar de la calidad del aire, así como programas de educación y detección de salud en áreas afectadas negativamente por proyectos de infraestructura de transporte existentes y propuestos. El Programa de Beneficios para la Salud de la Comunidad LB-ELA serviría a las comunidades dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Este programa proporcionaría fondos de subvención para llevar a cabo proyectos y actividades de divulgación con el fin de mejorar la calidad del aire y la salud pública, entre otros: - Proyectos de mejora de la calidad del aire para escuelas e instalaciones comunitarias: filtración de aire, actualizaciones de HVAC, sustitución/sellado de ventanas y puertas, barreras vegetales o de paisajismo. - Educación y detección de la salud: detección y diagnóstico de salud comunitaria, educación para la salud, capacitación para trabajadores de salud comunitarios, programas de divulgación.	Área de estudio	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Encuesta SPP, CA-7	Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria
LB-ELA_0134	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero	Bajo el Programa de Reducción de Energía / Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI), se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de reducción de energía y reducción de gases de efecto invernadero en áreas afectadas por proyectos de transporte dentro del Corredor LB-ELA. Este programa sería un elemento importante de cualquier iniciativa importante de transporte que tenga lugar dentro del Corredor LB-ELA. El programa proporcionaría fondos de subvención para implementar proyectos y actividades educativas dirigidas a reducir las emisiones de gases de efecto. Ejemplos de estos proyectos incluyen: proyectos de energías renovables, generación de energía solar, iluminación de bajo consumo y plantación de árboles.	Área de estudio	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Programas comunitarios	Medio ambiente

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0135	Políticas de estabilización de la vivienda	Aplicando un enfoque integrado, trabajar con las ciudades, el condado de Los Angeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria que apoyen a las comunidades desfavorecidas dentro del corredor LB-ELA, mejoren su capacidad de recuperación y aborden los determinantes sociales de la salud. Proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Policias e incentivos de estabilización de la vivienda, que incluyan medidas tales como: - Mandatos parala mejora de procesos: Implicar a la comunidad/formar asociaciones con organizaciones de base comunitaria; - Beneficios para la comunidad: establecer un marco/menú/calificación de desarrollo equitativo para los nuevos proyectos de desarrollo; - Desarrollar fideicomisos de tierras comunitarias/bancos de tierras: para nuevas viviendas y/o para apoyar las viviendas asequibles de origen natural; - Creación de riqueza local: fomentar la producción local de viviendas asequibles en venta, programas de ayuda al pago inicial, programas de ayuda al mantenimiento de la vivienda; - Políticas de vivienda de inclusión con o sin opción de cuotas de sustitución; - Fondo Fiduciario de la 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 (ADU) asequibles y programas de amnistía de ADU; - Políticas para reducir los costos de vivienda, como la reducción/desagregación de estacionamientos, técnicas de construcción innovadoras, exenciones de tarifas, racionalización de permisos; - Programas antidesalojo para inquilinos: programas de derechos de los inquilinos que incluyan políticas contra el acoso/ políticas de desalojo por causa justa, asistencia jurídica para los inquilinos, políticas de vivienda sin pérdida neta para nuevos desarrollos, límites a la demolición residencial y conversión, políticas de derecho de retorno de los inquilinos, programas de preferencia de residentes locales para nuevas viviendas; - Políticas de estabilización de alquileres; - Programas de ayuda al alquiler para personas con bajos ingresos, programas de préstamos a bajo interés para el mantenimiento y la mejora en unidades de alquiler estabilizado; - Programas antidesplazamiento para propietarios de viviendas: desgravaciones fiscales/préstamos/subvenciones para mantenimiento/asistencia en ejecuciones hipotecarias; - Programa de Ingresos Básicos	Área de estudio	Comité ad hoc del COG, encuesta SPP, Cartografía de SPP	Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno
LB-ELA_0186	Políticas de estabilización económica	Trabajar con las ciudades, el condado de Los Angeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria que apoyen a las comunidades desfavorecidas dentro del corredor LB-ELA. p Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Las políticas e incentivos de estabilización económica incluyen medidas como: - Ordenar para la mejora de los procesos: Implicar a la comunidad/formar asociaciones con organizaciones de base comunitaria; - Programas de capacitación financiera de la comunidad: acuerdos de contratación local, educación de la mano de obra y desarrollo, programas de mejora del crédito; - Apoyo a las empresas locales: fondo de interrupción para pequeñas empresas y fondos para préstamos durante la construcción, guía de servicios de apoyo a las empresas, zonificación para fomentar las pequeñas empresas, programas de alquiler con opción a compra para empresas y viviendas; - Identificar, proteger y fomentar los negocios heredados y culturalmente significativos, así como los hitos históricos y culturales, ordenar la inclusión de espacios artísticos y culturales en los nuevos desarrollos.	Área de estudio	Comité ad hoc del COG	Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo
LB-ELA_0187	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA	Bajo esta iniciativa, los proyectos propuestos implementados a través del Plan de Inversión del Corredor LB-ELA deben considerar soluciones sensibles al contexto como parte del diseño del proyecto, así como elementos de "ecologización urbana" que fomenten la resiliencia ambiental. Estos elementos de "ecologización urbana" pueden incluir elementos tales como: provisión de espacios verdes/cinturones verdes; *parquecitos* ; plantación de árboles; plantación tolerante a la sequía; restauración y conectividad de hábitats; proyectos de captura de aguas pluviales/desvío de inundaciones/gestión del agua; remediación de terrenos baldíos, 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 "verdes" que demuestren que proporcionan espacios abiertos de acceso público y beneficios para el ecosistema, como la reducción de islas de calor urbano dentro del Corredor LB-ELA.	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7, Grupo de Trabajo de Equidad	Programas comunitarios	Medio ambiente

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0190	Arte público / Estética	Iniciativa política que exigiría que un porcentaje de los fondos para la construcción de transportes destinados a grandes proyectos de obras públicas se destinara a arte público, paisajismo, elementos de diseño urbano y otras características estéticas de los proyectos.	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP	Programas comunitarios	Medio ambiente
LB-ELA_0191	Infraestructura de cero emisiones para automóviles	Trabajar con las jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles), agencias públicas y socios privados-públicos para desarrollar y ubicar estaciones de carga adicionales para vehículos de cero emisiones dentro del Corredor LB-ELA. Proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones con el fin de ayudar a asegurar la financiación. Además, proporcionar apoyo técnico para compartir las mejores prácticas, tales como: identificación de incentivos y / o requisitos de políticas para nuevos desarrollos.	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria
LB-ELA_0192	Proyectos de electrificación de autobuses	Solicitar incentivos para acelerar el despliegue de vehículos de cero emisiones dentro del corredor LB-ELA. Los proyectos podrían incluir la electrificación de autobuses (autobuses de transporte público, autobuses escolares), así como infraestructuras de recarga de cero emisiones. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones para definir y desarrollar proyectos potenciales	Área de estudio	Metro, Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria
LB-ELA_0193	Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, condado de Los Angeles) para aplicar las mejores prácticas y directrices de diseño para fomentar el desarrollo orientado al transporte público cerca de las estaciones de ferrocarril y de las rutas de autobús muy utilizadas dentro del corredor LB-ELA. Proporcionar recursos técnicos como ayuda para la redacción de subvenciones y asistencia técnica para el desarrollo comunitario y la planificación del uso del terreno. Ayudar a las jurisdicciones locales en coordinación con los propietarios y desarrolladores para garantizar una construcción segura y fortalecer las conexiones con el tránsito.	Área de estudio	Metro, Cartografía SPP	Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno
LB-ELA_0194	Programas para personas sin hogar	Apoyar las iniciativas para las personas sin hogar dentro del corredor LB-ELA y esfuerzos y recomendaciones que han surgido clave del grupo de trabajo sobre personas sin hogar de Metro, Reimaginar las iniciativas de seguridad pública y otras iniciativas y estudios del condado para de ese modo abordar el problema de las personas sin hogar dentro y alrededor del sistema de tránsito, incluyendo disposiciones para: mejorar la experiencia del cliente; mantener un sistema seguro y protegido; y conectar a las personas sin hogar del sistema de tránsito con los servicios y recursos..	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP	Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno
LB-ELA_0195	Programas de contratación selectiva	Apoyar el desarrollo de los programas de contratación local y específica para aumentar la parte de dinero público que se destina a la creación de puestos de trabajo locales para los residentes de la comunidad de la zona de estudio LB-ELA. Incluir medidas como el establecimiento de Acuerdos Laborales de Proyecto (PLA) que especifican objetivos de contratación locales y específicos para proyectos de construcción específicos. Colabore con las jurisdicciones locales y las agencias públicas para alinear las políticas, los umbrales y los requisitos de contratación locales y específicos.	Área de estudio	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Encuesta SPP, CA-7	Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0196	Iniciativas de empleo/contratación	Formar asociaciones con agencias públicas, grandes empleadores y empresas locales para realizar campañas de reclutamiento en ubicaciones dentro del 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 con respecto a oportunidades laborales, así como recursos para establecer contactos. Llevar a cabo campañas de promoción para dar a conocer activamente estos eventos en las comunidades del corredor LB-ELA.	Área de estudio	Encuesta SPP	Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo
LB-ELA_0197	Programas de formación profesional	Formar asociaciones con agencias públicas, empleadores del sector privado, colegios comunitarios, organizaciones laborales y organizaciones sin fines de lucro para ampliar los programas para los residentes de la comunidad vocacionales y educativos dentro del Corredor LB-ELA. Los ejemplos podrían incluir capacitación para mecánicos que trabajan para pequeñas empresas que dan servicio a vehículos de cero emisiones. Estos programas ofrecerían oportunidades de establecer una trayectoria profesional para trabajar en sectores económicos clave y ascender en el nivel, centrándose en el desarrollo de la mano de obra y la formación de competencias.	Área de estudio	Encuesta SPP	Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo
LB-ELA_0218	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire	Agregar cuatro nuevas estaciones de monitoreo de la calidad del aire dentro del Área de estudio LB-ELA. Los sitios se identificarán en cooperación con el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur.	Múltiples jurisdicciones	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana	Programas Comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria
LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Angeles	En enero de 2021, la Junta Directiva de Metro aprobó el Plan Estratégico de Movimiento de Mercancías 2021, que incluía una Iniciativa de Camiones Limpios en todo el condado, con el Programa de Camiones Limpios de la 710 Sur identificado como una prioridad estratégica de movimiento de mercancías. En su reunión de octubre de 2021, la Junta Directiva de Metro actuó para volver a comprometer 50 millones de dólares de los fondos de la Medida R del Corredor I-710 Sur como financiamiento inicial para el Programa de Camiones Limpios de la 710 Sur, que posteriormente ha sido rebautizado como Programa de Camiones de Emisiones Cero de LB-ELA. El objetivo de este programa es sustituir los camiones diésel por camiones de cero emisiones en el corredor LB-ELA. El programa aportaría fondos de subvención para desplegar una serie de camiones de cero emisiones en la I-710, así como financiamiento inicial para desarrollar estaciones de carga eléctrica/reabastecimiento para camiones de cero emisiones.		Metro LRTP, encuesta SPP, Cartografía SPP	Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS
LB-ELA_0021	Mejoras en la terminal del corredor Alameda	Nuevo puente ferroviario del canal de Cerritos y conexiones de apoyo en todo el puerto de Los Angeles.	Puerto de Los Ángeles	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Transporte de bienes	Puertos
LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios	Instalar infraestructura de recarga para camiones de cero emisiones.	Múltiples jurisdicciones	Plan conceptual de movilidad de Metro 2028, encuesta SPP, Cartografía de SPP	Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS
LB-ELA_0024	Modernización de los raíles del muelle 400	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	Puerto de Los Ángeles	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0025	Modernización de las instalaciones de transferencia de Terminal Island	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	Puerto de Los Ángeles	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM
LB-ELA_0026	Modernización del Railyard de la terminal de contenedores de West Basin	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	Puerto de Los Ángeles	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM
LB-ELA_0121	Realineación de Pier D St	Realinear Pier D Street, desde la puerta de salida de Middle Harbor hasta Pico Avenue. Actualmente, Pier D Street tiene problemas de distancia visual, radios de curva inadecuados y problemas de drenaje/inundación en el punto bajo. El proyecto de Realineación del Muelle D proporcionará redundancia a través del Muelle D, mejorando así la seguridad y los flujos de tráfico. La alineación actual de Pier D Street tiene problemas de distancia visual, radios de curva inadecuados, problemas de drenaje e inundaciones en el punto bajo. El alcance del proyecto es ampliar y reconstruir Pier D Street entre Middle Harbor Exit Gate y Pico Avenue y reconfigurar West Broadway Avenue. Los elementos adicionales del alcance incluyen la construcción. Esto incluye la reubicación de una estación de bombeo existente o una nueva, muros de contención, mejoras de servicios públicos, una nueva carretera, trazado de líneas, señalización y trabajos de señalización y tráfico.	Puerto de Long Beach	Puerto de Long Beach/COG, Cartografía SPP	Transporte de bienes	Puertos
LB-ELA_0122	Carretera Harbor Scenic Dr y mejoras de infraestructura	Mejorar Harbor Scenic Dr, desde Harbor Plaza hasta el Ocean Bl. El proyecto: aumentaría la sección estructural del pavimento de la calzada para reemplazar el pavimento envejecido existente; proporcionaría mejoras en las alineaciones horizontales y verticales para aumentar la seguridad; mejoraría el trazado de las líneas divisorias en el pavimento, la señalización de tráfico y la señalización de orientación; mejoraría la iluminación de la autopista; mejoraría las instalaciones de drenaje (incluida la introducción de mejoras permanentes de la calidad del agua, como bio-swales y rejillas de entrada y salida de las cuencas colectoras); renovar el paisajismo y el riego de la calzada y la mediana; y proporcionaría mejoras en los servicios públicos.	Puerto de Long Beach	Puerto de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Transporte de bienes	Puertos
LB-ELA_0123	Mejora de la calle Pico Av	Mejorar Pico Av, entre calle Pier D y calle Pier E. Este proyecto de mejora de carreteras implementará lo siguiente: ampliar un segmento corto de carretera; mejorar congestión y seguridad de camiones; reconstruir el pavimento, mejorar el drenaje superficial existente y mejorar las entradas de drenaje pluvial; aumentar el tamaño de la línea de alcantarillado; proporcionar aceras continuas con características accesibles según la ADA; mejorar el alumbrado público; y ampliar las características de paisajismo y características paisajistas hechas a mano.	Puerto de Long Beach	Puerto de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Transporte de bienes	Puertos
LB-ELA_0124	Programa de Mejora de la Red Nacional de Carga Multimodal Cero Emisiones del Puerto de Los Ángeles: Proyectos de Mejora del Sistema Ferroviario	Vías ferroviarias adicionales en POLA para mejorar las operaciones ferroviarias en general, incluyendo el apoyo a los raíles en los muelles	Puerto de Los Ángeles	Puerto de Los Angeles/COG, Encuesta SPP	Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM
LB-ELA_0125	Modernización/ampliación del Railyard de la terminal de contenedores de West Basin	Ampliaría y modernizaría las instalaciones ferroviarias de carga en muelle de West Basin Container Terminal Railyard.	Múltiples jurisdicciones	Puerto de Los Angeles/COG, Encuesta SPP	Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías	Llevar a cabo una evaluación para evaluar las opciones para derivar una mayor utilización del Corredor de Alameda como un medio potencial para reducir los viajes de camiones dentro de la subregión del Sur de California. Esta evaluación incluiría opciones tales como: oportunidades para aumentar la participación ferroviaria de carga en el muelle; implementación de un servicio de transporte ferroviario de carga de corta distancia a nuevas instalaciones ferroviarias interiores; y aumento del uso/mejora de la eficiencia operativa de las instalaciones intermodales existentes cerca del muelle y fuera del muelle. Esta evaluación tomaría en cuenta los pronósticos de carga actualizados, los factores económicos y las proyecciones, las tendencias actuales asociadas con la cadena logística de movimiento de mercancías, incluidos los viajes de camiones de carga, y las limitaciones de capacidad intermodal y ferroviaria en la región del sur de California. El estudio ferroviario de transporte de carga de mercancías evaluaría las opciones desde una perspectiva de todo el sistema e incluiría factores tales como cambios en los patrones de viaje de los camiones, implicaciones en el uso de la tierra y el potencial de impactos ambientales, así como restricciones institucionales.	Barstow	Encuesta SPP	Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM
LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga	Trabajar con los ferrocarriles Union Pacific (UP) y BNSF para desarrollar y probar locomotoras eléctricas de batería para operar en el Corredor de Alameda con el objetivo final de avanzar en una tecnología de cero emisiones capaz de ingresar a la operación comercial de servicios de ingresos.	Múltiples jurisdicciones	Comité Consultivo, Grupo de Trabajo de Equidad	Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM
LB-ELA_0001	Corredor de tránsito de Southeast Gateway (LRT)	El proyecto consta de 12 estaciones y es un corredor de tránsito ferroviario ligero de 19 millas que conectará el sureste del condado de Los Angeles con el centro de la ciudad, dando servicio a las ciudades y comunidades de Artesia, Cerritos, Bellflower, Paramount, Downey, South Gate, Cudahy, Bell, Huntington Park, Vernon, la comunidad no incorporada de Florence-Graham del condado de Los Angeles y el centro de la ciudad. Completar el tramo de 4.5 millas entre la línea A de Slauson y Union Station.	Múltiples jurisdicciones	Metro LRTP, encuesta SPP, Cartografía SPP	Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)
LB-ELA_0002	Línea C (Verde) Extensión Este (Norwalk) (LRT)	Extiende la Línea C (Verde) 2.8 millas desde Norwalk hasta la estación Norwalk/Santa Fe Springs de Metrolink.	Norwalk	LRTP de Metro	Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)
LB-ELA_0016	Conexión entre la Línea C (Verde) y la estación Norwalk de Metrolink	Nuevo servicio de autobús de enlace shuttle entre la estación Norwalk de la Línea C y la estación Norwalk de Metrolink para cerrar la brecha de tránsito existente. Solución a corto plazo hasta que se amplíe la Línea C hacia el este.	Norwalk	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0019	Priorización de carriles exclusivos para autobuses y señales de tránsito en Atlantic (Mejoras de próxima generación)	Proyecto BRT a lo largo de Atlantic para proporcionar mayor velocidad, fiabilidad y frecuencia.	Múltiples jurisdicciones	Plan conceptual de movilidad de Metro 2028, encuesta SPP, Cartografía de SPP	Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)
LB-ELA_0077	Mejoras en las paradas de autobús	Instalación de paradas de autobús y bancos en las paradas de Metro y de la ciudad de Commerce (varios lugares dentro de la ciudad de Commerce).	Commerce	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0103	Mejoras en las paradas de autobús	Instalación de paradas de autobús y bancos en las paradas de Metro y de la ciudad de Maywood (varios lugares dentro de la ciudad de Maywood).	Maywood	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0118	Mejoras en las casetas de resguardo de autobús	Modernizar las paradas de autobús en varios puntos de la ciudad de Signal Hill.	Signal Hill	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0130	Proyecto de electrificación de carga solar de Long Beach Transit (LBT)	El proyecto convertiría la zona actual de estacionamiento de autobuses, en la principal base de operaciones de la agencia, en una instalación para cargar autobuses eléctricos de batería (BEB) mediante la erección de marquesinas de estacionamiento alimentadas con energía solar, para permitir a Long Beach Transit la transición a una flota de autobuses 100% de emisiones para 2030.	Long Beach	PIPO (Long Beach Transit), Cartografía SPP	Tránsito	Tránsito en autobús

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito	Proporcionar medidas y elementos de seguridad de tránsito mejorados en los trenes, autobuses y estaciones de ferrocarril de Metro, incluyendo: dispositivos de seguridad como cámaras y botones de llamada, respuesta mejorada ante incidentes y agentes de seguridad adicionales y/o personal de paisano.	Múltiples jurisdicciones	Cartografía SPP	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0140	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro	Puesta en marcha de un nuevo servicio de tránsito a la carta y flexible de Metro para la sección norte del área de estudio de la I-710 entre Lynwood y Commerce. - Los viajes pueden reservarse en línea, por aplicación o por teléfono. Los viajes se programan previamente, el mismo día/múltiples días. - Utiliza camionetas de pequeña capacidad (para 7-10 pasajeros). - Recoger/dejar donde sea seguro (paradas virtuales). El tiempo máximo de espera previsto es de 15 minutos.	Múltiples jurisdicciones	Comité ad hoc del COG, Cartografía de SPP	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0141	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 60 (Long Beach Bl)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 60 (Long Beach Bl). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0142	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 108 (Slauson)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 108 (Slauson). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0143	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 110 (Gage)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 110 (Gage). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0144	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 111 (Florence)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 111 (Florence). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0145	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 115 (Firestone)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 115 (Firestone). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	South Gate / Downey	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0146	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 260 (Atlantic Bl)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 260 (Atlantic Bl.). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Tránsito	Tránsito en autobús

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)	Sistema integrado y aplicación basada en la web para proporcionar información en tiempo real a los usuarios sobre las rutas de tránsito óptimas y las opciones de tránsito en función de la hora del día, así como los tiempos estimados de llegada de los autobuses en condiciones de viaje en tiempo real.	Área de estudio	Encuesta SPP	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito	Ampliar el programa de Metro para ofrecer mayores descuentos en las tarifas de transporte a los usuarios de bajos ingresos, estudiantes y personas mayores. Dirigirse a las comunidades de bajos ingresos o desfavorecidas dentro del área de estudio del corredor LB-ELA.	Área de estudio	Encuesta SPP	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0149	Mayores elementos de seguridad en las estaciones de Metro de tren ligero existentes y previstas	Iluminación, cámaras de seguridad, mejora de la línea de visión, planes de respuesta ante incidentes/emergencias y otros elementos de seguridad en las estaciones/estructuras de estacionamiento de Metro.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito	Ampliación del esfuerzo de colaboración de Metro con Metrolink, Long Beach Transit y las líneas de autobuses municipales de la ciudad para promover el tránsito y los modos de transporte alternativos al vehículo de un solo ocupante. Incluya elementos como un día de "transporte gratuito" y pases de transporte para empleados o estudiantes para fomentar el uso del transporte público.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0160	Prioridad de tránsito de la Línea A (Línea Azul) / Sincronización de señal	Mejora de la priorización/sincronización de señales para que la Línea A (Línea Azul) tenga mayor prioridad en las zonas en las que los trenes LRT circulan en tráfico de flujo mixto.	Múltiples jurisdicciones	Cartografía SPP, Encuesta SPP	Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación
LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito	Mejorar el Programa de Embajadores del Tránsito de Metro dentro del Corredor LB-ELA para traer a representantes no encargados de hacer cumplir la ley con el fin de mejorar la experiencia del cliente, reforzar la seguridad pública y aumentar el número de usuarios del sistema de tránsito.	Área de estudio	Cartografía SPP	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0164	Mejora de la frecuencia de los autobuses metropolitanos en la zona de estudio LB-ELA	Proporcionar una mejora del 50% en todas las rutas de autobuses fijos de Metro de más de 10 minutos en los períodos pico AM y PM. Y, proporcionar una mejora del 50% en todas las rutas de autobuses fijos de Metro de más de 15 minutos en los periodos de mediodía y tarde. (Por ejemplo, una ruta de autobús que tiene como frecuencia un autobús cada 30 minutos mejoraría a un autobús que llegara cada 15 minutos.)	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0168	Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton	Las mejoras del proyecto incluirían: embellecimiento, arte, monumentos, seguridad, aumento del almacenamiento de bicicletas, estacionamientos para bicicletas, paseos y carriles de bicicleta (Fases 1 -5). Ubicación: Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton: 275 N. Willowbrook Av., Compton.	Compton	Grupo de trabajo	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0169	Programa de mejora del tránsito en el sureste de Los Angeles	A la espera de las aportaciones de las partes interesadas y de la aprobación de las jurisdicciones locales, este proyecto podría incluir una mejora de la Prioridad de Señales en todo el condado "basada en la nube", 100 casetas de resguardo en paradas de autobús existentes con más de 50 subidas diarias pero sin resguardo, 100 pantallas de llegada en tiempo real alimentadas con energía solar, 100 mejoras de la iluminación solar en paradas de autobús sin casetas de resguardo que dispongan de iluminación, mejoras de ampliación de terminales/pasarelas en las estaciones de Norwalk, Artesia y Compton, y 100 postes de recarga para autobuses con cero emisiones.	Múltiples jurisdicciones	PIPO (Sudeste de LA), Encuesta SPP	Tránsito	Servicios de tránsito

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0171	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual	Ejecutar los proyectos planificados de reparación, mantenimiento y seguridad de la infraestructura ferroviaria propiedad de Metro a lo largo de la línea ferroviaria de cercanías de Los Angeles/Condado de Orange dentro de la zona de estudio del corredor LB-ELA.	Múltiples jurisdicciones	Programa anual del estado de conservación de los trenes de pasajero habitual	Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación
LB-ELA_0172	Mejoras en la estación de Metrolink de Commerce	Mejorar los andenes de los trenes, cambiar las vías, instalar barreras peatonales y elementos de seguridad en los pasos de peatones, ampliar y ensanchar las aceras y los paseos, añadir iluminación, instalar nuevos elementos de accesibilidad de ADA, sustituir el equipamiento, colocar bandas en los carriles de bicicleta, añadir señalización de orientación y colocar nuevos jardines.	Commerce	Evaluación de la estación Metrolink del condado de Los Angeles y Plan de mejora	Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación
LB-ELA_0173	Separación(es) de nivel de la Línea A (Línea Azul) en Washington St	Proporcionar separación de nivel de la Línea A (Línea Azul) en el cruce de Washington St/Flower St, y en Washington St.	Los Angeles	Metro, Encuesta SPP, Cartografía SPP	Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación
LB-ELA_0174	Nueva estación de Metrolink en la prevista estación de Commerce/Citadel	Construir una nueva estación Metrolink en la línea de ferrocarril suburbano Metrolink Los Angeles - Riverside, en la estación prevista del corredor de tránsito Eastside en Commerce/Citadel.	Commerce	Metro	Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación
LB-ELA_0175	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul) para aumentar la seguridad y las zonas de velocidad/seguridad.	Múltiples jurisdicciones	Metro	Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación
LB-ELA_0176	Instalar un sistema de control de supervisión y adquisición de datos para la Línea A (Línea Azul)	Instalar un sistema de control y adquisición de datos [SCADA] a lo largo de la Línea A (Línea Azul) en el centro de Long Beach. Esta tecnología permitiría a Metro operar y gestionar mejor la línea de transporte ferroviario para mejorar la fiabilidad de los trenes.	Long Beach	Metro	Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación
LB-ELA_0177	Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson A (Línea Azul)	Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson A Line (Línea Azul) para mejorar el acceso y la confiabilidad.	Florence-Graham	Metro	Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación
LB-ELA_0178	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 18 (Whittier Bl)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 18 (Whittier Bl.). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones entes en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Los Angeles / East LA	Encuesta SPP	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0179	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 66 (Olympic Bl)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 66 (Olympic Bl). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Los Angeles / East LA	Encuesta SPP	Tránsito	Tránsito en autobús
LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito	Reforzar las políticas que comprometen a Metro a realizar actividades regulares de limpieza y mantenimiento en todos los vehículos de tránsito y en las estaciones de autobús y ferrocarril dentro del corredor LB-ELA. Estas actividades consisten en la limpieza y desinfección de superficies de alto contacto, la eliminación de pintadas, la limpieza de derrames y riesgos biológicos y la retirada de basura. Mantener el paisajismo de la estación. Proporcionar filtros de aire de alta eficiencia en los vehículos de transporte por autobús y ferrocarril. Asegurar de que la agencia dedica recursos suficientes a este esfuerzo.	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP	Tránsito	Servicios de tránsito

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús	Colaborar con las jurisdicciones locales (ciudades, zonas no incorporadas del condado de Los Angeles) para llevar a cabo mejoras en las paradas de autobús dentro del corredor LB-ELA. Las mejoras en las paradas de autobús incluirían elementos como: - Iluminación - Características de seguridad - Bancos - Sombra y casetas de resguardo - Bebedero - Pantallas de llegada alimentadas por energía solar - Botes de basura - Paisajismo - Señalización - Cruces peatonales - Mejora de la accesibilidad de ADA, incluido el reposicionamiento de cajas de servicios públicos en la acera Propocionar apoyo financiero para ayudar a movilizar los fondos locales para la implementación del proyecto. Los fondos estarían disponibles en función de criterios tales como: necesidad del proyecto, preparación del proyecto y beneficios del proyecto en relación con los costos, entre otros factores.	Área de estudio	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Tránsito	Servicios de tránsito
LB-ELA_0219	Línea Metrolink (Estación Union – Long Beach)	Construir una nueva línea de Metrolink entre Union Station y el centro de Long Beach. Los trenes se impulsarían con motores de tracción de unidades múltiples eléctricas (EMU), que se anticipa que serán requeridos por la Junta de Recursos del Aire de California después de 2030. La tecnología EMU específica aún no se ha determinado, pero podría ser propulsada por catenaria aérea, celda de combustible de hidrógeno, o catenaria/batería eléctrica. Los trenes operarían a lo largo de la línea SCRRA Metrolink existente entre Los Ángeles y Commerce y luego harían la transición al derecho de paso del ferrocarril Union Pacific (UP) para el segmento entre Commerce y Lakewood. Sin embargo, es probable que sea necesario construir secciones de una segunda vía en esta sección central para operar cuatro trenes por hora en el período pico. Además, porciones sustanciales de la sección sur de la alineación, entre Lakewood y el centro de Long Beach, requerirían un nuevo derecho de paso para proporcionar la vía necesaria para conectar con el área del centro de Long Beach. Se construirían nuevas estaciones y se espaciarían cada 1 a 3 millas dependiendo de la ubicación. Se prevé que estos trenes de Metrolink interlineen a través de Link US (en Union Station) con la línea Antelope Valley Line hacia el norte.	Múltiples jurisdicciones	Comité Consultivo (SCRRA)	Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)
LB-ELA_0028	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Willow	Reconfiguración del paso a desnivel I-710/Willow para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	Long Beach	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP, Ciudad de Long Beach/COG	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0029	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Del Amo	Reconfiguración del paso a desnivel I-710 / Del Amo para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	Long Beach/Carson	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP, Ciudad de Long Beach/COG	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0030	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Bl.	Mejora del paso a desnivel de la I-710/Long Beach Bl. para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	Long Beach	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0031	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91	Reconfiguración del paso a desnivel de I-710/Alondra para mejorar las operaciones y la seguridad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar, reubicar los conectores SB I-710 a SR-91 para reducir los movimientos entrelazados. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	Compton	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0032	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Imperial	Reconfiguración del paso a desnivel I-710 / Imperial para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	Downey/Lynwood	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0033	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Firestone	Mejora del paso a desnivel de I-710/Firestone Bl. para mejorar las operaciones y la seguridad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	South Gate	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0034	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Florence	Reconfiguración del paso a desnivel I-710/Florence para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	Bell / Bell Gardens	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Ciudad de Bell Gardens/COG	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0035	Carriles auxiliares de la I-710 (de Willow a Wardlow)	Proporcionar carriles auxiliares en las direcciones NB y SB de la I-710, entre Willow St y los conectores de la I-405 en Wardlow Rd para gestionar mejor los conflictos de entrecruzamiento del tráfico y la congestión relacionada.	Long Beach	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0036	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-405	Modificar SB I-710 Collector Distributor Rd/Eliminar SB I-710 a la salida EB Wardlow Bl en Wardlow Rd. Modificar NB I-710 a SB Conector I-405/Eliminar WB Wardlow Bl en rampa a NB Conectores I-710/I-405.	Long Beach	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0037	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-405	Modificar y reubicar los conectores I-710 / I-105 a lo largo de la I-710 entre la I-105 e Imperial Highway en ambas direcciones para resolver los problemas de cruces y la congestión relacionada en la I-710 entre la I-105 e Imperial Highway.	Lynwood / Paramount	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0038	Carriles auxiliares de la I-710 (Del Amo Bl a Long Beach Bl)	Proporcionar carriles auxiliares en las direcciones NB y SB de la I-710, entre Del Amo Bl y Long Beach Bl para gestionar mejor los conflictos de cruces del tráfico y la congestión relacionada.	Rancho Dominguez / Long Beach	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0039		I-710, MP R6.0-14.1. En Long Beach y Compton, desde Shoreline Dr hasta el norte de Alondra Bl. Aumentar la seguridad de los trabajadores de la autopista construyendo paradas para vehículos de mantenimiento (MVP), mejorando las barandillas y los tratamientos de los extremos, pavimentando más allá del terreno, instalando control de la erosión y sustituyendo las cajas de tracción.	Long Beach/Compton	SHOPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS
LB-ELA_0043		I-710, MP 22.2. En Commerce y Vernon, en Hobart Rail Yard Overhead No. 53-0840. Rehabilitar, limpiar y pintar el puente.	Commerce/Vernon	SHOPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0045		Ruta 91, MP R11.7. En Long Beach, en el Río LA (W91 -N710 y S710) Puente nº 53-2143F. Reemplazar partes de la cubierta del puente y aplicar una capa de concreto de poliéster.	Long Beach	SHOPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0046		I-405. En las ciudades de Long Beach, Signal Hill, Los Angeles y Carson y en sus proximidades, rehabilitar el pavimento, modernizar las señales, rehabilitar los puentes, modernizar el alumbrado, mejorar la seguridad, rehabilitar los elementos del Sistema de Gestión del Transporte (TMS) y sustituir el cableado de cobre por fibra, rehabilitar las alcantarillas y modernizar las instalaciones para adaptarlas a las normas de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA).	Múltiples jurisdicciones	SHOPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS
LB-ELA_0048		I-105, MP R14.3. En Paramount, en Grove St en la estación de bombeo de Garfield Av. Sustituir el bombeo, añadir iluminación, construir salidas para vehículos de mantenimiento (MVP) y proporcionar una conexión de fibra óptica a la caseta de bombeo.	Paramount	SHOPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS
LB-ELA_0049		I-710, MP 18.7-19.6. En South Gate y Bell Gardens, en la planta de bombeo de South Gate y en la planta de bombeo de Florence Av; también en Downey, en la ruta 105, en la planta de bombeo de Ardis Av (PM R16.48). Modernizar las plantas de bombeo.	South Gate/Bell Gardens/Downey	SHOPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS
LB-ELA_0050		Ruta 91. En las ciudades de Carson, Compton, Long Beach y Bellflower. Modernizar las señales aéreas y las estructuras de señalización, rehabilitar el paisajismo y mejorar la seguridad de los trabajadores de la autopista.	Múltiples jurisdicciones	SHOPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0052		Ruta 47. En Long Beach desde la Ruta 710 hasta el norte de la Ruta 710 (PM 3.497/3.58). Actualizar los elementos del Sistema de Gestión del Transporte (TMS), sustituir el cable de fibra óptica y conectar los equipos actualizados a los centros de comunicación.	Wilmington	SHOPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS
LB-ELA_0053		I-405, MP 7.2. En Long Beach, en la estación de mantenimiento de Pacific Pl, en el 3725 de Pacific Pl. Sustituir un edificio deteriorado por uno nuevo en la estación de mantenimiento.	Long Beach	SHOPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0054		I-710, MP 24.7. Cerca del barrio del Este de Los Angeles, en la estación de mantenimiento Humphrey, en 102 South Humphreys Av. Construir un nuevo edificio de oficinas, un edificio de almacenamiento de equipos y una estación de carga de vehículos de cero emisiones (ZEV) y demoler un edificio existente.	East Los Angeles	Encuesta SHOPP, SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS
LB-ELA_0091	Mejora del paso a desnivel de I-710/Anaheim	Reconstruir el paso a desnivel de I-710/Anaheim para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0092	Mejora del paso a desnivel de I-710/PCH	Reconstruir el paso a desnivel de I-710/Pacific Coast Highway (PCH) para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG, Cartografía de SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0093	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Wardlow	Reconstruir el enlace I-710/Wardlow para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0137	Muros de aislamiento acústico de autopistas	Construir pantallas o muros de aislamiento acústico que sean más altos para proteger a los residentes de la contaminación atmosférica, el ruido y otros impactos (Paquete de diseño 2, Paquete de diseño 3). Realizar estudios de ruido para todos los muros restantes a lo largo de la I-710 que tengan menos de 16 pies de altura para identificar proyectos de muros de aislamiento acústico adicionales y viables que supongan los mayores beneficios para los residentes afectados y otros receptores sensibles.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0153	Precios por congestionamiento	Implementar una estrategia de tarifas por precios por congestionamiento en la autopista I-710. No se añadirían nuevos carriles a la huella existente de la I-710. En su lugar, los vehículos de un solo ocupante y los camiones que entren y salgan de la autopista tendrán que pagar, mediante el despliegue de un sistema automatizado de lectores y cobro electrónico de peaje que permite a los usuarios pagar cómodamente los peajes utilizando una etiqueta de peaje que se monta en el interior de su vehículo. Los autos compartidos, los camiones de cero emisiones y los autos de cero emisiones viajarían gratis.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Precios por congestionamiento
LB-ELA_0154	Restricción de la zona de circulación de camiones sin emisiones en la I-710	Establecer una zona de circulación exclusiva para camiones de cero emisiones en la I-710. Sólo los camiones de cero emisiones podrían circular por la I-710, mientras que los camiones pesados diésel y de emisiones casi nulas quedarían excluidos. No se añadirían nuevos carriles a la huella existente de la I-710. No se impondrían restricciones a los automóviles.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Carriles de emisiones cero en la I-710
LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710	Proporcionar paisajismo tolerante a la sequía dentro del derecho de paso existente y disponible a lo largo de la I-710. Donde sea necesario, agregue características de iluminación sensible al contexto y señalización adicional para mejorar la seguridad. Incluir paisajismo duro y otras características estéticas para mejorar el atractivo de la autopista para los usuarios y para los usos del terreno/comunidades adyacentes.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP, Comité Consultivo, Grupo de Trabajo de Equidad	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS
LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710	Agregar señales de tráfico con fases protegidas para peatones / bicicletas, cruces peatonales, iluminación, paisajismo, señalización y líneas divisorias en el pavimento, y otras características peatonales relacionadas con la seguridad en los terminales de la rampa de la I-710.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)	Implantar un proyecto piloto en la I-710 para desplegar y evaluar medidas que reduzcan la exposición de las poblaciones cercanas a las partículas, en concreto las fuentes localizadas de polvo arrastrado/fugitivo, el desgaste de los neumáticos o llantas, y el desgaste de los frenos asociados al 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 las escuelas o instalaciones comunitarias cercanas, materiales de pavimento, barrido frecuente de las calles y despliegue de sistemas de control de la calidad del aire, entre otras. Además, incluya 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 distintas medidas.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP, Comité Consultivo	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS
LB-ELA_0180	Carriles de desviación de camiones de I-710	Construir carriles de desvío para camiones en la I-710 entre Willow St y Del Amo Bl. El objetivo de la mejora sería separar los autos de los camiones a través del congestionado paso a desnivel de I-710/I-405 por motivos de seguridad y movilidad.	Long Beach	Encuesta SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista

DRAFT

Indica un Programa General de Múltiples Proyectos y/o Iniciativas

Apéndice 5-A Lista Completa de MSPPs

Lista inicial de proyectos y programas

Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Breve descripción	Ubicación	Fuente	Tipo	Subtipo
LB-ELA_0181	Límite de autopistas y puentes ensanchados	Ensanchar los tableros de los puentes arteriales en puntos clave sobre la autopista I-710 y el canal del Río de Los Angeles para proporcionar "islas de tierra", "parquecitos urbanos" y conexiones de "cinturón verde" sobre la I-710 y el Río de Los Angeles. Incluir vías peatonales / ciclistas.	Múltiples jurisdicciones	Encuesta SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista
LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés	Avanzar en los estudios de planificación para implantar carriles exprés en las autopistas clave de la zona de estudio, incluidas la I-405, la I-105 y la SR-91.	Múltiples jurisdicciones	Metro, Encuesta SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Precios por congestionamiento
LB-ELA_0183	Carril 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 con cero emisiones. Sólo los camiones de emisiones cero podrían circular por este carril, mientras que los vehículos de combustibles fósiles quedarían excluidos. No se añadirían nuevos carriles a la huella existente de la I-710.	Múltiples jurisdicciones	Metro, Encuesta SPP	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Carriles de emisiones cero en la I-710
LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas	Programación continua de Caltrans que garantiza que los proyectos y actividades de mantenimiento, como la retirada de basura, el paisajismo, la provisión de vegetación resistente a la sequía y la eliminación de grafitis, se lleven a cabo de forma regular dentro de los derechos de paso públicos y estatales del corredor LB-ELA. Asegúrese de que la agencia dedica recursos suficientes a este esfuerzo.	Área de estudio	Encuesta SPP, Comité Consultivo	Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS

DRAFT

Fuentes:

Encuesta SPP: Comentarios de la encuesta de Puntos Geográficos Sociales del Grupo de Trabajo de Metro
Cartografía SPP: Comentarios de Cartografía de puntos sociales del Grupo de Trabajo de Metro
PIPO: Plan de Oportunidad de Preinversión del Grupo de Trabajo de Metro 2022/2023
COG/Ciudades/Condado: Planes maestros de calles completas del COG de Gateway Cities
Comité ad hoc del COG: Resumen de proyectos y programa recomendados
Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)
Grupo de Trabajo de Equidad
Metro ATSP: Plan estratégico de transporte activo de Metro
Plan maestro de bicicletas LB: Plan Maestro de Bicicletas de la Ciudad de Long Beach
SHOPP: Programa de explotación y protección de carreteras estatales de Caltrans
I-710 Moción 5.1/5.2 Conceptos de acción temprana
CA-7: Alternativa Comunitaria 7
LRTP de Metro: Plan de transporte a largo plazo de Metro
SCAG RTP: Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Sur de California Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028
Nombre de la ciudad/COG: Proyectos presentados por las jurisdicciones locales Comité Consultivo

Apéndice 6-A, Rúbricas para los Criterios de Beneficio y Preocupación

Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority

Plan De Inversión en Movilidad Del Corredor LB-ELA

BORRADOR

APÉNDICE 6A: RÚBRICAS PARA LOS CRITERIOS DE BENEFICIO Y PREOCUPACIÓN

Metro®

Contenido

Contenido 1
Suposiciones y Definiciones Comunes 5
Escala del proyecto 5
Comunidades de enfoque de equidad 5
Tipos de proyectos y subcategorías 5
Calidad del aire 6
AQ1: Reducir las emisiones (NOx, PM2.5) 6
AQ2: Facilita tecnologías limpias y vehículos de bajas emisiones 9
AQ3: Cambio de modo a modos más limpios 11
Comunidad y Salud 12
CH1: Reducir las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, PM2.5) 12
CH2: Reducir la exposición a los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera) 15
CH3: Cambio de modo a transporte activo, tránsito 17
CH4: Mejorar la experiencia del usuario (puede haber diferentes métricas para diferentes modos) 18
CH5: Acceso para bicicletas/peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos 22
Movilidad 24
MB1: Pasajeros de tránsito 24
MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías) 24
MB3: Reduce Congestion (Horas de retraso para personas y bienes) 26
MB4: Accesibilidad modal (por zona) 27
MB5: Fiabilidad (tránsito, carretera, movimiento de mercancías 28
MB6: Cierre de brechas 29
MB7: Aumento de las opciones de viaje 30
Seguridad 34
SF1: Protecciones para bicicletas/usuarios (clase bicicleta) 34
SF2: Protecciones de trafico (bicicleta/peatón) 35
SF3: Seguridad personal 36
SF4: Incluye elementos de seguridad 38
SF5: Reducción de los puntos conflictivos (seguridad de los vehículos) 39
SF6: Medidas de pacificación del tráfico 41
SF7: Mejora / rehabilita la infraestructura existente. 42
Medio Ambiente 43
EN1: Mejora del ambiente debido a los Cambios de Modalidad 43

BORRADOR

EN2: GHG Reduction Potential 45
EN3: Protege el hábitat natural (características ecológicas) 47
EN4: Calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones 49
EN5: Reducir el consumo de energía 49
EN6: Reducir el Efecto de Isla de Calor; Proporcionar Características de Enfriamiento para los Usuarios 51
EN7: Potential for Noise Reduction 53
EN8: Apoya principios de uso eficiente del suelo 54
Oportunidad y Prosperidad 57
OP1: Accesso a empleos 57
OP2: Accesibilidad (mejorar los desafíos de movilidad para todas las edades y habilidades) 58
OP3: Aumenta la competitividad regional 61
OP4: Desarrollo de la fuerza laboral 62
OP5: Posibles contrataciones específicas, nuevos trabajos de construcción 63
OP6: Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas) 64
OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc. 66
Equidad 67
EQ-AQ1: Reducir emisiones (NOx, PM2.5) 68
EQ-AQ3: Mode Shift to cleaner modes 68
EQ-CH1: Reduce Emissions (Health Effects metrics: DPM, PM2.5) 70
EQ-CH2: Reduce la exposición a la contaminación del aire en comunidades que enfrentan una alta carga de contaminación y tasas de asma. 70
EQ-CH3: Cambio de modo a transporte activo, tránsito 71
EQ-CH5: Aumenta el acceso a instalaciones recreativas de alta calidad en áreas que carecen de infraestructura de transporte activo y parques. 73
EQ-MB1: Número de pasajeros 74
EQ-MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías) 75
EQ-MB3: Reducir la Congestión (horas de retraso de personas y mercancías) 76
EQ-MB4: Accesibilidad modal 76
EQ-MB5: Confiabilidad (Tránsito, Carreteras, Movimiento de Mercancías) 77
EQ-MB6: Cierres de brechas 77
EQ-MB7: Aumenta las opciones de transporte confiables y accesibles para quienes no pueden o prefieren no conducir 78
EQ-SF1: Mejora la seguridad física de las personas, caminando, andando en bicicleta y rodando. 79

BORRADOR

EQ-SF3: Mejora la percepción de seguridad personal de las personas que caminan, andan en bicicleta, ruedan y utilizan el transporte público. 79

EQ-EN3: Contribuye a la reparación de daños ambientales o pérdida de características naturales. 80

EQ-EN6: Incluye ecologización urbana y enfriamiento para áreas con poca cubierta arbórea y alta carga de islas de calor. 81

EQ-EN7: Potencial de reducción de ruido 82

EQ-OP1: Acceso a empleos 83

EQ-OP6: Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas) 83

EQ-OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc 84

EQ-OP8: Aumenta la cantidad y calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral subempleada y de bajos ingresos. 85

EQ-OP9: Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos. 86

EQ-OP10: Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial. 87

Sostenibilidad 88

SA1: Reduce la dependencia de modos de viaje y movimiento de mercancías contaminantes y que consumen mucha energía 88

SA2: Promueve la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación . 88

SA3: Mejora la resiliencia climática a través de la mitigación de inundaciones e impactos de calor extrema 89

SA4: Apoya la creación de empleo y las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología e infraestructura verde 90

SA5: Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de mercancías 91

Preocupaciones 92

CON1: Potencial de desplazamientos 102

CON2: Potencial de impactos físicos (ROW) 103

CON3: Potencial para aumentar los tiempos de viaje 104

CON4: Potencial de desviación del tráfico / desplazamiento de emisiones 105

CON5: Potencial para aumentar las emisiones localizadas 105

CON6: Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peatón 109

CON7: Potencial de impactos concentrados en la congestión 110

CON8: Posibles impactos en la construcción 111

CON9: Potencial de aumentos de VMT 111

CON10: Potencial para aumentar los costos de usuario 112

CON11: Potencial para aumentar la cobertura impermeable 113

CON12: Potencial de aumentar el desplazamiento económico 114

BORRADOR

CON13: Potencial de aumento de la contaminación acústica 116
CON14: Potencial de reducción del número de usuarios de transporte público..... 117
CON15: Potencial de nuevas barreras físicas al transporte 118
Apéndice A - Puntuación y aplicabilidad de la subclasificación 121

BORRADOR

Suposiciones y Definiciones Comunes

Escala del proyecto

Definiciones de escalas de proyecto utilizadas en varias rúbricas:

> **Localizado:** La intervención se aplica a un segmento de calle pequeño o una sola ubicación (contenida dentro de una extensión / radio de 1 milla)

> **Semi-Localizado**: La intervención se aplica a un segmento de calle grande (> 1 milla) o múltiples ubicaciones dentro de un área definida (de mayor radio de 1 milla). Esto a menudo se aplica a los programas de toda la ciudad.

> **A lo largo del Corredor:** La intervención se aplica potencialmente a todas las jurisdicciones y vecindarios dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA o se aplica a un proyecto o corredor de transporte que atraviesa la mayor parte de la longitud del Área de Estudio

Comunidades de enfoque de equidad

Las Comunidades centradas en la equidad (EFCS, por sus siglas en inglés) de Metro[1] identifican dónde las necesidades de transporte son mayores al considerar las concentraciones de datos demográficos de residentes y hogares asociados con las barreras de movilidad:

- Hogares de bajos ingresos que ganan menos de $60,000 por año
- Población negra, indígena o de color (BIPOC, por sus siglas en inglés)
- Hogares que no tienen coche

BORRADOR

A los efectos de las métricas de “lente de equidad", se aplicaron las siguientes designaciones a cada proyecto para determinar si un proyecto proporciona un beneficio sustancial a los EFC:

- 0%: Ninguna parte del proyecto o programa se encuentra en un EFC
- 1-33% del proyecto o programa se encuentra en un EFC
- 33-66% del proyecto o programa está ubicado en un EFC (también se aplica a programas de todo el corredor)
- 67+% del proyecto o programa se encuentra en un EFC

Tipos de proyectos y subcategorías

Cada proyecto en la lista inicial se clasificó en un tipo de proyecto (por ejemplo, autopistas, tránsito, movimiento de mercancías, etc.) y un subtipo. A los efectos de la evaluación, algunas rúbricas métricas enumeradas a continuación incluyen puntuación cualitativa basada en subclasificación adicional. Estas subclasificaciones y puntuaciones se pueden encontrar en el Apéndice A.

[1] *Metro: https://www.dropbox.com/s/ew25aelmuvwqizv/equity-focus-communities-overview.pdf?dl=0*

Calidad del aire

AQ1: Reducir las emisiones (NOx, PM2.5)

Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOX) y partículas finas ($PM_{2.5}$) de vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno.

Descripción del método de evaluación (uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM, por sus siglas en inglés) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; Ubicaciones de tipo de proyecto basadas en GIS u otros métodos para puntajes de proyectos individuales

Fuentes de datos utilizadas:

- Modelo EMFAC[2] utilizado para calcular las emisiones de los vehículos de carretera, incluidos los cambios en las emisiones debidas a la implementación del proyecto
- Factores de ajuste CARB para regulaciones recientemente adoptadas: Programa de inspección y mantenimiento de servicio pesado (HD I/M, por sus siglas en inglés)[3] , Coches limpios avanzados II (ACC II, por sus siglas en inglés)[4] y Flotas limpias avanzadas (ACF, por sus siglas en inglés)[5]
- Metodología de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) [6] utilizada para calcular el polvo de la carretera arrastrada
- Modelo OFFROAD[7] utilizado para calcular las emisiones de vehículos / equipos todoterreno, incluidos los cambios en las emisiones debido a la implementación del proyecto
- TDM utilizado para modelar las millas recorridas por vehículos (VMT, por sus siglas en inglés) y las velocidades a lo largo de las carreteras analiadas; utilizado como insumo para el modelo EMFAC para determinar los cambios en las emisiones
- Mapa de ArcGIS con ubicaciones de proyectos
- Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (South Coast AQMD, por sus siglas en inglés) límite máximo de importancia de la calidad del aire[8]

BORRADOR

[2] *CARB. EMFAC2021v1.02 Inventario de emisiones - Emisiones en carretera. Disponible en: https://arb.ca.gov/emfac/emissions-inventory*

[3] *Regulación CARB. HD I/M.9 de diciembre de 2021. Disponible aqui: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2021/hdim2021. Accedido: Mayo 2023.*

[4] *CARB. Reglamento ACC II. 25 de agosto de 2022. Disponible aquí:: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/advanced-clean-cars-ii Accedido: Mayo 2023.*

[5] *Regulación CARB. ACF.28 de abril de, 2023. Disponible aqui: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/acf2022. Accedido: Mayo 2023.*

[6] *CARB. Metodología Miscelánea de Procesos 7.9 Viajes por carretera arrastrados, polvo de carretera pavimentada Marzo 2021. Disponible en: https://ww3.arb.ca.gov/ei/areasrc/fullpdf/2021_paved_roads_7_9.pdf. Accedido: Mayo 2023.*

[7] *CARB. Documentación del inventario de emisiones de fuentes móviles – Off-Road – Equipos. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/mobile-source-emissions-inventory/road-documentation/msei-documentation-road. Accedido: Mayo*

[8] *AQMD de la costa sur. 2023. Límite máximo de importancia de la calidad del aire AQMD de la costa sur. Marzo. Disponible en: http://www.aqmd.gov/docs/default-source/ceqa/handbook/south-coast-aqmd-air-quality-significance-thresholds.pdf?sfvrsn=25. Accedido: Mayo 2023.*

> Metodología del límite máximo de significación localizada de AQMD de la costa sur[9]

Suposiciones:

No todos los proyectos de autopistas o carreteras arteriales se incluyeron en el modelado TDM. Consulte la matriz de información del proyecto.

> Según el Plan de Acción Climática de Metrolink 2021[10], Metrolink tiene el objetivo de convertirse en un ferrocarril de cero emisiones para 2028. Como tal, este análisis asume cero emisiones de los motores de locomotoras de pasajeros para 2045.

> Además, la propuesta CARB Reglamento de locomotoras en uso[10] requiere que todas las locomotoras de pasajeros operen en una configuración de cero emisiones para 2030. Según el Reglamento de locomotoras en uso propuesto, para 2047, todas las locomotoras operadas por operadores de flotas deben tener el 100% del uso anual de la flota como cero emisiones.[11] Similar a los análisis regulatorios de CARB, este análisis no incluye las emisiones indirectas que pueden resultar de la generación de electricidad utilizada para alimentar estas locomotoras.

> A partir de agosto de 2023, CARB no considera ni calcula los factores de emisión sin escape para locomotoras en sus modelos de locomotoras.[12]

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN*

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Las medidas del proyecto no proporcionan reducciones totales de emisiones Si se incrementan las emisiones totales, indique las preocupaciones	
1 – Beneficio bajo	Las reducciones totales de emisiones son menos de 55 libras por día (lbs / día) para PM2.5 Y NOx en comparación con las líneas de base futuras	Si las reducciones totales de emisiones son inferiores al 0,1% de las emisiones del área de estudio, entonces el proyecto debe calificarse como Sin Beneficio
2 – Beneficio medio	Las reducciones totales de emisiones son mayores o iguales a 55 lbs/día a menos de 110 lbs/día para PM2.5 o NOX en comparación con las líneas de base futuras	Si las reducciones totales de emisiones tanto para PM2.5 como para NOX son superiores a 55 lbs/día, actualice a beneficio alto

BORRADOR

[9] *South Coast AQMD. Final Localized Significance Threshold Methodology. July 2008. Available at: http://www.aqmd.gov/home/rules-compliance/ceqa/air-quality-analysis-handbook/localized-significance-thresholds. Accessed: May 2023.*

[10] *Metrolink. Climate Action Plan The Link to a Zero Emissions Future. March 26, 2021. Available here: https://metrolinktrains.com/globalassets/about/agency/sustainability/climate-action-plan.pdf. Accessed: August 2023.*

[11] *CARB. In-Use Locomotive Regulation. November 17, 2022. Available here: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/locomotive. Accessed: August 2023.*

[12] *CARB. DRAFT Truck vs. Train Emissions Analysis FAQ. November 12, 2021. https://ww2.arb.ca.gov/resources/fact-sheets/draft-truck-vs-train-emissions-analysis-faq. Accessed August 2023.*

3 - Beneficio alto	Las reducciones totales de emisiones son mayores o iguales a 110 lbs/día para PM2.5 o NOX en comparación con las líneas de base futuras	
NA	Proyecto que no está modelado por TDM o no afecta el tipo de vehículo, VMT, velocidad, tiempo de inactividad o cualquier otro parámetro que afecte las emisiones	

*Para proyectos de autopistas, carreteras arteriales y tránsito

Para proyectos de transporte activo/TDM

Estos proyectos se contabilizarán en el AQ3. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de movimiento de mercancias

La mayoría de estos proyectos se contabilizarán en AQ2. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de programas comunitarios

BORRADOR

Estos proyectos se contabilizarán en AQ2 o CH2 o EN6. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Documentación adicional:

> Inventario de emisiones del proyecto

> Los impactos localizados para los conjuntos de proyectos de autopistas y carreteras arteriales se proporcionan en los mapas de emisiones cuadriculados con la siguiente leyenda. El área de estudio y las preocupaciones localizadas se discuten en la rúbrica Con#5 Potencial para aumentos de emisiones localizadas / cambio de emisiones.

$PM_{2.5}$ Incremental Emissions (lb/day) $PM_{2.5}$ Emisiones incrementales (lb/día)	**Emisiones incrementales de NOX (lb/día)**	**Leyenda**
≤-5	≤-55	Beneficio alto
≤-5	>-55 to ≤-5	Beneficio mediano
≤-5	>-5 to <5 : No change	Beneficio mediano
>-0.05 to <0.05 : No change	≤-55	Beneficio mediano
>-5 to ≤-0.05	≤-55	Beneficio mediano
>-5 to ≤-0.05	>-55 to ≤-5	Beneficio bajo
>-5 to ≤-0.05	>-5 to <5 : No change	Beneficio bajo
>-0.05 to <0.05 : No change	>-55 to ≤-5	Beneficio bajo
>-0.05 to <0.05 : No change	>-5 to <5 : No change	Sin beneficio

≤-0.05	≥5	Beneficio/preocupación mixtos
≥0.05 to <5	<-5	Beneficio/preocupación mixtos
>-0.05 to <0.05 : No change	≥5 to <55	Baja preocupación
≥0.05 to <5	>-5 to <5 : No change	Baja preocupación
≥0.05 to <5	≥5 to <55	Baja preocupación
>-0.05 to <0.05 : No change	≥55	Preocupación media
≥5	>-5 to <5 : No change	Preocupación media
≥0.05 to <5	≥55	Preocupación media
≥5	≥5 to <55	Preocupación media
≥5	≥55	Preocupación alta

AQ2: Facilita tecnologías limpias y vehículos de bajas emisiones

Descripción detallada de los criterios: Facilita el despliegue de vehículos/equipos de cero emisiones (ZE, por sus siglas en inglés). Los ejemplos incluyen, entre otros, financiar la compra de tecnología de vehículos / equipos limpios y la infraestructura de abastecimiento de combustible de cero emisiones.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

BORRADOR

- Descripciones de proyectos
- Los documentos de reglas de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) y del Distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur (AQMD de la Costa Sur, por sus siglas en inglés) tienen información sobre los beneficios de los vehículos / equipos ZE. Los ejemplos incluyen, entre otros, documentos normativos para la regulación de Automoviles Avanzados No Contaminantes II (ACC II, por sus siglas en inglés)[13], la regulación de Camiones Avanzados No Contaminantes (ACT, por sus siglas en inglés)[14], la regulación de Flotas Avanzadas No Contaminantes (ACF, por sus siglas en inglés)[15], Regla de origen indirecto de almacén (ISR, por sus siglas en inglés)[16].

Suposiciones:

- ACC II, ACT y ACF se adoptan e implementan según su cronograma.
- Necesidad de instalaciones de carga públicas y generación/almacenamiento eléctrico local

[13] https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/advanced-clean-cars-ii
[14] https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2019/advancedcleantrucks.
[15] https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/acf2022
[16] http://www.aqmd.gov/docs/default-source/rule-book/reg-xxiii/r2305.pdf?sfvrsn=15.

- Necesidad de mano de obra comercial local para construir y mantener una nueva infraestructura de abastecimiento de combustible ZE y vehículos/equipos ZE

- Para los carriles para camiones / automóviles ZE, los beneficios serán limitados debido al cronograma acelerado de compra / implementación regulatoria de ZE que resultará en un número significativo de vehículos ZE en 2045. Además, estos carriles no se dirigirían específicamente a los beneficios para las personas en el corredor, pero estos carriles beneficiarían principalmente a las personas de toda la región que ya tienen automóviles y camiones eléctricos.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	El vehículo no contaminante del proyecto o el componente de infraestructura ya están capturados por las regulaciones existentes	Potencialmente pasar a un beneficio bajo/medio/alto si la implementación del proyecto está por delante del cronograma regulatorio
1 – Beneficio bajo	Proyectos de ejemplo: Carriles ZE para camiones/automóviles	
2 – Beneficio medio	Proyectos de ejemplo: Capacitación de la fuerza laboral, proyectos de demostración, asistencia para la redacción de subvenciones para vehículos ZE y / o proyectos de infraestructura	Los proyectos de redacción de subvenciones que no están acoplados con proyectos de infraestructura de vehículos eléctricos (EV, por sus siglas en inglés) o proyectos de demostración se rebajan a bajo beneficio
3 - Beneficio alto	Proyectos de ejemplo: Proyectos de infraestructura de vehículos/equipos ZE, proyectos de financiación ZEV	Alto beneficio para equipos / vehículos difíciles de electrificar o proyectos de infraestructura superiores a 5 megavatios (MW, por sus siglas en inglés), de lo contrario se degrada a ningún beneficio, bajo beneficio o beneficio medio (por ejemplo, vehículos / equipos en la regulación actual) Alto beneficio para proyectos públicos de infraestructura de vehículos ZE de más de 1 MW, rebaja a ningún beneficio, bajo beneficio o beneficio medio para infraestructura de vehículos privados ZE
NA	Proyectos que no tienen ningún vehículo limpio o componente de infraestructura y Proyectos que incluyen equipos/tecnologías que actualmente son y seguirán siendo todos cero emisiones, por ejemplo: Proyectos de Metro Light Rail	

BORRADOR

AQ3: Cambio de modo a modos más limpios

Descripción detallada de los criterios: Aumenta la proporción de viajes realizados en tránsito, caminando y en bicicleta.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> SCAG Regional Travel Model, adaptado para su uso en el análisis de áreas de estudio.

Suposiciones:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Proyectos BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad del vehículo.

> Los proyectos prioritarios de tránsito asumen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos se clasifican por milla para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero de impacto local.

> La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios, de autobuses y de transporte activo.

BORRADOR

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio (vs no información)	El proyecto no aumenta el número de pasajeros en tránsito ni proporciona mejores oportunidades de transporte activo.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en el número de pasajeros en tránsito atendidos, generalmente en el grupo más bajo de proyectos. O bien, el proyecto tiene un bajo potencial para mejorar los viajes no motorizados.	
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado de los pasajeros en tránsito atendidos. O bien, el proyecto tiene un potencial moderado para mejorar los viajes no motorizados.	El Proyecto LB-ELA_0164, que aumenta la frecuencia de los autobuses de Metro que actualmente tienen baja frecuencia, se califica en función del alto aumento general de pasajeros en lugar de por milla.
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un alto aumento en los pasajeros en tránsito atendidos, generalmente en el 20% -30% superior de los proyectos. O bien, el proyecto tiene un alto potencial para mejorar los viajes no motorizados.	

Comunidad y Salud

CH1: Reducir las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, PM2.5)

Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de partículas diésel (DPM, por sus siglas en inglés) y partículas finas ($PM_{2.5}$, por sus siglas en inglés) de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.

Descripción del método de evaluación: (Uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM, por sus siglas en inglés) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; Ubicaciones de tipo de proyecto basadas en GIS u otros métodos para puntajes de proyectos individuales

Fuentes de datos utilizadas (ver AQ1 para enlaces a fuentes):

- Modelo EMFAC utilizado para calcular las emisiones de los vehículos de carretera, incluidos los cambios en las emisiones debido a la implementación del proyecto
- Factores de ajuste CARB para regulaciones recientemente adoptadas: Programa de inspección y mantenimiento de servicio pesado (HD I/M, por sus siglas en inglés) , Automoviles Avanzados No Contaminantes II (ACC II, por sus siglas en inglés)[3], y Flotas Avanzadas No Contaminantes (ACF, por sus siglas en inglés)
- Metodología de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) Se utiliza para calcular el polvo de la carretera arrastrada
- El Modelo OFFROAD se utiliza para calcular las emisiones de vehículos / equipos todo terreno, incluidos los cambios en las emisiones debido a la implementación del proyecto
- TDM utilizado para modelar las millas recorridas por vehículos (VMT, por sus siglas en inglés) y las velocidades a lo largo de las carreteras analizadas; utilizado como insumo para el modelo EMFAC para determinar los cambios en las emisiones
- Mapa de ArcGIS con ubicaciones de proyectos
- Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (South Coast AQMD, por sus siglas en inglés) límite máximo de importancia de la calidad del aire
- Metodología del límite máximo de significación localizada de AQMD en la costa sur
- Paquete de solicitud de permiso AQMD de la costa sur "N" para su uso junto con los procedimientos de evaluación de riesgos para las reglas 1401, 1401.1 y 212[17]

BORRADOR

Suposiciones:

- No todos los proyectos de autopistas o carreteras arteriales se incluyeron en el modelado TDM. Consulte la matriz de información del proyecto.
- Según el Plan de Acción Climática de Metrolink 2021[10], Metrolink tiene el objetivo de convertirse en un ferrocarril de cero emisiones para 2028. Como tal, este análisis asume cero emisiones de los motores de locomotoras de pasajeros para 2045. Además, la

[17] *Permit Application Package "N" for Use in Conjunction with the Risk Assessment Procedures for Rules 1401, 1401.1, and 212. October 1, 2017. Available here: http://www.aqmd.gov/docs/default-source/permitting/rule-1401-risk-assessment/attachmentn-v8-1.pdf?sfvrsn=4. Accessed: May 2023.*

propuesta CARB In-Use Locomotive Regulation[11] requiere que todas las locomotoras de pasajeros operen en una configuración de cero emisiones para 2030. Según el Reglamento de locomotoras en uso propuesto, para 2047, todas las locomotoras operadas por operadores de flotas deben tener el 100% del uso anual de la flota como cero emisiones. Similar a los análisis regulatorios de CARB, este análisis no incluye las emisiones indirectas que pueden resultar de la generación de electricidad utilizada para alimentar estas locomotoras.

> A partir de agosto de 2023, CARB no considera ni calcula los factores de emisión sin escape para locomotoras en sus modelos de locomotoras.[12]

> Los cambios en $PM_{2.5}$ se han asociado con impactos de mortalidad / enfermedad. Los cambios en DPM se han asociado con el riesgo de cáncer. Para obtener más información sobre los estudios de salud y calidad del aire, consulte el Apéndice I del Plan de Gestión de la Calidad del Aire (AQMP, por sus siglas en inglés) de la Costa Sur AQMD 2022: Efectos en la Salud[13] y el Informe Final del Estudio de Exposición a Tóxicos del Aire Múltiple de AQMD de la Costa Sur V (MATES V, por sus siglas en inglés) [14].

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN*

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Las medidas del proyecto no proporcionan reducciones generales de emisiones Si se incrementan las emisiones totales, indique las preocupaciones	
1 – Beneficio bajo	Las reducciones totales de emisiones de $PM_{2.5}$ son menos de 5 libras por día (lbs / día) en comparación con las líneas de base futuras **O** Las reducciones totales de emisiones de DPM son mayores que 0 pero menores de 0.4 lbs/día	Si las reducciones totales de emisiones son inferiores al 0,1% de las emisiones del área de estudio, entonces el proyecto debe calificarse como Sin Beneficio
2 – Beneficio medio	Las reducciones totales de emisiones de $PM_{2.5}$ son mayores o iguales a 5 lbs / día en comparación con las líneas de base futuras **O** Las reducciones totales de emisiones de DPM son mayores o iguales a 0.4 lbs/día	
3 - Beneficio alto	Las reducciones totales de emisiones de $PM_{2.5}$ son superiores a 5 lbs/día en comparación con las líneas de base futuras **AND** Las reducciones totales de emisiones de DPM son superiores a 0.4 lbs/día	
NA	Proyecto que no está modelado por TDM o no afecta el tipo de vehículo, VMT, velocidad, tiempo de inactividad o cualquier otro parámetro que afecte las emisiones	

*Para proyectos de autopistas, carreteras arteriales y tránsito

BORRADOR

Para proyectos de transporte activo/TDM

Estos proyectos se contabilizarán en el AQ3. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Proyectos para Movimiento de Mercancia

La mayoría de estos proyectos se contabilizarán en AQ2. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de programas comunitarios

Estos proyectos se contabilizarán en AQ2 o CH2 o EN6. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Documentación adicional:

- Inventario de emisiones del proyecto
- Los impactos localizados para los conjuntos de proyectos de autopistas y carreteras arteriales se proporcionan en los mapas de emisiones cuadriculados con la siguiente leyenda. El área de estudio y las preocupaciones localizadas se discuten en la sección Con#5 potencial para aumentos de emisiones localizados / cambio de emisiones a continuación.

BORRADOR

$PM_{2.5}$ Emisiones incrementales (lb/día)	**DPM Emisiones incrementales (lb/día)**	**Leyenda**
≤-5	≤-0.4	Beneficio alto
≤-5	>-0.4 to ≤-0.004	Beneficio mediano
≤-5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Beneficio mediano
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	≤-0.4	Beneficio mediano
>-5 to ≤-0.05	≤-0.4	Beneficio mediano
>-5 to ≤-0.05	>-0.4 to ≤-0.004	Beneficio bajo
>-5 to ≤-0.05	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Beneficio bajo
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	>-0.4 to ≤-0.004	Beneficio bajo
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Sin beneficio
≤-0.05	≥0.004	Beneficio/preocupación mixtos
≥0.05 to <5	<-0.004	Beneficio/preocupación mixtos
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	≥0.004 to <0.4	Baja preocupación
≥0.05 to <5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Baja preocupación
≥0.05 to <5	≥0.004 to <0.4	Baja preocupación
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	≥0.4	Preocupación media
≥5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Preocupación media
≥0.05 to <5	≥0.4	Preocupación media
≥5	≥0.004 to <0.4	Preocupación media

≥5	≥0.4	Preocupación alta

CH2: Reducir la exposición a los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera)

Descripción detallada de los criterios: Reduce la exposición a receptores sensibles (por ejemplo, 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.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

> Guía de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC, por sus siglas en inglés)/filtro de partículas de alta eficiencia (HEPA) de la siguiente fuente, como:

- Plan de proyecto del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (South Coast AQMD, por sus siglas en inglés) que reduce la exposición a la contaminación del aire en escuelas y otras instalaciones.[18]

> Investigación de vegetación cerca de la carretera y/o recomendaciones de las siguientes fuentes, tales como:

BORRADOR

- Taller de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés) sobre el papel de la vegetación en la mitigación de los impactos de las emisiones del tráfico en la calidad del aire[19]
- EPA's. Recomendaciones para la construcción de barreras vegetales al borde de la carretera para mejorar la calidad del aire cerca de la carretera[20]
- Estrategias de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) para reducir la exposición a la contaminación del aire cerca de carreteras de alto volumen[21]

[18] AQMD de la costa sur. Plan de proyecto para reducir la exposición a la contaminación del aire en escuelas y otras instalaciones. Marzo de 2022. Disponible en: http://www.aqmd.gov/docs/default-source/tao-capp-incentives/ab617---school-air-filtración-project-plan.pdf. Consultado en mayo de 2023.

[19] Seminario sobre el papel de la vegetación en la mitigación de los impactos de las emisiones del tráfico en la calidad del aire de la EPA, Campus de la EPA, Research Triangle Park, Carolina del Norte, 27 y 28 de abril de 2010. Disponible en: https://archive.epa.gov/nrmrl/archive-appcd /web/html/workshop.html. Consultado en mayo de 2023.

[20] EPA. "Recomendaciones para la construcción de barreras vegetales al borde de las carreteras para mejorar la calidad del aire cerca de las carreteras". Julio de 2016. Disponible en: https://www.epa.gov/air-research/recommendations-constructing-roadside-vegetation-barriers-improve-near-road-air

[21] CARBURADOR. "Estrategias para reducir la exposición a la contaminación del aire cerca de carreteras de alto volumen". Abril de 2017. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2017-10/rd_technical_advisory_final.pdf

Suposiciones:

> No todos los proyectos podrán utilizar vegetación cercana a la carretera porque existen limitaciones para plantar vegetación relacionadas con la seguridad, la disponibilidad de agua y los incendios.

> La vegetación cercana a la carretera debe cumplir con ciertos criterios para ser considerada efectiva en la reducción de partículas (PM, por sus siglas en inglés)

> Los sistemas HVAC/HEPA deben cumplir ciertos criterios de diseño para ser considerados efectivos en la reducción de PM

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Es poco probable que las características de diseño específicas del proyecto proporcionen algún beneficio. Por ejemplo, el proyecto no incluye filtros ni vegetación. Además, los proyectos que tienen estas características pero la eficiencia de los filtros es menor que el Valor Mínimo de Informe de Eficiencia (MERV) 13 o las barreras de vegetación no están lo suficientemente cerca del tráfico o no son lo suficientemente densas como para reducir las emisiones de PM.	
1 – Beneficio bajo	Proyectos de ejemplo: Filtros de aire de alta eficiencia en vehículos de tránsito de autobuses y ferrocarriles [pequeña fracción de tiempo en viajes, es utilizada por población sensible (niños, enfermos y ancianos)], muros de sonido que cumplen con criterios de diseño específicos	Si el muro de sonido no cumple con los criterios de diseño específicos [distancia de la carretera, nivel de tráfico en la carretera, diseño y composición de la barrera y longitud] calificación de degradación
2 – Beneficio medio	Proyectos de ejemplo: Barreras de vegetación de carreteras	Si la barrera de vegetación de la carretera no cumple con los criterios de diseño específicos [distancia de la carretera, nivel de tráfico en la carretera, densidad de vegetación, tipo de vegetación y longitud] calificación de degradación
3 - Beneficio alto	Proyectos de ejemplo: Filtros de aire de eficiencia MERV 13 o superior junto con actualizaciones de HVAC según sea necesario	Si la filtración de aire no reduce la exposición para grandes grupos de personas y / o población altamente sensible (niños, enfermos y personas mayores), baje la calificación de calificación
NA	El proyecto no incluye características de diseño específicas que demuestren la reducción de la exposición. Por ejemplo, coordinación de señales, TDM y oportunidades de financiamiento para	Los siguientes tipos de proyectos también recibirán una puntuación de NA: Carriles para bicicletas [sin emisiones de vehículos en carretera} Puentes [por encima del nivel no hay oportunidad para la vegetación]

BORRADOR

	infraestructura y vehículos de cero emisiones.	Mejoras en el intercambio de carreteras locales [no hay oportunidad para la vegetación]

CH3: Cambio de modo a transporte activo, tránsito

Descripción detallada de los criterios: Aumenta la proporción de viajes realizados en tránsito, caminando y en bicicleta.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Plan Regional de Transporte de SCAG (RTP, por sus siglas en inglés) adaptado para su uso en el análisis de áreas de estudio.

Suposiciones:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP

> Los proyectos de BRT asumen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad del vehículo.

> Los proyectos prioritarios de tránsito asumen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los vehículos.

BORRADOR

> Los proyectos se clasifican por milla para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero de impacto local.

> La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios, de autobuses y de transporte activo.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio (vs no información)	El proyecto no aumenta el número de pasajeros en tránsito ni proporciona mejores oportunidades de transporte activo.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en el número de pasajeros en tránsito atendidos, generalmente en el grupo más bajo de proyectos. O bien, el proyecto tiene un bajo potencial para mejorar los viajes no motorizados.	
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado de los pasajeros en tránsito atendidos. O bien, el proyecto tiene un potencial moderado para mejorar los viajes no motorizados.	El Proyecto LB-ELA_0164, que aumenta la frecuencia de los autobuses de Metro que actualmente tienen baja frecuencia, se califica en función del alto aumento general de pasajeros en lugar de por milla.
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un alto aumento en los pasajeros en tránsito atendidos, generalmente en el 20% -30% superior de los	

	proyectos. O bien, el proyecto tiene un alto potencial para mejorar los viajes no motorizados.	

CH4: Mejorar la experiencia del usuario (puede haber diferentes métricas para diferentes modos)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona una red vial intuitiva para todos los usuarios, incluye cierres de brechas, vías exclusivas para el transporte activo, provisión de orientación, acceso a información sobre direcciones u opciones de transporte, incluye soluciones tecnológicas que hacen que la información de viaje, incluidas las direcciones y las opciones modales, esté más disponible para el usuario.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Evaluación del impacto del proyecto en la experiencia del usuario basada en los materiales del proyecto y el juicio profesional – ver materiales del proyecto

Suposiciones:

BORRADOR

- Por lo general, se asume que el "usuario" es un miembro del público.
- Los proyectos obtienen mejores puntajes cuando abordan específicamente un contexto multimodal y mejoran la experiencia de alguna manera para las opciones de transporte sostenible, lo que beneficia al bien común.
- Mejora la experiencia del grupo de usuarios objetivo y el modo de viaje específico de la mejora
- Experiencia de usuario de todos los usuarios de la carretera considerados. Por ejemplo, si un modo se beneficia a expensas de otros modos más sostenibles, se considera la experiencia del usuario de todos los modos.
- También depende de los usos de la tierra del área. Por ejemplo, los proyectos peatonales donde hay lugares para caminar (como las empresas) obtendrán mejores puntajes que los proyectos sin destinos públicos.
- La evaluación analiza cómo funciona el sistema en su conjunto: las rutas para bicicletas más largas benefician a la red más que las rutas para bicicletas más cortas (por ejemplo)
- Las conexiones individuales dentro de la red de bicicletas son importantes, pero tienen un rango más bajo sin trabajos significativos, viviendas u otros atractores / generadores (por ejemplo: Randolph rail to trail en Bell).
- Debido a que este criterio es específico de la experiencia del usuario asumida, su calificación puede ser subjetiva en función del beneficio percibido del proyecto tal como se describe en los materiales.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos que intentan dirigirse a los usuarios, pero que pueden no ser la solución adecuada El proyecto reemplaza o rehabilita la infraestructura existente sin indicar ningún cambio en el diseño que mejore la experiencia de los grupos de usuarios nuevos o existentes	
1 – Beneficio bajo	Menos usuarios pueden beneficiarse debido a la ubicación o configuración de la mejora. El beneficio puede tener un pequeño impacto en la experiencia individual del usuario > Transporte activo: mejoras menores que facilitan una navegación más segura de las carreteras orientadas a los vehículos > Carretera arterial: mejoras localizadas en lugares de bajo tráfico; Mejoras en el sistema de tráfico y las intersecciones que benefician principalmente a los usuarios de vehículos	Beneficios para los usuarios de autopistas y vehículos eléctricos (aparte de aumentar la velocidad del tráfico) porque la inversión debe centrarse en promover alternativas a la conducción para la mayoría de los usuarios Las mejoras en las carreteras a nivel de punto (ejemplos: rotonda de vía verde o mejoras en la carretera del telégrafo) parecen no beneficiar a muchos usuarios debido a la ubicación y configuración del proyecto. Los proyectos de señales de tráfico, las mejoras en las intersecciones y las carreteras (como agregar carriles de giro o ensanchamiento) solo benefician a los conductores de automóviles (y los aceleran en las carreteras de la ciudad) a menos que el proyecto establezca específicamente que beneficiarán a otros modos. Se supone que los proyectos de mantenimiento y rehabilitación tienen un bajo impacto, ya que el sistema no ha cambiado. Se supone que las cámaras de video para la aplicación (luz roja) tienen un bajo impacto en la experiencia del usuario Botones de activación peatonal porque priorizan el rendimiento automático y requieren que los peatones soliciten la capacidad de cruzar la calle en lugar de que eso sea un derecho Las balizas intermitentes rápidas rectangulares (RRFB, por sus siglas en inglés) son un tratamiento adecuado para algunas ubicaciones.

BORRADOR

2 – Beneficio medio	El beneficio parece moderado, o algo pero no significativo, o no parece ser la combinación adecuada para los usos de la tierra del área (por ejemplo, contexto de uso de suelo industrial) > Transporte activo: escala localizada, bajo nivel de cambio en la infraestructura (sin reconfiguración importante de la carretera) > Carretera Arterial: Incluye beneficios para todos los modos; No aumenta el volumen o la velocidad del vehículo cerca de áreas de alta actividad peatonal > Tránsito: Incluye servicios nuevos o mejorados > Varios programas: Contribuye a mejorar la calidad del aire	Se supone que las mejoras peatonales en las calles locales / colectoras cercanas a las escuelas tienen un impacto medio Proyectos ped/bike como instalaciones de Clase 2/3 o programas educativos / soluciones solo para programas Mejoras de intercambio para todos los modos que NO están cerca de un área comercial, donde es probable que las personas conduzcan principalmente Se supone que la creación de un vehículo para el beneficio económico, como las ferias de empleo, proporciona un beneficio moderado a los solicitantes de empleo y los empleadores. Programa de camiones no contaminantes y otros programas individuales que brindan beneficios de calidad del aire para la comunidad circundante.
3 - Beneficio alto	Proporciona un beneficio claro para más de un usuario modal de la carretera, o al menos no empeora las condiciones para otros usuarios, en un lugar donde es probable que estén presentes múltiples tipos de usuarios modales. Proyectos que mejoren las condiciones para modos de transporte sostenibles donde exista demanda basada en usos del suelo. > Transporte activo: fuertes conexiones de 1ª / última milla a los principales centros de tránsito, ciclovías de clase 1 o 4 más largas / regionalmente significativas, mejoras en toda la ciudad / nivel de plan para bicicletas / ped, proyectos fuertemente beneficiosos en áreas con usos mixtos de la tierra > Carretera arterial: mejoras viales que benefician fuertemente a todos los usuarios de la carretera, como proyectos de calles completas en áreas de uso mixto de la tierra, en toda la ciudad o en el área de calmado del tráfico. > Autopista: si el programa beneficia a los usuarios de la autopista sin afectar negativamente a otros miembros del público	Proyectos de mayor escala que benefician modos sostenibles, como el calmado del tráfico en toda el área de estudio o los programas de seguridad y servicios de paradas de autobús Mejoras de intercambio para todos los modos que están cerca de un área comercial donde es probable que las personas utilicen varios modos Se supone que todas las implementaciones de carriles para bicicletas de clase I o IV tienen un alto beneficio para los usuarios de esas instalaciones. Cierres de huecos para modos activos Se supone que los programas económicos, como la contratación local y el apoyo a las pequeñas empresas locales, tienen un alto beneficio para sus destinatarios (o "usuarios"). Cualquier proyecto que incluya una actualización para la accesibilidad de la ADA La mayoría de las mejoras en el transporte público (como mejores autobuses, mayor confiabilidad en LRT, prioridad de señal), tienen un beneficio positivo pero no necesariamente "alto" para la comunidad de usuarios del transporte.

BORRADOR

	> Tránsito: Infraestructura de tránsito importante, como expansiones de LRT, proyectos BRT, programas de microtránsito, mejoras en las paradas de autobús en todo el sistema > Varios programas: promoción del teletrabajo con empleadores locales; Iniciativas ecológicas, arte público y programas para personas sin hogar	
NA	No hay un impacto claro en los usuarios públicos	Se supone que los proyectos que son un "estudio" o la creación de un "plan" no tienen ningún impacto en el usuario (todavía) Proyectos que son internos al puerto y no afectan directamente a los usuarios públicos en general de la red vial o impactos de AQ No se supone que los proyectos de estaciones de mantenimiento, los proyectos de plantas de bombeo afecten al público que lo usa.

BORRADOR

CH5: Acceso para bicicletas/peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos

Descripción detallada de los criterios: Proporciona instalaciones nuevas o mejoradas para bicicletas / pedazos que se conectan con parques, áreas recreativas o espacios abiertos. Para los propósitos de este análisis, esto se define como dentro de 1/4 de milla de un espacio recreativo.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo en su evaluación del impacto del proyecto en el transporte activo. Luego cuantitativo si el proyecto está dentro de 1/4 de milla del espacio recreativo.

Fuentes de datos utilizadas:

- Evaluación cualitativa (juicio profesional basado en el conocimiento de la investigación y las condiciones de transporte) del impacto de un proyecto en las condiciones de los usuarios activos del transporte (por ejemplo, los carriles o caminos para bicicletas mejoran las condiciones de los usuarios activos del transporte, la ampliación de la carretera y el aumento de las velocidades del tráfico reducen la calidad de las condiciones para el usuario activo del transporte)

- Evaluación cuantitativa de la distancia entre el proyecto y el espacio recreativo más cercano utilizando las direcciones de google maps

Supuestos:

- Esta métrica es binaria:
    - El proyecto proporciona acceso a parques, etc. o no lo hace.

        - Nota – el camino del río LA está cerca de la mayor parte del corredor, por lo que se trata de manera diferente en la rúbrica a continuación
    - Es un proyecto de transporte activo o no lo es
        - Los proyectos de transporte activo se evaluaron en función del nivel de beneficio que es probable que ofrezcan a los ciclistas y peatones:
            - Beneficio insignificante – cruces peatonales localizados, mejoras peatonales a pequeña escala
            - Proyectos menores – como carriles para bicicletas de clase 2, cruces subterráneos para bicicletas / peatones y puentes
            - Proyectos mayores – Senderos para bicicletas y peatones de clase 1 y 4, corredores o mejoras en toda la ciudad y / o bicicletas / ped

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos que probablemente tendrían un impacto negativo en el transporte activo y están dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo Cualquier proyecto de diseño de carreteras que no incorpore infraestructura de transporte activa debido a la oportunidad perdida de mejorar el acceso.	
1 – Beneficio bajo	Mejora considerada insuficiente para proporcionar mejores condiciones seguras para el usuario de transporte activo y están dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo (ejemplo: cruce de botones, RRFB) Proyectos que introducen beneficios menores a la red de bicicletas / pediátricos, pero que no están dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo.	La excepción son los proyectos de micromovilidad y bicicletas compartidas (LB-ELA_0220 y LB-ELA_0200) que tienen un área de servicio muy grande y dispersa que puede no tener éxito en proporcionar suficiente equipo para servir a la comunidad.
2 – Beneficio medio	Proyectos que beneficiarán a la red ped/bike pero que solo servirán al río Los Ángeles (y la I-710) y NO cerca de ningún otro parque Proyectos que introducen grandes beneficios a la red de bicicletas / pediátricos, pero que no están dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo.	
3 - Beneficio alto	Proyectos que proporcionan un beneficio significativo y están dentro de ¼ de milla del río Los Ángeles o parques / áreas recreativas	
NA	Se aplica a la mayoría de los proyectos de transporte no activos, incluidos los proyectos de rehabilitación, con la excepción de los proyectos arteriales generales	

BORRADOR

Movilidad

MB1: Pasajeros de tránsito

Descripción detallada de los criterios: Aumenta el número de pasajeros en tránsito al cambiar los viajes al tránsito desde otros modos.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> SCAG Regional Travel Model, adaptado para su uso en el análisis de áreas de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de Bus Rapid Transit (BRT, por sus siglas en inglés) asumen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.

> Los proyectos prioritarios de tránsito asumen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – NA – No aplica	El proyecto no se relaciona con el modo de tránsito.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en las millas recorridas por pasajero en tránsito por milla del proyecto, generalmente en el grupo más bajo de proyectos. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.	
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado en las millas recorridas por pasajero en tránsito por milla del proyecto.	
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un alto aumento en las millas recorridas por pasajero en tránsito por milla del proyecto, generalmente en el 20% -30% superior de los proyectos. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.	El Proyecto LB-ELA_0164, que aumenta la frecuencia de los autobuses de Metro que actualmente tienen baja frecuencia, se califica en función del alto aumento general de pasajeros en lugar de por milla.

MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías)

Descripción detallada de los criterios: Aumentar la velocidad de las carreteras (o reducir los tiempos de viaje) para personas y bienes.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de una manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.

> Las clasificaciones de proyectos consideran la duración del proyecto para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero de impacto local.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
NA – No aplica	El proyecto no afecta los tiempos de viaje porque no está relacionado con la movilidad o es un transporte activo.	
0 – Sin beneficio	El proyecto no reduzca tiempos de viaje y/o puede aumentar los tiempos de viaje	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado una ligera reducción en los tiempos de viaje basada en una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción del retraso para personas y bienes.	Los intercambios se clasificaron en función del número de vehículos atendidos, ya que este análisis de alto nivel no compara la efectividad de los diseños detallados de intercambio.
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado una reducción moderada en los tiempos de viaje basada en una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción de los retrasos para personas y bienes.	
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado una reducción significativa en el retraso del viaje basado en una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción del retraso para personas y bienes.	

MB3: Reduce Congestion (Horas de retraso para personas y bienes)

Descripción detallada de los criterios: Reducir las horas de retraso para personas y mercancías.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de los automóviles de manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
NA – No aplica	El proyecto no afecta los retrasos en los viajes porque no está relacionado con la movilidad o es un transporte activo.	
0 – Sin beneficio	El proyecto no reduce la demora y/o puede aumentar la demora en el viaje.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado una ligera reducción en el retraso de los viajes. Los proyectos se clasifican en función de una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción del retraso de automóviles y camiones.	Los intercambios se clasificaron en función del número de vehículos atendidos, ya que este análisis de alto nivel no compara la efectividad de los detalles detallados del diseño del intercambio.
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado una reducción moderada en el retraso de los viajes. Los proyectos se clasifican en función de una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción del retraso de automóviles y camiones.	
3 - Beneficio alto	El proyecto resulta en una reducción significativa en el retraso de los viajes. Los proyectos se clasifican en función de una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no	

	construcción y la reducción del retraso de automóviles y camiones.	

MB4: Accesibilidad modal (por zona)

Descripción detallada de los criterios: 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 1/4 de milla de la nueva instalación de transporte.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto

> Ubicación del proyecto mediante SIG

> Datos del censo de población de 2020 por grupo de bloque censal

Supuestos:

> La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes anterior para la definición de las escalas del proyecto)

> Los proyectos se identificaron como una "nueva instalación de transporte" – véase la aplicabilidad basada en la subclasificación en el Apéndice A.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

> Se creó un búfer de ¼ de milla alrededor de todos los proyectos

> La población dentro del amortiguador se calculó utilizando los datos del censo de 2020 y el supuesto de densidad uniforme en todo el grupo de bloques.

> Los proyectos se calificaron en función de la población total en el amortiguador

> Los programas fueron evaluados con base en la escala del programa

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	No hay "ningún beneficio" para esta métrica
1 – Beneficio bajo	Project proporciona un nuevo acceso para: 1-19,999 personas en ¼ de tampón O: Un programa localizado
2 – Beneficio medio	Project proporciona un nuevo acceso para: 20,000-79,999 personas en 1/4 de búfer O: Un programa que es "semi-localizado"
3 - Beneficio alto	Project proporciona un nuevo acceso para: >=80.000 personas en 1/4 de búfer O: Un programa que es "A nivel de todo el corredor"
NA	El proyecto o programa no proporciona nuevas instalaciones de transporte

MB5: Fiabilidad (tránsito, carretera, movimiento de mercancías

Descripción detallada de los criterios: Mejora la confiabilidad del tiempo de viaje de transporte, proporcionando un rango consistente de tiempos de viaje predecibles en todos los modos. 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 los retrasos en los viajes. Ejemplos de cosas que mejoran la confiabilidad incluyen: mejorar la seguridad (reducir choques / retrasos inesperados), tiempo de señal, prioridad de señal de tránsito, carriles de tránsito dedicados, instalaciones separadas para modos activos, gestión de la demanda de transporte y cargos dinámicos para usuarios de la carretera.

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones del proyecto y ubicación del proyecto

Supuestos:

- Los proyectos recibieron puntajes basados en su tipo, subtipo y subclasificación adicional (véase el Apéndice A). Las descripciones de los proyectos se utilizaron para realizar ajustes en las puntuaciones de la subclasificación si los proyectos contienen características de confiabilidad adicionales.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Es probable que el proyecto mantenga la confiabilidad existente o disminuya la confiabilidad del sistema. No hay proyectos que entren en esta categoría	
1 – Beneficio bajo	Proyectos de ejemplo: Proyectos que proporcionan mejoras pequeñas o temporales a la confiabilidad, como la ampliación de calles, proyectos piloto, proyectos de vivienda / empleo, mejoras localizadas en la conectividad o proyectos de mantenimiento que mitigarían las fallas del sistema en caso de emergencia (rehabilitación de puentes, mejoras de aguas pluviales)	
2 – Beneficio medio	Proyectos de ejemplo: Proyectos que proporcionan niveles medios de potencial de mejora de la confiabilidad, actualizaciones de infraestructura / tecnología que podrían usarse para mejorar la confiabilidad (es decir, nuevas señales, actualizaciones de fibra, proyectos de seguridad.	Si los proyectos de calles completas tienen una mejora importante de seguridad, pueden recibir un beneficio medio.
3 - Beneficio alto	Proyectos de ejemplo: Proyectos cuyo único propósito es mejorar la confiabilidad, como la sincronización de señales, el cierre de espacios en la red de bicicletas, la priorización de señales de tránsito y las instalaciones separadas	Los proyectos de transporte activo que solo mejoran la infraestructura existente en lugar de llenar los vacíos obtienen una puntuación de 2
NA	Proyectos que no reducirán la confiabilidad y tienen pocas oportunidades de mejorarla, como el programa de reducción de emisiones o la transición ZE.	

BORRADOR

MB6: Cierre de brechas

Descripción detallada de los criterios: Aborda una brecha en la red de transporte o elimina una barrera de transporte, al proporcionar un nuevo servicio o una nueva instalación de transporte

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones del proyecto y ubicación del proyecto

Supuestos:

- Los proyectos recibieron puntajes basados en sus descripciones de proyectos. Los proyectos descritos como nuevas instalaciones (es decir, 'construir', 'implementar', 'construir' 'agregar') se consideraron nuevos cierres netos de brechas y obtuvieron un 3, mientras que 'mejorar' 'mejorar' y 'actualizar' se calificaron como 1. Los tipos de proyectos se utilizaron para descartar tipos de proyectos que no tendrían ningún impacto en el cierre de brechas, por ejemplo, mejoras de cero emisiones. Cualquier cosa que actualizara una instalación existente para cumplir con la ADA recibió un 2.

- Se aplicaron puntajes a todos los proyectos en función de los puntajes de subclasificación (Apéndice A) y luego se ajustó la calificación en función de los detalles de la descripción del proyecto.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Es probable que el proyecto aumente las brechas en el sistema de transporte	
1 – Beneficio bajo	El Proyecto de Infraestructura mejora la seguridad / accesibilidad para permitir que más personas usen un segmento del sistema de transporte cómodamente (por ejemplo, actualizar un carril para bicicletas sin protección a un carril para bicicletas amortiguado o agregar cortes en la acera)	El proyecto que está mejorando / actualizando una instalación para que cumpla con la ADA se eleva a un 2
2 – Beneficio medio	Proyecto que proporciona un nuevo servicio o amplía una opción de servicio de transporte existente.	
3 - Beneficio alto	Proyectos de infraestructura cierra una brecha física en la red de transporte o extiende una red existente a un nuevo lugar	
NA	Proyectos que no reducirán o mejorarán las brechas de la red de transporte, incluidos los proyectos no relacionados con la infraestructura y los que no agregan nueva infraestructura.	

BORRADOR

MB7: Aumento de las opciones de viaje

Descripción detallada de los criterios: Hace que una gama de opciones de transporte (sostenibles, no SOV) sean más realistas para los posibles viajes de los usuarios

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Supuestos:

- Los proyectos se califican en función de su beneficio relativo para las personas que pueden considerar el uso de una o más opciones de transporte sostenible en lugar de conducir solo. Los beneficios se cuantifican en función de la agregación de estándares independientes enumerados:
    - Escala geográfica – los corredores o áreas obtendrán mejores puntajes que las mejoras puntuales, los proyectos más grandes mejor que los proyectos más pequeños (+/-1)
    - Nivel de impacto – las mejores mejoras (por ejemplo, instalaciones para bicicletas de clase 1 o 4) obtienen mejores puntajes que las mejoras de menor

impacto (clase 2 o 3). El nuevo servicio de tren ligero tendrá una mejor puntuación que las mejoras en las paradas de autobús. (+/-1)

- Multimodal – si un proyecto beneficia a más de una opción modal sostenible, obtendrá una puntuación mejor que un proyecto que solo beneficia a un modo sostenible (+/- 1 por modo adicional)

- Uso de la tierra – los proyectos en áreas donde hay personas, y con una combinación de usos comerciales y residenciales de la tierra, obtendrán mejores puntajes que los proyectos con un solo uso de la tierra, especialmente si es industrial. (+/-1)

- Tipo de mejora: la infraestructura puntúa mejor que las mejoras programáticas y de marketing (+/-1)

Por modo de viaje:

- Modos de no conducción
  - Las inversiones incluyen mejoras en las redes de tránsito, bicicletas o peatones
- Fiabilidad
  - Características de tránsito que se sabe que evitan retrasos / aumentan los avances
  - Las características de transporte activo son instalaciones para bicicletas de Clase 1 o 4 (caminos separados o de uso compartido)
  - Aunque la confiabilidad se usa típicamente para medir cuantitativamente el tránsito y los viajes vehiculares, para el propósito del transporte activo y las bicicletas en particular, consideramos confiables las rutas directas que son cómodas para los ciclistas. Dado que este criterio es cualitativo para proyectos / programas donde no se evalúan los orígenes y destinos del viaje, la clase de instalaciones para bicicletas se utiliza como un indicador de comodidad.
- Accesibilidad
  - Se sabe que las características mejoran la seguridad de las personas con discapacidades, los ancianos o los niños.
  - Los carriles para bicicletas protegidos cumplen con los estándares para todas las edades y habilidades (AAA)

Otras notas:

- El tiempo de señal, a menos que sea para el transporte público, prioriza el paso del automóvil y acelera los automóviles. Reducir la velocidad del tráfico fomenta una mejor armonía con otros usuarios de la carretera.

BORRADOR

- Los usos de la tierra del área juegan un papel importante. Si hay lugares a los que ir (por ejemplo, tiendas) a una distancia razonable a pie de la mejora, la mejora multimodal tiene un mayor impacto en el aumento de las opciones de viaje. Los proyectos de calles completas que se benefician menos de MB7 podrían deberse a que no hay atracciones significativas no centradas en el automóvil a lo largo del corredor, como tiendas minoristas y tiendas.

- Las mejoras en la confiabilidad y disponibilidad (frecuencia, cobertura) del transporte público y las opciones de transporte activo benefician las opciones de viaje.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	> No utilizado para esta métrica
1 – Beneficio bajo	Mejoras multimodales de ubicación única (nivel de punto) que no están en ubicaciones bien atendidas por usos de suelo de áreas mixtas. Algunos ejemplos son: > Mejoras de intercambio para todos los modos que NO están cerca de un área comercial (donde es probable que las personas conduzcan en su mayoría) > Mejoras viales para peatones y ciclistas que pueden no ser la aplicación adecuada para la necesidad. Los ejemplos incluyen RRFB, botones peatonales, señalización e infraestructura eléctrica, programa de bicicletas compartidas que probablemente no sean la mejor solución para el contexto. > Proyectos que representan una mejora, pero también son potencialmente duplicados de la infraestructura existente. > Los programas de marketing como BEST, viajes compartidos, teletrabajo probablemente tengan un bajo beneficio en las opciones de viaje sin mejoras en la infraestructura complementaria (que se mostrarían como un proyecto separado). > Los programas de restriping y otras mejoras viales no específicas tienen un bajo beneficio en las opciones de viaje al hacer que sea un poco más seguro compartir la carretera entre modos.
2 – Beneficio medio	Nivel moderado de estímulo para un modo de transporte sostenible. Algunos ejemplos son: > Instalaciones para bicicletas de clase 2 o 3 > Estímulo a nivel puntual para múltiples modos de transporte. Los ejemplos incluyen mejoras de intercambio para todos los modos que están cerca de un área comercial donde es probable que las personas usen diferentes modos. > Fomento a nivel de corredor para múltiples modos, pero no necesariamente en la ubicación más eficiente. Los ejemplos incluyen: proyectos completos de calles en áreas donde no hay una gran diversidad de usos de la tierra > El mantenimiento de la carretera (pavimento) hace posible que los viajeros en bicicleta viajen de manera segura (en comparación con el pavimento roto). > Programas de mejora de paradas de autobús y refugios a nivel zonal o corredor (no solo una parada de autobús).
3 - Beneficio alto	Alto nivel de servicio y estímulo para al menos un modo de transporte sostenible. Algunos ejemplos son: > Instalaciones para bicicletas de clase 1 o 4 y transporte público nuevo o mejorado de alta calidad. > Infraestructura que fomenta múltiples modos de transporte sostenible juntos. Los ejemplos incluyen: calles completas en áreas donde existe un desarrollo de uso mixto. > Transporte sostenible y proyectos multimodales que cubren áreas geográficas más grandes, como corredores de uso mixto o áreas destinadas a mejoras de alta calidad. > Desarrollo orientado al tránsito (TOD)
NA	Proyectos que no afectan a los modos de viaje individuales > Instalación de cámaras de vídeo > Preferencia sobre vehículos de emergencia > Comunidad / Calidad del aire / salud comunitaria

BORRADOR

	> Proyectos comunitarios / medioambientales > Estabilización de la vivienda / uso de la tierra, excepto cuando sea específico de TOD > La tarifa de congestión desalienta la conducción, pero no ayuda a proporcionar nuevas opciones por sí sola. > Carriles de cero emisiones en la I-710 > Transporte ferroviario de mercancías TDM > Proyectos portuarios a menos que incluyan mejoras específicas para modos de transporte sostenibles para individuos > Conversión de flotas de autobuses a combustible sostenible > Mejoras en el patio ferroviario y la infraestructura de Metro

Seguridad

SF1: Protecciones para bicicletas/usuarios (clase bicicleta)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona vías exclusivas y separadas para bicicletas

Descripción del método de evaluación: Cualitativo, binario basado en descripciones de proyectos

BORRADOR

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Google maps para ver el estado actual de las carreteras

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Mejoras en las carreteras para el tráfico que no incluyen protecciones para las bicicletas	Las mejoras generales de embellecimiento y seguridad pueden no aplicarse, y las clasificamos como "NA".
1 – Beneficio bajo	Instalaciones para bicicletas de clase 3	Sólo carriles anchos con bordillo
2 – Beneficio medio	Instalaciones para bicicletas de clase 2	Proyectos que incluyen las clases 2 y 3 pero también otras funciones de diseño multimodal, como la pacificación del tráfico.
3 - Beneficio alto	Instalaciones de clase 1 ó 4 Se asume que los planes ciclistas para toda la ciudad o corredores largos (5+ millas) proporcionan una mejora integrada en los beneficios para las protecciones ciclistas.	Proyectos que incluyen mejoras para los carriles de bicicleta, como iluminación mejorada o vallas. Se asume que los puentes peatonales dan acceso a las bicicletas
NA	Proyectos que no incluyan cambios o reconfiguraciones de carreteras o caminos	Se aplica a la mayoría de los proyectos de señales de tráfico e ITS El proyecto Bikeshare no incluye protecciones para bicicletas, pero sí otras mejoras físicas para los ciclistas.

BORRADOR

SF2: Protecciones de trafico (bicicleta/peatón)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona una separación nueva o mejorada entre bicicletas/peatones y el tráfico de automóviles.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo, binario por proyecto

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Ampliación de carreteras u otras modificaciones en favor del tráfico de automóviles sin añadir protecciones para los modos activos.	
1 – Beneficio bajo	Proyectos que proporcionan un nivel bajo de mejora para los peatones - ver ejemplos	En general, se supone que las "mejoras de las intersecciones" tienen algún beneficio (bajo) para la seguridad de los peatones, incluidos los pasos de peatones, como "botones peatonales, señalización e infraestructura eléctrica". El cambio de la señalización proporciona por sí solo un bajo nivel de protección para bicicletas y peatones. Mejoras de la calzada relacionadas con la "seguridad" sin definir
2 – Beneficio medio	Los proyectos con un "beneficio medio" son generalmente proyectos que proporcionan una buena protección pero sólo beneficiarán a un número relativamente pequeño de personas dados los usos del suelo de los alrededores.	Ampliación de banquetas y mejoras en cruces donde no hay destinos comerciales que atraigan a los peatones.
3 - Beneficio alto	Separación física para bicicletas y peatones, como carriles exclusivos, ampliación de banquetas y mejoras significativas en los cruces de las zonas comerciales.	La ampliación de banquetas y bordillos protege a los peatones Proyectos que adaptan una zona específica a la ADA para peatones
NA	Proyectos que no afectan las condiciones para peatones o ciclistas	Los carriles de giro a la izquierda protegidos no afectan a la protección de peatones o ciclistas Se aplica a la mayoría de los proyectos de señales de tráfico e ITS

BORRADOR

SF3: Seguridad personal

Descripción detallada de los criterios: Proporciona funciones y/o servicios para proteger a los usuarios individuales de la delincuencia y los daños personales

Descripción del método de evaluación: Cualitativo y binario

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Tránsito de alta capacidad (ferrocarril y BRT): se asume/conoce que las estaciones de las nuevas líneas de tránsito de Metro cuentan con elementos de seguridad como iluminación y cámaras de seguridad.

- Se asume que la mejora de los programas de mantenimiento aumenta la sensación de seguridad personal
- Se asume que las marquesinas de autobus incluyen iluminación
- La mejora de los horarios y la fiabilidad del transporte minimiza el tiempo de espera en las paradas para el traslado de pasajeros o los retrasos.
- Los proyectos de desarrollo orientados al tránsito acercan a los usuarios al transporte público y aumentan la actividad peatonal, lo que mejora la seguridad de los usuarios.
- Se asume que las videocámaras proporcionan cierta vigilancia y como resultado un beneficio para la seguridad personal
- Se asume que la mejora de la iluminación existente proporciona pocos beneficios para la seguridad personal

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 - Sin beneficio	Proyectos que no mencionan directamente la provisión de elementos de seguridad personal en categorías en las que otros proyectos mencionan específicamente elementos de seguridad personal.
1 – Beneficio bajo	Algunos ejemplos incluyen: > Mejora del alumbrado existente > La "iluminación de autopistas" y las "cámaras de autopistas" probablemente tengan un impacto bajo > Los programas que incluyen un mejor mantenimiento proporcionan un bajo nivel de seguridad personal adicional > Las cámaras en las vías arteriales pueden proporcionar algún beneficio de vigilancia que mejore la seguridad personal posteriormente.
2 – Beneficio medio	Proyectos de menor tamaño o escala - como ubicaciones de iluminación en un único punto en lugar del corredor, proyectos de iluminación en zonas con muy poco tráfico peatonal debido a los usos del suelo de alrededor. Otros ejemplos incluyen: > Tránsito de alta capacidad (ferrocarril y BRT) - nuevas líneas de tránsito > Las marquesinas de autobús suelen incluir iluminación, lo que beneficiaría a la seguridad personal. > La mejora de la fiabilidad y frecuencia del tránsito de autobuses reduce el tiempo de espera en las paradas por trasbordos o por retrasos en el servicio. > Estabilización de la vivienda y otros programas de estabilización económica > Proyectos y programas de desarrollo orientados al tránsito
3 - Beneficio alto	Proyectos con un beneficio específico de seguridad personal > Proyectos de iluminación a lo largo de corredores o zonas > Proyectos personales de seguridad > Proyectos que contienen referencias específicas a la "seguridad personal", la "seguridad" y la "iluminación"
NA	Categorías en las que no se mencionan elementos de seguridad personal para ningún proyecto. Se incluyen las siguientes: > Carriles de cero emisiones > Ferrocarril de mercancías / Proyectos de movimiento de mercancías > Programas de camiones/ITS > Capacitación laboral

BORRADOR

SF4: Incluye elementos de seguridad

Descripción detallada de los criterios: Seguridad ante colisiones de automóviles principalmente para otros modos que utilicen la calzada; incluye la seguridad de la calzada para el uso de camiones, pero no la seguridad de los ferrocarriles metropolitanos a menos que interactúen con los usuarios de la calzada en el proyecto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo y binario

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Se asume que las descripciones de los proyectos reflejan con precisión si abordan la seguridad.

- Se utiliza el criterio profesional cuando un proyecto no menciona específicamente la seguridad, pero es probable que contenga elementos de seguridad, o si la seguridad mencionada es en realidad la seguridad personal.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Cualquier proyecto físico que no aborde la seguridad de los usuarios	
1 – Beneficio bajo	No se utiliza para esta métrica	
2 – Beneficio medio	Si el proyecto dice que es un proyecto de mejora de la seguridad, asumimos que lo era. No había información suficiente para distinguir la eficacia de cada proyecto de "seguridad".	Hemos distinguido entre proyectos de "seguridad" (de colisiones y conflictos entre usuarios de la carretera) y proyectos de "protección" (delincuencia, robos, agresiones), aunque a veces las palabras se utilizan de forma intercambiable. Esta métrica se refiere a la "seguridad" descrita en la frase anterior. La señalización de mensajes cambiantes ofrece la oportunidad de transmitir mensajes relacionados con la seguridad.
3 - Beneficio alto	No utilizado para esta métrica	
NA	Un programa o proyecto que no tiene un componente físico o en el que varios modos no interactúan entre sí (como una vía recreativa multiusos).	Los proyectos de señales de tráfico no suelen ser específicos para la seguridad

BORRADOR

SF5: Reducción de los puntos conflictivos (seguridad de los vehículos)

Descripción detallada de los criterios: Reduce el número y la gravedad de los puntos de conflicto entre vehículos que circulan por autopistas y carreteras para mejorar la seguridad de los vehículos. Esta métrica se centra en la seguridad entre vehículos y no aborda las interacciones de los vehículos con los modos de transporte activo, como las bicicletas o los peatones.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Análisis de los lugares de conflicto de vehículos de la I-710 como parte de la evaluación de los Proyectos de Acción Temprana

- Sitio web de calles completas de la Administración Federal de Autopistas (FHWA por sus siglas en inglés)[22]

[22] *https://highways.dot.gov/complete-streets*

Presunciones:

- Se centra en proyectos que abordan específicamente los movimientos de vehículos automóviles. Los proyectos que no abordan específicamente los movimientos de automóviles/camiones se asume que no tienen un impacto en los conflictos de vehículos.

- Aborda las interacciones entre vehículos y no tiene en cuenta las interacciones entre los vehículos de automóviles y camiones y otros usuarios de la vía, como peatones o bicicletas.

- La clasificación se basa en el número de vehículos afectados por la mejora, tal y como se describe a continuación. Esto se basa en promedio de tráfico diario (ADT por sus siglas en inglés) de las carreteras y el número de carreteras o intersecciones incluidas en el proyecto.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
NA	Proyectos que no afectan a las operaciones de vehículos motorizados	
0 - Sin beneficio	Proyectos de infraestructuras viarias o de funcionamiento del tráfico que no reduzcan los puntos de conflicto entre vehículos.	
1 – Beneficio bajo	Tiene un punto localizado de reducción de los conflictos vehículo/vehículo (por ejemplo, entre 1-5 intersecciones con mejoras de los semáforos o añadiendo carriles de vuelta controlados por señales)	
2 – Beneficio medio	Tiene reducción del corredor arterial en conflictos vehículo/vehículo para instalaciones con 20,000+ de promedio de trafico diario(ADT por sus siglas en ingles) y más de 5+ intersecciones señalizadas o añadiendo carriles de vuelta controlados por señales. Mejoras en los intercambios de arterias/autopistas con 1-3 conflictos de incorporación/trenzado existentes que el proyecto mejora mediante un diseño revisado.	Aplicable a corredores de calles completas con más de 5 intersecciones señalizadas Aplicable a las mejoras de los intercambiadores de arterias/autopistas (aquellos con 1 a 3 conflictos de intersección existentes que el proyecto mejore mediante un diseño revisado).
3 - Beneficio alto	Reducción de los puntos de conflicto vehículo/vehículo en instalaciones con más de 75,000+ ADT.	Aplicable a la mejora de intercambios de arterias/autopistas (aquellos con 4 o más conflictos de enlace/trenzado existentes que el proyecto mejora mediante un diseño revisado, por ejemplo, un intercambio de diamante divergente, DDI por sus siglas en inglés). Mejora de la intersección de la vía principal mediante la adición de carriles auxiliares.

BORRADOR

SF6: Medidas de pacificación del tráfico

Descripción detallada de los criterios: Tiene el efecto de hacer lento el tráfico de automóviles

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Debe afectar a las calles de la ciudad y a la interacción con el tráfico (en lugar de sólo a la interestatal); si no afecta, el proyecto es "NA".

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 - Sin beneficio	Proyectos que reducen los retrasos o mejoran la fluidez. Cualquier proyecto que acelere la velocidad de los autos no aporta beneficios de pacificación del tráfico. Los ejemplos incluyen: > Mejoras de señalización, sincronización y mejoras porque se supone que están destinadas a acelerar los autos en lugar de calmar el tráfico (a menos que digan específicamente que estarían cronometradas para bicicletas), > Mejoras arteriales > Reconfiguración de intercambiadores > Carriles de vuelta protegidos > Separación de tránsitos > ITS para la congestión
1 – Beneficio bajo	Los ejemplos de beneficios bajos incluyen: > Las luces intermitentes rápidas rectangulares (RRFB, por sus siglas en inglés) generalmente no se consideran una aplicación ideal para calmar los flujos de tráfico > Es probable que las mejoras en las calzadas que rodean al sistema de bicicletas compartidas tengan un beneficio bajo para la pacificación del tráfico > "El despliegue de la infraestructura de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA" (LB-ELA_0166) parece ayudar a todos los usuarios de la vía, pero no hay indicios de que pueda calmar el tráfico de forma significativa. > Las paradas de autobús, como las marquesinas, las bancas y el alumbrado, constituyen servicios para los peatones, pero su alcance geográfico es limitado.

BORRADOR

2 – Beneficio medio	Algunos ejemplos de beneficios medios son: > Las mejoras en los BRT y en las vías orientadas al tránsito, incluyendo la adición de carriles prioritarios para el tránsito (sin carriles adicionales para el tráfico rodado) y la prioridad de las señales de tránsito, así como a nivel de ruta, tienen un impacto en la pacificación del tráfico. > Se asume que los proyectos que añaden aceras y carriles de bicicleta de clase 3 tienen un efecto medio de pacificación del tráfico. > Mejoras en la calzada para la circulación de peatones > Señalización de zonas escolares > Reverdecimiento urbano > Adaptación de los semáforos para bicicletas y peatones > Añadir carriles de bicicletas > Mejoras de intersecciones para peatones en una única ubicación > Adaptación de las calzadas a la ADA sin otras mejoras complementarias para los peatones > Se asume que los proyectos de arte público aportan interés a nivel de calle, lo que hace que los conductores reduzcan la velocidad y mejora la seguridad vial para los peatones.
3 - Beneficio alto	Entre los proyectos de alto beneficio se incluyen: > Ampliación de aceras y prolongación de bordillos > Aplicación de los planes de redes ciclistas de importancia regional, planes de transporte activo, proyectos de cierre de brechas ciclistas > Reducción de carriles > Proyectos de calles completas, independientemente de la longitud o los usos del suelo, ya que las calles completas "calmarán" el tráfico por definición. > Proyectos de seguridad para ciclistas y peatones a nivel de corredor, incluidas mejoras en las intersecciones (ejemplo: LB-ELA_0126). > Proyectos de mejora del tránsito en la primera/última milla de toda la línea de tránsito > Mejoras para ciclistas y peatones en toda la ciudad, zonas y áreas de estudio, y cierre de brechas - aplicación de planes peatonales en toda la ciudad.
NA	Las siguientes categorías de proyectos se consideran "no aplicables" a la métrica de calmado de tráfico: > Aplicación de cámaras (cuando no se combina con otras mejoras de señales porque el impacto es posterior a que se haya producido el exceso de velocidad) > Aumento de la velocidad del tráfico de camiones en la autopista porque no afecta a las calles de la ciudad > Los puentes peatonales no ralentizan el tráfico porque no interactúan con los coches/camiones. > Las vías exclusivas para peatones y ciclistas que no interactúan con el tráfico no tendrían un efecto de pacificación del tráfico. > Mejoras en autopistas y circulación de mercancías que no interactúan con las calles de la ciudad > Proyectos portuarios > Proyectos de líneas ferroviarias > Gestión de aguas pluviales > Tarifas de congestión

BORRADOR

SF7: Mejora / rehabilita la infraestructura existente.

Descripción detallada de los criterios: Contiene elementos específicamente orientados hacia el estado de buen funcionamiento o realiza mejoras tangibles en la infraestructura de transporte existente.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Los proyectos recibieron puntajes basados en su tipo, subtipo y sub-clasificación adicional (consulte Apéndice A). Las descripciones de los proyectos se utilizaron para realizar ajustes a los puntajes de sub-clasificación si los proyectos contienen elementos específicos para mantener o mejorar la infraestructura existente.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	0 – Proyectos de capital con componente de infraestructura física en un nuevo derecho de vía.	
1 – Beneficio bajo	Ejemplos de Proyectos: Proyectos en derechos de vía existentes que hacen pocas mejoras a la infraestructura existente y/o no mencionan rehabilitación alguna.	
2 – Beneficio medio	Ejemplos de Proyectos: Proyectos que realizan algunas mejoras en la infraestructura existente.	Proyectos cuyas descripciones mencionan reparación, mejora, mantenimiento y otros términos que, de otro modo, habrían obtenido un puntaje más bajo.
3 - Beneficio alto	Ejemplos de Proyectos: Proyectos que realizan mejoras significativas en la infraestructura existente en corredores de alto uso. Ejemplos incluyen proyectos de calles completas que abarcan la reconfiguración de carreteras y trabajos de alcantarillado y servicios públicos.	
NA	Proyectos o programas que no realizan cambios físicos en la infraestructura ni en el entorno construido y natural.	

BORRADOR

Medio Ambiente

EN1: Mejora del ambiente debido a los Cambios de Modalidad

Descripción detallada de los criterios: 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 particular en otros en la comunidad.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Las siguientes consideraciones influyeron en el desarrollo de esta métrica:
    - **o ¿En qué medida sería realista el cambio de modo de transporte en función del impacto del proyecto?** – Es decir, ¿es físicamente posible o razonable que la gente realice viajes sostenibles pasando por este lugar? ¿Corre algún autobús entre los puntos de origen y destino cercanos a este lugar? ¿Existe una infraestructura ciclista suficiente para que la gente pueda optar razonablemente por ir en bicicleta en los viajes que pasen por aquí? ¿Hay aceras y pasos de peatones? ¿Hay algo en un radio de ¼ de milla de esta ubicación a lo que la gente pueda ir, como escuelas o tiendas?

    - **o Probabilidad de cambio de modo de transporte en función del impacto del proyecto** – asumiendo que sea físicamente posible utilizar un transporte sostenible en la zona del proyecto, ¿lo haría realmente la gente? ¿Son las opciones de transporte modos de desplazamiento atractivos para la mayoría de la gente? Por ejemplo, el ferrocarril suele ser más atractivo que el autobús. Caminar, a distancias razonables, es una opción más probable que la bicicleta para la mayoría de los viajeros.

    - **Impacto del cambio de modo en la comunidad circundante y otros usuarios** – esta métrica trata sobre cómo el cambio de modo resultante del proyecto beneficia a todos los usuarios de la carretera. Los pequeños cambios o los cambios en lugares más remotos son menos beneficiosos para todos. Si hay más gente caminando, ¿significa eso que también van de compras y refuerzan la economía local? Si hay menos gente conduciendo gracias a una nueva opción de transporte ferroviario, ¿significa eso que hay menos congestión en la red de carreteras?

BORRADOR

Características del proyecto que se asume aportan beneficios al cambio de modo de transporte:

- Uso mixto del suelo
- Mayor área geográfica de impacto
- Impacto de los distintos modos: Los proyectos peatonales y ferroviarios son los que más beneficios pueden aportar, seguidos de los proyectos de transporte en autobús y, en último lugar, los proyectos para bicicletas, ya que algunas personas no se sentirán cómodas utilizando la bicicleta como medio de transporte incluso con la mejor infraestructura disponible.
- Calidad de la mejora en relación con el modo al que se destina (ejemplo: las instalaciones para bicicletas de clase 1 ó 4 son mejores que las de clase 2 ó 3; las aceras más anchas son mejores para los peatones que las instalaciones de paso de activación por empuje).Complete streets projects that score lower in this metric may have fewer destinations along the corridor
- Los programas de rutas seguras a la escuela con infraestructuras peatonales mejoradas podrían ser significativos para mitigar los impactos del tráfico debido al único punto de entrada y salida de la escuela.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 - Sin beneficio	Si un proyecto margina otros modos a expensas de la aceleración de los autos, tiene un impacto negativo sobre el potencial de cambio de modo y la mejora del medio ambiente asociada. Algunos ejemplos son la ampliación de la calzada, los carriles auxiliares, las mejoras de los intercambiadores y de las rampas de acceso (sin adaptaciones para ciclistas y peatones), la adición de carriles de vuelta y la coordinación de señales, a menos que se dé prioridad al transporte público o a la velocidad de las bicicletas.
1 – Beneficio bajo	> La mayoría de los proyectos no tendrán un impacto positivo inmediato en el cambio modal > Si el proyecto fomenta el cambio de modo positivo, pero puede tener un impacto mínimo > Proyectos ciclistas sin apoyo a usos mixtos del suelo > Iniciativas programáticas/de marketing/educación > Mejoras en paradas de autobús o marquesinas > Gestión de aguas pluviales > Proyectos de puentes con un componente peatonal o ciclista debido a la amplia zona que debe cubrir el puente, lo que hace poco probable que tenga un impacto en términos de cambio modal.
2 – Beneficio medio	> Proyectos ciclistas de clase 1 o 4 a lo largo de un corredor con desarrollo de usos mixtos y/o una gran superficie/distancia; planes ciclistas para toda la zona > Mejoras peatonales puntuales en lugares con usos mixtos del suelo > Proyectos de calles completas sin apoyo al desarrollo de usos mixtos > Servicios de autobús nuevos o mejorados en frecuencia u horario
3 - Beneficio alto	> Mejoras peatonales en una zona o corredor con usos mixtos del suelo y/o que da servicio a una línea ferroviaria > Proyectos de calles completas con urbanizaciones de uso mixto existentes > Nuevos servicios de transporte ferroviario > Precios por congestión > Proyectos de desarrollo orientado al tránsito o proyectos respaldados por principios de uso eficiente del suelo para el transporte
NA	> Proyectos que no afectan a las decisiones individuales de viaje > Proyectos de autopistas que no aceleran el tráfico y no abordan la seguridad de peatones y ciclistas > Proyectos de mantenimiento de Metro

BORRADOR

EN2: GHG Reduction Potential

Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) del tubo de escape de los vehículos de carretera y todoterreno.

Descripción del método de evaluación: (Uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM, por sus siglas en inglés) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; localizaciones de tipos de proyectos basadas en SIG u otros métodos para las puntuaciones individuales de los proyectos.

Fuentes de datos utilizadas:

- Para el tubo de escape, las emisiones de gases de efecto invernadero, el modelo EMFAC [23] se utiliza para estimar las emisiones del tubo de escape de los vehículos de carretera, incluidos los cambios en las emisiones debidos a la ejecución del proyecto.

- TDM utilizado para modelar las millas recorridas por los vehículos (VMT) y las velocidades a lo largo de las carreteras analizadas; utilizado como entrada al modelo EMFAC para determinar los cambios en las emisiones.

- Modelo OFFROAD [24] u otros modelos científicos para calcular las emisiones de vehículos/equipos todoterreno, proyectos de energías renovables, generación de energía solar, iluminación eficiente desde el punto de vista energético, etc.

- Mapa ArcGIS con la ubicación de los proyectos

- Umbral provisional de significación de gases de efecto invernadero (GHG por sus siglas en inglés) para fuentes estacionarias, normas y planes de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) [25]

Presunciones:

- Combinación de la flota y de la red energética en 2024
- No todos los proyectos de autopistas o carreteras arteriales se incluyeron en la modelización TDM. Ver tabla de información de proyectos.
- Según el Plan de Acción Climática de Metrolink de 2021[26], Metrolink tiene el objetivo de convertirse en un ferrocarril de cero emisiones para 2028. Como tal, este análisis asume cero emisiones de los motores de las locomotoras de pasajeros para 2045. Además, la propuesta de Reglamento de Locomotoras de Uso Interno de la CARB[27] exige que todas las locomotoras de pasajeros funcionen con una configuración de cero emisiones para 2030. En virtud de la propuesta de Reglamento sobre locomotoras de uso interno, para 2047, todas las locomotoras operadas por los operadores de flotas deberán tener el 100% del uso anual de la flota como cero emisiones. Al igual que en los análisis de la normativa CARB, este análisis no incluye las emisiones indirectas que pueden derivarse de la generación de electricidad utilizada para alimentar estas locomotoras.
- Todas las reducciones de emisiones de TM CO2e/año (toneladas métricas equivalentes de dióxido de carbono al año) están anualizadas.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN*

[23] CARB. EMFAC2021v1.02 Inventario de emisiones: emisiones en carretera. Disponible en: https://arb.ca.gov/emfac/emissions-inventory/
[24] CARB. Documentación del inventario de emisiones de fuentes móviles – Todoterreno – Equipos diésel. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/mobile-source-emissions-inventory/road-documentation/msei-documentation-road
[25] AQMD de la costa sur. Umbral provisional de importancia de GEI de la CEQA para fuentes estacionarias, reglas y planes. Diciembre de 2008. Disponible en: http://www.aqmd.gov/docs/default-source/ceqa/handbook/greenhouse-gases-(ghg)-ceqa-significance-thresholds/ghgboardsynopsis.pdf?sfvrsn=2.
[26] Metrolink. Plan de acción climática: el vínculo con un futuro sin emisiones. 26 de marzo de 2021. Disponible aquí: https://metrolinktrains.com/globalassets/about/agency/sustainability/climate-action-plan.pdf. Consultado: agosto de 2023.
[27] CARB. Reglamento de locomotoras en uso. 17 de noviembre de 2022. Disponible aquí: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/locomotive

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Las medidas del proyecto no reducen las emisiones totales Si aumentan las emisiones globales, indique las preocupaciones	
1 – Beneficio bajo	La reducción total de las emisiones es inferior a 3,000 toneladas de CO2e/año (toneladas métricas equivalentes de dióxido de carbono al año) en comparación con los valores de referencia futuros.	Si la reducción total de emisiones es inferior al 0,1 % de las emisiones de la zona de estudio, el proyecto debe calificarse como Sin beneficio.
2 – Beneficio medio	Las reducciones totales de emisiones son superiores o iguales a 3,000 o inferiores a 10,000 toneladas de CO2e/año en comparación con los valores de referencia futuros.	
3 - Beneficio alto	La reducción total de emisiones es mayor o igual a 10,000 toneladas de CO2e/año en comparación con los valores de referencia futuros.	
NA	Proyecto que no está modelado por TDM o no tiene un elemento de proyecto relacionado con la reducción de GHG	

*For Freeway, Arterial Roadway, and Transit Projects

BORRADOR

Para proyectos de transporte activo/TDM
Estos proyectos se contabilizarán en AQ3. No hay información/metodologías suficientes para calcular los impactos de AQ1, CH1 y EN2, por lo que estos proyectos recibirán una puntuación de NA.

Para proyectos de movimientos de mercancías
La mayoría de estos proyectos se contabilizarán en AQ2. No se dispone de información/metodologías suficientes para calcular los impactos de AQ1, CH1 y EN2, por lo que estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de programas comunitarios
Estos proyectos se contabilizarán generalmente en AQ2 o CH2 o EN6. No hay información/metodologías suficientes para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo que estos proyectos obtendrán una puntuación de NA. Se espera que los programas explícitos de reducción de GHG proporcionen financiación para proyectos que den lugar a una reducción total de GHG de más de 10.000 toneladas de CO2e/año.

EN3: Protege el hábitat natural (características ecológicas)

Descripción detallada de los criterios: Apoya la mejora de los resultados sanitarios asociados a un aire y un agua limpios mediante la protección o mejora de los hábitats naturales a través de inversiones en infraestructuras verdes, principalmente mediante la provisión de árboles, parques y vegetación.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción y ubicación del Proyecto
- Material e información adicional sobre el proyecto

Presunciones:

- La escala del proyecto (localizado, semilocalizado, a lo largo de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (véase la sección de definiciones comunes anterior para la definición de las escalas de proyectos).
- Existen oportunidades de reverdecimiento para cualquier proyecto que incluya la provisión de servicios en el interior, o el rediseño/rehabilitación/ampliación de la calzada o acera.
- Los proyectos relacionados únicamente con la infraestructura ferroviaria no son aplicables.
- No se asume que los proyectos incluyan características de reverdecimiento, a menos que la descripción y/o documentación disponible del proyecto indique directamente que la infraestructura verde/azul está incluida como parte del proyecto.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	0 - El proyecto/programa no proporciona infraestructura verde/azul a pesar de las oportunidades para la ecologización dentro de tipos de proyectos similares o tiene potencial para dañar las características naturales.	
1 – Beneficio bajo	1 - Proporciona mantenimiento de zonas verdes o paisajísticas como elemento secundario de una intervención localizada o semilocalizada	
2 – Beneficio medio	2 - Proporciona zonas verdes como elemento secundario de una intervención en todo el corredor; Proporciona zonas verdes como elemento principal de una intervención localizada.	Los proyectos de autopistas a lo largo de todo el corredor con un elemento paisajístico secundario reciben una puntuación de 1: los beneficios son principalmente estéticos y el entorno de la autopista ofrece una capacidad limitada para el crecimiento de un dosel arbóreo sano o la biodiversidad.
3 - Beneficio alto	3 - Proporciona zonas verdes como elemento principal de una intervención en todo el corredor o semilocalizada	Los proyectos de autopistas a lo largo de todo el corredor con un elemento paisajístico primario reciben una puntuación de 2: los beneficios son principalmente estéticos y el entorno de la autopista ofrece una capacidad limitada para el crecimiento de un dosel arbóreo sano o la biodiversidad.

BORRADOR

NA	N/A - Los proyectos o programas no realizan cambios físicos en las infraestructuras o en el entorno construido y natural, o el tipo de proyecto implica cambios en el entorno construido sin oportunidad para elementos ecológicos.	

EN4: Calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones

Descripción detallada de los criterios: ¿Mejora el proyecto la calidad del agua y/o mejora el drenaje y la gestión de las inundaciones?

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción de los proyectos de la lista MSPP
- Directrices de diseño de carreteras de Caltrans
- Otra información relevante que no sea específica de nuestros proyectos o tipos de proyectos

Presunciones:

- Las mejoras de las vías arteriales de más de una milla de longitud incluirán elementos de calidad del agua, drenaje y gestión de inundaciones.
- Las calles completas incluyen elementos de calidad del agua y drenaje
- Caltrans exige que las mejoras de las autopistas incluyan elementos para gestionar la escorrentía y mejorar la calidad del agua, el drenaje y la gestión de las inundaciones.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio (vs no información)	El proyecto aumenta la superficie impermeable pero no incluye elementos que afecten al drenaje, la calidad del agua o la gestión de las inundaciones.	N/A si el proyecto no incluye elementos que afecten a la calidad del agua, el drenaje o la gestión de inundaciones
1 – Beneficio bajo	El proyecto aporta una mejora localizada de la calidad del agua, el drenaje o la gestión de inundaciones	(detalles sobre excepciones a las normas, sistemas de puntos extra, etc.)
2 – Beneficio medio	El proyecto proporciona una mejora semilocalizada de la calidad del agua, el drenaje o la gestión de inundaciones	
3 - Beneficio alto	El proyecto mejora la calidad del agua, el drenaje y la gestión de las inundaciones en todo el corredor.	

EN5: Reducir el consumo de energía

Descripción detallada de los criterios: ¿Reduce el proyecto de forma mensurable el consumo total de energía en el corredor (unidades térmicas británicas, BTUs por sus siglas en inglés /pasajero-milla (millas personales recorridas, PMT por sus siglas en inglés) y/o BTUs/tonelada-milla (TM)

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Página web del Departamento de Energía de EE.UU.

Presunciones:

- Calzada (BTU/PMT):
  - Automóvil a gas 3,000-4,000 BTU por PMT
  - Autobús diesel 2,500-3,000 BTU por PMT
  - Automóvil eléctrico 1,000-2,000 BTU por PMT
  - Trenes (eléctricos) 800-1,000 BTU por PMT
  - Autobús eléctrico 800-1,000 BTU por PMT
  - Transporte activo 0 BTU por PMT
- Movimiento de bienes (BTU/TM)
  - Camiones promedio 2,000-6,000 BTUs por TM
  - Trenes (diesel) 400-1,200 BTU por TM
  - Trenes (eléctricos) 200-600 BTU por TM
  - Intermodal 200-600 BTU por TM

- Los proyectos que cambian los viajes de vehículos de mayor consumo energético por PMT o TM a vehículos de menor consumo energético o modos por PMT o TM se clasifican por tipo de proyecto en relación con la escala potencial de reducción de PMT o TM de ese modo en el corredor

BORRADOR

- El año horizonte de 2045 tiene un porcentaje mucho mayor de automóviles, camiones y autobuses que son vehículos eléctricos y, por lo tanto, los cambios de modo tienen un menor impacto en el uso de energía que la mezcla actual de tipos de vehículos.

- Si el proyecto incrementa los VMT o TMT, podría consumir más energía que la situación de referencia (lo cual es preocupante).

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
NA – No applicable	Proyectos no relacionados con la movilidad, como muros de contención acústica, proyectos de rehabilitación y programas comunitarios.	
0 - Sin beneficio	El proyecto es demasiado pequeño para cambiar de forma mensurable el PMT o TM del modo de mayor consumo energético al modo de menor consumo	Los proyectos individuales de bicicletas no mueven la aguja del cambio de modo de los modos de mayor uso de energía lo suficiente como para tener beneficios. (0) Se considera que los proyectos y programas para bicicletas con múltiples segmentos tienen, en conjunto, escasos beneficios. (1)
1 – Beneficio bajo	Se considera que el proyecto supondrá un cambio relativamente pequeño en el PMT del corredor, pasando de un modo o modos de mayor consumo energético a un modo o modos de menor consumo.	
2 – Beneficio medio	Se considera que el proyecto tiene un cambio moderado de BTU/ PMT o TM de modos de mayor uso de energía a modos de menor uso de energía.	Proyectos de transporte público eléctrico a escala de corredor (por ejemplo, LRT o EMU)
3 - Beneficio alto	Se considera que el proyecto tiene un alto nivel de cambio de PMT o TM de modos BTU/PMT o TM más altos a modos BTU/PMT o TM más bajos.	Camiones de cero emisiones; conversión de locomotoras eléctricas diésel en locomotoras eléctricas

BORRADOR

EN6: Reducir el Efecto de Isla de Calor; Proporcionar Características de Enfriamiento para los Usuarios

Descripción detallada de los criterios: Reduce el efecto de isla de calor mediante la implementación de características de enfriamiento como la plantación de árboles de sombra urbanos, la instalación de techos reflectantes y el uso de pavimentos y superficies de color claro o alto albedo.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Mapa ArcGIS con las ubicaciones de los proyectos y de las zonas de las Comunidades centradas en la equidad (EFC por sus siglas en inglés)

- Manual de la Asociación de Funcionarios de Control de la Contaminación Atmosférica de California para analizar las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés), evaluar las vulnerabilidades climáticas y promover la salud y la equidad[28]

- - Estrategias de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (EPA) para enfriar las temperaturas estivales y reducir las islas de calor urbanas [29]

- - Base de datos de la EPA sobre acciones comunitarias en islas de calor[30]

- Estrategia de mitigación de islas de calor urbano de "Healthy Air Living", Vida con Aire Saludable[31]

- Estrategia de reducción de islas de calor del Consejo de la Construcción Ecológica de EE.UU. (U.S. Green Building Council, USGBC por sus siglas en inglés). [32]

Presunciones:

- No todos los proyectos podrán añadir elementos de vegetación significativos porque existen limitaciones para plantar vegetación relacionadas con la disponibilidad de agua y espacio.
- A continuación utilizamos las opciones de la sección de requisitos del USGBC "Reducción de la isla de calor" para la puntuación.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	La reducción del efecto isla de calor del proyecto o las características de enfriamiento para los usuarios son limitadas debido a la superficie y el tamaño, o a la falta de información sobre el proyecto	
1 – Beneficio bajo	Ejemplos de proyectos: Sombra mediante estructuras o árboles, estudio de proyectos piloto y ayuda para la redacción de subvenciones.	Si la solicitud de subvención no va acompañada de estudios del proyecto, se rebaja a sin beneficio.

[28] *California Air Pollution Control Officers Association. "Handbook for Analyzing Greenhouse Gas Emission Reductions, Assessing Climate Vulnerabilities, and Advancing Health and Equity". December 2023. Available at:* https://www.airquality.org/ClimateChange/Documents/Final%20Handbook_AB434.pdf

[29] *EPA. "Cooling Summertime Temperatures Strategies to Reduce Urban Heat Islands". September 2003. Available at:* https://www.epa.gov/sites/default/files/2014-06/documents/hiribrochure.pdf.

[30] *US States Environmental Protection Agency. "Heat Island Community Actions Database". January 2023. Available at:* https://www.epa.gov/heatislands/heat-island-community-actions-database

[31] *Healthy Air Living. "Urban Heat Island Mitigation: An Innovative way to reduce air pollution and energy usage". March 2011. Available at:* http://www.valleyair.org/programs/fasttrack/2011/urban%20heat%20island%20mitigation.pdf

[32] *USGBC. "Heat island reduction". Available at:* https://www.usgbc.org/credits/ss7

2 – Beneficio medio	Los proyectos que cumplen las directrices del USGBC para la Opción 1 o 2 pueden incluir la siembra de árboles, espacios verdes públicos y cambios en la reflectancia de la superficie.	Si el proyecto no cumple todos los requisitos, descienda a una prestación baja Si el proyecto supera los requisitos o es de gran volumen, pase a beneficio alto
3 - Beneficio alto	Ver excepciones/ajustes para beneficio medio	
NA	Proyectos que no reducen el efecto isla de calor ni ofrecen enfriamiento a los usuarios	

EN7: Potential for Noise Reduction

Descripción detallada de los criterios: Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye elementos de reducción del ruido, como barreras acústicas o tecnologías poco ruidosas.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones y ubicación de proyectos

Presunciones

BORRADOR

- Los proyectos recibieron puntajes basados en su tipo, subtipo y sub-clasificación adicional (ver Apéndice A). Las descripciones de los proyectos se utilizaron para realizar ajustes a los puntuaciones de sub-clasificación si los proyectos contienen ciertas características de mitigación de ruido.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Es probable que el proyecto mantenga o aumente los niveles de ruido existentes, por ejemplo, proyectos de carreteras, transporte público y carga sin componentes de mitigación de ruido.	Algunos proyectos de carreteras o señales, como la preselección de vehículos de emergencia, serían "NA" (no aplicable).
1 – Beneficio bajo	Ejemplos de Proyectos: Proyectos que proporcionan pequeños niveles de potencial de reducción de ruido ambiental, como barreras vegetales, separaciones de niveles y ciertos programas de calidad del aire.	Proyectos de carreteras que de otro modo recibirían un "0", pero que incluyen paisajismo.
2 – Beneficio medio	Ejemplos de proyectos: Proyectos que utilizan tecnología poco ruidosa, como los proyectos de electrificación de flotas.	
3 - Beneficio alto	Ejemplos de proyectos: Proyectos cuyo único objetivo es reducir la contaminación acústica, como los proyectos de muros acústicos.	
NA	Proyectos que no aumentarán el ruido y tienen pocas posibilidades de reducir la contaminación acústica, como el transporte activo y los proyectos comunitarios.	

EN8: Apoya principios de uso eficiente del suelo

BORRADOR

Descripción detallada de los criterios: Ventajas y beneficios de los usos del suelo circundantes que fomentan la conectividad con el transporte público, los desplazamientos multimodales y el desarrollo del suelo de alta densidad y uso mixto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Mapas de Google
- Densidad de empleo basada en el Modelo Regional de Demanda de Viajes del SCAG

Presunciones:

- Definición de los principios de uso eficiente del suelo para el transporte -- El transporte y el uso del suelo están vinculados a través de la orientación del desarrollo del suelo y la expansión de la comunidad con el objetivo de coordinar el uso del suelo y el transporte para dar cabida a la seguridad de peatones y ciclistas, la movilidad, mejorar el servicio de transporte público, mejorar la conectividad de la red de carreteras, e incluir un enfoque multimodal para el transporte. Es decir, garantizar que una persona que viva, trabaje o compre en esta ubicación geográfica tenga más de una opción para desplazarse hacia, desde y alrededor de esa ubicación y, en concreto, que pueda viajar de forma realista utilizando medios de transporte sostenibles como caminar, ir en bicicleta o en transporte público en lugar de depender de un automóvil privado. Normalmente, la EN8 se logra concentrando el desarrollo del uso del suelo hacia los centros urbanos y realizando inversiones en transporte en las zonas desarrolladas existentes con una serie de usos del suelo que incluyen el comercial, el residencial y el de oficinas. En el caso del

proyecto LB-ELA, que se encuentra en una zona urbana ya existente, la EN8 sugiere que la inversión se realice en zonas con desarrollo comercial y residencial ya existentes y próximas entre sí. El objetivo es proporcionar un equilibrio de la inversión en transporte en apoyo de las actividades de uso del suelo existentes (y en unos pocos casos de proyectos, apoyar, hacer crecer o definir los usos del suelo en zonas con una sólida infraestructura de transporte). Las hipótesis de clasificación incluyen las siguientes premisas generales:

- Se asume que los proyectos que abarcan toda una zona o un corredor largo se benefician de una aplicación estratégica basada en los usos del suelo, es decir, se supone que el proyecto se ejecuta con altos niveles de inversión en las partes de uso mixto y/o de uso denso del suelo de la zona del proyecto.

- Esta métrica beneficia a los proyectos de gran escala geográfica porque la zona de estudio, en su conjunto, es urbana.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Proyectos que vayan en contra o perjudiquen el equilibrio entre el uso del suelo y el transporte. Proyectos que no se ajusten a los principios de uso del suelo y transporte, como por ejemplo > Proyectos de autopistas sin un componente peatonal, ciclista o ADA. > La mayoría de los proyectos de señales de tráfico e ITS > Proyectos de carreteras (arterias, puentes) que no indiquen la inclusión de infraestructuras para modos de transporte sostenibles, ya que refuerzan principios LU-T ineficientes (en consonancia con las puntuaciones de los proyectos de señales de tráfico/ITS).	Programa de teletrabajo porque estas políticas no aprovechan la densidad de empleo para concentrar actividades. Las infraestructuras para vehículos privados de emisiones cero perpetúan la dependencia del automóvil, cuando invertir en modos de desplazamiento sostenibles sería más propicio para apoyar los principios de uso del suelo y transporte.
1 – Beneficio bajo	Los proyectos que tienen un impacto neutro en el equilibrio entre el uso del suelo y el transporte, entre los que se incluyen: > Los proyectos de puentes que cruzan sobre ríos y/o autopistas (espacio no ocupado por centros de actividad humana), no contribuyen significativamente a los principios de uso del suelo-transporte debido al gran vacío de espacio bajo ellos. > Proyectos de autopistas con un componente peatonal/bicicleta o ADA.	
2 – Beneficio medio	> Proyectos adyacentes a una estación de tren ligero, independientemente de los usos del suelo de la zona. > El arte público y otras mejoras estéticas del diseño urbano contribuyen a hacer que los lugares urbanos sean más interesantes para ir, vivir y comprar, y fomentan la actividad peatonal y otros modos de transporte no relacionados con la conducción que permiten viajar "por el camino como por el lugar" (viajes basados en el trayecto frente a viajes basados en el destino).	
3 - Beneficio alto	> Proyectos en ubicaciones ricas en servicios, incluidos los usos comerciales y de venta al por menor combinados con la vivienda. > Se supone que los proyectos a nivel de zona o de corredores muy largos se benefician de una aplicación estratégica basada en los usos del suelo circundante. > Los programas económicos y de vivienda en zonas urbanas fomentan los principios de uso del suelo-transporte. > Todas las mejoras del tránsito de alta capacidad	Las compuertas cuádruples ferroviarias permiten una coexistencia más segura de las vías férreas y los demás usuarios de la calzada
NA	> Proyectos de marketing y programáticos, salvo los dirigidos a la vivienda, el desarrollo	

BORRADOR

	orientado al transporte público, el número de usuarios del transporte público y la economía. > Tipos de combustible para vehículos de autobús > Zonas de microtránsito > Ferrocarril de mercancías / Modelo de demanda de viajes (TDM for sus siglas en inglés) de movimiento de mercancías > Proyectos que no mejoran la movilidad, como proyectos de aguas pluviales y proyectos de rehabilitación.	

Oportunidad y Prosperidad

OP1: Accesso a empleos

Descripción detallada de los criterios: Número promedio de empleos accesibles en un período de 30 minutos en transporte público o en un período de 45 minutos en automóvil.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

BORRADOR

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Suposiciones:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, carriles auxiliares y carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de los automóviles de manera consistente con las prácticas de modelado de SCAG.

> Los proyectos de Bus Rapid Transit suponen un aumento del 25% en la velocidad del transporte y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad del tránsito y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Scoring	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el acceso a puestos de trabajo.
1 – Beneficio bajo	El proyecto proporciona una pequeña mejora en el acceso a empleos, con respecto al acceso mejorado, dentro del paquete de proyectos de autopistas, arterias o tránsito. Los paquetes de proyectos se clasifican según la cantidad de trabajos a los que pueden acceder los residentes del área de estudio. Los proyectos individuales se clasifican según la magnitud de los viajes de trabajo realizados.
2 – Beneficio medio	El proyecto proporciona una mejora moderada en el acceso al empleo. Los paquetes de proyectos se clasifican según la cantidad de trabajos a los que pueden acceder los residentes del área de estudio. Los proyectos individuales se clasifican según la magnitud de los viajes de trabajo realizados.
3 - Beneficio alto	El proyecto proporciona una gran mejora en el acceso a empleos, con respecto al acceso mejorado, dentro del paquete de proyectos de autopistas, arterias o tránsito. Los paquetes de proyectos se clasifican según la cantidad de trabajos a los que pueden acceder los residentes del área de estudio. Los proyectos individuales se clasifican según la magnitud de los viajes de trabajo realizados.

OP2: Accesibilidad (mejorar los desafíos de movilidad para todas las edades y habilidades)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona opciones de transporte nuevas o mejoradas, o elimina barreras, para usuarios de todas las capacidades, incluido el servicio a personas con discapacidades y viajeros muy jóvenes y muy mayores. Los proyectos incluyen accesibilidad ADA, instalaciones de transporte activo protegidas (ejemplo: 8 a 80) y otros programas que hacen que la red de transporte esté más disponible para sus usuarios más vulnerables.

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Supuestos:

- La accesibilidad se define como brindar opciones adicionales de transporte para usuarios vulnerables o personas con limitaciones de movilidad.
- Las limitaciones de movilidad pueden ser físicas, como el uso de una silla de ruedas u otro dispositivo de movilidad, financieras, como la falta de fondos para un automóvil, o intelectuales, como la necesidad de orientación adicional (orientación) o limitaciones (como un niño que podría verse tentado a caminar). deambular hacia el tráfico si ese tráfico está demasiado cerca)
- Los proyectos que atienden a un área geográfica más grande reciben una clasificación más alta
- Los proyectos que atienden usos de suelo más mixtos o densos pueden obtener mejores calificaciones, según el tipo de proyecto.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Exceptions / Adjustments
0 – Sin beneficio	Proyectos no SOV que no mejoran la accesibilidad de la red de transporte	Las leyes protegen los servicios accesibles; por lo tanto, ningún proyecto debería entrar en esta categoría.
1 – Beneficio bajo	Proyectos que fomenten el uso de modos no motorizados pero que tengan un bajo impacto en la accesibilidad de la red. Ejemplos de proyectos específicos incluyen: > Programas de educación sobre bicicletas > Servicios de tránsito	
2 – Beneficio medio	Proyectos que fomenten el uso de modos no motorizados pero que tengan un impacto medio en la accesibilidad de la red. Estos proyectos incluyen: > Gestión de la Demanda de Transporte (TDM, programas de carpool y teletrabajo) > Programas de tarifas / TDM de tránsito > Blvd. De Bicicletas > Instalaciones para bicicletas de clase 2 y 3. > Primera / Última Milla > Micromovilidad incluyendo bicicletas compartidas > Vehículos Conectados/Autónomos (vía arterial) > Separación de grados de tránsito > Tránsito Aumento del servicio > Tránsito Nueva estación > Tránsito Tiempo real / Experiencia del Cliente (CX) > Seguridad de tránsito/rehabilitación > Velocidad de tránsito/confiabilidad > Servicios de tránsito / seguridad / experiencia del cliente > Calles completas / ecologización: las tapas de las autopistas mejoran las condiciones para el transporte activo	Proyectos de transporte activo menos efectivos como los RRFB Proyectos puntuales y/o proyectos que no tienen una intensidad de uso de suelo significativa o mixta a su alrededor.

BORRADOR

3 - Beneficio alto	Proyectos que fomenten el uso de modos no motorizados y tengan un alto impacto en la mejora de la accesibilidad de la red. Proyectos que abordan específicamente las brechas en el servicio y brindan instalaciones y servicios seguros y de alta calidad para usuarios de todos los niveles. Ejemplos incluyen: > Ciclovías de clase 1 y 4, nuevas adaptaciones ADA, proyectos de calles completos, servicio de tránsito a pedido, nuevas aceras y nuevos puentes. Los proyectos incluyen: > Vivienda: esta es un área urbana y los programas de vivienda mejorarán la movilidad y la accesibilidad a las oportunidades/prosperidad. > Ciclovía clase 1 o 4 > Mejoras Peatonales: o Puentes peatonales o Cruces peatonales o Aceras o Grupos de mejoras para bicicletas (por ejemplo, planes de bicicletas del área) o Grupos de mejoras para bicicletas/pedistas (por ejemplo, planes de transporte activo del área) o Grupos de mejoras para Ped (por ejemplo, planes para peatones del área)Complete Streets because they benefit all sustainable modes using the network > Calles completas/mejoras arteriales > Nuevos puentes > La calma del tráfico hace que la red sea más segura para más usuarios de la vía. > Los proyectos TOD acercan a más personas a las opciones de transporte > Nuevas mejoras/servicios de tránsitoBus Rapid Transit o Tren Ligero o Metrolink o Microtransito o Lanzadera	Cualquier proyecto que aborde específicamente la ADA Proyectos que abordan las condiciones de bicicletas y peatones en un área geográfica grande, como un plan para bicicletas en toda la ciudad o un corredor largo.

BORRADOR

NA	Los proyectos centrados únicamente en viajes en vehículos de un solo ocupante y movimiento de carga generalmente no son aplicables para esta métrica. Los tipos de proyectos específicos incluyen: • Movimiento de mercancías • Programas comunitarios • Autopista (excepto calles completas/proyectos ecológicos) • Proyectos de tránsito cero emisiones	

OP3: Aumenta la competitividad regional

Descripción detallada: Aumentar la ventaja económica competitiva de la región en comparación con otras ubicaciones en los EE. UU. Genera empleos en los cinco condados de la región de Los Ángeles y estimula la actividad económica regional.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Informes LAEDC
- Otra información relevante que no sea específica de nuestros proyectos o tipos de proyectos.

BORRADOR

Supuestos:

- Componentes de la Competitividad Regional:
    - Infraestructura económica
    - Capital humano
    - Innovación y emprendedurismo
    - Ambiente de negocios
    - Conectividad y acceso
    - Calidad de vida
- Documentar cualquier supuesto subyacente al proceso que no sea específico del proyecto

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	El proyecto no tiene características que afecten la competitividad de la región. Esto incluye proyectos que se consideran proyectos de "no movilidad".
0 – Sin beneficio	No se utiliza para esta métrica
1 – Beneficio bajo	Proporciona movilidad mejorada para el movimiento de mercancías pero confinada al corredor. Mejora de la movilidad del movimiento de mercancías en el corredor. Proporciona conexiones algo mejores entre los empleos y la fuerza laboral dentro y fuera del corredor, lo que puede mejorar el empleo regional y del corredor.
2 – Beneficio medio	Proporciona una cantidad moderada de movilidad y confiabilidad mejoradas para el movimiento de mercancías en el corredor y más allá, lo que expande la actividad económica y el empleo y hace que la región sea más competitiva en los sectores de la economía regional vinculados al movimiento de mercancías y la logística. Proporciona conexiones mejoradas comparativamente medianas entre los empleos y la fuerza laboral dentro y fuera del corredor, lo que puede mejorar el empleo regional y del corredor.
3 - Beneficio alto	Proporciona una gran movilidad y confiabilidad mejoradas para el movimiento de mercancías en el corredor y más allá, lo que expande la actividad económica y el empleo y hace que la región sea más competitiva en los sectores de la economía regional vinculados al movimiento de mercancías y la logística. Proporciona conexiones comparativamente mejores entre los empleos en la región y la fuerza laboral en el corredor, lo que puede mejorar el empleo regional y del corredor.

OP4: Desarrollo de la fuerza laboral

BORRADOR

Descripción detallada de los criterios: El proyecto/programa incluye un componente de desarrollo de la fuerza laboral.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Sitio web y descripción del proyecto/programa
- Agencias con programas de desarrollo de la fuerza laboral:
    - Metro (enlace)
    - Caltrans (enlace)
    - Condado de Los Ángeles (enlace)
    - Ciudad de Long Beach (enlace)
    - Ciudad de Los Ángeles (enlace)
    - Ciudad de Santa Ana (enlace)
    - Ciudad de Maywood (enlace)
    - Ciudad de South Gate (enlace)
    - Ciudad de Carson (enlace)
    - Ciudad de Bellflower (enlace)
    - Ciudad de Huntington Park (enlace)
    - Ciudad de Paramount (enlace)

Supuestos:

- Si una Ciudad/Agencia tiene un programa de desarrollo de la fuerza laboral dentro de uno de sus departamentos (por ejemplo, obras públicas, desarrollo económico), no significa que un programa/proyecto específico tenga un componente de desarrollo de la fuerza laboral; se debe considerar la escala (grande, mediana/pequeña) al tomar esta decisión. Específicamente, es más probable que los programas más grandes tengan una DMA que los proyectos más pequeños.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Scoring	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	El proyecto/programa es de gran escala y no incluye un componente de la DMA, y la agencia/ciudad principal no tiene un programa de la DMA específicamente para el programa/proyecto.
1 – Beneficio bajo	El proyecto/programa incluye posibles oportunidades laborales para tecnologías emergentes (por ejemplo, energía limpia).
2 – Beneficio medio	El proyecto/programa incluye un componente de desarrollo de la fuerza laboral (por ejemplo, capacitación) pero no es el propósito principal del proyecto/programa.
3 - Beneficio alto	El objetivo principal del proyecto/programa es el desarrollo de la fuerza laboral y esfuerzos relacionados (por ejemplo, contratación local).
NA	Cualquier proyecto/programa que sea de infraestructura pequeña o mediana.

BORRADOR

OP5: Posibles contrataciones específicas, nuevos trabajos de construcción

Descripción detallada de los criterios: La agencia/ciudad responsable tiene una política de contratación específica y una escala del proyecto de construcción/infraestructura.

Descripción del método de evaluación: Para los programas, verifique si la agencia/ciudad líder tiene una política de contratación específica (en general) y si la descripción del proyecto menciona la contratación específica específicamente en las comunidades del Corredor 710. Para proyectos de construcción/infraestructura, evalúe cualitativamente la escala del proyecto según el tamaño y el alcance.

Fuentes de datos utilizadas:

- Sitios web de la agencia principal/ciudad (Recursos Humanos/Obras públicas/Sitio del proyecto)
- Agencias con políticas de contratación específicas:
    - Metro (enlace)
    - Caltrans (enlace)
    - Condado de Los Ángeles (enlace)
    - Ciudad de Long Beach (enlace)
    - Ciudad de Los Ángeles (enlace)

Supuestos:

- Es más probable que los proyectos más grandes creen nuevos puestos de trabajo en la construcción, por lo que se les da más peso a los proyectos más grandes que a los proyectos más pequeños. Los proyectos que cubren un área más grande reciben una puntuación más alta que los proyectos de menor escala.
- Si no se menciona explícitamente en la descripción del proyecto, se supone que cualquier agencia/ciudad líder con una política de contratación específica la aplicaría a cualquier programa relevante.
- Si la descripción es vaga, se supone que se trata de un proyecto (construcción) de pequeña escala.
- Mientras que OP5 aborda la contratación selectiva, EQ-OP8 es una métrica diferente. EQ-OP8 pregunta si una agencia/programa líder tiene una política de contratación específica, mientras que OP5 pregunta si un programa tiene un componente que incluye contratación específica, O si un proyecto es lo suficientemente grande como para tener el potencial de crear nuevos empleos que lleguen a la capacidad/potencial para crear nuevos puestos de trabajo. El problema con OP5 es que, en esencia, plantea dos preguntas diferentes. EQ-OP8 pregunta estrictamente sobre la contratación selectiva, mientras que OP5 pregunta no sólo sobre la contratación selectiva, sino también sobre el potencial de creación de nuevos empleos. Por lo tanto, OP5 y EQ-OP8 no tienen que ser consistentes en todos los ámbitos.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	Proyecto de infraestructura, pero la agencia/ciudad líder no tiene una política de contratación específica.
1 – Beneficio bajo	**Construcción/Infraestructura:** Proyecto a pequeña escala **Programa:** La agencia principal/ciudad tiene una política de contratación específica
2 – Beneficio medio	**Construcción/Infraestructura:** Proyecto de mediana escala **Programa:** La agencia principal/ciudad tiene una política de contratación específica
3 - Beneficio alto	**Construcción/Infraestructura:** Proyecto a gran escala **Programa:** La agencia principal/ciudad tiene una política de contratación específica para las comunidades del Corredor 710
NA	Proyecto o programa que no sea de infraestructura

BORRADOR

<u>OP6: Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas)</u>

Descripción detallada de los criterios: Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de QoL. Cuantifica la cantidad de servicios de calidad de vida dentro de ¼ de milla de una nueva instalación de transporte.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones/tipo de proyecto
- Ubicación del proyecto usando SIG
- Los servicios de calidad de vida incluyen tiendas de comestibles, hospitales, centros de atención de urgencia e instituciones de educación superior, utilizando datos consistentes con el Equity Dashboard del Transit Center.[33]

Supuestos:

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).
- Los proyectos fueron identificados como una "nueva instalación de transporte"; consulte la columna de aplicabilidad en el Apéndice A.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

- Se creó una zona de influencia de ¼ de milla alrededor de todos los proyectos.
- La zona de influencia se utilizó para calcular la cantidad de servicios dentro de ¼ de milla de cada proyecto.
- Los proyectos se calificaron en función del número total de servicios en la zona de influencia.
- Los programas se evaluaron en función de las escalas de proyectos enumeradas.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	No hay ningún "Sin beneficio" para esta métrica
1 – Beneficio bajo	El proyecto proporciona nuevo acceso para: 1-139 servicios en ¼ de buffer O: Un programa localizado
2 – Beneficio medio	El proyecto proporciona nuevo acceso para: 140-599 comodidades en ¼ de buffer O: Un programa "semilocalizado"
3 - Beneficio alto	El proyecto proporciona nuevo acceso para: >=600 servicios en ¼ de buffer O: Un programa que abarca "todo el corredor"
NA	El proyecto o programa no proporciona nuevas instalaciones de transporte.

[33] https://dashboard.transitcenter.org/methodology

OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc.

Descripción detallada de los criterios: Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de parques y espacios abiertos. Cuantifica la superficie de parques dentro de ¼ de milla de la nueva instalación de transporte.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones/tipo de proyecto
- Ubicación del proyecto usando SIG
- Archivo de forma del parque descargado del portal GIS del condado de Los Angeles[34]

Supuestos:

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).
- Los proyectos fueron identificados como una "nueva instalación de transporte"; consulte la columna de aplicabilidad en el Apéndice A.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

- Se creó una zona de influencia de ¼ de milla alrededor de todos los proyectos.
- La zona de amortiguamiento se utilizó para calcular la superficie cultivada dentro de ¼ de milla de cada proyecto.
- Los proyectos se calificaron en función de la superficie total de parques en la zona de amortiguamiento.
- Los programas se evaluaron en función de las escalas de proyectos enumeradas.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

[34] *https://egis-lacounty.hub.arcgis.com/datasets/local-parks/explore?location=33.876317%2C-118.170948%2C11.81*

Scoring	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	No hay ningún "Sin beneficio" para esta métrica
1 – Beneficio bajo	El proyecto proporciona nuevo acceso para: 1-24 acres de parques en ¼ de zona de amortiguamiento O: Un programa localizado
2 – Beneficio medio	El proyecto proporciona nuevo acceso para: 25-80 acres de parques en ¼ de zona de amortiguamiento O: Un programa "semilocalizado"
3 - Beneficio alto	El proyecto proporciona nuevo acceso para: >=80 acres de parques en ¼ de zona de amortiguamiento O: Un programa que abarca "todo el corredor"
NA	El proyecto o programa no proporciona nuevas instalaciones de transporte.

Equidad

Las 24 métricas siguientes están relacionadas con los principios directivos de la equidad. Existen diversos métodos de evaluación de la equidad. La tabla siguiente es una guía rápida del enfoque para aplicar un análisis de equidad a cada métrica que se basa en el uso de la métrica relacionada que no es de equidad (por ejemplo, EQ-AQ1 se basa en la puntuación de AQ1) o en una metodología nueva e independiente para la métrica de equidad.

BORRADOR

Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad

Métrica de equidad	Metodología
EQ-AQ1	Método de superposición de EFC (véase la sección de definiciones comunes anterior para • Proyecto con 0% de EFC: -2 de la puntuación métrica no relacionada con la equidad (con un valor mínimo de 0 / Sin beneficio) • Proyecto con 1-33% de EFC: -1 de la puntuación métrica no relacionada con la equidad (con un valor mínimo de 0 / Sin beneficio) • Proyecto con un EFC del 33-66%: Igual que la puntuación de la métrica no relacionada con la equidad. • Proyecto que es >66 +1 sobre la puntuación de la métrica no relacionada con la equidad (con un máximo de 3 / Beneficio alto)
EQ-CH1	
EQ-MB4	
EQ-MB5	
EQ-MB6	
EQ-SF1	
EQ-SF3	
EQ-EN7	
EQ-OP6	
EQ-OP7	
EQ-CH2	Otra capa del GIS: Superposición de zonas con altas tasas de asma

EQ-CH5	Otra capa del GIS: Superposición utilizando los datos de la Evaluación de las Necesidades de Parques
EQ-EN3	Otra capa del GIS: Superposición con datos de árboles bajos de Canpoy
EQ-EN6	
EQ-AQ3	Métrica basada en modelos y superposición de EFC: - Para los proyectos que se modelaron utilizando el modelo de viajes del SCAG, los beneficios relevantes para los viajes originados en los EFC se compararon con los viajes originados en zonas no EFC. - Para los proyectos no modelizados, se utilizó la capa de EFC (descrita anteriormente).
EQ-CH3	
EQ-MB1	
EQ-MB2	
EQ-MB3	
EQ-OP1	
EQ-MB7	Método único - ver detalles más abajo
EQ-OP8	
EQ-OP9	
EQ-OP10	

BORRADOR

EQ-AQ1: Reducir emisiones (NOx, PM2.5)

Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOX) y partículas finas (PM2.5) de vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno.

Descripción del método de evaluación: (Uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; Ubicaciones de tipos de proyectos basados en GIS u otros métodos para puntuaciones de proyectos individuales

Fuentes de datos utilizadas:

- Consulte AQ1 arriba para conocer las fuentes de datos.
- Resultados de la evaluación de puntuación AQ1

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de AQ1 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto o programa que se encuentra en un EFC.

EQ-AQ3: Mode Shift to cleaner modes

Descripción detallada de los criterios: Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, caminando y en bicicleta para comunidades centradas en la equidad en relación con áreas que no son EFC.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos se clasifican por milla para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero con impacto local.

> La clasificación se considera por separado para proyectos de ferrocarril, autobús y transporte activo.

> Las métricas del proyecto se evalúan para los residentes del área de estudio de Comunidades Centradas en la Equidad (EFC) en relación con los residentes del área de estudio de no EFC.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el número de usuarios de transporte público ni proporciona mejores oportunidades de transporte activo.
1 – Beneficio bajo	El transporte mejorado sirve a una proporción menor de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
2 – Beneficio medio	El transporte mejorado sirve a una proporción similar de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
3 - Beneficio alto	El transporte mejorado sirve a una mayor proporción de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.

EQ-CH1: Reduce Emissions (Health Effects metrics: DPM, PM2.5)
Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de partículas diésel (DPM) y partículas finas (PM2.5) de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.

Descripción del método de evaluación: (Uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; Ubicaciones de tipos de proyectos basados en SIG u otros métodos para puntuaciones de proyectos individuales

Fuentes de datos utilizadas:

- Consulte el CH1 anterior para conocer las fuentes de datos.
- Resultados de la evaluación de puntuación CH1

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación del CH1 y elimina/añade puntos según el porcentaje del proyecto o programa que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-CH2: Reduce la exposición a la contaminación del aire en comunidades que enfrentan una alta carga de contaminación y tasas de asma.
BORRADOR
Descripción detallada de los criterios: Reduce la exposición en receptores sensibles (por ejemplo, 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 las carreteras entre las carreteras principales y estos receptores.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Ver fuentes de CH2 arriba
- Puntuación del CH2
- Mapas de indicadores CalEnviroScreen 4.0 para el asma y las enfermedades cardiovasculares de la Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud Ambiental de California (OEHHA)[35]

Supuestos:

[35] *OEHHA. CalEnviroScreen 4.0 Indicator Maps. May 1, 2023. Available at: CalEnviroScreen 4.0 Indicator Maps (arcgis.com). Accessed July 2023.*

- > No todos los proyectos podrán utilizar vegetación cercana a la carretera porque existen limitaciones para plantar vegetación relacionadas con la seguridad, la disponibilidad de agua y los incendios.
- > La vegetación cercana a la carretera debe cumplir con ciertos criterios para ser considerada efectiva en la reducción de partículas (PM)
- > Los sistemas HVAC/HEPA deben cumplir con ciertos criterios de diseño para ser considerados efectivos en la reducción de PM.
- > La puntuación de equidad se basa en la puntuación CH2 original:
    - o Si el proyecto está ubicado >66% en un área de ≥ al percentil 80 en los mapas de indicadores de asma o enfermedad cardiovascular, el EQ-CH2 se mantiene con el mismo beneficio.
    - o Si el proyecto no está ubicado >66% en un área de ≥ al percentil 80 en el mapa de indicadores de asma o de enfermedades cardiovasculares, el EQ-CH2 se degrada a un beneficio menor.
    - o Si el proyecto es un programa que abarca todo el corredor, se considera que se superpone con un área donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

BORRADOR

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	El proyecto obtiene una puntuación de 0 en CH2 o El proyecto obtiene una puntuación de 1 en CH2 pero no se superpone a áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.
1 – Beneficio bajo	El proyecto obtiene una puntuación de 1 en CH2 y La extensión del proyecto se superpone a algunas áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80. o El proyecto obtiene una puntuación de 2 en CH2, pero no se superpone a áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.
2 – Beneficio medio	El proyecto obtiene una puntuación de 2 en CH2 y La extensión del proyecto se superpone a algunas áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80. o El proyecto obtiene una puntuación de 3 en CH2 pero no se superpone a áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.
3 - Beneficio alto	El proyecto obtiene una puntuación de 3 en CH2 y La extensión del proyecto se superpone a algunas áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.
NA	Puntuación del proyecto/programa NA en CH2

EQ-CH3: Cambio de modo a transporte activo, tránsito

Descripción detallada de los criterios: Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, caminando y en bicicleta para comunidades centradas en la equidad en relación con áreas que no son EFC.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos se clasifican por milla para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero con impacto local.

> La clasificación se considera por separado para proyectos de ferrocarril, autobús y transporte activo.

> Las métricas del proyecto se evalúan para los residentes del área de estudio de Comunidades Centradas en la Equidad (EFC) en relación con los residentes del área de estudio de no EFC.

BORRADOR

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el número de usuarios de transporte público ni proporciona mejores oportunidades de transporte activo.
1 – Beneficio bajo	El transporte mejorado sirve a una proporción menor de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
2 – Beneficio medio	El transporte mejorado sirve a una proporción similar de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
3 - Beneficio alto	El transporte mejorado sirve a una mayor proporción de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.

EQ-CH5: Aumenta el acceso a instalaciones recreativas de alta calidad en áreas que carecen de infraestructura de transporte activo y parques.

Descripción detallada de los criterios: Apoya mejores resultados de salud asociados con la actividad física y la recreación al proporcionar vínculos directos con parques e instalaciones recreativas y proporcionar infraestructura de transporte activa, particularmente en áreas que carecen de acceso a estas instalaciones y elementos de infraestructura.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Puntuación para CH5: Acceso para bicicletas y peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos
- Evaluación de necesidades de parques del condado de Los Ángeles PNA+ Map Viewer (arcgis.com): áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional
- Rutas ciclistas existentes
- Descripción y ubicación del proyecto.
- Materiales e información adicionales del proyecto disponibles.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Scoring	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	0 - Proyectos/programas puntúan 0 en CH5 O El proyecto/programa carece de instalaciones para bicicletas/pedistas cuando podrían incluirse según el tipo de proyecto
1 – Beneficio bajo	1 - El proyecto/programa incluye nuevas instalaciones de transporte activo (bicicleta/pedista) O El proyecto/programa agrega servicios de tránsito o micromovilidad en áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional según la Evaluación de necesidades de parques del condado de Los Ángeles (PNA+)
2 – Beneficio medio	2: el proyecto obtiene una puntuación de 2 en CH5 y la extensión del proyecto se superpone a las áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional según la Evaluación de necesidades de parques del condado de Los Ángeles (PNA+). O El proyecto obtiene una puntuación de 3 en CH5 y su extensión no se superpone con las áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional según PNA+
3 - Beneficio alto	3 - El proyecto obtiene una puntuación de 3 en CH5 y La extensión del proyecto se superpone a las áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional según la Evaluación de necesidades de parques del condado de Los Ángeles (PNA+)
NA	4 - El tipo de proyecto/programa no tiene potencial para afectar las condiciones de transporte activo o el acceso a la recreación

EQ-MB1: Número de pasajeros

Descripción detallada de los criterios: Aumenta el número de usuarios de transporte público al cambiar los viajes al transporte público desde otros modos, para comunidades centradas en la equidad en comparación con comunidades que no están centradas en la equidad.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.

> Se evalúan las métricas del proyecto para los residentes del área de estudio de las Comunidades Centradas en la Equidad (EFC) en relación con los residentes del área de estudio de las no EFC.

BORRADOR

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Scoring	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el número de pasajeros en transporte público para personas en EFC.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en las millas de pasajeros en tránsito recorridas por milla del proyecto, generalmente en el grupo de proyectos con aumentos más pequeños en las millas de pasajeros en tránsito recorridas por milla, para las personas en EFC. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.	
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado en las millas recorridas por pasajeros en tránsito por milla del proyecto, para las personas en EFC.	
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un gran aumento en las millas recorridas por pasajeros en tránsito por milla del proyecto, para las personas en EFC. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.	El proyecto LB-ELA_0164, que aumenta la frecuencia de los autobuses Metro que actualmente tienen baja frecuencia, se califica según el alto aumento general del

		número de pasajeros, asociado con las personas en los EFC, en lugar de por milla.

EQ-MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías)

Descripción detallada de los criterios: Aumentar la velocidad de las carreteras (o reducir los tiempos de viaje) para el movimiento de personas y mercancías en comunidades centradas en la equidad.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, carriles auxiliares y carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

BORRADOR

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de manera consistente con las prácticas de modelado de SCAG.

> Las métricas del proyecto se evalúan para los residentes del área de estudio de Comunidades Centradas en la Equidad (EFC) en relación con los residentes del área de estudio de no EFC.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto no mejora las velocidades en las carreteras para los residentes de Comunidades Centradas en la Equidad (EFC).
1 – Beneficio bajo	El proyecto mejora la velocidad de las carreteras y atiende a una proporción menor de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
2 – Beneficio medio	El proyecto mejora la velocidad de las carreteras y atiende a una proporción similar de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
3 - Beneficio alto	El proyecto mejora la velocidad de las carreteras y atiende a una mayor proporción de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.

EQ-MB3: Reducir la Congestión (horas de retraso de personas y mercancías)

Descripción detallada de los criterios: Reducir las horas de demora para personas y bienes, para Comunidades Centradas en la Equidad en relación con comunidades que no están enfocadas en la equidad.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

BORRADOR

Scoring	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto no reduce la demora de las personas en los EFC.
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado una reducción de las demoras, generalmente en el grupo de proyectos con aumentos más pequeños en las millas recorridas por pasajeros en tránsito por milla, para las personas en los EFC. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado una reducción moderada de los retrasos para las personas en los EFC.
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado una gran reducción de los retrasos para las personas en los EFC.

EQ-MB4: Accesibilidad modal

Descripción detallada de los criterios: Mejora el acceso a nuevas instalaciones de transporte para los residentes. Cuantifica la población que se beneficia de la mejora basándose en una distancia de ¼ de milla desde la nueva instalación de transporte y en qué medida la instalación beneficia sustancialmente a los residentes en las áreas de EFC.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: MB4: Accesibilidad modal

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto
> Ubicación del proyecto usando SIG
> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro
> Puntuación MB4

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de MB4 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-MB5: Confiabilidad (Tránsito, Carreteras, Movimiento de Mercancías)

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: MB5 - Fiabilidad

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto
> Ubicación del proyecto usando SIG
> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro
> Puntuación MB5

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de MB5 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-MB6: Cierres de brechas

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: MB6 – Cierres be brechas

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto
> Ubicación del proyecto usando SIG
> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro
> Puntuación MB6

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de MB6 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-MB7: Aumenta las opciones de transporte confiables y accesibles para quienes no pueden o prefieren no conducir.

Descripción detallada de los criterios: Proporciona mejoras de confiabilidad y accesibilidad para respaldar la viabilidad de modos de viaje sin conducción, como el transporte activo y el tránsito, para poblaciones actualmente marginadas por la infraestructura autocéntrica, incluidos hogares sin vehículos, niños, personas mayores, personas con discapacidades y aquellos que eligen no hacerlo. conducir por motivos medioambientales, de salud o de otro tipo.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

> Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

Materiales de referencia/literatura: Guía de diseño AAA, NACTO

Supuestos:

Los beneficios se cuantifican basándose en la agregación de estándares independientes que se enumeran a continuación.

Non-driving modes - Las inversiones incluyen mejoras en las redes de tránsito, bicicletas o peatones.

BORRADOR

Fiabilidad

> Se sabe que las funciones de tránsito evitan retrasos/aumentan los avances

> Las características de transporte activo son instalaciones para bicicletas de Clase 1 o 4 (caminos de uso separados o compartidos)

> Aunque la confiabilidad se usa típicamente para medir cuantitativamente el transporte público y los viajes vehiculares, para fines de transporte activo y bicicletas en particular, consideramos confiables las rutas directas que son cómodas para los ciclistas. Dado que este criterio es cualitativo para proyectos/programas donde no se evalúan los orígenes y destinos de los viajes, la clase de instalaciones para bicicletas se utiliza como indicador de la comodidad.

Accesibilidad

> Se sabe que las características mejoran la seguridad de las personas con discapacidades, los ancianos o los niños.

> Los carriles para bicicletas protegidos cumplen con los estándares para todas las edades y habilidades (AAA)

> Los inconvenientes incluyen características del proyecto/programa que se sabe que añaden retrasos en los modos de viaje sin conducción.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología

0 – Sin beneficio	Proyectos/Programas que mejoran el movimiento de las personas a través de la conducción
1 – Beneficio bajo	El proyecto/programa se relaciona con modos de viaje sin conducción
2 – Beneficio medio	El proyecto/programa cumple con el requisito de [beneficio bajo] y con los criterios de confiabilidad o accesibilidad
3 - Beneficio alto	El proyecto/programa cumple con el requisito de [beneficio bajo] así como con los criterios de confiabilidad y accesibilidad
NA	Proyectos/Programas que no están relacionados con la movilidad

EQ-SF1: Mejora la seguridad física de las personas, caminando, andando en bicicleta y rodando.

Descripción detallada de los criterios: Respalda los resultados de salud asociados con lesiones físicas y muertes al mejorar la seguridad frente a colisiones automovilísticas o conflictos modales, principalmente mediante la provisión de caminos protegidos y separados y características de la ADA.

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: SF2 - Protecciones del tráfico (bici/ped)

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción/tipo de proyecto
- Localización del proyecto mediante GIS
- Definición de comunidades centradas en la equidad de LA Metro
- Puntuación SF2: Nota: aunque la métrica EQ-SF1 se asoció originalmente con la métrica SF1, la métrica SF2 es en realidad una métrica no relacionada con la equidad más apropiada dado que se centra tanto en la seguridad de los ciclistas como de los peatones.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Basado en la puntuación del SF2 y elimina/añade puntos en función del porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (véase el Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-SF3: Mejora la percepción de seguridad personal de las personas que caminan, andan en bicicleta, ruedan y utilizan el transporte público.

Descripción detallada de los criterios: Proporciona características y/o servicios que pueden aumentar la sensación de seguridad de los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y, en particular, de aquellos de grupos marginados, frente a la delincuencia y los daños personales.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: SF3 - Seguridad personal

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción/tipo de proyecto
- Localización del proyecto mediante GIS
- Definición de comunidades centradas en la equidad de LA Metro
- Puntuación SF3.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación del SF3 y elimina/añade puntos en función del porcentaje del proyecto que está situado en un EFC (ver el Resumen de la metodología de la métrica de equidad más arriba).

BORRADOR

EQ-EN3: Contribuye a la reparación de daños ambientales o pérdida de características naturales.

Descripción detallada de los criterios: Apoya los resultados de salud asociados con suelo, aire y agua limpios. Contribuye a la remediación o restauración de características naturales como vegetación, suelo o cuerpos de agua que se han perdido o dañado debido a decisiones previas de infraestructura, desarrollo y uso de la tierra.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripción y ubicación del proyecto.

> Materiales e información adicionales del proyecto disponibles.

> Datos de copa baja de árboles del Índice de Lugares Saludables de CA [36]

Supuestos:

> Áreas con <5% de cobertura de superficie terrestre de dosel arbóreo (por debajo del percentil 50 según el Índice de Lugares Saludables de CA) que se utilizarán como indicador indirecto de "daño ambiental o pérdida de características naturales"

[36] *https://www.healthyplacesindex.org/*

> Se considera que los programas para todo el corredor se superponen con el área de cubierta arbórea baja, ya que la cubierta arbórea general del corredor es <5%

> Agregar elementos verdes o paisajísticos a las autopistas no constituye significativamente una remediación del daño ambiental o la pérdida de características naturales en relación con el impacto ambiental pasado del desarrollo de autopistas sobre las características naturales y la biodiversidad.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto/programa obtiene una puntuación de 0 en EN3 o El proyecto/programa obtiene una puntuación de 1 en EN3 pero no se superpone a áreas de copas de árboles bajas o El proyecto/programa es parte de la infraestructura de la autopista.
1 – Beneficio bajo	1 – El proyecto/programa obtiene una puntuación de 1 en EN3 y La extensión del proyecto se superpone a áreas con dosel arbóreo bajo (menos del 5 % de cobertura de dosel arbóreo = <percentil 50 según los datos del HPI) o El proyecto obtiene una puntuación de 2 en EN3 pero no se superpone a áreas de cubierta arbórea baja.
2 – Beneficio medio	2 – El proyecto/programa obtiene una puntuación de 2 o 3 en EN3 y La extensión del proyecto se superpone a áreas con dosel arbóreo bajo (menos del 5 % de cobertura de dosel arbóreo = <percentil 50 según los datos del HPI)
3 - Beneficio alto	3 – El proyecto/programa incorpora explícitamente la restauración ambiental y/o la remediación de zonas industriales abandonadas
NA	Puntaje del proyecto/programa NA en EN3

BORRADOR

<u>EQ-EN6: Incluye ecologización urbana y enfriamiento para áreas con poca cubierta arbórea y alta carga de islas de calor.</u>

Descripción detallada de los criterios: Esta métrica de equidad se basa en la EN6. Agrega un beneficio de +1 si un proyecto está ubicado en un área con dosel de árboles bajo y/o un +1 si está ubicado en un área con altas temperaturas de isla de calor (>= 40 grados) a la puntuación original en EN6 (beneficio adicional). Las puntuaciones de EN6 se restaron de EQ-EN6.

Descripción del método de evaluación: Se verificó la ubicación de los proyectos con el mapa de la Isla de Calor Urbano en la carpeta Condiciones Existentes y se verificó la cobertura de la copa de los árboles <5% según el Índice de Lugar Saludable.

Fuentes de datos utilizadas:

> Mapa de condiciones existentes de la isla de calor urbano

> Indicador de copas de árboles de Healthy Places[37]

Supuestos:

[37] *Healthy Places Index. https://policies.healthyplacesindex.org/neighborhood/tree-canopy/about*

> Si un multiproyecto/programa no especificó una ubicación específica pero sí mencionó áreas como "Corredor LB-ELA" o "dentro de 1 milla de la I-710" o algún otro lenguaje que sugiera que los proyectos afectarán a las comunidades alrededor del corredor 710 , entonces este método asumió que al menos uno de los proyectos estaría ubicado en un área con copa de árboles baja y un proyecto en un área con altas temperaturas de Isla de Calor (recibiendo así una bonificación de +2)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
1 – Beneficio bajo	Uno de estos elementos > El proyecto/programa proporciona funciones de ecologización/enfriamiento, en general (igual que EN6, no cambia) > El proyecto/programa proporciona características ecológicas/refrescantes en áreas con dosel de árboles bajo, o > El proyecto/programa proporciona características ecológicas y de enfriamiento en áreas con cargas isleñas de alto calor
2 – Beneficio medio	Dos de estos elementos: > El proyecto/programa proporciona funciones de ecologización/enfriamiento, en general (igual que EN6, no cambia) > El proyecto/programa proporciona características ecológicas/refrescantes en áreas con dosel de árboles bajo, y/o > El proyecto/programa proporciona características ecológicas y de enfriamiento en áreas con cargas isleñas de alto calor
3 - Beneficio alto	Los tres de estos elementos: > El proyecto/programa proporciona funciones de ecologización/enfriamiento, en general (igual que EN6, no cambia) > El proyecto/programa proporciona características ecológicas/refrescantes en áreas con dosel de árboles bajo, y > El proyecto/programa proporciona características ecológicas y de enfriamiento en áreas con cargas isleñas de alto calor
NA	Proyectos que reciben N/A en EN6

BORRADOR

EQ-EN7: Potencial de reducción de ruido

Descripción detallada de los criterios: Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye funciones de reducción de ruido, como barreras de sonido o tecnologías de bajo ruido, en áreas EFC

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones del proyecto y ubicación del proyecto.

- Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro
- Puntuación de EN7

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de EN7 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que está ubicado en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-OP1: Acceso a empleos

Descripción detallada de los criterios: Aumenta el número promedio de empleos accesibles en un período de 30 minutos en transporte público o en un período de 45 minutos en automóvil, para Comunidades Centradas en la Equidad en comparación con comunidades que no lo están.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.
> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.
> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.
> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Scoring	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el acceso a empleos para las personas en los EFC.
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en el acceso al empleo para las personas en los EFC.
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado en el acceso al empleo para las personas en los EFC.
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un gran aumento en el acceso al empleo para las personas en los EFC. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.

EQ-OP6: Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de calidad de vida (supermercados, atención médica y escuelas) y el proyecto está ubicado sustancialmente dentro de un área de EFC

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: OP6

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto

> Ubicación del proyecto usando SIG

> Los servicios de calidad de vida incluyen supermercados, hospitales, centros de atención de urgencia e instituciones de educación superior, utilizando datos consistentes con el Equity Dashboard del Transit Center.[38]

> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro

> Puntuación OP6

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de OP6 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc.

Descripción detallada de los criterios: Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de parques y espacios abiertos y el proyecto está ubicado sustancialmente dentro de un área de EFC

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques.

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto

> Ubicación del proyecto usando SIG

> Archivo de forma del parque descargado del portal GIS del condado de Los Angeles[39]

> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro

Puntuación OP7

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de OP7 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

[38] *https://dashboard.transitcenter.org/methodology*

[39] *https://egis-lacounty.hub.arcgis.com/datasets/local-parks/explore?location=33.876317%2C-118.170948%2C11.81*

EQ-OP8: Aumenta la cantidad y calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral subempleada y de bajos ingresos.

Descripción detallada de los criterios: El proyecto/programa brinda nuevas oportunidades laborales para personas subempleadas y de bajos ingresos en la fuerza laboral que tienen el nivel requerido de capacitación o educación y que también viven en una comunidad desfavorecida.

Descripción del método de evaluación: Si la agencia/ciudad líder de un proyecto/programa tiene o no una política de contratación específica, en general

Fuentes de datos utilizadas:

> Sitio web de la agencia principal/ciudad (por ejemplo, sitio del proyecto/programa, recursos humanos)

Supuestos:

> Las políticas de contratación específicas brindarían oportunidades laborales a los residentes del Corredor 710.

> Los proyectos de infraestructura de estaciones de carga para camiones limpios son proyectos de construcción que tienen el potencial de crear oportunidades de empleo.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Exceptions / Adjustments
1 – Beneficio bajo	La agencia principal/ciudad no tiene una política de contratación	Si existe un programa específico que cuenta con una contratación local específica, aunque la ciudad/agencia líder en su conjunto no lo tenga.
2 –Beneficio	2- La agencia principal/ciudad tiene una política de contratación específica	
NA	Proyectos que no añaden nueva infraestructura	

Documentación adicional: Si el programa/proyecto está liderado por Metro, Caltrans, Ciudad de LA o Long Beach, o el condado de Los Ángeles, entonces se le otorgó una puntuación de beneficio moderada (tienen políticas de contratación específicas); Todas las demás agencias/ciudades obtuvieron una puntuación de 0 debido a que las ciudades no tenían una política de contratación específica; Se hacen excepciones para programas dirigidos específicamente a la contratación local. Puede que exista lenguaje sobre prácticas de contratación “inclusivas”, pero eso no significa que estén reclutando personas subempleadas o de bajos ingresos.

Nota: Si bien OP5 aborda la contratación selectiva, EQ-OP8 es una métrica diferente. EQ-OP8 pregunta si una agencia/programa líder tiene una política de contratación específica, mientras que OP5 pregunta si un programa tiene un componente que incluye contratación específica, O si un proyecto es lo suficientemente grande como para tener el potencial de crear nuevos

empleos que lleguen a la capacidad/potencial para crear nuevos puestos de trabajo. El problema con OP5 es que, en esencia, plantea dos preguntas diferentes. EQ-OP8 pregunta estrictamente sobre la contratación selectiva, mientras que OP5 pregunta no sólo sobre la contratación selectiva, sino también sobre el potencial de creación de nuevos empleos. Por lo tanto, OP5 y EQ-OP8 no necesariamente obtienen la misma puntuación.

Agencias con políticas de contratación específicas:

- Metro (enlace)
- Caltrans (enlace)
- Condado de Los Ángeles (enlace)
- Ciudad de Long Beach (enlace)
- Ciudad de Los Ángeles (enlace)

EQ-OP9: Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos.
Criterios de evaluación: EQ-OP9: Reduce los costes de vivienda o transporte para los hogares con bajos ingresos.

Descripción del método de evaluación: Se evaluó si el programa/proyecto tenía el potencial de reducir los costos de vivienda o transporte a través de mejoras en la frecuencia del tránsito, líneas ferroviarias, proyectos para peatones y proyectos para bicicletas. Básicamente, los proyectos que hicieron más eficiente el transporte o los costos de vivienda en general recibieron un beneficio positivo.

BORRADOR

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

Supuestos:

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	No se utiliza para esta métrica
1 – Beneficio bajo	No se utiliza para esta métrica
2 – Beneficio medio	El proyecto o programa incluye uno de los siguientes: • Realiza mejoras en la frecuencia del tránsito, líneas ferroviarias, proyectos para peatones, proyectos para bicicletas y • Reduce los costos de vivienda en general.
3 - Beneficio alto	El proyecto o programa incluye ambos de los siguientes: > Realiza mejoras en la frecuencia del tránsito, líneas ferroviarias, proyectos para peatones, proyectos para bicicletas y > Reduce los costos de vivienda en general.
NA	El proyecto o programa no tiene impacto en los costos de vivienda o transporte.

EQ-OP10: Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial.

Descripción detallada de los criterios: Reduce el riesgo de desplazamiento económico (a diferencia del físico) como efecto adverso de la inversión en infraestructura, que puede generar nuevos intereses de desarrollo, aumento de los precios de la tierra, el valor de las propiedades y, en última instancia, los costos de vivienda/negocios.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones del proyecto y materiales adicionales del proyecto.
- White Paper on Anti-Displacement Strategy Effectiveness (urbandisplacement.org)
- Strategies - Small Business Anti-Displacement Network (SBAN) (antidisplacement.org)
- Transit-Oriented Displacement or Community Dividends? Understanding the Effects of Smarter Growth on Communities | Books Gateway | MIT Press

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	0 - El proyecto/programa influye ampliamente en el uso de la tierra, los negocios o las condiciones de la vivienda sin incorporar protecciones/beneficios dirigidos a grupos en riesgo Ejemplo de proyecto: Se sabe que la nueva infraestructura de tren ligero (incluidas las estaciones) tiene potencial para catalizar inversiones especulativas y cambios económicos en los vecindarios, lo que puede aumentar la presión de desplazamiento.
1 – Beneficio bajo	1 – El proyecto/programa apoya estrategias de prevención del desplazamiento indirecto, como la producción de viviendas asequibles y el desarrollo de la fuerza laboral.
2 – Beneficio medio	2 – El proyecto/programa incorpora estrategias de prevención de desplazamiento directo/a corto plazo, como preservación de viviendas asequibles, estabilización de alquileres, préstamos para pequeñas empresas/fondos para interrupción de negocios.
3 - Beneficio alto	3 – El proyecto/programa está específicamente dedicado a establecer estrategias y políticas de estabilización comunitaria en todo el corredor LB-ELA, utilizando estrategias de prevención de desplazamiento tanto directas como indirectas.
NA	NA – El tipo de proyecto/programa no tiene oportunidad de influir en los resultados del desplazamiento

BORRADOR

Sostenibilidad

SA1: Reduce la dependencia de modos de viaje y movimiento de mercancías contaminantes y que consumen mucha energía

Descripción detallada de los criterios: 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**.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Supuestos: Los beneficios se cuantifican en función de la agregación de estándares independientes que se enumeran a continuación

- Las mejoras se relacionan con las redes de transporte activo o público
- Se sabe que las mejoras cambian los viajes de viaje a modos más limpios / lejos de SOV
- Se sabe que las mejoras apoyan el movimiento de mercancías limpios
- Las mejoras solo admiten vehículos o equipos de cero emisiones

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos/Programas se relacionan con el movimiento de personas o bienes, pero no cumplen con ningún estándar	
1 – Beneficio bajo	Proyecto/Programa cumple con 1 de los estándares	
2 – Beneficio medio	Proyecto/Programa cumple con 2 de los estándares	
3 - Beneficio alto	Proyecto/Programa cumple con 3 de los estándares	Los proyectos de movimiento de bienes sólo tienen que cumplir dos condiciones
NA	Proyectos/Programas que no se relacionan con el movimiento de personas o biene	

SA2: Promueve la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación

Descripción detallada de los criterios: Apoya los resultados de salud física y mental asociados con la actividad al **proporcionar o mejorar el acceso** a infraestructura o servicios que promueven la actividad física.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo, basado en descripciones de proyectos que indican la escala

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Suposiciones:

- La escala del proyecto (localizado, semilocalizado, de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (véase la sección de definiciones comunes más arriba para la definición de las escalas del proyecto)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos arteriales donde las mejoras no están dirigidas a mejorar el transporte activo	
1 – Beneficio bajo	Los proyectos mejoran las redes de infraestructura para bicicletas y peatones a escala localizada	
2 – Beneficio medio	Los proyectos mejoran las redes de infraestructura para bicicletas y peatones a escala semilocalizada	Aunque los puentes para bicicletas y peatones suelen tener menos de una milla de longitud, generalmente hacen una conexión donde no había acceso y se consideran de beneficio medio.
3 - Beneficio alto	Los proyectos mejoran las redes de infraestructura para bicicletas/peatones a escala de todo el corredor	
NA	Proyectos que no afectan las condiciones de peatones o bicicletas	

BORRADOR

SA3: Mejora la resiliencia climática a través de la mitigación de inundaciones e impactos de calor extrema

Descripción detallada de los criterios: Apoya la mejora de los resultados de salud asociados con la reducción de la exposición a los peligros. Mejora la resiliencia de la comunidad y la infraestructura al mitigar los riesgos e impactos de inundaciones o calor extremo.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Suposiciones:

- La escala del proyecto (localizado, semilocalizado, de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (véase la sección de definiciones comunes más arriba para la definición de las escalas del proyecto)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos físicos sin mención de ecologización/drenaje	Aunque los proyectos de transporte activo pueden incluir estas características, se calificaron con 0 si no se mencionan.
1 – Beneficio bajo	Los proyectos reducen el riesgo de inundación o calor extremo a través de la ecologización, el enfriamiento o el drenaje a escala localizada	
2 – Beneficio medio	Los proyectos reducen el riesgo de inundación o calor extremo a través de la ecologización, el enfriamiento o el drenaje a escala semilocalizada	
3 - Beneficio alto	Los proyectos reducen el riesgo de inundación o calor extremo a través de la ecologización, el enfriamiento o el drenaje a escala de todo el corredor	
NA	Programas que no conducen a mejoras físicas/infraestructura Proyectos físicos donde los cambios operativos son la mejora principal (por ejemplo, configuraciones de carriles de autopista donde no se agregan nuevos carriles, mejoras de señales)	

BORRADOR

SA4: Apoya la creación de empleo y las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología e infraestructura verde

Descripción detallada de los criterios: Proporciona oportunidades de desarrollo de la fuerza laboral y capacitación laboral en sectores verdes o apoya la transición a empleos verdes.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos; Oportunidades de mano de obra relacionadas con empleos verdes

Definiciones:

- **Inversiones sostenibles** son cualquier inversión que construya infraestructura más ecológica para un futuro sin combustibles fósiles

- **Tecnología verde** se refiere a cualquier tecnología específica que esté destinada a revertir los efectos de la actividad humana en el medio ambiente.

Metodología de puntuación:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Proyectos que no añaden nueva infraestructura
0 – Sin beneficio	Proyectos que agregan nueva infraestructura pero no respaldan empleos ni inversiones en sectores verdes
1 – Beneficio bajo	Uno de estos elementos: • El programa crea empleos en inversiones sostenibles, • Promueve la tecnología verde, o • El programa apoya las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología / infraestructura verde
2 – Beneficio medio	Dos de estos elementos: • El programa crea empleos en inversiones sostenibles, • Promueve la tecnología verde, y/o • El programa apoya las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología / infraestructura verde
3 - Beneficio alto	Los tres elementos: • El programa crea empleos en inversiones sostenibles, • Promueve la tecnología verde, y • El programa apoya las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología / infraestructura verde

BORRADOR

SA5: Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de mercancías

Descripción detallada de los criterios: Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de mercancías.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo Regional de Viajes SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad del automóvil de manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% de la velocidad de tránsito y una reducción de medio carril de la capacidad automóviles.

> Los proyectos de prioridad de tránsito suponen un aumento del 15% de la velocidad de tránsito y un cuarto de carril de reducción de la capacidad automóviles.

> VMT de camión se utiliza como indicador de las emisiones de los camiones

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio (vs no información)	Project does not reduce truck emissions.	
1 – Beneficio bajo	Project results in a slight reduction in truck emissions. Projects are ranked based on truck vehicle-miles traveled per mile.	Interchange projects were ranked based on the number of trucks served, as this high-level analysis does not compare the effectiveness of detailed interchange design details. Arterial operations projects were ranked based on the number of trucks served, as arterial-level project were modeled at a high level.
2 – Beneficio medio	Project results in a moderate reduction in truck emissions. Projects are ranked based on truck vehicle-miles traveled per mile.	
3 - Beneficio alto	Project results in a significant reduction in truck emissions. Projects are ranked based on truck vehicle-miles traveled per mile.	

BORRADOR

Preocupaciones

Antecedentes

El marco de evaluación original tenía siete criterios de preocupación. En respuesta a las aportaciones de las partes interesadas para garantizar que todos los beneficios tengan su correspondiente beneficio potencial, el marco de evaluación final incluye 16 criterios de preocupación. En los casos en los que son aplicables impactos adversos potenciales, el equipo del proyecto identificó el criterio de preocupación relevante existente o identificó un criterio de preocupación revisado o nuevo.

Los cambios finales se destacan en la tabla siguiente basándose en estas categorías:

- Seis criterios no cambiaron (resaltado en verde)
- Un criterio se amplió y se dividió en tres para reflejar problemas concretos (resaltado en amarillo).
- Se han añadido siete nuevos criterios (resaltado azul)

Criterios de preocupación originales:

1. Potencial de desplazamientos

2. Potencial de impactos físicos (derecho de paso)
3. Posible aumento de la duración de viajes
4. Potencial de desvío de tráfico / desplazamiento de emisiones
5. Potencial de nuevos puntos conflictivos/impactos localizados (congestión, calidad del aire, seguridad de peatones y ciclistas)
6. Impactos potenciales de la construcción
7. Posible aumento de las millas recorridas por los vehículos (VMT)

Criterios finales de preocupación:

1. Potencial de desplazamientos
2. Potencial de impactos físicos (derecho de paso)
3. Posible aumento de la duración de viajes
4. Potencial de desvío del tráfico/cambio de emisiones
5. Potencial de aumento de las emisiones localizadas/transferencia de emisiones
6. Posible impacto en la seguridad de ciclistas y peatones
7. Potencial de impactos por congestión concentrada
8. Impactos potenciales de la construcción
9. Potencial de aumento de los desplazamientos
10. Potencial de aumento de los costes para el usuario
11. Potencial de aumento de la cubierta impermeable
12. Potencial de aumento del desplazamiento económico
13. Potencial de aumento de la contaminación acústica
14. Potencial de reducción del número de usuarios del transporte público
15. Posibilidad de nuevas barreras físicas al transporte
16. Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundaciones

BORRADOR

Categorización de las preocupaciones:

Cada criterio de preocupación se divide en tres categorías basadas en la fase de desarrollo del proyecto en la que la preocupación es más relevante y/o es más probable que surja. Sobre la base del juicio profesional y la experiencia pasada, es probable que surjan preocupaciones potenciales que puedan mitigarse durante el diseño del proyecto, durante la construcción o después de la ejecución del proyecto. Los problemas se clasifican en tres categorías:

- **Preocupaciones por los resultados**: Estas ocho preocupaciones son más difíciles de mitigar directamente a través del diseño de un proyecto. Se trata de las consecuencias imprevistas de un proyecto, como el aumento de las millas recorridas por los vehículos como resultado de un proyecto de capacidad de una carretera.
- **Preocupaciones por construcción**: Esta categoría sólo es aplicable a un criterio de preocupación (Potencial de impactos de la construcción) y se refiere a los posibles impactos adversos que pueden producirse durante la construcción de un proyecto.
- **Preocupaciones de diseño**: Estas siete preocupaciones son las que pueden mitigarse en la fase de diseño del proyecto. Por ejemplo, un proyecto podría abordar el problema de la cubierta impermeable incluyendo más zonas verdes, materiales porosos u otros elementos. Es importante tener en cuenta que, sin mitigación, estas preocupaciones podrían dar lugar a impactos adversos reales. Sin embargo, a efectos de categorización,

los denominamos problemas de diseño para diferenciarlos de los problemas de resultados mencionados anteriormente.

Criterios finales de preocupación, categorización e impacto en los resultados del Plan de Inversión

Tipo de preocupación	Criterios de preocupación	Cómo se utilizará la preocupación en el desarrollo del Plan de Inversión
Resultado	**Con3**: Potencial para aumentar los tiempos de viaje	Resultados por niveles: Estas preocupaciones influyen en la puntuación global del proyecto y, por tanto, en la clasificación por niveles de cada proyecto.
	Con4: Potencial de desviación del tráfico / desplazamiento de emisiones	
	Con5: Potencial para aumentar las emisiones localizadas	
	Con7: Potencial de impactos concentrados en la congestión	
	Con9: Potencial de aumentos de VMT	
	Con10: Potencial para aumentar los costos de usuario	
	Con12: Potencial de aumentar el desplazamiento económico	
	Con14: Potencial de reduccion del numero de usuarios de transporte publico	
Construcción	**Con8**: Posibles impactos en la construcción	
Diseño	**Con1**: Potencial de desplazamientos	Recomendaciones de financiación: Estas preocupaciones influirán en la recomendación de financiación y en las directrices de aplicación del Plan de Inversión
	Con2: Potencial de impactos físicos (ROW)	
	Con6: Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peatón	
	Con11: Potencial de aumentar la cobertura impermeable	
	Con13: Potencial de auemtno de la contaminación acústica	
	Con15: Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	
	Con16: Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundaciones	

BORRADOR

Criterios de Beneficios Y Preocupaciones Relevantes

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
Objetivo de Calidad del Aire			
AQ1*	Reducir las emisiones (NOx, PM2.5)	-Potencial de aumento de las emisiones	Los criterios de preocupación revisados ayudan a tener en cuenta

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
		localizadas/desplazamiento de las emisiones.	los posibles aumentos de las emisiones y los impactos negativos sobre la calidad del aire.
AQ2	Facilita tecnologías limpias y vehículos de bajas emisiones	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que promuevan la transición a una tecnología menos limpia que la tecnología predominante existente.
AQ3*	Cambio de modo a modos más limpios	-Potencial de aumento de las millas recorridas por los vehículos (VMT) Posible reducción del número de usuarios del transporte público	En general, el "Potencial de aumento de los vehículos" capta adecuadamente los posibles efectos adversos del cambio a modos no limpios. El "potencial de reducción del número de usuarios del transporte público" se añade para tener en cuenta los impactos no recogidos por los criterios existentes.
Objetivo Comunidad y Salud			
CH1*	Reducir las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, PM2.5)	Potencial para aumentar las emisiones localizadas	El criterio de preocupación revisado ayuda a tener en cuenta los posibles aumentos de las emisiones y las repercusiones negativas para la salud.
CH2*	Reducir la exposición a los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera)	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que promuevan la eliminación de sistemas de filtración de aire o vegetación plantada específicamente para la filtración de aire. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Sin beneficio" para este criterio. El aumento de la exposición debido a las emisiones se aborda en el apartado "Potencial de aumento de las emisiones localizadas/desplazamiento de las emisiones".
CH3*	Cambio de modo a transporte activo, tránsito	Potencial de aumento de VMT Posible reducción del número de usuarios del transporte público	En general, el "Potencial de aumento de VMT" capta adecuadamente los impactos adversos potenciales de alejarse del transporte activo y del tránsito. El "potencial de reducción del número de usuarios del transporte público" se añade para tener en cuenta los impactos no recogidos por los criterios existentes.
CH4	Mejorar la experiencia del usuario (puede haber diferentes	Potencial para aumentar los tiempos de viaje	Existen diversos factores que pueden empeorar la experiencia de transporte de un usuario y que se

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
	métricas para diferentes modos)	Potencial de impactos concentrados en la congestion - Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peaton Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	reflejan en varios criterios de preocupación existentes, revisados y nuevos.
CH5*	Acceso para bicicletas/peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos	Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible disminución de la accesibilidad debida a nuevas barreras de transporte.
Objetivo de movilidad			
MB1*	Pasajeros de tránsito	Posible reducción del número de usuarios del transporte público	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación porque este posible impacto adverso no quedaba adecuadamente cubierto por el criterio VMT.
MB2*	Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías)	Potencial para aumentar los tiempos de viaje	El potencial de aumento de los tiempos de viaje al trabajo, que mide la velocidad y el tiempo de viaje, cubre adecuadamente el impacto adverso potencial asociado a esta métrica. Los proyectos que reducen la velocidad de los automóviles o los tiempos de viaje también se reflejan en SF6 Características de Calmado del Tráfico, que se considera un beneficio.
MB3*	Reducir Congestion (Horas de retraso para personas y bienes)	Potencial para aumentar los tiempos de viaje Potencial de impactos concentrados en la congestion	Estos dos criterios de preocupación, que miden los niveles de congestión, cubren adecuadamente el impacto adverso potencial asociado a esta métrica. Los proyectos que aumentan los retrasos para los automóviles también se reflejan en SF6 Características de Calmado del Tráfico, que se considera un beneficio.
MB4*	Accesibilidad modal (por zona)	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que recomienden la eliminación de una instalación de transporte. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
			un "Ningún beneficio" para este criterio.
MB5*	Fiabilidad (tránsito, carretera, movimiento de mercancías	Potencial para aumentar los tiempos de viaje Potencial de impactos concentrados en la congestion	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir la fiabilidad; sin embargo, estos criterios de dos preocupaciones miden la congestión y los tiempos de viaje, dos resultados relacionados con la fiabilidad del sistema.
MB6*	Cierre de brechas	Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible nueva barrera de transporte que pueda limitar el acceso.
MB7*	Aumento de las opciones de viaje	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que "reduzcan las opciones de desplazamiento". Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
Objetivo de seguridad			
SF1*	Protecciones para bicicletas/usuarios (clase bicicleta)	Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peaton	El "potencial de impacto en la seguridad de ciclistas/peatones" está directamente relacionado con esta métrica de Beneficios SF1.
SF2	Protecciones de trafico (bicicleta/peatón)	Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peaton	El "potencial de impacto en la seguridad de ciclistas/peatones" está directamente relacionado con esta métrica de Beneficios SF2.
SF3*	Seguridad personal	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que recomienden características que disminuyan la seguridad personal. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
SF4	Incluye elementos de seguridad	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que eliminen elementos específicos de seguridad en el transporte. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Sin beneficio" para este criterio.
SF5	Reducción de los puntos conflictivos (seguridad de los vehículos)	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que añadan nuevos puntos de conflicto de vehículos. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben una calificación de "Sin beneficio" para este criterio. Los proyectos que tienen un impacto potencial en la seguridad de ciclistas y peatones se reflejan en SF1 y SF2.

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
SF6	Medidas de pacificación del tráfico	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que eliminen elementos de pacificación del tráfico. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Sin beneficio" para este criterio. Los proyectos que tienen un impacto potencial en la seguridad para ciclistas y peatones se reflejan en SF1 y SF2.
SF7	Mejora / rehabilita la infraestructura existente	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que degraden directamente las infraestructuras existentes. Los proyectos que no rehabilitan o utilizan infraestructuras existentes reciben una puntuación de "Ningún beneficio" en este criterio.
Objetivo medioambiental			
EN1	Mejora del ambiente debido a los Cambios de Modalidad	- Potencial de desviación del tráfico -Potencial de aumento de VMT -Posible reducción del número de usuarios del transporte público	En general, el "Potencial de aumento de los VMT" capta adecuadamente los posibles impactos adversos del cambio a modos no limpios. Se recomienda un nuevo criterio de preocupación para tener en cuenta las posibles reducciones en el número de usuarios del transporte público.
EN2	Potencial de reducción de GHG	- Potencial para aumentar las emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones -Potencial de aumento de VMT	En conjunto, "Potencial de aumento de emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones" y "Potencial de aumento de VMT" cubren adecuadamente los posibles impactos adversos del aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero.
EN3*	Protege el hábitat natural (características ecológicas)	-Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación. Las nuevas superficies impermeables, sin elementos ecológicos, pueden reducir el hábitat natural.
EN4	Calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones	- Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundaciones - Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Se han añadido dos nuevos criterios de preocupación. El "potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundaciones" aborda directamente este criterio de beneficio. Además, las nuevas superficies impermeables pueden aumentar la escorrentía e

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
			impedir la filtración natural del agua en el suelo.
EN5	Reducir el consumo de energía	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que recomienden un cambio de tecnologías de menor consumo energético a tecnologías de mayor consumo energético. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
EN6*	Reducir el Efecto de Isla de Calor; Proporcionar Características de Enfriamiento para los Usuarios	- Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación. Las nuevas superficies impermeables pueden tener características que provoquen una retención adicional de calor y aumenten el efecto de isla de calor.
EN7	Potencial de reducción del ruido	-Potencial de aumento de la contaminación acústica	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación. Los proyectos que tienen el potencial de aumentar el ruido podrían tener un impacto adverso.
EN8	Apoya los principios de uso eficiente del suelo	-Potencial de aumento de VMT	Este criterio de beneficio mide, indirectamente, lo fácil que es para los residentes satisfacer sus necesidades cotidianas de desplazamiento sin utilizar vehículos ocupados por un solo ocupante. El potencial de aumento de la dispersión (alejar las viviendas de los puestos de trabajo) no es aplicable a este estudio y la preocupación existente "Potencial de aumento de VMT" capta adecuadamente los posibles impactos adversos asociados a este criterio de beneficio.
Objetivo Oportunidad/Prosperidad			
OP1*	Acceso a empleos	Potencial para aumentar los tiempos de viaje	La "Posibilidad de que aumenten los tiempos de desplazamiento" aborda directamente los posibles efectos adversos relacionados con el "Acceso al empleo".
OP2	Accesibilidad (mejorar los desafíos de movilidad para todas las edades y habilidades)	Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peaton Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Aunque no hay proyectos que recomienden la eliminación directa de elementos de accesibilidad (como aceras mejoradas, elementos ADA como rampas para aceras, desarrollo

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
		Posible reducción del número de usuarios del transporte público	orientado al tránsito y puentes nuevos), hay varios factores que pueden crear inadvertidamente problemas de accesibilidad. Estos impactos adversos potenciales se recogen en varios criterios de preocupación existentes, revisados y nuevos.
OP3	Aumenta la competitividad regional	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir la competitividad regional. Los proyectos que mantienen el statu quo reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
OP4	Desarrollo de la fuerza laboral	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir el desarrollo de la fuerza laboral. Los proyectos que mantienen el statu quo reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
OP5	Posibles contrataciones específicas, nuevos trabajos de construcción	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea reducir la contratación selectiva. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
OP6*	Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas)	Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible nueva barrera de transporte que pueda limitar el acceso.
OP7*	Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc.	Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible nueva barrera de transporte que pueda limitar el acceso.
Principio Directivo de Sostenibilidad			
SA1	Reduce la dependencia de modos de viaje y movimiento de mercancías contaminantes y que consumen mucha energía	Potencial para aumentar las emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones -Potencial de aumento de VMT	El análisis de esta métrica de beneficios se basa en la separación de dos consideraciones: 1) el cambio de modo de transporte hacia el transporte sostenible y 2) la conversión de la flota hacia energías más limpias. Estas dos consideraciones captan adecuadamente los posibles impactos adversos asociados a esta métrica de beneficios.

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
SA2	Promueve la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que eliminen instalaciones de transporte activo. Los proyectos que mantienen el statu quo reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
SA3	Mejora la resiliencia climática a través de la mitigación de inundaciones e impactos de calor extrema	- Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación. Las nuevas superficies impermeables pueden aumentar la escorrentía de las tormentas, así como la retención de calor..
SA4	Apoya la creación de empleo y las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología e infraestructura verde	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir la creación de empleo ni la transición a la tecnología verde. Los proyectos que mantienen el estado actual de las cosas reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
SA5	Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de mercancías	- Potencial de desviación del tráfico - Potencial para aumentar las emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones	Este criterio de beneficio mide las ventajas de un sistema de transporte de mercancías más eficiente en términos de reducción de viajes de camiones. Las posibles repercusiones negativas se reflejan en dos preocupaciones relacionadas con el desvío del tráfico hacia las calles locales y el aumento de las emisiones.
Principio Directivo de Equidad*			
EQ-OP8	Aumenta la cantidad y calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral subempleada y de bajos ingresos.	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir la creación de empleo. Los proyectos que mantienen el estado actual de las cosas reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
EQ-OP9	Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos.	-Potential for increased user costs Potencial de aumentar el desplazamiento económico	Se añadieron nuevos criterios de preocupación para tener en cuenta cualquier posible aumento de los costes de transporte y el desplazamiento económico.
EQ-OP10	Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial.	Potencial de aumentar el desplazamiento económico	Se añadieron nuevos criterios de preocupación para tener en cuenta cualquier posible aumento del riesgo de desplazamiento económico.

BORRADOR

*Nota: Aparte de los tres enumerados en la sección del cuadro correspondiente al Principio Directivo de Equidad, los criterios de equidad se derivan de los enumerados en las áreas de

objetivos anteriores. Véanse los criterios correspondientes marcados con un asterisco (*) en cada objetivo.

CON1: Potencial de desplazamientos

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene como objetivo capturar los posibles desplazamientos de residencias o negocios causados por la construcción de un proyecto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo/Juicio de ingeniería

Criterios relacionados: CON2: Impactos físicos en el derecho de paso adyacente

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

> Dibujos de diseño I-710 EIR/EIS Alternative 5C

Supuestos:

> El área de estudio está altamente desarrollada y cualquier proyecto o programa de transporte que requiera un derecho de paso adicional puede causar el desplazamiento de residencias y negocios adyacentes.

BORRADOR

> El tipo de proyecto y su ubicación y duración pueden afectar el número potencial de desplazamientos.

> Consulte en el apéndice A la aplicabilidad de cada tipo de proyecto para esta métrica; Los proyectos aplicables se examinaron individualmente para evaluar los posibles efectos adversos.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Project or Program does not add new infrastructure (e.g. rehabilitation/maintenance to existing infrastructure, stations, freeways)
0 – Sin impacto	Project or Program requires new physical infrastructure, but the improvements are contained within existing ROW with 0 displacements
1 – Impacto bajo	Project or Program requires new physical infrastructure, but only short segments of the project may require acquisition of adjacent residences or businesses, with a total of less than 3 businesses or residences likely to be displaced
2 – Impacot medio	Project or Program requires new physical infrastructure where the project may require acquisition of adjacent businesses or residences with a total of less than 8 businesses or residences likely to be displaced
3 - Impacto alto	Project or Program requires new physical infrastructure where the project may require acquisition of adjacent businesses or residences with a total of more than 8 businesses or residences likely to be displaced

CON2: Potencial de impactos físicos (ROW)

Descripción detallada de los criterios:: Esta preocupación tiene por objeto capturar los posibles impactos físicos en el derecho de paso adyacente (ROW) causados por la construcción de un proyecto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo/Juicio de ingeniería

Criterios relacionados: CON1: Impactos físicos en el derecho de paso adyacente

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

> Dibujos de diseño I-710 EIR/EIS Alternative 5C

Supuestos:

> El área de estudio está altamente desarrollada y cualquier proyecto o programa de transporte que requiera un derecho de paso adicional, incluso sin causar el desplazamiento de residencias y negocios adyacentes, puede afectar las propiedades adyacentes.

> El tipo de proyecto y su ubicación y duración pueden afectar el número potencial de desplazamientos

> Consulte el apéndice A para conocer la aplicabilidad de cada tipo de proyecto para esta métrica que puede causar impactos físicos en el derecho de paso a las propiedades adyacentes; Los proyectos aplicables se examinaron individualmente para evaluar los posibles efectos adversos.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	El proyecto o programa no añade nuevas infraestructuras (por ejemplo, rehabilitación/mantenimiento de infraestructuras existentes, estaciones, autopistas).
0 – Sin impacto	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física, pero las mejoras están contenidas en el ROW existente sin impactos físicos. (Por ejemplo, un proyecto en propiedad del Puerto).
1 – Impacto bajo	El proyecto o programa requiere nuevas infraestructuras físicas, pero sólo segmentos localizados del proyecto pueden crear impactos físicos en el derecho de paso de las propiedades adyacentes.
2 – Impacot medio	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física en la que varios segmentos del proyecto pueden crear impactos físicos en el derecho de paso de las propiedades adyacentes.
3 - Impacto alto	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física en la que muchos segmentos del proyecto pueden crear impactos físicos en el derecho de paso de las propiedades adyacentes.

CON3: Potencial para aumentar los tiempos de viaje

Descripción detallada de los criterios: Potencial para aumentar los tiempos de viaje.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- SCAG Modelo de viaje regional, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

- Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.
- Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.
- Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de una manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.
- Los proyectos BRT asumen un aumento del 25% en la velocidad de tránsito y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.
- Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad de tránsito y un cuarto de carril de reducción en la capacidad de vehículos.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Ninguna preocupación	Es improbable probable que el proyecto aumente los tiempos de viaje.
1 – Preocupación baja	El proyecto puede resultar en ligeros aumentos en los tiempos de viaje para algunas viajeras.
2 – Preocupación media	El proyecto puede resultar en aumentos moderados en los tiempos de viaje para algunas viajeras.
3 – Preocupación alta	El proyecto puede resultar en aumentos considerables en los tiempos de viaje para algunas viajeras.

CON4: Potencial de desviación del tráfico

Descripción detallada de los criterios: Potencial de desviación del tráfico / desplazamiento de emisiones

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- SCAG Regional Travel Model, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

- Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.
- Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.
- Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de una manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.
- Los proyectos BRT asumen un aumento del 25% en la velocidad de tránsito y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.
- Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad de tránsito y un cuarto de carril de reducción en la capacidad de vehículos.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Ninguna preocupación	Es poco probable que el proyecto cause desvío de tráfico
1 – Preocupación baja	Ligero potencial para causar desvío de tráfico.
2 – Preocupación media	Potencial moderado para causar desvío de tráfico
3 – Preocupación alta	Alto potencial para causar desvío de tráfico.

CON5: Potencial para aumentar las emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones

Descripción detallada de los criterios: Aumentos en las emisiones localizadas de partículas diésel (DPM) y partículas finas (PM2.5) de los vehículos en carretera que pueden estar relacionadas con problemas de salud.

Descripción del método de evaluación: *Cuantitativo*

Fuentes de datos utilizadas:

- Ver fuentes de datos AQ1 y CH1. Las fuentes de datos adicionales incluyen:
- Mapa de emisiones cuadriculado

Supuestos:

- No todos los proyectos de autopistas o carreteras arteriales se incluyeron en el modelado TDM. Consulte la matriz de información del proyecto.
- Los cambios en $PM_{2.5}$ se han asociado con impactos de mortalidad/enfermedad. Los cambios en DPM se han asociado con el riesgo de cáncer. Para obtener más información sobre los estudios de salud y calidad del aire, consulte la Calidad del Aire (AQMP) de South Coast AQMD 2022 Apéndice I: Health Effects[40] and South Coast AQMD Multiple Air Toxics Exposure Study V (MATES V) Final Report[19].

BORRADOR

Metodología de puntuación:

- La clasificación de preocupación más alta de cualquier celda de cuadrícula se asigna al conjunto de proyectos modelados en función de los aumentos de emisiones localizados utilizando escalas / puntos de interrupción que se muestran en las leyendas a continuación. Para los proyectos de tránsito, la clasificación de preocupación máxima está determinada por los aumentos regionales de emisiones porque los aumentos de emisiones localizados y los mapas cuadriculados no están disponibles.

[40] *Costa Sur AQMD. 2022 AQMP Apéndice I: Efectos sobre la salud. 2 de diciembre de 2022. Disponible aquí: http://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. Acceso: mayo de 2023.*

Projects Categorías de emisiones para la evaluación de AQ1 - - Proyectos de autopistas, carreteras arteriales y tránsito

$PM_{2.5}$ Emisiones incrementales (lb/day)	**NO_X Emisiones incrementales (lb/day)**	**Leyenda**
≤-5	≤-55	Alto beneficio
≤-5	>-55 to ≤-5	Beneficio medio
≤-5	>-5 to <5 : Sin cambios	Beneficio medio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≤-55	Beneficio medio
>-5 to ≤-0.05	≤-55	Beneficio medio
>-5 to ≤-0.05	>-55 to ≤-5	Bajo beneficio
>-5 to ≤-0.05	>-5 to <5 : Sin cambios	Bajo beneficio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	>-55 to ≤-5	Bajo beneficio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	>-5 to <5 : Sin cambios	Sin beneficio
≤-0.05	≥5	Beneficio/preocupación mixtos
≥0.05 to <5	<-5	Beneficio/preocupación mixtos
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≥5 to <55	Baja preocupación
≥0.05 to <5	>-5 to <5 : Sin cambios	Baja preocupación
≥0.05 to <5	≥5 to <55	Baja preocupación
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≥55	Media preocupación
≥5	>-5 to <5 : Sin cambios	Media preocupación
≥0.05 to <5	≥55	Media preocupación
≥5	≥5 to <55	Media preocupación
≥5	≥55	Alta preocupación

BORRADOR

Categorías de emisiones para la evaluación de CH1 - - Proyectos de autopistas, carreteras arteriales y tránsito

$PM_{2.5}$ Emisiones incrementales (lb/day)	DPM Emisiones incrementales (lb/day)	Leyenda
≤-5	≤-0.4	Alto beneficio
≤-5	>-0.4 to ≤-0.004	Beneficio medio
≤-5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Beneficio medio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≤-0.4	Beneficio medio
>-5 to ≤-0.05	≤-0.4	Beneficio medio
>-5 to ≤-0.05	>-0.4 to ≤-0.004	Bajo beneficio
>-5 to ≤-0.05	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Bajo beneficio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	>-0.4 to ≤-0.004	Bajo beneficio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Sin beneficio
≤-0.05	≥0.004	Beneficio/preocupación mixtos
≥0.05 to <5	<-0.004	Beneficio/preocupación mixtos
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≥0.004 to <0.4	Baja preocupación
≥0.05 to <5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Baja preocupación
≥0.05 to <5	≥0.004 to <0.4	Baja preocupación
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≥0.4	Media preocupación
≥5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Media preocupación
≥0.05 to <5	≥0.4	Media preocupación
≥5	≥0.004 to <0.4	Media preocupación
≥5	≥0.4	Alta preocupación

BORRADOR

Para proyectos de transporte activo/TDM

Estos proyectos se contabilizarán en el AQ3. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Proyectos para Movimientos Positivos

La mayoría de estos proyectos se contabilizarán en AQ2. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de programas comunitarios

Estos proyectos se contabilizarán en AQ2 o CH2 o EN6. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

CON6: Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peatón

Descripción detallada de los criterios: El proyecto o programa tiene el potencial de introducir nuevos riesgos de seguridad o conflictos modales para peatones y ciclistas u otros usuarios activos del transporte.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Supuestos:

- El aumento del ancho de las calles fomenta velocidades más altas de los vehículos, crea distancias de cruce más largas y reduce la visibilidad de peatones/bicicletas
- La adición de carriles de viaje para vehículos crea puntos de conflicto adicionales para los usuarios activos del transporte que navegan por los cambios de carril
- Los proyectos que fomentan el flujo ininterrumpido de tráfico de vehículos en las carreteras arteriales (por ejemplo, la sincronización de señales) fomentan velocidades de vehículos ligeramente más altas y niveles más bajos de conciencia del conductor en las intersecciones.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones
NA	El proyecto o programa no tiene la oportunidad de influir en la seguridad de las condiciones viales para peatones o usuarios de bicicletas/transporte activo	
0 – Sin impacto	El proyecto o programa mejora o mantiene la seguridad de las condiciones viales para peatones o usuarios de bicicletas/transporte activo	
1 – Impacto bajo	El proyecto/programa incluye la ampliación de carreteras o la adición de carriles de viaje para vehículos a favor del rendimiento del automóvil sin la adición de protecciones para los modos activos - Escala localizada El proyecto/programa fomenta el flujo ininterrumpido de tráfico vehicular (por ejemplo, sincronización de señales)	
2 – Impacto medio	El proyecto programa incluye la ampliación de carreteras o la adición de carriles de viaje para vehículos a favor del rendimiento del automóvil sin la adición de protecciones para los modos activos - Escala semilocalizada	
3 – Impacto alto	El proyecto/programa incluye la ampliación de carreteras o la adición de carriles de viaje para vehículos a favor del	El proyecto o programa que tiene alojamiento para

	rendimiento del automóvil sin la adición de protecciones para modos activos - Escala de todo el corredor	bicicletas / pedazos recibe un 1

CON7: Potencial de impactos concentrados en la congestión

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Descripción detallada de los criterios: Potencial de impactos de congestión concentrados

Fuentes de datos utilizadas:

- SCAG Regional Travel Model, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

- Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.
- Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.
- Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de una manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.

BORRADOR

- Los proyectos BRT asumen un aumento del 25% en la velocidad de tránsito y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.
- Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad de tránsito y un cuarto de carril de reducción en la capacidad de vehículos.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Ninguna preocupación	Es poco probable que el proyecto cause congestión concentrada.
1 – Preocupación baja	Ligero potencial para causar congestión concentrada.
2 – Preocupación media	Potencial moderado para causar congestión concentrada.
3 – Preocupación alta	Alto potencial para causar congestión concentrada.

CON8: Posibles impactos en la construcción

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene la intención de capturar el potencial de impactos de construcción para las comunidades y los viajeros causados por la construcción de un proyecto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo/Juicio de ingeniería

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción de proyectos
- Dibujos de diseño I-710 EIR/EIS Alternative 5C

Supuestos:

- El área de estudio está altamente desarrollada y cualquier proyecto o programa de transporte que requiera construcción tiene el potencial de crear impactos en la construcción mientras se construye.
- El tipo de proyecto, su complejidad, su ubicación y su escala afectarán la duración y la magnitud de los posibles impactos de la construcción.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	El proyecto o programa no agrega nueva infraestructura (por ejemplo, rehabilitación/mantenimiento de infraestructuras existentes, estaciones, autopistas).
0 – Sin impacto	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física, pero las mejoras son de pequeña escala y tardan poco tiempo en construirse.
1 – Impacto bajo	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física, pero la escala y la duración de la construcción son localizadas y de corta duración.
2 – Impacto medio	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física donde la escala y la duración de la construcción afectarán a varias comunidades durante varios meses.
3 – Impacto alto	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física donde la escala y la duración de la construcción afectan a muchas comunidades y viajeros por una duración de nueve meses o más.

BORRADOR

CON9: Potencial de aumentos de VMT

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar las millas recorridas por vehículos (VMT)

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción y tipo de proyecto

Supuestos:

- Los proyectos que promueven los viajes en vehículos de un solo ocupante tienen el potencial de aumentar el VMT
- Los proyectos y programas se evaluaron con base en el tipo y subclasificación (Ver apéndice A), así como la escala del proyecto
- La escala del proyecto (localizado, semilocalizado, de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (véase la sección de definiciones comunes más arriba para la definición de las escalas del proyecto)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Un proyecto o programa que no afecta las millas recorridas por vehículos (generalmente proyectos que no son carreteras)
0 – Ninguna preocupación	Un proyecto o programa móvil que es poco probable que aumente VMT
1 – Preocupación baja	Proyecto o programa que tiene el potencial de impactar VMT a escala semilocalizada
2 – Preocupación media	Proyecto o programa que tiene el potencial de impactar VMT a escala de todo el corredor
3 – Preocupación alta	No se utiliza para esta métrica

CON10: Potencial para aumentar los costos de usuario

BORRADOR

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar los costos de usuario, ya sea directa o indirectamente.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Criterios relacionados: EQ-OP9 (Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos)

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción del proyecto

Supuestos:

- La preocupación inicial se centró en el aumento de los costos directos para los usuarios, es decir, la tarificación de la congestión
- Las preocupaciones captan los impactos "directos" e "indirectos" en los costos de los usuarios. Los impactos directos se refieren a proyectos / programas que afectan directamente los costos del usuario (es decir, tarifas de congestión). Los impactos indirectos se refieren a proyectos / programas que se supone que disminuyen el costo del usuario debido a sistemas de transporte / tránsito más eficientes, tiempos de espera reducidos, etc.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología

0 – Ninguna preocupación	El proyecto/programa no tiene impacto en los costos de los usuarios relacionados con el transporte o la vivienda
1 – Preocupación baja	El proyecto / programa aumenta mínimo e indirectamente los costos de los usuarios relacionados con el transporte o la vivienda (por ejemplo, tarifas de congestión)
2 – Preocupación media	El proyecto/programa aumenta moderada y directa o indirectamente los costos de los usuarios relacionados con el transporte o la vivienda (por ejemplo, tarifas de congestión)
3 – Preocupación alta	El proyecto/programa aumenta directo y sustancialmente los costos de los usuarios relacionados con el transporte o la vivienda (por ejemplo, tarifas de congestión)

CON11: Potencial para aumentar la cobertura impermeable

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene como objetivo capturar 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.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Criterios relacionados:

BORRADOR

> EN-3: Protege el hábitat natural (Características Ecológicas)

> EN-4: Funciones de calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones

> EN-6: Reducir el Efecto Isla de Calor; Proporcionar funciones de refrigeración para los usuarios

> EQ-EN6: Incluye reverdecimiento urbano y enfriamiento para áreas con poca copa de árboles y alta carga de islas de calor

> SA3: Mejora la resiliencia climática a través de infraestructura que mitiga los impactos de las inundaciones y el aumento de calor

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

Supuestos:

- El área de estudio está altamente desarrollada con pocos o ningún proyecto en terrenos nuevos, agrícolas o espacios abiertos.Cualquier proyecto que mencionara la adición de paisajismo, vegetación o zonas verdes no se consideró como preocupación.
- Este criterio no considera el cambio en la cobertura del suelo, lo que requeriría información de diseño más detallada, sino más bien si los proyectos, por su escala y tipo, probablemente aumenten la ganancia de calor y la escorrentía de aguas pluviales o dificulten la absorción de aguas pluviales.

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
NA	El proyecto o programa no agrega nueva infraestructura (por ejemplo, rehabilitación/mantenimiento de infraestructura existente, estaciones, autopistas)	
0 – Sin impacto	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física, pero incluye paisajismo, mitigación de aguas pluviales o superficies porosas.	Incluye mobiliario urbano y servicios de tránsito, que no se supone que tengan un impacto negativo.
1 – Impacto bajo	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a escala localizada (carretera, autopista, tránsito) o escala localizada/semilocalizada (transporte activo, peatones)	Algunos proyectos/programas semilocalizados o que abarcan todo el corredor y que agregan infraestructura mínima
2 – Impacto medio	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a escala semilocalizada (carretera, autopista, tránsito) o a gran escala de corredor (transporte activo, peatones)	
3 – Impacto alto	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a gran escala del corredor (carretera, autopista, tránsito)	

BORRADOR

CON12: Potencial de aumentar el desplazamiento económico

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene como objetivo capturar el potencial de una mayor vulnerabilidad al desplazamiento económico (en lugar de físico) de residentes o empresas como un efecto adverso de la inversión en infraestructura, que puede resultar en el interés de nuevos desarrollos, aumento de los precios de la tierra, los valores de las propiedades, y, en última instancia, los costos de vivienda/negocios.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo/GIS

Criterios relacionados: EQ-OP10: Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Modelo Estimado de Riesgo de Desplazamiento (Proyecto de Desplazamiento Urbano)
    - Riesgo estimado de desplazamiento - Desplazamiento global | Estimated Displacement Risk - Overall Displacement | AFFH Data and Mapping Resources (arcgis.com)

  - Modelo de riesgo de desplazamiento estimado de California – Urban Displacemnt

- Materiales de referencia/literatura

  - ¿Desplazamiento orientado al tránsito o dividendos para la comunidad? Understanding the Effects of Smarter Growth on Communities | Books Gateway | MIT Press (Karen Chapple & Anastasia Loukaitou-Sideris)

  - Gentrificación verde o "sólo lo suficientemente verde": ¿Influyen la ubicación, el tamaño y la función de los parques en el aburguesamiento de un lugar? - Alessandro Rigolon, Jeremy Németh, 2020 (sagepub.com) (Alessandro Rigolon & Jeremy Nemeth)

Supuestos:

- Esta métrica es aplicable a nuevos proyectos de tránsito ferroviario y ciclovías de clase 1 y 4:
  - Las grandes inversiones en transporte (nuevas líneas y estaciones ferroviarias) son uno de los muchos factores asociados con la gentrificación y el desplazamiento en las áreas urbanas. Si bien no se ha establecido una relación causal simple entre la inversión en transporte y el desplazamiento, investigaciones realizadas en Los Ángeles y más allá demuestran que la inestabilidad de la vivienda puede verse exacerbada por la inversión en transporte. (Chapple y Loukaitou-Sideris)
  - Los nuevos parques de vías verdes con un componente de transporte activo pueden fomentar la gentrificación y aumentar la vulnerabilidad al desplazamiento (Rigolon y Nemeth).
    - "Vía Verde" se refiere a un corredor de transporte activo recreativo de más de 1 milla.
- La Metodología de Riesgo de Desplazamiento Estimado del Proyecto de Desplazamiento Urbano es la mejor evaluación disponible del riesgo de desplazamiento para todas las comunidades dentro del corredor LB-ELA.
- Se puede suponer que los niveles de riesgo de desplazamiento residencial establecidos en las puntuaciones del modelo EDR reflejan también los niveles relativos de riesgo de desplazamiento comercial para inquilinos desfavorecidos o de pequeñas empresas.
- Los proyectos se mapean con el mapa de Riesgo de Desplazamiento Estimado y se unen con áreas censales asociadas (aquellas que se superponen y se encuentran dentro de los 500 pies del proyecto). Las puntuaciones de riesgo de desplazamiento para los sectores censales asociados se promediarán utilizando una escala numérica como se describe en la matriz de puntuación.

BORRADOR

Metodología del modelo EDR

El modelo de Riesgo de Desplazamiento Estimado (EDR) del Proyecto de Desplazamiento Urbano utiliza varias métricas a nivel de hogar y de tramo censal, incluidos datos de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2014 y 2019 para identificar la vulnerabilidad al desplazamiento de los hogares inquilinos de bajos ingresos dentro de cada tramo censal. Utilizando el aprendizaje automático, el modelo identifica variables

estrechamente asociadas con el desplazamiento a nivel de hogar para estimar el riesgo de desplazamiento a nivel del tramo censal. Cada sector censal recibe una puntuación según el riesgo de desplazamiento general, con categorías de “Ninguno”, “Desplazamiento probable”, “1 grupo de ingresos” o “2 grupos de ingresos”. Estas puntuaciones se explican con más detalle en la tabla al final de esta rúbrica.

El modelo utiliza la pérdida neta de ingresos extremadamente bajos (ELI: 0-30% del ingreso medio del área), ingresos muy bajos (VLI: 30-50% del AMI) y bajos ingresos (LI: 50-80% del AMI).) hogares como proxy del desplazamiento. En la herramienta de mapeo EDR, los grupos ELI y VLI se consolidan en un grupo de “ingresos muy bajos” (0%-50% de AMI). Si el modelo predice una pérdida neta dentro de estos grupos de ingresos, el tramo se clasifica en tres grados de desplazamiento (en orden de gravedad decreciente: "Extremo", "Alto" o "Elevado"); si la pérdida neta es incierta, las zonas se clasifican como que experimentan un desplazamiento "probable".

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin impacto	El proyecto no incluye una nueva inversión en tránsito o vía verde (sin riesgo de desplazamiento)
1 – Impacto bajo	El proyecto incluye una nueva inversión en transporte público o vía verde, y el riesgo de desplazamiento estimado promedio de los sectores censales asociados es nulo o bajo (0-1)
2 – Impacto medio	El proyecto incluye una nueva inversión en transporte público o vía verde, y el riesgo promedio estimado de desplazamiento de los sectores censales asociados es de bajo a moderado (1,1-2,0).
3 – Impacto alto	El proyecto incluye una nueva inversión en transporte público o vía verde, y el riesgo promedio estimado de desplazamiento de los sectores censales asociados es de moderado a alto (2,1-3,0).

BORRADOR

CON13: Potencial de aumento de la contaminación acústica

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar la contaminación acústica.

Descripción del método de evaluación: Cualitativa

Criterios relacionados: EN7

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción del Proyecto
- Clasificación de EN7

Supuestos:

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).
- Los proyectos que obtuvieron una puntuación de "0" o "Sin beneficio" en EN7 fueron evaluados para determinar si tienen el potencial de aumentar el ruido más allá del status quo. Esta evaluación se realizó primero en el nivel de subcategoría y se perfeccionó en la calificación real. Consulte el Apéndice A a continuación para conocer la aplicabilidad de cada subcategoría.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
NA	El proyecto/programa no tiene el potencial de aumentar o disminuir el ruido (Clasificación NA en EN-7)	
0 – Sin impacto	El proyecto incluye características de mitigación de ruido (calificación 1-3 en EN-7) o Proyectos sin beneficio de mitigación de ruido (calificación 0 en EN7) y están "localizados"	Proyectos ubicados dentro de los Puertos de LA/LB
1 – Impacto bajo	Proyectos sin beneficio de mitigación de ruido (calificación 0 en EN7) y semilocalizados	En todo el corredor o en proyectos que cambian de un modo a otro (por ejemplo, de camiones a trenes de carga) donde los impactos del ruido no están claros. Los proyectos de sincronización de señales y ITS de bus son de "bajo impacto" independientemente de su escala
2 – Impacto medio	Proyectos sin beneficio de mitigación de ruido (calificación 0 en EN7) y abarca todo el corredor	
3 – Impacto alto	Sin grandes preocupaciones	

BORRADOR

CON14: Potencial de reducción del número de usuarios de transporte público

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de disminuir el número de usuarios de transporte público.

Descripción del método de evaluación: Cualitativa

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción y tipo del proyecto

Supuestos:

Los proyectos y programas se evaluaron según el tipo y subclasificación (Ver apéndice A), así como la escala del proyecto.

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Un proyecto o programa que no afecta el número de usuarios de transporte público (proyectos que no son de movilidad)
0 – Ninguna preocupación	Un proyecto o programa de movilidad que probablemente no reduzca el número de usuarios de transporte público (proyectos de transporte público y de transporte activo)
1 – Preocupación baja	Proyecto o programa que tiene el potencial de reducir el uso del transporte público a una escala semilocalizada
2 – Preocupación media	Proyecto o programa que tiene el potencial de reducir el número de usuarios de transporte público a escala en todo el corredor.
3 – Preocupación alta	No se utiliza para esta métrica

CON15: Potencial de nuevas barreras físicas al transporte

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de disminuir el acceso mediante la adición de una nueva barrera física.

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cualitativa

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción y tipo del proyecto

Supuestos:

- Sólo los proyectos ferroviarios de tránsito son aplicables para esta preocupación. No hay nuevos proyectos de carreteras que agreguen barreras (no hay nuevas autopistas) ni nuevos proyectos de transporte activo que agreguen nuevas barreras.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Un proyecto o programa que no cuenta con nueva infraestructura física
0 – Ninguna preocupación	Proyectos de infraestructura que no tienen barreras de acceso (vías arteriales, proyectos de autobuses, proyectos de transporte activo)
1 – Preocupación baja	Proyectos de tránsito que utilizan principalmente derechos de vía existentes y/o que probablemente sean elevados
2 – Preocupación media	Proyectos de tránsito con nuevo derecho de vía y probablemente a nivel
3 – Preocupación alta	No se utiliza para esta métrica

CON16: Posible aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o mayor riesgo de inundaciones

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene como objetivo capturar los posibles impactos negativos relacionados con la adición de infraestructura que no incluye características específicas que aborden la escorrentía de aguas pluviales o el manejo de inundaciones. El riesgo de inundaciones aumenta cuando el agua no puede penetrar el suelo y, en cambio, se escurre por superficies impermeables. Cuando llueve mucho, esto puede provocar inundaciones, erosión y daños a la infraestructura circundante. Estos riesgos aumentan con los cambios climáticos asociados con el calentamiento global.

Descripción del método de evaluación: cualitativa

Criterios relacionados:

> EN-3: Protege el hábitat natural (Características ecológicas)
> EN-4: Funciones de calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones
> EN-6: Reducir el Efecto Isla de Calor; Proporcionar funciones de refrigeración para los usuarios
> EQ-EN6: Incluye reverdecimiento urbano y enfriamiento para áreas con poca cubierta arbórea y alta carga de islas de calor
> SA3: Mejora la resiliencia climática a través de infraestructura que mitigue los impactos de las inundaciones y el aumento de calor

BORRADOR

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

Suposiciones

- The study area is highly developed with little to no projects occurring on greenfield, agricultural or open space land.
- Any project which mentioned the addition of landscaping, vegetation or greening were not considered as concerns.
- This criterion does not consider land cover change, which would require more detailed design information but rather whether projects - by their scale and type, are likely to increase heat gain and stormwater run-off or hinder stormwater absorption.
- The scale of the project (localized, semi-localized, corridor-wide) was used in the evaluation of each project (see common definitions section above for definition of project scales)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
NA	El proyecto o programa no agrega nueva infraestructura (por ejemplo, rehabilitación/mantenimiento de infraestructura existente, estaciones, autopistas)	

0 – Sin Beneficio	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física, pero incluye paisajismo, mitigación de aguas pluviales o superficies porosas.	Incluye mobiliario urbano y servicios de tránsito, que no se supone que tengan un impacto negativo.
1 – Beneficio Bajo	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a escala localizada (carretera, autopista, tránsito) o escala localizada/semilocalizada (transporte activo, peatones)	Algunos proyectos/programas semilocalizados o que abarcan todo el corredor y que agregan infraestructura mínima
2 – Beneficio Medio	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a escala semilocalizada (carretera, autopista, tránsito) o a gran escala de corredor (transporte activo, peatones)	
3 – Beneficio Alto	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a gran escala del corredor (carretera, autopista, tránsito)	

BORRADOR

Apéndice A - Puntuación y aplicabilidad de la subclasificación

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
Transporte Activo / TDM	Bulevares de bicicletas	1	1 or 3	1	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Educación en bicicleta	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Carril bici de clase 1 ó 4	2	1 or 3	1	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Primera última milla	1	1 or 3	1	NA	Y	Y	Y	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Micromovilidad	1	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Puente peatonal (ped)	2	1 or 3	NA	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Paso de peatones	1	1 or 3	1	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Acera	2	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Acera, clase 2, otros	1	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Gestión de la demanda de transporte	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Varias mejoras para bicicletas	2	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Varias bicicletas/mejoras peatonales	2	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Varias mejoras de ped	2	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Pistas de calles principales	Mejora de las arterias	2	NA	3	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	Y	NA
	Ampliación de arterias	2	NA	1	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	Vehículos conectados/autónomos	1	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Calles completas	1	Varía	3	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Calles completas / mejoras arteriales	1	Varía	3	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Fibra	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Gestión integrada de corredores	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	NA
	Mejora de intersecciones	2	NA	2	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Actualizar puente	1	NA	3	0	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Puente nuevo	2	3	0	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	Y
	Reasfaltado	2	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Seguridad/Operativa	2	Varía	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Sincronización de señales	3	NA	NA	0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	Y
	Mejora de la señalización	2	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	NA
	Aguas pluviales	1	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Reducción del tráfico	1	Varía	1	1	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Vídeo	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	NA
Programas Comunitarios	Mitigación de emisiones	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Alojamiento	NA*	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Trabajos	NA*	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Paisajismo/amenidades	NA	NA	1	1	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Automóviles cero emisiones	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Tránsito de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Autopista	Carriles auxiliares	2	NA	1	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	Actualizar puente	2	1	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Construir	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Precios de congestión	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Mitigación de emisiones	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Carriles expresos	3	NA	1	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	Intercambio	1	Varía	1	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	Y	NA
	Paisajismo/amenidades	NA	NA	1	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Mantenimiento	1	NA	3	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA	NA	NA
	Rehabilitación (señales de autopistas)	0	NA	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Seguridad/operacional	2	Varía	2	NA	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Actualización de señal	2	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Paredes acústicas	NA	NA	NA	3	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Aguas pluviales	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Actualización del sistema de gestión de transporte	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Derivación de camiones	2	Varía	0	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	NA	Y
	Camiones de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Enverdecimiento	NA	1	1	1	Y	Y	Y	NA	Y	Y	NA	NA	NA
	Rehabilitación (Autopista)	2	NA	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
Movimiento de bienes	Mejora de las arterias	1	Varía	3	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	NA	NA
	Mitigación de emisiones	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Operación de carga	3	Varía	NA	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Ferrocarril de mercancías	1	Varía	0	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Grado sep	3	1	1	1	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Intercambio	2	Varía	1	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	NA	Y
	Puente nuevo	2	3	0	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Camiones de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Transporte de mercancías con cero emisiones	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Ferrocarril de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA	NA	NA
Tránsito	Autobuses de tránsito rápido	3	1	1	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Primera última milla / Experiencia del cliente	2	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Separación de grados	3	1	1	1	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Mayor servicio	2	3	NA	0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y
	Metro ligero	3	3	0	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Metroenlace	3	3	0	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Microtránsito	2	3	NA	0	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Nueva estacion	3	3	0	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Tiempo real / Experiencia del cliente	2	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Seguridad/Rehabilitación	2	NA	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Lanzadera	1	2	NA	0	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Mejoras de velocidad y fiabilidad	3	NA	NA	0	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	Y
	Servicios de velocidad/confiabilidad y tránsito	3	1	NA	0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Gestión de la demanda de transporte / Política tarifaria	1	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Servicios de tránsito	1	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Servicios de tránsito y seguridad	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Servicios de tránsito/seguridad/CX	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Tránsito de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Apéndice 6-B, Resultados del Proceso de Evaluación

¿Qué es esta hoja de cálculo?

Esta hoja de cálculo incluye el borrador de los resultados de la evaluación del Plan de Inversión del Corredor LB-ELA. Los resultados están actualizados al 3 de octubre de 2023, pero son borradores hasta que la Junta de Metro adopte el Plan. Esta hoja de cálculo contiene los resultados en español. También está disponible una versión en inglés.

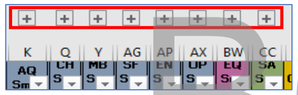
Entendiendo la hoja de cálculo

Las columnas de la hoja de cálculo corresponden a las medidas de desempeño utilizadas para evaluar los proyectos y programas potenciales. Consulte la tabla a la derecha para obtener una guía de las medidas de desempeño. Hay pestañas separadas para cada uno de los seis tipos de proyectos, así como pestañas separadas para puntajes de beneficios y puntajes de preocupaciones. Los seis tipos de proyectos y abreviaturas incluyen:

Transporte Activo = AT
Arterial = Art
Programas Comunitarios = ComPrograms
Autopista = Fwy
Movimiento de bienes = GoodsMvmt
Tránsito = Tránsito

Pestañas de beneficios:

Cada pestaña está ordenada por tipo de proyecto, subtipo e ID de proyecto, de forma coherente con versiones anteriores de la lista de proyectos. La vista predeterminada de la hoja de cálculo muestra los puntajes resumidos de los seis metas y dos principios directivos. Para ver puntuaciones individuales para cada criterio, utilice el signo + encima de cada columna para mostrar las puntuaciones de ese meta o principio (ver ejemplo -->).



Las pestañas de beneficios también muestran una puntuación total de meta.
(suma de las seis puntuaciones resumidas de metas), un total puntuación principal (suma de las dos puntuaciones principales), y un borrador de puntuación total (suma de seis goles y dos principios). Estas puntuaciones totales son para sólo con fines informativos y no ha sido determinó cómo se utilizarán estos puntajes totales en la priorización.

Pestañas de preocupaciones:

Las pestañas de preocupaciones separadas resaltan los posibles impactos adversos en los 16 criterios de preocupación. De manera similar a los criterios de beneficios, las calificaciones de inquietudes individuales se pueden ver haciendo clic en el signo + encima de la columna de inquietudes. La vista predeterminada muestra las preocupaciones totales (suma de todas las preocupaciones), así como las preocupaciones totales por fase del proyecto (diseño, construcción o resultado). Consulte la tabla a la derecha para obtener una lista de las inquietudes asociadas con cada fase.

Puntuaciones de criterios:

Cada proyecto y programa recibió una calificación para cada métrica de desempeño y criterio de preocupación. Fueron calificados según esta escala de posibles beneficios y posibles impactos adversos:

NA: No aplica
0: Sin beneficio / Sin impacto
1: Bajo beneficio / Bajo impacto
2: Beneficio moderado / Impacto medio
3: Alto beneficio / Alto impacto

El borrador de la metodología de evaluación para cada métrica de desempeño y criterio de preocupación se puede encontrar aquí. Esto incluye rúbricas de puntuación individuales para cada criterio que muestran cómo se determinaron las calificaciones:
Rúbrica de evaluación combinada

Tabla de referencia de medidas de desempeño: beneficios

Categoría de beneficio	Criterios de evaluación
Beneficios de la calidad del aire	AQ1: Reducir emisiones (NOx, PM2.5)
	AQ2: Facilitar tecnologías limpias y vehículos con menos emisiones
	AQ3: Cambio de modo a modos más limpios
Beneficios comunitarios (incluida la salud)	CH1*: Reducir las emisiones (Métricas de efectos en la salud: DPM, PM2.5)
	CH2*: Reducir la exposición en los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera)
	CH3*: Cambio de modo a transporte activo, tránsito
	CH4: Mejore la experiencia del usuario (las métricas pueden variar según el modo)
	CH5*: Acceso para bicicletas/peatones a parques, áreas recreativas, espacios abiertos
Beneficios de movilidad	MB1: Número de pasajeros
	MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías)
	MB3: Reducir la congestión (horas de retraso de personas y mercancías)
	MB4: Accesibilidad modal (por zona)
	MB5: Confiabilidad (tránsito, carretera)
	MB6: Cierres de brecha
	MB7: Aumento de las opciones de viaje
Beneficios de seguridad	SF1*: Protecciones para Bicicleta / Usuarios (Clase de Bicicleta)
	SF2*:Protecciones de tráfico (bicicleta/ped)
	SF3: Seguridad personal
	SF4*: Incluye características de seguridad
	SF5: Reducción de Puntos de Conflicto (Seguridad Vehicular)
	SF6*: Funciones para calmar el tráfico
	SF7: Mejora / rehabilita la infraestructura existente
Beneficios ambientales	EN1: Medio ambiente mejorado gracias a los cambios de modo
	EN2: Potencial de reducción de gases de efecto invernadero
	EN3: Protege el hábitat natural (características ecológicas)
	EN4: Características de calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones
	EN5: Reducir el uso de energía
	EN6*: Reducir la isla de calor; proporcionar refrigeración
	EN7: Potencial de reducción de ruido
	EN8: Apoya los principios de uso eficiente de la tierra en el transporte
Beneficios de oportunidad/prosperidad	OP1*: Acceso a puestos de trabajo
	OP2: Accesibilidad (mejorar la movilidad para todas las edades y capacidades)
	OP3: Aumenta la Competitividad Regional
	OP4*: Desarrollo de la fuerza laboral
	OP5*: Contratación potencial dirigida, nuevos trabajos de construcción
	OP6*: Acceso a servicios de calidad de vida
	OP7*: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc.
	AQ1: Reducir emisiones (NOx, PM2.5)
	AQ3: Cambio de modo a modos más limpios
	CH1: Reducir las emisiones (Métricas de efectos en la salud: DPM, PM2.5)
	EQ-CH2: Reduces exposure to air pollution in communities facing high pollution burden and asthma rates
	CH3: Mode Shift to active transportation, transit
	EQ-CH5: aumenta el acceso a instalaciones recreativas de alta calidad en áreas que carecen de infraestructura de transporte activo y parques
	MB1: Número de pasajeros
	MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías)
	MB3: Reducir la congestión (horas de retraso de personas y mercancías)
	MB4: Accesibilidad modal (por zona)
	MB5: Confiabilidad (tránsito, carretera)
	MB6: Cierres de brecha

Tabla de referencia de medidas de desempeño: inquietudes

Preocupaciones	Criterios de preocupación	Fase relevante del proyecto
Preocupaciones (inicial)	Con1: Potencial de desplazamientos	Diseño
	Con2: Potencial de impactos físicos (ROW)	Diseño
	Con3: potencial para aumentar los tiempos de viaje	Resultado
	Con4: Potencial para el desvío del tráfico	Resultado
	Con5: Potencial para aumentar las emisiones localizadas/cambio de emisiones	Resultado
	Con6: Potencial de impactos en la seguridad de bicicletas/pedistas	Diseño
	Con7: Potencial de impactos concentrados de la congestión	Resultado
	Con8: Impactos potenciales de la construcción	Construcción
	Con9: Potencial de aumento de VMT	Resultado
Preocupaciones (adicionales)	Con10: Potencial de aumentar los costos para el usuario	Resultado
	Con11: Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Diseño
	Con12: Potencial de aumentar el desplazamiento económico	Resultado
	Con13: Potencial de aumentar la contaminación acústica	Diseño
	Con14: Potencial de reducción del número de usuarios de transporte público	Resultado
	Con15: Potencial de nuevas barreras/disminución del acceso	Diseño
	Con15: Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o mayor riesgo de inundaciones	Diseño

BORRADOR

Beneficios de equidad	EQ-MB7: Aumenta las opciones de transporte confiables y accesibles para aquellos que no pueden o prefieren no conducir [EQ]
	EQ-SF1: mejora la seguridad física de las personas, caminar, andar en bicicleta y rodar
	EQ-SF3: mejora las percepciones de seguridad personal de las personas que caminan, andan en bicicleta, se desplazan en bicicleta y toman el transporte público
	EQ-EN3: Contribuye a la remediación del daño ambiental o pérdida de características naturales
	EQ-EN6: incluye enverdecimiento urbano y enfriamiento para áreas con dosel de árboles bajo y alta carga de islas de calor
	EN7: Potencial de reducción de ruido
	OP1: Acceso a trabajos
	OP6: Acceso a servicios de calidad de vida
	OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc.
	EQ-OP8: Aumenta la cantidad y calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral subempleada y de bajos ingresos
	EQ-OP9: Reduce costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos
	EQ-OP10: Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial
Beneficios de sostenibilidad	SA1: Proporciona infraestructura, servicios y/o tecnología para reducir la dependencia de modos de viaje y movimiento de mercancías contaminantes y que consumen mucha energía.
	SA2: Proporciona infraestructura para promover la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación.
	SA3: Mejora la resiliencia climática a través de infraestructura que mitigue los impactos de las inundaciones y el aumento de calor
	SA4: Apoya la creación de empleo y las transiciones de la fuerza laboral hacia sectores de tecnología e infraestructura verdes
	SA5: Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viajes y las emisiones de la actividad de movimiento de mercancías

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Orden	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0005**	Corredor de transporte activo de ferrocarril a río Segmento A	Una ruta de transporte activo de 5.6 millas que conecta la estación Fairview Height de la línea Crenshaw que pronto se abrirá en Inglewood con la estación de la línea Slauson A (azul) en el sur de Los Angeles.	9	Metro LRTP, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0.8	2.1	2.0	2.2	1.2	1.8	2.2	1.1	10.2	3.4	13.5
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0006**	Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B	Un corredor de transporte activo de aproximadamente 4.5 millas entre el Río LA y la estación de la línea Slauson A (azul) que conecta con el segmento A.	10	Metro LRTP, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1.7	2.4	2.0	2.4	1.0	1.8	2.2	1.1	11.3	3.3	14.6
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0007**	Camino del Río LA – Centro de Los Angeles	Cierre de la brecha de un sendero ciclista y peatonal de ocho millas entre Elysian Valley y Maywood, a través del centro de Los Angeles.	1	Metro LRTP, encuesta SPP, Cartografía SPP	Maywood a Elysian Valley	0.8	2.1	1.9	2.2	1.1	2.1	1.6	1.1	10.2	2.7	12.8
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0008**	Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul	Ejecutar los proyectos identificados en el Plan de la primera/última milla de la Línea Azul dentro del corredor LB-ELA, con énfasis en la estación de Del Amo. Los proyectos incluirán reconfiguraciones de rampas, mejoras de aceras y carriles de bicicleta, y mejoras de cruces, entre otros. El Plan de la primera/última milla (FLM) para la Línea Azul se adoptó en abril de 2018 y representa un esfuerzo pionero en su género para planificar mejoras integrales de acceso para toda una línea de tránsito. El Plan cubrió las 22 estaciones de la Línea A (Azul) de Metro y puso a prueba un proceso inclusivo y centrado en la equidad de participación comunitaria. El Plan incluía mejoras peatonales y ciclistas a nivel de planificación, identificadas por la comunidad, a una distancia a pie (1/2 milla) y en bicicleta (3 millas) de cada estación de la Línea A.	11	Metro LRTP, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.7	1.9	2.1	1.2	1.9	2.2	1.6	12.3	3.8	16.0
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0017**	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro	Ejecutar los proyectos de transporte activo de importancia regional adoptados como parte del Plan de Transporte Activo de Metro (más de 40 proyectos en toda la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles.	2	Metro ATSP, encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.7	2.2	2.3	1.3	2.4	2.0	1.1	13.4	3.1	16.5
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0055**	I-710 Carril de bicicleta del Río LA	Propuesta de sendero para peatones y ciclistas a lo largo del Río LA, concretamente a lo largo de la I-710, que conecta Maywood con Long Beach.	3	Encuesta SHOPP, SPP	Múltiples jurisdicciones	0.8	2.1	2.0	1.8	1.4	1.9	1.7	1.1	10.1	2.8	12.9
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0066**	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones	Randolph, desde el límite oeste de la ciudad de Bell hasta el límite este. Completar la Fase 2 del Corredor de Transporte Activo del Metro de Randolph (MAT).	4	Ciudad de Bell/COG, Cartografía SPP	Bell	0.8	1.8	2.0	2.3	0.8	1.7	1.9	1.2	9.4	3.1	12.5
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0070**	Puente peatonal	Construir un puente peatonal (que conecte el parque Asmus con la proyectada estación del LRT del West Santa Ana Branch).	12	Ciudad de Commerce/COG, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Bell Gardens	1.7	2.1	1.7	2.0	0.8	1.3	1.7	0.9	9.5	2.6	12.2
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0076**	Instalaciones para peatones y bicicletas	Proporcionar mejoras en las instalaciones peatonales. Proporcionar rutas seguras para los ciclistas. (Varios lugares dentro de la ciudad de Commerce).	13	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Commerce	1.7	2.4	1.7	2.1	0.8	1.6	1.8	0.9	10.2	2.7	12.9
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0082**	Paso de peatones mejorado (Rives Av y Adwen St.)	Paso de peatones mejorado en Rives Av y Adwen St.	14	Ciudad de Downey/COG	Downey	0.8	1.2	1.1	1.7	0.8	0.9	0.3	0.9	6.5	1.2	7.7
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0090**	Luces intermitentes rápidas rectangulares en pasos de peatones	Instalar luces intermitentes rápidas rectangulares (RRFB) en los pasos de peatones de varios puntos de la ciudad de Long Beach.	26	Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach	0.8	0.9	1.1	1.3	0.5	1.5	0.7	0.9	6.2	1.6	7.7
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0094**	Paso elevado del puente peatonal de Hill St	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Hill St para peatones y ciclistas.	15	Ciudad de Lynwood/COG, Encuesta SPP	Long Beach	1.7	2.4	1.7	2.0	0.6	1.5	1.9	0.9	9.9	2.8	12.6
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0095**	Mejoras en los cruces de peatones	Proporcionar mejoras en los cruces de peatones (botones peatonales, señalización e infraestructura eléctrica) en las intersecciones Rosewood/Abbott, Mallison/Abbott, Long Beach/Tecumseh, Imperial/Ruth y Atlantic/Brewster. (Fase 1)	27	Ciudad de Lynwood/COG	Lynwood	0.8	0.9	0.9	1.5	1.1	1.3	1.7	0.9	6.5	2.6	9.1
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0102**	Mejoras del plan maestro para peatones y ciclistas	Proporcionar mejoras en las instalaciones peatonales. Proporcionar rutas seguras para los ciclistas. (Varios lugares dentro de la ciudad de Maywood según el plan maestro de la ciudad).	16	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Maywood	1.7	2.4	1.7	2.3	1.0	1.6	2.0	0.9	10.6	2.9	13.5
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0111**	West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal	Ejecutar las fases 1-4 del sendero ciclista y peatonal (clase I) a lo largo del derecho de paso del ferrocarril entre el Río LA y Sommerset. Incluye iluminación, cercas, paisajismo, balizas intermitentes, granito descompuesto, rampas de acera ADA y mobiliario urbano.	5	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.7	1.9	2.2	1.2	1.3	1.6	1.7	11.8	3.3	15.1
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0114**	Camino peatonal de Walnut	Proporcionar una senda peatonal a lo largo de 25th St desde el oeste de Walnut Av hasta Gundry Av.	17	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	1.7	1.8	1.7	1.4	0.8	1.2	0.4	0.7	8.6	1.1	9.7
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0128**	Proyecto de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St	Este proyecto implicaría la construcción de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St desde District Bl hasta el sistema de senderos del Río Los Angeles.	6	PIPO (Ciudad de Maywood), Cartografía SPP	Maywood	0.8	1.8	1.9	1.7	0.6	1.7	1.7	0.9	8.4	2.6	11.0
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0138**	Paso elevado para peatones y bicicletas de Spring Av	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Spring St para peatones y ciclistas.	18	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Long Beach	1.7	2.1	1.7	2.0	0.6	1.3	0.6	0.9	9.3	1.5	10.8
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0139**	Paso elevado para peatones y bicicletas de Humphreys Av	Construir un puente sobre la I-710 a lo largo de Humphreys Av para peatones y ciclistas.	19	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	East LA	1.7	2.1	1.5	2.0	0.5	1.5	1.9	0.9	9.3	2.8	12.0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Orden	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0158**	Proyecto de cierre de la brecha peatonal de Del Amo	Proporcionar aceras e iluminación en el paso inferior de Del Amo en la autopista I-710. Actualmente no existen aceras. También ayudaría a aquellos que buscan un acceso a pie a la estación Del Amo LRT.	20	Cartografía SPP	Rancho Dominguez / Long Beach	1.7	2.1	1.7	1.9	1.0	1.1	0.8	0.7	9.4	1.4	10.8
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0159**	Proyecto de conector peatonal de Southern Av	Nueva senda peatonal a lo largo de Southern Av/East Frontage Rd/Miller Way/West Frontage Rd para conectar Garfield Av con Urban Orchard Park.	21	Cartografía SPP	South Gate	1.7	2.4	1.7	2.0	0.7	1.1	0.9	0.7	9.5	1.6	11.1
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0162**	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach	Ejecutar los proyectos planificados de 8 a 80 carriles de bicicleta adoptados como parte del Plan Maestro de la Ciudad de Long Beach para el uso de la bicicleta dentro del corredor LB-ELA, incluidos los proyectos de cierre de brechas, las instalaciones troncales y los carriles de bicicleta canalizados (más de 40 proyectos dentro de la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles.	7	Plan director para el uso de la bicicleta en la ciudad de Long Beach, encuesta SPP, CA-7	Long Beach	2.5	2.7	2.2	2.3	1.3	2.3	1.7	0.9	13.2	2.6	15.8
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0163**	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA	Ejecutar proyectos ciclistas de importancia regional en zonas con insuficientes infraestructuras ciclistas existentes y planificadas dentro del corredor LB-ELA (varios proyectos dentro de la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles. Incluiría rutas potenciales identificadas por la comunidad, pero que requerirán una mayor planificación y diseño en cooperación con las jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles).	8	Cartografía SPP, CA-7	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.7	2.2	2.3	1.3	2.3	2.0	1.1	13.2	3.1	16.3
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0165**	Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek	A lo largo del carril de bicicleta de Compton Creek, entre 120th St y Greenleaf Bl, construir pasos subterráneos para bicicletas en 120th St, El Segundo Av, Rosecrans Av, Compton Av, y Alondra Av. Agregue iluminación, paisajismo, bancos y sombra al camino existente.	28	Cartografía SPP, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Compton	1.7	2.4	2.0	2.5	1.3	1.7	2.2	1.4	11.5	3.6	15.1
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0170**	Rutas seguras de Huntington Park para personas mayores y estudiantes	El proyecto construirá rampas para bordillos, mejoras en los cruces, aceras, señalización, reducción de la velocidad y otras mejoras de transporte activo para peatones en segmentos de Belgrave Av, Clarendon Av, 61st St, Randolph St, Seville St, Zoe Av, State St, Yahualica Place y senderos para peatones y ciclistas adyacentes a Veteran's Park. Incluye 130 rampas para bordillos y pasos de peatones de alta visibilidad, 3 islas elevadas, 1 luz HAWK, 3,266 pies lineales de aceras, 20 señales de orientación, 10 luces intermitentes, 329 bolardos iluminados, 20 reductores de velocidad, 10 pasos de peatones elevados, papeleras y árboles de sombra.	29	Encuesta PIPO (Huntington Park), SPP	Huntington Park	0.8	2.1	1.9	2.4	1.2	2.0	2.0	1.4	10.5	3.4	13.9
Transporte activo / TDM	Estrategias de gestión de la demanda de viajes (TDM)	**LB-ELA_0198**	Programas de vehículos compartidos	Ampliar los programas de vehículos compartidos de Metro centrándose en el área de estudio de LB-ELA. El uso compartido del automóvil es una opción de viaje económica y efectiva que implica encontrar viajeros cercanos para compartir el viaje. Proporcionar acceso a servicios de búsqueda de vehículos para encontrar residentes cercanos que quieran compartir el viaje. Además, promover los servicios de camioneta de uso compartido, incluyendo la coordinación, el apoyo administrativo y las subvenciones financieras para los viajeros, especialmente en las zonas menos atendidas por los operadores de transporte público.	40	Encuesta SPP	Área de estudio	1.7	1.3	1.1	NA	0.8	1.1	1.4	0.8	6.0	2.2	8.2
Transporte activo / TDM	Estrategias de gestión de la demanda de viajes (TDM)	**LB-ELA_0199**	Programas de trabajo a distancia	Basándose en las "lecciones aprendidas" durante la pandemia de COVID, anime a los empleadores a modificar sus políticas laborales para mantener los horarios de trabajo híbridos, los horarios de trabajo flexibles y las opciones de "trabajo desde casa". Coordinar con organismos públicos y grandes empleadores. Compartir investigaciones/promover estudios sobre la efectividad del teletrabajo. Además, identificar infraestructura de apoyo para el teletrabajo. Ampliar la capacidad de banda ancha y las capacidades del proveedor de servicios de Internet (ISP) dentro del Corredor LB-ELA mediante la ubicación conjunta de la infraestructura de comunicaciones digitales (como el cable de fibra óptica) con los principales proyectos de obras públicas e infraestructura.	41	Encuesta SPP	Área de estudio	1.7	1.7	1.1	1.6	0.8	1.6	1.4	0.8	8.5	2.2	10.7
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0200**	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas	Esta iniciativa se basaría en el marco existente del Programa de Bicicletas Compartidas de Metro, centrándose en el Corredor LB-ELA. Esto implica la colaboración con jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles), organizaciones sin fines de lucro y / o la creación de asociaciones público-privadas con el fin de ampliar el acceso a los programas de bicicletas compartidas y para la provisión de servicios clave para los usuarios de bicicletas dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Se proporcionaría apoyo financiero para ayudar a movilizar fondos locales para proyectos de capital en pequeña escala, tales como: estacionamiento de bicicletas y casilleros de almacenamiento; iluminación para carriles bici; estaciones de reparación/mantenimiento de bicicletas; señalización y orientación; estaciones de carga de bicicletas eléctricas; y características de seguridad.	30	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Área de estudio	1.7	1.2	1.6	2.0	1.4	2.2	1.8	2.1	10.1	3.9	13.9

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Orden	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0201**	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Angeles) para mejorar la seguridad y mejorar el entorno para caminar / andar en bicicleta en todo el Corredor LB-ELA. Las medidas y características de transporte activo incluirían elementos como: - Estructuras de sombra, árboles, bancos y botes de basura; - Aceras más anchas, extensión del bordillo, mejoras en los pasos de peatones y mejoras en la accesibilidad de la ADA; (incluido el reposicionamiento de cajas de servicios públicos en las aceras); - Señales de alto, semáforos, fases de señalización para peatones y ciclistas, marcas de pavimento de colores, señalización y franjas, pasos de peatones intermitentes y otros controles de tráfico como las luces intermitentes para peatones; - Opciones alternativas de cambio de fase de los semáforos, como cruces de peatones "codificados"; - Iluminación a lo largo de los caminos para peatones y ciclistas, incluidos los pasos subterráneos; - Paisajismo, características del paisajismo hechas a mano y otras características estéticas; - Topes y barreras de protección, cercos mejorados. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones a las jurisdicciones locales, si se solicita, para definir y desarrollar proyectos potenciales. Proporcionar apoyo financiero para ayudar a aprovechar los fondos locales para la construcción e implementación de proyectos. Los fondos estarían disponibles en función de criterios tales como: necesidad del proyecto, preparación del proyecto y beneficios del proyecto en relación con los costos, entre otros factores.	31	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Área de estudio	2.5	2.7	2.2	2.6	1.9	2.3	2.3	1.9	14.1	4.2	18.3
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0204**	Proyectos de cierre de brechas peatonales	Cerrar las brechas dentro de la red de circulación peatonal en las comunidades dentro del Corredor LB-ELA mediante la implementación de nuevas instalaciones peatonales. Se pondría a disposición un programa de financiamiento para otorgar recursos financieros a las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Ángeles) sobre una base competitiva para diseñar y construir nuevas instalaciones peatonales en áreas donde actualmente falta esta infraestructura. Los proyectos incluirían: - Nuevas aceras y senderos peatonales - Extensiones de senderos/caminos peatonales existentes - Pasos elevados para peatones/bicicletas - Nuevos pasos de peatones/señales para peatones - Provisión de conexiones y acceso a los senderos existentes (por ejemplo, mayor acceso al sendero del Río Los Angeles/Rio Hondo) - Provisión de accesos/conexiones peatonales a las estaciones/paradas de tránsito de Metro existentes y previstas - Implementación de zonas escolares seguras para peatones y ciclistas	22	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Múltiples jurisdicciones	1.7	2.4	2.2	2.3	1.5	2.3	2.0	1.1	12.3	3.1	15.4
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0206**	Mejoras para peatones y bicicletas de la ciudad de Bell Gardens	Mejoras para peatones, bicicletas y calmado de tráfico en toda la ciudad para crear un entorno completo en las calles: cruces peatonales, mini rotondas, señales peatonales HAWK, extensiones de aceras, rutas para bicicletas de Clase 3, rampas ADA, sincronización de señales de intervalo peatonal líder [LBI] y mejoras en las rayas. Se aplicaría a varios lugares dentro de la ciudad de Bell Gardens, incluyendo: Sprecht Ave., Live Oak St., Priority St., Purdy Ave., Gephart Ave., Perry Rd. y Hannon St.	32	PIPO	Bell Gardens	1.7	2.4	1.7	1.9	1.0	1.9	2.1	0.9	10.5	3.0	13.5
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0207**	Mejoras en la seguridad de la comunidad de la ciudad de Carson	Mejorar la infraestructura y la seguridad de bicicletas y peatones con carriles para bicicletas de Clase 2, soportes para bicicletas, mejoras en los cruces peatonales, botones de señalización peatonal accesible, señales de cuenta regresiva para peatones y rampas para aceras. Varias ubicaciones dentro de la Ciudad de Carson y Santa Fe Av entre 218th Place y Del Amo Bl.	33	PIPO	Carson	1.7	2.1	1.5	1.9	1.0	1.5	0.7	0.9	9.7	1.6	11.2
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0208**	Proyecto de Accesibilidad Peatonal de Salt Lake Av	Lado este de Salt Lake Av dentro de la ciudad de Cudahy. Amplíe la acera, instale iluminación peatonal, señalización, extensiones de aceras y rampas para sillas de ruedas que cumplan con la ADA.	34	PIPO	Cudahy	1.7	1.5	1.3	2.0	0.8	1.5	1.9	0.9	8.8	2.8	11.6
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0209**	Proyecto de Rutas Seguras a la Escuela de South Downey (Fase 2)	Educación sobre seguridad y construcción de aceras, cruces peatonales y rampas en los bordillos. Varios lugares dentro de South Downey: Brunache St., Laura St., Nada St., Pomering Rd, Quoit St., Lankin St., Orizaba Ave., Gneiss Ave., Devenir Ave., Blodgett Ave. y Premiere Ave.	35	PIPO	Downey	0.8	1.5	1.3	1.7	1.0	1.9	1.2	0.9	8.2	2.1	10.3
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0210**	Proyecto de Mejora de Rotondas de Vía Verde	En la intersección de Rives Av / Phlox Street en la ciudad de Downey, construya una rotonda, salidas de bombillas con rampas direccionales, cruces peatonales mejorados, señalización, paisajismo, sombra y bioswales.	36	PIPO	Downey	0.8	0.9	0.9	1.7	0.9	0.9	0.6	1.0	6.2	1.5	7.7

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Orden	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0211**	Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad	Crear una red interconectada de rutas para caminar y andar en bicicleta, incluida la creación de bulevares para bicicletas a lo largo de las calles 8 y 11. Incluye la red de transporte activo al sur de Anaheim Street, al norte de 7th Street, al este de Long Beach Bl y al oeste de Cherry Av dentro de la ciudad de Long Beach.	23	PIPO	Long Beach	1.7	2.4	2.0	2.1	1.5	1.7	2.2	0.9	11.3	3.1	14.5
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0212**	Mejoras en el transporte activo de Tweedy Bl	Instalar mejoras en Tweedy Bl para mejorar la seguridad de los usuarios no motorizados y promover caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público local. Tweedy Bl, entre Alameda Street y Dearborn Av y entre Dorothy Av y Los Angeles River Bicycle Trail, dentro de la ciudad de South Gate.	37	PIPO	South Gate	2.5	2.7	1.7	2.3	1.0	1.9	1.5	0.9	12.0	2.4	14.4
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0213**	West Santa Ana Branch [WSAB] Proyecto de seguridad y acceso para bicicletas " Primera-última milla" de la estación de tren ligero	Instale 0.3 millas de acera, 1.5 millas de carriles para bicicletas (Clase II), 2 millas de carriles para bicicletas (Clase III), alumbrado público, islas medianas centrales, rampas en la acera y un área de descanso cerca del carril bici del río Los Angeles. Ubicado en el cuadrante oriental de la Ciudad de South Gate, a lo largo del existente Union Pacific Railroad / futuro Corredor de transporte de West Santa Ana Branch.	24	PIPO	Múltiples jurisdicciones	1.7	2.4	1.7	2.4	1.5	1.5	2.0	0.9	11.1	2.9	14.0
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0214**	Iniciativa de habitabilidad I-710	Un compendio de proyectos propuestos y mejoras como se describe en el plan conceptual de la Iniciativa de Habitabilidad I-710. Los proyectos propuestos incluyen mejoras tales como: - Iluminación para personas caminando/andando en bicicleta. - Carriles bici nuevos/mejorados y servicios para bicicletas. - Nuevas aceras mejoradas y cruces peatonales. - Paisajismo y sombra. Arte público. - Mejora de las paradas de autobús. Bordillos mejorados. Mobiliario urbano. - Tráfico calmado a velocidades lentas. - Nuevas conexiones y cruces. Mejorar los pasos subterráneos/elevados. Las propuestas abordan mejoras a lo largo de una red de 21 segmentos de carreteras este-oeste y 6 de norte a sur ubicados a una milla de la I-710.	38	Comité ad hoc del COG	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.7	2.2	2.4	1.7	2.3	2.2	1.9	13.8	4.1	17.9
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0216**	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)	Expandir los esfuerzos de metro para promover la seguridad de las bicicletas y mejorar la conciencia vial para ciclistas, peatones, operadores de autobuses y automovilistas dentro de las comunidades del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles. Este programa incluye: Campañas de educación y estímulo para promover un cambio de conducir a más caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público. Clases de manejo de bicicletas y seguridad vial. Paseos comunitarios. Paseos de Rutas Seguras a las Escuelas. Colaboración con partes interesadas clave en el desarrollo de campañas y materiales impresos, como kits de conducción segura para participantes de clases de seguridad en bicicleta.	39	Comité Consultivo, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Área de estudio	0.8	1.3	0.8	1.2	0.8	0.8	1.0	1.7	5.8	2.7	8.5

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Orden	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0220**	Proyecto piloto de micromovilidad	Desarrollar un proyecto piloto a lo largo de Long Beach Bl/Pacific Bl entre Ocean Bl [Long Beach] y East. 57th Street [Vernon] con el fin de evaluar el diseño y la implementación de características de micromovilidad a lo largo de este corredor completo de calles planificado. La micromovilidad se define como cualquier dispositivo pequeño, de baja velocidad, humano o eléctrico, incluidas bicicletas, scooters, bicicletas con asistencia eléctrica (e-bikes), scooters eléctricos (e-scooters) y otros medios de transporte pequeños, livianos y con ruedas. Los dispositivos de micromovilidad ayudan a cerrar las brechas de tránsito en la primera y última milla y pueden ofrecer a las personas un mayor acceso a trabajos, atención médica y otros servicios. Los dispositivos de micromovilidad motorizados y adaptativos también pueden aumentar la movilidad de los adultos mayores o las personas con discapacidades, ya que su manejo es menos extenuante que las bicicletas o los patinetes tradicionales. El Proyecto Piloto de Micromovilidad probaría y evaluaría varios conceptos, incluidos, entre otros, los siguientes: - Limites de velocidad. Por ejemplo, los dispositivos de micromovilidad deben autorregular sus velocidades por debajo de 15 millas/hora para usar el carril protegido o deben circular por la carretera. - Cumplimiento / Señalización. Motocicletas y otros dispositivos de alta velocidad no permitidos en los carriles protegidos. - Estaciones de estacionamiento designadas. Proporcione áreas de estacionamiento designadas para todo tipo de dispositivos de micromovilidad y mantenga los dispositivos fuera del derecho de paso de los peatones. - Examinar políticas y regulaciones que permitirían a las empresas privadas operar servicios de micromovilidad compartidos, incluidos e-scooters y e-bicicletas, a las comunidades.	25	Comité Consultivo	Área de estudio	1.7	1.5	2.0	1.2	1.1	1.9	2.2	1.1	9.4	3.4	12.8

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0003**	Proyecto de Gestión Integrada de Corredores (ICM)	ICM es una estrategia del Sistema de Transporte Inteligente (ITS) para gestionar la congestión no recurrente a lo largo de un corredor mediante la utilización de tecnologías y sistemas avanzados. Los componentes del ICM incluyen la supervisión activa de todos los modos e instalaciones de transporte dentro del corredor, dentro y fuera de la autopista, incluyendo la medición de rampas, la coordinación de señales de tráfico, la gestión del tráfico de incidentes, el sistema avanzado de información al viajero y otras tecnologías y técnicas avanzadas. Se aplicaría en la I-710 y en una red de calles principales de conexión clave, dentro del corredor LB-ELA entre la SR-91 y la SR-60.	Metro LRTP, PIPO, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0.8	0.8	2.0	0.4	0.4	2.0	1.3	2.4	6.5	3.7	10.1
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0010**	Puente Shoemaker/Shoreline Dr	Mejoras en la I-710/Sustitución del puente Shoemaker: Sustituir el puente Shoemaker existente por un puente nuevo. El nuevo puente se reducirá para tener dos carriles de flujo mixto en sentido NB y en sentido SB para enlazar el flujo con la I-710. El nuevo puente también incluirá un acceso peatonal y ciclista. Además, se proporcionarán mejoras para bicicletas, peatones y calles en las vías advacentes.	SCAG RTP, PIPO, Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach	1.4	1.8	1.9	2.4	1.5	1.7	1.8	1.6	10.6	3.4	14.0
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0012**	Garfield Widening	Garfield Avenue Improvements, from 70th Street to Howery Street. Widen Street 1 to 4 Feet for 2 Miles to Accommodate a Third Lane in Each Direction during Peak Hours. Add Medians, Narrow Existing Medians, Add Second Left Turn Lane in All Directions at Two Intersections, (Rosecrans Ave. And Alondra Blvd.), Resurface Street, Concrete Intersections, and add Traffic Signal Improvements, Street Lights, Underground Utilities, Green Street Improvements, and Stormwater and Watershed BMPs.	SCAG RTP, PIPO	Paramount	0.4	0.2	2.0	0.6	0.3	1.6	0.8	0.9	5.1	1.7	6.8
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0013**	Sincronización de señales de Tweedy Bl	Proyecto de sincronización de señales de Tweedy Bl: (1) Interconecta 18 señales de tráfico utilizando cable de fibra óptica y comunicaciones inalámbricas (2) sincroniza la sincronización de la señal para mejorar el flujo de tráfico y reduce los retrasos a lo largo de la arteria de 2.7 millas y (3) instala una cámara de televisión de circuito cerrado (CCTV) en la intersección de Long Beach Bl, para apoyar los sistemas avanzados de gestión de transporte (ATMS).	SCAG RTP, Encuesta SPP	Lynwood/South Gate	0.4	0.3	1.3	0.9	0.2	1.3	1.2	0.3	4.3	1.4	5.8
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0020**	Red de modelos de rendimiento del transporte en parques deportivos	Modernización de los controladores y armarios de señales de tráfico e instalación de una infraestructura de comunicación de fibra óptica para proporcionar una red redundante de gran ancho de banda en Long Beach dentro del corredor LB-ELA. El propósito de estas actualizaciones de equipos es mejorar la coordinación de las señales de tráfico y fortalecer las conexiones de datos entre los sistemas de gestión del tráfico.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Long Beach	NA	1.6	1.6	0.4	0.0	1.7	1.3	0.0	5.3	1.3	6.5
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0040**		Route 1, In the cities of Long Beach and Los Angeles, install stormwater treatment Best Management Practices (BMPs), including bioswales and Design Pollution Prevention Infiltration Areas (DPPIAs).	SHOPP	Wilmington/Long Beach	NA	NA	NA	1.6	1.6	2.4	1.5	1.7	5.6	3.2	8.8
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0041**		Route 1. In Long Beach, from Temple Avenue to De Forest Avenue. Upgrade traffic signals, crosswalks, curb ramps, sidewalks, driveways, and Accessible Pedestrian Signals (APS) to Americans with Disabilities Act (ADA) standards.	SHOPP	Long Beach	1.4	2.0	1.3	2.2	1.0	1.9	1.7	0.9	9.8	2.6	12.4
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0044**		Route 1, MP 7.0-7.2. In Long Beach, at Los Angeles River Bridge No. 53-0341 and De Forest Avenue Undercrossing No. 53-1047. Seismic retrofit, upgrade bridge rails, and upgrade facilities to Americans with Disabilities Act (ADA) standards.	SHOPP	Long Beach	2.5	2.4	0.9	2.0	0.8	1.6	1.7	0.8	10.2	2.5	12.7
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0051**		Route 1. In Los Angeles County, on various routes at various locations. Upgrade existing fiber communication system and rehabilitate Transportation Management System (TMS) elements, including video cameras, ramp meters, and Changeable Message Signs (CMS).	Encuesta SHOPP, SPP	Múltiples jurisdicciones	NA	1.6	1.6	0.9	0.0	1.7	1.2	0.0	5.7	1.2	7.0
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0056**	Corredor de calles completas de Artesia	Artesia Bl, entre Central Av y Lakewood Bl. Reconstruir Artesia Bl para establecer un Corredor de Calle Completa, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1.7	2.4	1.5	2.4	2.1	1.7	1.5	1.7	11.7	3.2	15.0
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0057**	Corredor de calles completas de Atlantic	Atlantic Av/Bl, entre Ocean Bl y SR-60. Reconstruir Atlantic Av/Bl para establecer un corredor completo de la calle, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y comodidades de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.7	1.6	2.4	2.1	2.1	2.1	2.1	13.4	4.2	17.7

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0058**	Corredor de calles completas de Florence	Florence Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Florence Av para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.7	1.5	2.4	2.1	1.9	2.1	1.7	13.0	3.8	16.8
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0059**	Corredor de calles completas de Imperial	Imperial Hwy, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Imperial Hwy para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Lynwood/South Gate/Downey	2.5	2.7	1.5	2.4	2.1	1.9	1.5	1.7	13.0	3.2	16.2
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0060**	Corredor de calles completas de Alondra	Alondra Bl, entre Central Av y Lakewood Bl. Reconstruir Alondra Bl para establecer un Corredor de Calle Completa, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Compton/Paramount	2.5	2.7	1.3	2.4	1.9	1.7	2.0	1.7	12.6	3.7	16.3
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0061**	Corredor de calles completas de Slauson	Slauson Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Slauson Av. para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1.7	2.4	1.5	2.4	2.1	1.9	2.1	1.7	11.9	3.8	15.7
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0062**	Corredor de calles completas de Long Beach	Long Beach Bl/Pacific Bl. Reconstruir Long Beach Bl/Pacific Bl, entre Ocean Bl y Slauson Av para establecer un corredor de calles completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.7	1.6	2.4	2.1	2.0	2.1	2.1	13.3	4.2	17.5
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0063**	Gage Ave. Bridge	Rehabilitate/replace Gage Avenue Bridge over the LA River	Ciudad de Bell/COG	Bell	2.5	1.7	1.1	1.6	0.4	1.6	1.5	0.0	8.9	1.5	10.4
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0064**	Mejoras de la calle en Gage Av	Gage Av, desde el límite occidental de la ciudad de Bell hasta el límite este de la ciudad. Mejorar Gage Av para proporcionar seguridad y características estéticas (paisajismo tolerante a la sequía, pavimentación dura). Las mejoras propuestas incluirán nuevas aceras peatonales, alumbrado público, mobiliario urbano, paradas de autobús, paisajismo en el parque, señales de entrada en forma de monumento y mejoras en el drenaje con la instalación de desagües en las aceras y pozos secos en el sitio del proyecto.	Ciudad de Bell/COG	Bell	2.5	2.7	1.9	2.6	1.7	1.6	2.2	1.7	13.0	3.9	16.9
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0065**	Slauson Ave. Bridge	Rehabilitate/replace Slauson Avenue Bridge over the LA River	Ciudad de Bell/COG	Bell	1.7	1.3	0.9	1.6	0.4	1.6	1.4	0.0	7.4	1.4	8.8
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0067**	Florence Ave. Bridges	Replace Florence Ave. Bridges over LA River & I-710	Ciudad de Bell/COG	Bell	1.7	1.3	1.4	1.6	0.8	1.6	1.5	0.0	8.4	1.5	9.8
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0068**	Systematic Safety Analysis Report Program (SSARP) Improvements	Targeted safety improvements to 38 intersections, citywide, in the City of Bell Gardens. Includes installing signs; changing pavement markings; adding protected turn phasing; installing channelization; parking restrictions; and signal timing adjustments.	Ciudad de Bell Gardens/COG	Bell Gardens	0.0	1.4	1.9	1.4	0.5	2.0	1.0	0.0	7.2	1.0	8.2
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0069**	Traffic / Ped Signal Upgrades	Targeted upgrades to 38 intersections, citywide, in the City of Bell Gardens. Would replace outdated infrastructure such as signal poles, cabinets, pedestrian poles, and vehicle detection systems.	Ciudad de Bell Gardens/COG	Bell Gardens	0.4	0.0	1.6	0.8	0.2	1.8	1.0	0.3	4.8	1.2	6.0
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0071**	Mixmaster Traffic signal Improvements (Telegraph/ Eastern/ Atlantic)	Traffic signal upgrade at Telegraph / Eastern / Atlantic. Also consider improvements such as turning lane pavement markings, striping, and enhanced signage so that approaching traffic can get properly aligned well in advance of this intersection.	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Commerce	0.0	0.4	1.6	0.8	0.0	0.9	1.2	0.5	3.6	1.7	5.4

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0072**	Traffic Signal Coordination Projects	Various arterials within the City of Commerce	Ciudad de Commerce/COG	Commerce	0.4	0.3	1.3	0.4	0.2	1.4	1.3	0.5	4.0	1.8	5.7
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0073**	Telegraph Road Improvements	Improve Telegraph Road between Marianna Ave. and Atlantic Blvd (safety features and pedestrian circulation)	Ciudad de Commerce/COG	Commerce	1.7	1.5	1.1	1.9	0.6	1.3	1.7	0.4	8.1	2.2	10.3
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0074**	Traffic Signal Upgrades	Upgrade various signals within the City of Commerce	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Commerce	0.4	0.3	1.1	0.8	0.2	1.4	1.2	0.5	4.2	1.8	6.0
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0075**	Video Camera installation	Video Camera installation on all Signalized intersections within the City of Commerce	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Commerce	0.0	0.0	1.1	0.8	0.0	1.7	1.5	0.0	3.7	1.5	5.2
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0078**	Randolph Street Gap Closure	Provide arterial roadway bridge over LA River and I-710 to connect Randolph Street west and east of the LA River/I-710	Ciudad de Downey/COG	Commerce	0.8	0.3	1.7	0.4	0.0	1.3	1.3	0.3	4.6	1.6	6.2
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0079**	Florence Avenue Bridge Rehabilitation	Rehabilitate arterial bridge over the Rio Hondo River Channel	Ciudad de Downey/COG, Encuesta SPP	Downey	2.5	1.7	1.1	1.6	0.8	1.6	0.4	0.0	9.3	0.4	9.8
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0080**	Florence Ave. & Paramount Blvd. Intersection Improvement	Improve the intersection at Florence Ave. & Paramount Blvd. by adding turn lanes to reduce congestion and enhance safety.	Ciudad de Downey/COG	Downey	0.0	0.4	2.0	0.9	0.0	0.9	0.4	0.3	4.2	0.7	4.9
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0081**	Firestone Blvd. Traffic Signal Upgrades & Safety Enhancements	Along Firestone Boulevard between Downey West City Limit and Lakewood Boulevard, provide traffic signal updates and safety enhancements.	Ciudad de Downey/COG	Downey	0.4	0.3	2.0	1.1	0.2	1.1	0.2	0.3	5.1	0.5	5.6
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0083**	Traffic Signal Upgrades	Along Florence Ave., between Downey Ave. & Brookshire Ave., upgrade traffic signals	Ciudad de Downey/COG, Encuesta SPP	Downey	0.0	0.4	2.0	0.8	0.0	0.9	0.9	0.3	4.1	1.1	5.2
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0084**	Video Detection Upgrades	At 25 intersections in various locations within the City of Downey, provide video detection upgrades.	Ciudad de Huntington Park/COG, Encuesta SPP	Downey	0.4	0.0	1.6	1.1	0.3	1.7	0.4	0.3	5.1	0.6	5.7
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0085**	Intersection Improvements (Huntington Park)	Provide intersection improvements at various locations within the City of Huntington Park	Ciudad de Huntington Park/COG	Huntington Park	0.4	0.2	1.3	1.3	0.3	1.4	1.1	0.2	4.9	1.3	6.2
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0086**	Mejoras operativas y de seguridad en Gage Av	Entre Alameda St y Atlantic Bl, actualizar Gage Av para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	Ciudad de Long Beach/COG	Bell/Huntington Park	0.8	0.3	1.5	1.5	0.7	1.2	1.4	0.5	6.0	1.9	7.9
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0087**	Traffic Signal Equipment Improvements	Upgrade traffic signal equipment at various locations within the City of Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Long Beach	0.4	0.3	1.1	0.8	0.2	1.4	0.4	0.3	4.2	0.7	4.9
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0088**	Protected Left Turns at Signals	Implement protected left-turns along major arterials at various locations with the City of Long Beach.	Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach	0.0	0.4	1.6	1.1	0.0	1.4	0.5	0.4	4.5	0.9	5.4
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0089**	Emergency Vehicle Pre-Emption	Install emergency vehicle pre-emption (EMVE) for traffic signals at various locations within the City of Long Beach.	Ciudad de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Long Beach	0.0	0.0	1.6	1.2	0.0	0.8	0.6	0.5	3.7	1.2	4.8
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0096**	Traffic Signal Improvements	Install new traffic signals and signage at the following locations: 1) Martin Luther King Jr. Blvd./Abbott Rd., 2) Arlington and Atlantic Ave., 3) El Segundo and State St., 4) Carlin and Bullis Rd., 5) Alameda St. and Industry Way, 6) Alameda St. and Lynwood Rd., 7) Martin Luther King Bvd/ Norton Ave., 8) Martin Luther King Blvd/Bullis Rd., 9) Martin Luther King Blvd/Ernestine St., 10) Martin Luther King Blvd and California, 11) State Street and Fernwood. (Phase 1)	Ciudad de Lynwood/COG	Lynwood	0.4	0.3	1.1	0.8	0.2	1.4	0.7	0.3	4.2	1.0	5.2
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0097**	Traffic Signal Improvements	Provide traffic signal upgrades at the following locations: 1) Long Beach Blvd/Carlin, 2) Long Beach Blvd/El Segundo, 3) Long Beach Blvd and Sanborn, 4) Long Beach Blvd./Euclid, 5) Long Beach Blvd/Imperial Hwy, 6) Atlantic Ave/Cortland, 7) Atlantic Ave./Abbott Rd, 8) Alameda/Deputy Blaire. (Phase 2)	Ciudad de Lynwood/COG	Lynwood	0.4	0.3	1.1	0.8	0.2	1.4	1.2	0.3	4.2	1.5	5.7
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0098**	City Re-Striping Projects	Replace striping on major arterials (lane striping, school zone striping) at various locations within the City of Lynwood.	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Lynwood	NA	NA	1.2	1.5	0.5	0.8	0.6	0.0	4.0	0.6	4.7
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0099**	Traffic Signal Synchronization Projects	Various arterials within the City of Maywood	Ciudad de Maywood/COG	Maywood	0.4	0.3	1.7	0.4	0.2	1.1	1.2	0.3	4.0	1.4	5.5
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0100**	Traffic Signal Upgrade Projects	Upgrade traffic signal equipment at various locations within the City of Maywood	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Maywood	0.4	0.3	1.6	0.8	0.2	1.1	1.1	0.3	4.4	1.4	5.8

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0101**	Video Camera installation	Video Camera installation at all Signalized intersections within the City of Maywood	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Maywood	0.0	0.0	1.7	1.1	0.0	1.4	1.4	0.0	4.3	1.4	5.7
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0104**	Rosecrans Ave. Bridge	Replace/rehabilitate Rosecrans Ave. Bridge over the LA River	Ciudad de Paramount/COG	Paramount	2.5	1.7	1.4	1.6	0.4	1.6	1.4	0.0	9.2	1.4	10.6
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0105**	Garfield Avenue Improvement Project	Improve Garfield Avenue from South City Limit to North City Limit [City of Paramount]	Ciudad de Paramount/COG	Paramount	0.4	0.2	1.9	1.6	0.2	1.1	0.9	0.3	5.4	1.2	6.6
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0107**	Alondra Blvd. Bridges	Replace Alondra Blvd. Bridges over the LA River and I-710	Ciudad de Paramount/COG, Encuesta SPP	Paramount	0.8	0.4	0.8	1.6	0.5	2.1	1.1	0.8	6.3	1.9	8.2
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0108**	Garfield Ave. Intersection Improvements	Provide dual left turn lanes on all approaches for the following intersections along Garfield Avenue: 1) Rosecrans, 2) Somerset, and 3) Alondra.	Ciudad de Paramount/COG, Encuesta SPP	Paramount	1.7	0.9	1.6	0.9	0.0	1.1	1.3	0.2	6.1	1.4	7.5
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0109**	Alondra Blvd. Intersection Improvements	Provide dual left turn lanes on all approaches for the following intersections along Alondra Blvd: 1) Garfield, 2) Paramount, and 3) Downey.	Ciudad de Paramount/COG, Encuesta SPP	Paramount	2.5	1.1	1.3	0.9	0.0	1.1	1.2	0.2	7.0	1.3	8.3
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0110**	Rosecrans Intersection Improvements	Provide dual left turn lanes on all approaches for the following intersections along Rosecrans Ave: 1) Garfield, 2) Paramount, and 3) Downey.	Ciudad de Paramount/COG, Cartografía SPP, PIPO	Paramount	1.7	0.9	1.3	0.9	0.0	1.1	1.2	0.2	5.9	1.3	7.2
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0112**	Signal Coordination/ITS Projects	Implement signal coordination and ITS projects at various locations within the City of Signal Hill.	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	0.4	0.3	1.3	0.4	0.2	1.1	0.3	0.3	3.6	0.5	4.2
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0113**	Orange Avenue Improvement Project	Improve Orange Avenue, including the addition of Bike Lanes, between 25th Street and Spring Street	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	1.7	1.8	1.5	2.0	0.8	1.3	0.5	0.9	9.1	1.4	10.5
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0115**	California Ave. Improvement Project	Improve California Avenue, including the addition of Bike Lanes, between Willow Street and Spring Street	Ciudad de Signal Hill/COG	Signal Hill	0.8	1.5	1.5	2.1	0.7	1.3	0.5	0.9	7.9	1.4	9.3
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0116**	Traffic Signal Operational Upgrade	Upgrade the traffic signal at Willow Street & Temple Avenue	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	0.4	0.3	1.1	0.8	0.2	0.9	0.2	0.3	3.7	0.5	4.2
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0117**	Proyecto de mejora de Burnett Street/Skyline Drive	Mejorar Burnett Street/Skyline Drive, incluyendo la adición de carriles para bicicletas, entre East Walnut Av y Dawson Av. Instalación de aceras entre Gaviota Av y Cherry Av, carriles para bicicletas Clase 2 entre Walnut Av y Dawson Av, y servicios / mejoras viales relacionados.	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	0.8	1.5	1.5	1.7	0.8	1.3	0.6	1.0	7.7	1.6	9.2
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0119**	Wright Road Improvement Project	Improve Wright Road, including the addition of Bike Lanes, between Imperial Hwy. and Atlantic Ave.	Rancho Domingo Este (Condado de LA)/COG, Encuesta SPP	South Gate	2.5	2.1	1.5	2.1	1.3	1.1	0.6	0.9	10.6	1.5	12.1
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0120**	Safety-Related Road Improvement Projects	Within the East Rancho Dominguez (unincorporated LA County), implement safety-related improvement projects along the following roadways: Compton Boulevard, Atlantic Avenue, Rosecrans Avenue, and Alondra Boulevard	Puerto de Long Beach/COG, Cartografía SPP	East Rancho Dominguez	2.5	2.4	1.7	1.5	0.8	1.6	0.9	0.2	10.5	1.1	11.6
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0126**	Corredor de Slauson Av y mejoras en toda la ciudad para peatones, bicicletas y tránsito	El proyecto se centra en mejoras de la seguridad peatonal, ciclista y del tránsito a lo largo de Slauson Av, entre la I-710 y la I-5, así como en otras 10 intersecciones no señalizadas o cruces a mitad de la cuadra en toda la ciudad. La ubicación del proyecto incluye el corredor de 2.6 millas de Slauson Av entre las autopistas I-710 e I-5 y 10 intersecciones no señalizadas o cruces a mitad de cuadra en toda la ciudad.	PIPO (Ciudad de Commerce), Encuesta SPP	Commerce	0.8	1.8	1.3	2.3	1.3	1.4	1.7	0.9	8.9	2.6	11.5
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0127**	Proyecto de mejora de Lakewood Bl	Lakewood Bl, entre Del Amo Bl y Ainsworth St. El proyecto instalaría un carril de bicicleta de clase I y una acera peatonal en la zona del parque y construirá mejoras menores de la capacidad de la calzada en Lakewood Bl. El proyecto incluye 1.5 millas de nuevas instalaciones para bicicletas y peatones, subterráneos de servicios públicos, mejoras en las señales de tráfico, alumbrado público LED, mejoras de la ADA y mejoras en las calles verdes, como islas medianas ajardinadas, árboles de la avenida y retención de aguas pluviales.	PIPO (Ciudad de Lakewood), Encuesta SPP	Lakewood	0.8	1.8	1.7	2.6	1.7	1.4	0.8	1.7	10.0	2.5	12.5
Pistas de calles principales	Calles completas	**LB-ELA_0129**	Proyecto de mejora de Garfield Av	Garfield Av, entre Century Bl y Firestone. El proyecto transformaría el corredor en un entorno más atractivo y propicio para peatones y ciclistas. Las mejoras incluyen: (a) la implementación de nuevas instalaciones para bicicletas que incluyan portabicicletas, carriles de bicicleta de clase II y rutas ciclistas de clase III, (b) mejoras para peatones que incluyan luces intermitentes, extensiones de bordillos y aceras, (c) medianas elevadas y ajardinadas en el centro de la calzada, (d) la mejora de las paradas de autobús, y (e) la adición de señalización y líneas divisorias en el pavimento.	PIPO (Ciudad de South Gate), Encuesta SPP	South Gate	2.5	2.7	1.5	2.1	1.6	1.6	1.4	1.4	12.1	2.8	14.9

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0166**	LB-ELA Corridor Vulnerable Road User Connected Vehicle Infrastructure Deployment	Design and Implementation of Connected Vehicle Infrastructure to improve vulnerable road user safety within the LB-ELA Corridor. This would allow units in vehicles to communicate with units built into transportation infrastructure. Additional technology applications would allow vehicles to communicate with other vehicles, data networks, or pedestrians. The main purpose of this technology is to share information related to items such as safety warnings, roadway hazards, routing information, truck route restrictions, and pedestrian safety zones.	Metro	Múltiples jurisdicciones	0.4	0.3	1.8	1.1	0.2	1.9	0.9	0.4	5.6	1.3	6.9
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0167**	I-710 Arterial Signal Performance Measurement	Deploy arterial signal performance measures at all signalized intersection within the LB-ELA Corridor to allow for the optimization of traffic signal operation to improve arterial corridor mobility.	Metro, Encuesta SPP	Área de estudio	0.4	0.3	1.3	0.4	0.2	2.3	0.8	0.5	4.8	1.4	6.2
Pistas de calles principales	Calmado del tráfico	**LB-ELA_0202**	Traffic Calming	Implement Traffic Calming Features within the LB-ELA Corridor to slow traffic on local streets or near schools. Collaborate with local jurisdictions (Cities, unincorporated areas of Los Angeles County) to design, construct, and implement traffic calming features in areas that experience frequent speed violations and/or high levels of accident rates. Based on available funding, provide financial support in order to help leverage local funds for project construction and implementation. Traffic calming features could include: - Speed limit reductions, signage, variable speed signs, and enforcement devices - Speed bumps - Truck restrictions (trucks over a certain weight) on non-designated truck routes, including signage and geofencing alerts - Roundabouts - Trees, vegetation, landscaping features to help direct and slow traffic - Bulb outs - Stop signs, traffic signals, striping, raised decorative pavement, and other traffic controls - Road diets - Speed enforcement cameras - Enhanced use of signage, striping, flashing crosswalks, other pedestrian warning devices in school zones	Encuesta SPP, Cartografía SPP, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Área de estudio	1.7	2.4	1.0	2.4	1.4	1.6	1.4	1.9	10.5	3.3	13.8
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0205**	Arterial/General Roadway Improvements Program	Implement local roadway projects within the local jurisdictions and communities (cities, unincorporated areas of Los Angeles County) which comprise the LB-ELA Corridor. The objective of these projects will be to improve mobility, safety, and the travel experience for all users of the roadways (pedestrians, bicyclists, transit, and vehicles). This program would help fund projects such as: - Intersection improvements - Bridge replacements - Street widenings and enhancements including lighting, safety features, landscaped medians, and parkways - Complete Streets projects and features, including active transportation (bicycle, pedestrian), and transit stop improvements - Traffic controls (traffic signals, stop signs), signal coordination, and Intelligent Transportation Systems	Metro, Gateway Cities COG, Encuesta SPP, Cartografía SPP	Área de estudio	0.9	1.4	1.3	2.2	1.3	2.7	1.6	1.4	9.7	3.0	12.7
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0215**	I-710 Arterial Traffic Signal Control Communication Upgrades	Design and implement upgraded arterial traffic signal control interconnect and central traffic management communications to elevate subregional traffic system management and operations.	Metro, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0.4	0.3	1.3	0.4	0.2	2.3	0.8	0.5	4.8	1.4	6.2
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0221**	Atlantic Blvd. widening Over I-5 at Mixmaster Intersection	Would widen Atlantic Avenue bridge structure over I-5 at intersection of Telegraph Road, Eastern Avenue, and Atlantic Boulevard in the City of Commerce. Would help relieve traffic congestion and provide a safer roadway for all modes of transportation.		Área de estudio	0.4	0.0	1.9	0.9	0.2	1.4	1.1	0.5	4.8	1.6	6.5

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0028**	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Willow	Reconfiguración del paso a desnivel I-710/Willow para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP, Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach	0.9	1.9	1.9	1.7	0.8	1.6	0.8	1.1	8.7	1.8	10.5
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0029**	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Del Amo	Reconfiguración del paso a desnivel I-710 / Del Amo para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP, Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach/Carson	0.9	1.9	1.7	1.7	0.8	1.8	0.6	1.1	8.7	1.7	10.4
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0030**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Bl.	Mejora del paso a desnivel de la I-710/Long Beach Bl. para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Long Beach	0.9	1.7	2.0	1.5	0.9	1.8	0.7	1.1	8.8	1.7	10.6
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0031**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91	Reconfiguración del paso a desnivel de I-710/Alondra para mejorar las operaciones y la seguridad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar, reubicar los conectores SB I-710 a SR-91 para reducir los movimientos entrelazados. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Compton	0.9	1.9	2.2	1.5	0.9	2.0	1.9	1.1	9.5	2.9	12.4
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0032**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Imperial	Reconfiguración del paso a desnivel I-710 / Imperial para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Downey/Lynwood	0.9	1.9	1.7	1.7	0.8	1.8	0.8	0.9	8.7	1.7	10.4
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0033**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Firestone	Mejora del paso a desnivel de I-710/Firestone Bl. para mejorar las operaciones y la seguridad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	South Gate	0.9	1.9	2.2	1.5	0.9	1.8	0.8	1.1	9.3	1.8	11.1
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0034**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Florence	Reconfiguración del paso a desnivel I-710/Florence para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Ciudad de Bell Gardens/COG	Bell / Bell Gardens	0.9	1.9	1.9	1.7	0.8	1.6	2.0	0.9	8.7	2.8	11.5
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0035**	Carriles auxiliares de la I-710 (de Willow a Wardlow)	Proporcionar carriles auxiliares en las direcciones NB y SB de la I-710, entre Willow St y los conectores de la I-405 en Wardlow Rd para gestionar mejor los conflictos de entrecruzamiento del tráfico y la congestión relacionada.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Long Beach	0.4	1.4	1.9	1.6	0.6	1.3	0.3	0.6	7.2	0.9	8.1
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0036**	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-405	Modificar SB I-710 Collector Distributor Rd/Eliminar SB I-710 a la salida EB Wardlow Bl en Wardlow Rd. Modificar NB I-710 a SB Conector I-405/Eliminar WB Wardlow Bl en rampa a NB Conectores I-710/I-405.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Long Beach	0.9	1.9	1.7	2.0	0.7	2.0	0.5	0.4	9.2	0.9	10.1
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0037**	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-105	Modificar y reubicar los conectores I-710 / I-105 a lo largo de la I-710 entre la I-105 e Imperial Highway en ambas direcciones para resolver los problemas de cruces y la congestión relacionada en la I-710 entre la I-105 e Imperial Highway.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Lynwood / Paramount	0.9	1.8	2.0	1.6	0.6	2.3	1.5	0.6	9.3	2.1	11.4
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0038**	Carriles auxiliares de la I-710 (Del Amo Bl a Long Beach Bl)	Proporcionar carriles auxiliares en las direcciones NB y SB de la I-710, entre Del Amo Bl y Long Beach Bl para gestionar mejor los conflictos de cruces del tráfico y la congestión relacionada.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Rancho Dominguez / Long Beach	0.4	1.4	1.9	0.8	0.5	1.5	0.3	0.6	6.5	0.9	7.3

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0043**		I-710, MP 22.2. In Commerce and Vernon, at Hobart Rail Yard Overhead No. 53-0840. Rehabilitate, clean, and paint bridge.	SHOPP	Commerce/Vernon	NA	0.8	1.6	2.4	NA	0.8	1.3	0.0	5.5	1.3	6.8
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0045**		Route 91, MP R11.7. In Long Beach, at LA River (W91 -N710 & S710) Bridge No. 53-2143F. Replace portions of the bridge deck and apply polyester concrete overlay.	SHOPP	Long Beach	NA	0.8	1.6	2.4	0.8	0.8	0.5	0.0	6.3	0.5	6.8
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0053**		I-405, MP 7.2. In Long Beach, at the Pacific Place Maintenance Station at 3725 Pacific Place. Replace a deteriorated building with a new building at the maintenance station.	SHOPP	Long Beach	NA	NA	0.8	1.6	NA	0.8	0.5	0.0	3.1	0.5	3.6
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0091**	I-710/Anaheim Interchange Improvement	Reconstruct I-710/Anaheim Interchange to provide operational and safety improvements.	SHOPP	Long Beach	0.8	1.2	1.9	1.9	0.2	1.8	1.0	0.2	7.7	1.2	8.9
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0092**	I-710/PCH Interchange Improvement	Reconstruct I-710/Pacific Coast Highway (PCH) Interchange to provide operational and safety improvements.	SHOPP	Long Beach	0.9	1.4	1.9	2.0	0.5	1.8	2.0	0.6	8.6	2.6	11.1
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0093**	I-710/Wardlow Interchange Improvement	Reconstruct I-710/Wardlow Interchange to provide operational and safety improvements.	SHOPP	Long Beach	0.9	1.4	1.7	1.9	0.5	2.0	0.5	0.4	8.3	0.9	9.3
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0156**	Traffic Controls at I-710 Freeway Ramps	Add traffic signals with protected pedestrian/bicycle phase(s), crosswalks, lighting, landscaping, signing and striping, and other safety-related pedestrian features at the ramp termini of I-710.	SHOPP	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.4	2.1	2.3	1.1	1.2	1.6	0.9	11.5	2.5	14.0
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0180**	I-710 Truck Bypass Lanes	Construct truck bypass lanes on I-710 between Willow Street and Del Amo Boulevard. The purpose of the improvement would be to separate cars from trucks through the congested I-710/I-405 interchange for purposes of safety and mobility.	SHOPP	Long Beach	0.4	1.4	1.3	1.1	0.5	2.3	0.7	0.6	7.0	1.3	8.3
Autopista	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0181**	Freeway Lids, Caps, and Widened Bridge Decks	Widen arterial bridge decks at key locations over the I-710 Freeway/LA River Channel to provide “land islands,” “urban parklets,” and “green belt” connections over I-710 and the LA River. Include pedestrian / bicycle pathways.	SHOPP	Múltiples jurisdicciones	0.8	2.1	1.7	1.8	1.5	2.0	1.4	1.4	9.9	2.8	12.7
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0039**		I-710, MP R6.0-14.1. In Long Beach and Compton, from Shoreline Drive to north of Alondra Boulevard. Enhance highway worker safety by constructing Maintenance Vehicle Pullouts (MVPs), upgrading guardrail and end treatments, paving beyond the gore, installing erosion control and replacing pull boxes.	Encuesta SHOPP, SPP	Long Beach/Compton	NA	0.8	1.6	1.7	2.3	1.6	0.4	0.0	8.0	0.4	8.4
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0046**		I-405. In and near the cities of Long Beach, Signal Hill, Los Angeles, and Carson, rehabilitate pavement, upgrade signs, rehabilitate bridge, upgrade lighting, improve safety, rehabilitate Transportation Management System (TMS) elements and replace copper cabling with fiber, rehabilitate culverts, and upgrade facilities to Americans with Disabilities Act (ADA) standards.	Ciudad de Long Beach/COG, Cartografía de SPP	Múltiples jurisdicciones	NA	2.4	1.4	2.0	0.8	2.5	0.8	0.0	9.1	0.8	9.9
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0048**		I-105, MP R14.3. In Paramount, at Grove Street at the Garfield Avenue Pump Station. Replace pumps, add lighting, construct Maintenance Vehicle Pullouts (MVPs), and provide a fiber optic connection to the pump house.	Ciudad de Long Beach/COG	Paramount	NA	NA	NA	1.6	1.6	0.8	0.5	0.0	4.0	0.5	4.5
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0049**		I-710, MP 18.7-19.6. In South Gate and Bell Gardens, at the South Gate Pump Plant and the Florence Avenue Pump Plant; also in Downey on Route 105 at the Ardis Avenue Pump Plant (PM R16.48). Upgrade pump plants.	Ciudad de Long Beach/COG, Moción I-710 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	South Gate/Bell Gardens/Downey	NA	NA	NA	1.6	NA	0.8	0.5	0.0	2.4	0.5	2.9
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0050**		Route 91. In the cities of Carson, Compton, Long Beach, and Bellflower. Upgrade overhead signs and sign structures, rehabilitate landscaping, and enhance highway worker safety.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	NA	0.8	NA	2.1	0.8	0.8	0.6	0.0	4.5	0.6	5.0
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0052**		Route 47. In Long Beach from Route 710 to north of Route 710 (PM 3.497/3.58). Upgrade Transportation Management System (TMS) elements, replace fiber optic cable, and connect upgraded equipment to communication hubs.	Encuesta SPP	Wilmington	NA	0.8	1.7	NA	0.0	0.9	0.8	0.0	3.4	0.8	4.2
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0054**		I-710, MP 24.7. Near the neighborhood of East Los Angeles, at Humphrey Maintenance Station at 102 South Humphreys Avenue. Construct a new office building, an equipment storage building, and a Zero Emission Vehicle (ZEV) charging station and demolish an existing building.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	East Los Angeles	NA	NA	0.8	NA	0.4	1.2	0.8	0.6	2.4	1.3	3.7
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0137**	Freeway Soundwalls	Build higher soundwalls to protect residents from air pollution, noise, and other impacts (Design Package 2, Design Package 3). Perform noise studies for all remaining walls along I-710 that are less than 16 feet high to identify additional, feasible soundwall projects that would realize the greatest benefits for impacted residents and other sensitive receivers.	Encuesta SPP, Comité Consultivo, Grupo de Trabajo de Equidad	Múltiples jurisdicciones	NA	2.4	NA	NA	1.2	2.1	1.0	0.0	5.6	1.0	6.6
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0155**	Drought Tolerant Landscaping, Hardscaping and Aesthetic Features along I-710	Provide drought tolerant landscaping within existing, available right-of-way along I-710. Where needed, add context sensitive lighting features and additional signage to improve safety. Include hardscaping and other aesthetic features to improve the attractiveness of the freeway for users and for adjacent land uses/communities.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	NA	0.8	NA	1.4	1.2	1.6	0.6	NA	5.0	0.6	5.6

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0157**	I-710 Particulate Matter (PM) Reduction Pilot Project	Implement a pilot project on I-710 to deploy and evaluate measures to reduce exposure of nearby populations to particulate matter, specifically localized sources of entrained/fugitive dust, tire wear, and brake wear associated with traffic on the freeway. These measures may include roadside vegetation barriers within available Caltrans' right-of-way, air filters for nearby schools or community facilities, pavement materials, frequent street-sweeping, and deployment of air quality monitoring systems, among others. In addition, include options to examine the effectiveness of "cool pavement" applications to reduce heat island effects. As part of the work plan, the pilot project would include a study element to assess and document the efficacy of the various measures.	Encuesta SPP, Comité Consultivo	Múltiples jurisdicciones	NA	2.1	NA	NA	0.8	2.4	1.1	1.7	5.3	2.8	8.1
Autopista	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0188**	Freeway Landscaping / Maintenance	Ongoing Caltrans Program that ensures that maintenance projects and activities such as trash removal, landscaping, provision of drought-resistant vegetation, and graffiti removal take place on a regular basis within state, public rights of way in the LB-ELA Corridor. Ensure that the agency dedicates sufficient resources for this effort.	Encuesta SPP	Área de estudio	NA	0.8	0.8	2.1	0.8	2.4	0.6	1.7	6.8	2.3	9.1
Autopista	Carriles de emisiones cero en la I-710	**LB-ELA_0154**	I-710 Zero-Emission Truck Travel Zone Restriction	Establish a zero-emission truck-only travel zone on I-710. Only zero emissions trucks would be able to travel on I-710, while diesel and near-zero emissions heavy duty trucks would be excluded. No new lanes would be added to the existing footprint of I-710. No restrictions would be placed on autos.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0.9	1.7	NA	NA	2.3	2.4	1.3	1.3	7.2	2.6	9.8
Autopista	Carriles de emisiones cero en la I-710	**LB-ELA_0183**	Zero Emissions Truck Lane	Explore options and assess the feasibility of converting the right-hand lane on I-710 to create a Zero Emissions Truck Lane. Only zero emissions trucks would be able to travel in this lane, while fossil fuel vehicles would be excluded. No new lanes would be added to the existing footprint of I-710.	Metro, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0.9	1.7	NA	NA	1.7	2.4	1.3	1.6	6.7	2.9	9.6
Autopista	Precios por congestionamiento	**LB-ELA_0153**	Congestion Pricing	Implement congestion pricing strategy for the I-710 freeway. No new lanes would be added to the existing footprint of I-710. Rather single occupant vehicles and trucks entering and exiting the freeway would be tolled by deploying an automated readers and electronic toll collection system that allows users to conveniently pay tolls using a toll tag that is mounted on the interior of their vehicle. Carpools, zero emission trucks, and zero emission autos would travel for free.	Metro, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1.3	1.8	2.2	0.8	2.2	2.1	0.6	0.9	10.4	1.5	11.9
Autopista	Precios por congestionamiento	**LB-ELA_0182**	Express Lanes Strategic Initiative	Advance planning studies to implement express lanes on key freeways in the study area, including I-405, I-105, and SR-91.	Encuesta SPP, Comité Consultivo	Múltiples jurisdicciones	1.4	1.8	2.0	0.8	0.8	2.0	1.9	0.8	8.9	2.7	11.6

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	**LB-ELA_0009**	Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del West Santa Ana Branch (TOD SIP)	El SIP de DOT proporciona una visión global y una orientación estratégica para que las jurisdicciones locales del West Santa Ana Branch (WSAB) lo utilicen como recurso a medida que desarrollan e implantan sus propios planes, políticas y estrategias de desarrollo económico y movilidad en las 12 áreas de estaciones WSAB a lo largo de la alineación. Además, en 2019, la Junta de Metro aprobó un programa de implementación de 1 millón de dólares para financiar a las jurisdicciones del WSAB con el fin de implementar las recomendaciones del SIP de TOD.	LRTP de Metro	Múltiples jurisdicciones	1.7	1.6	1.6	1.6	1.6	2.6	2.1	2.4	10.6	4.5	15.1
Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	**LB-ELA_0133**	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA	Bajo este programa, se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de mejorar de la calidad del aire, así como programas de educación y detección de salud en áreas afectadas negativamente por proyectos de infraestructura de transporte existentes y propuestos. El Programa de Beneficios para la Salud de la Comunidad LB-ELA serviría a las comunidades dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Este programa proporcionaría fondos de subvención para llevar a cabo proyectos y actividades de divulgación con el fin de mejorar la calidad del aire y la salud pública, entre otros: - Proyectos de mejora de la calidad del aire para escuelas e instalaciones comunitarias: filtración de aire, actualizaciones de HVAC, sustitución/sellado de ventanas y puertas, barreras vegetales o de paisajismo. - Educación y detección de la salud: detección y diagnóstico de salud comunitaria, educación para la salud, capacitación para trabajadores de salud comunitarios, programas de divulgación.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Encuesta SPP, CA-7	Área de estudio	NA	2.1	NA	1.6	1.2	1.2	1.6	0.8	6.1	2.4	8.5
Programas comunitarios	Medio ambiente	**LB-ELA_0134**	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero	Bajo el Programa de Reducción de Energía / Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI), se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de reducción de energía y reducción de gases de efecto invernadero en áreas afectadas por proyectos de transporte dentro del Corredor LB-ELA. Este programa sería un elemento importante de cualquier iniciativa importante de transporte que tenga lugar dentro del Corredor LB-ELA. El programa proporcionaría fondos de subvención para implementar proyectos y actividades educativas dirigidas a reducir las emisiones de gases de efecto. Ejemplos de estos proyectos incluyen: proyectos de energías renovables, generación de energía solar, iluminación de bajo consumo y plantación de árboles.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Área de estudio	2.5	1.6	NA	2.4	1.8	1.2	1.3	1.7	9.5	3.0	12.5
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	**LB-ELA_0135**	Políticas de estabilización de la vivienda	Aplicando un enfoque integrado, trabajar con las ciudades, el condado de Los Angeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria que apoyen a las comunidades desfavorecidas dentro del corredor LB-ELA, mejoren su capacidad de recuperación y aborden los determinantes sociales de la salud. Proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Policias e incentivos de estabilización de la vivienda, que incluyan medidas tales como: - Mandatos parala mejora de procesos: Implicar a la comunidad/formar asociaciones con organizaciones de base comunitaria; - Beneficios para la comunidad: establecer un marco/menú/calificación de desarrollo equitativo para los nuevos proyectos de desarrollo; - Desarrollar fideicomisos de tierras comunitarias/bancos de tierras: para nuevas viviendas y/o para apoyar las viviendas asequibles de origen natural; - Creación de riqueza local: fomentar la producción local de viviendas asequibles en venta, programas de ayuda al pago inicial, programas de ayuda al mantenimiento de la vivienda; - Políticas de vivienda de inclusión con o sin opción de cuotas de sustitución; - Fondo Fiduciario de la 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 (ADU) asequibles y programas de amnistía de ADU; - Políticas para reducir los costos de vivienda, como la reducción/desagregación de estacionamientos, técnicas de construcción innovadoras, exenciones de tarifas, racionalización de permisos; - Programas antidesalojo para inquilinos: programas de derechos de los inquilinos que incluyan políticas contra el acoso/ políticas de desalojo por causa justa, asistencia jurídica para los inquilinos, políticas de vivienda sin pérdida neta para nuevos desarrollos, límites a la demolición residencial y conversión, políticas de	Comité ad hoc del COG, encuesta SPP, Cartografía de SPP	Área de estudio	NA	NA	1.6	1.6	2.3	NA	2.0	NA	5.5	2.0	7.5

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	**LB-ELA_0186**	Políticas de estabilización económica	Trabajar con las ciudades, el condado de Los Angeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria que apoyen a las comunidades desfavorecidas dentro del corredor LB-ELA. p Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Las políticas e incentivos de estabilización económica incluyen medidas como: - Ordenar para la mejora de los procesos: Implicar a la comunidad/formar asociaciones con organizaciones de base comunitaria; - Programas de capacitación financiera de la comunidad: acuerdos de contratación local, educación de la mano de obra y desarrollo, programas de mejora del crédito; - Apoyo a las empresas locales: fondo de interrupción para pequeñas empresas y fondos para préstamos durante la construcción, guía de servicios de apoyo a las empresas, zonificación para fomentar las pequeñas empresas, programas de alquiler con opción a compra para empresas y viviendas; - Identificar, proteger y fomentar los negocios heredados y culturalmente significativos, así como los hitos históricos y culturales, ordenar la inclusión de espacios artísticos y culturales en los nuevos desarrollos.	Comité ad hoc del COG	Área de estudio	NA	NA	NA	NA	2.3	2.5	1.9	NA	4.8	1.9	6.7
Programas comunitarios	Medio ambiente	**LB-ELA_0187**	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA	Bajo esta iniciativa, los proyectos propuestos implementados a través del Plan de Inversión del Corredor LB-ELA deben considerar soluciones sensibles al contexto como parte del diseño del proyecto, así como elementos de "ecologización urbana" que fomenten la resiliencia ambiental. Estos elementos de "ecologización urbana" pueden incluir elementos tales como: provisión de espacios verdes/cinturones verdes; parquecitos; plantación de árboles; plantación tolerante a la sequía; restauración y conectividad de hábitats; proyectos de captura de aguas pluviales/desvío de inundaciones/gestión del agua; remediación de terrenos baldíos, 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 "verdes" que demuestren que proporcionan espacios abiertos de acceso público y beneficios para el ecosistema, como la reducción de islas de calor urbano dentro del Corredor LB-ELA.	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7, Grupo de Trabajo de Equidad	Área de estudio	NA	2.6	NA	1.2	2.0	2.5	1.9	1.7	8.2	3.6	11.8
Programas comunitarios	Medio ambiente	**LB-ELA_0190**	Arte público / Estética	Iniciativa política que exigiría que un porcentaje de los fondos para la construcción de transportes destinados a grandes proyectos de obras públicas se destinara a arte público, paisajismo, elementos de diseño urbano y otras características estéticas de los proyectos.	Encuesta SPP, Cartografía SPP	Área de estudio	NA	2.4	NA	1.2	1.1	0.8	1.3	1.2	5.5	2.5	8.0
Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	**LB-ELA_0191**	Infraestructura de cero emisiones para automóviles	Trabajar con las jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles), agencias públicas y socios privados-públicos para desarrollar y ubicar estaciones de carga adicionales para vehículos de cero emisiones dentro del Corredor LB-ELA. Proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones con el fin de ayudar a asegurar la financiación. Además, proporcionar apoyo técnico para compartir las mejores prácticas, tales como: identificación de incentivos y / o requisitos de políticas para nuevos desarrollos.	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Área de estudio	1.7	0.8	NA	NA	1.2	1.2	1.5	1.2	4.9	2.7	7.7
Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	**LB-ELA_0192**	Proyectos de electrificación de autobuses	Solicitar incentivos para acelerar el despliegue de vehículos de cero emisiones dentro del corredor LB-ELA. Los proyectos podrían incluir la electrificación de autobuses (autobuses de transporte público, autobuses escolares), así como infraestructuras de recarga de cero emisiones. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones para definir y desarrollar proyectos potenciales	Metro, Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Área de estudio	1.7	1.6	NA	NA	2.0	1.2	1.5	0.9	6.5	2.4	8.9
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	**LB-ELA_0193**	Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, condado de Los Angeles) para aplicar las mejores prácticas y directrices de diseño para fomentar el desarrollo orientado al transporte público cerca de las estaciones de ferrocarril y de las rutas de autobús muy utilizadas dentro del corredor LB-ELA. Proporcionar recursos técnicos como ayuda para la redacción de subvenciones y asistencia técnica para el desarrollo comunitario y la planificación del uso del terreno. Ayudar a las jurisdicciones locales en coordinación con los propietarios y desarrolladores para garantizar una construcción segura y fortalecer las conexiones con el tránsito.	Metro, Cartografía SPP	Área de estudio	1.7	1.6	1.7	1.6	2.0	1.7	1.6	0.8	10.2	2.4	12.6

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	**LB-ELA_0194**	Programas para personas sin hogar	Apoyar las iniciativas para las personas sin hogar dentro del corredor LB-ELA y esfuerzos y recomendaciones que han surgido clave del grupo de trabajo sobre personas sin hogar de Metro, Reimaginar las iniciativas de seguridad pública y otras iniciativas y estudios del condado para de ese modo abordar el problema de las personas sin hogar dentro y alrededor del sistema de tránsito, incluyendo disposiciones para: mejorar la experiencia del cliente; mantener un sistema seguro y protegido; y conectar a las personas sin hogar del sistema de tránsito con los servicios y recursos.	Encuesta SPP, Cartografía SPP	Área de estudio	NA	2.4	1.2	2.4	1.6	NA	1.6	NA	7.6	1.6	9.2
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	**LB-ELA_0195**	Programas de contratación selectiva	Apoyar el desarrollo de los programas de contratación local y específica para aumentar la parte de dinero público que se destina a la creación de puestos de trabajo locales para los residentes de la comunidad de la zona de estudio LB-ELA. Incluir medidas como el establecimiento de Acuerdos Laborales de Proyecto (PLA) que especifican objetivos de contratación locales y específicos para proyectos de construcción específicos. Colabore con las jurisdicciones locales y las agencias públicas para alinear las políticas, los umbrales y los requisitos de contratación locales y específicos.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Encuesta SPP, CA-7	Área de estudio	NA	NA	NA	NA	2.3	2.6	1.2	0.8	4.9	2.0	6.9
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	**LB-ELA_0196**	Iniciativas de empleo/contratación	Formar asociaciones con agencias públicas, grandes empleadores y empresas locales para realizar campañas de reclutamiento en ubicaciones dentro del 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 con respecto a oportunidades laborales, así como recursos para establecer contactos. Llevar a cabo campañas de promoción para dar a conocer activamente estos eventos en las comunidades del corredor LB-ELA.	Encuesta SPP	Área de estudio	NA	NA	NA	NA	2.3	2.6	1.2	0.8	4.9	2.0	6.9
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	**LB-ELA_0197**	Programas de formación profesional	Formar asociaciones con agencias públicas, empleadores del sector privado, colegios comunitarios, organizaciones laborales y organizaciones sin fines de lucro para ampliar los programas para los residentes de la comunidad vocacionales y educativos dentro del Corredor LB-ELA. Los ejemplos podrían incluir capacitación para mecánicos que trabajan para pequeñas empresas que dan servicio a vehículos de cero emisiones. Estos programas ofrecerían oportunidades de establecer una trayectoria profesional para trabajar en sectores económicos clave y ascender en el nivel, centrándose en el desarrollo de la mano de obra y la formación de competencias.	Encuesta SPP	Área de estudio	1.7	NA	NA	NA	2.3	2.0	1.2	0.9	6.0	2.0	8.0
Programas Comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	**LB-ELA_0218**	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire	Agregar cuatro nuevas estaciones de monitoreo de la calidad del aire dentro del Área de estudio LB-ELA. Los sitios se identificarán en cooperación con el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana	Múltiples jurisdicciones	NA	NA	NA	NA	NA	0.8	NA	0.8	0.8	0.8	1.6

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS	**LB-ELA_0004**	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Angeles	En enero de 2021, la Junta Directiva de Metro aprobó el Plan Estratégico de Movimiento de Mercancías 2021, que incluía una Iniciativa de Camiones Limpios en todo el condado, con el Programa de Camiones Limpios de la 710 Sur identificado como una prioridad estratégica de movimiento de mercancías. En su reunión de octubre de 2021, la Junta Directiva de Metro actuó para volver a comprometer 50 millones de dólares de los fondos de la Medida R del Corredor I-710 Sur como financiamiento inicial para el Programa de Camiones Limpios de la 710 Sur, que posteriormente ha sido rebautizado como Programa de Camiones de Emisiones Cero de LB-ELA. El objetivo de este programa es sustituir los camiones diésel por camiones de cero emisiones en el corredor LB-ELA. El programa aportaría fondos de subvención para desplegar una serie de camiones de cero emisiones en la I-710, así como financiamiento inicial para desarrollar estaciones de carga eléctrica/reabastecimiento para camiones de cero emisiones.	Metro LRTP, encuesta SPP, Cartografía SPP	Área de estudio	2.5	1.6	NA	NA	2.0	1.7	1.5	2.1	7.8	3.7	11.5
Transporte de bienes	Puertos	**LB-ELA_0011**	Paso a desnivel de SR-47 Navy Way	Paso a desnivel de SR 47/Navy Way: Construcción del paso a desnivel en la SR-47 / Navy Way, entre el puente Vincent Thomas de la SR-47 y el paso a desnivel de Pier S Av, para eliminar los conflictos de señales de tráfico y movimientos. Este proyecto era un proyecto TCIF de nivel II del corredor comercial del S. Cal presentado al CTC en 2008. Este proyecto eliminaría la última señal de la SR 47 entre los puentes Desmond y V. Thomas; Ruta del Conector Intermodal NHS	SCAG RTP, PIPO, Puertos	Puerto de Los Ángeles	NA	NA	1.8	1.2	0.0	1.7	0.8	0.0	4.7	0.8	5.5
Transporte de bienes	Puertos	**LB-ELA_0021**	Mejoras en la terminal del corredor Alameda	Nuevo puente ferroviario del canal de Cerritos y conexiones de apoyo en todo el puerto de Los Angeles.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	NA	NA	1.8	0.0	0.2	2.5	0.3	0.4	4.4	0.7	5.2
Transporte de bienes	Puertos	**LB-ELA_0022**	Separación a nivel de Terminal Way	Nueva separación de niveles para sustituir al paso a nivel y mejorar el flujo del tráfico de mercancías.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	NA	NA	1.8	1.2	0.5	1.2	0.3	0.4	4.8	0.7	5.5
Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS	**LB-ELA_0023**	Infraestructura de camiones limpios	Instalar infraestructura de recarga para camiones de cero emisiones.	Plan conceptual de movilidad de Metro 2028, encuesta SPP, Cartografía de SPP	Múltiples jurisdicciones	2.5	1.6	NA	NA	1.4	1.7	1.5	1.4	7.2	3.0	10.2
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	**LB-ELA_0024**	Modernización de los raíles del muelle 400	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	2.5	NA	0.8	NA	1.2	2.1	0.4	1.4	6.6	1.7	8.3
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	**LB-ELA_0025**	Modernización de las instalaciones de transferencia de Terminal Island	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	2.5	NA	0.8	NA	1.2	2.1	0.4	1.1	6.6	1.5	8.1
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	**LB-ELA_0026**	Modernización del Railyard de la terminal de contenedores de West Basin	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	2.5	NA	0.8	NA	1.1	2.1	0.4	1.4	6.5	1.7	8.2
Transporte de bienes	Puertos	**LB-ELA_0121**	Realineación de Pier D St	Realinear Pier D Street, desde la puerta de salida de Middle Harbor hasta Pico Av. Actualmente, Pier D Street tiene problemas de distancia visual, radios de curva inadecuados y problemas de drenaje/inundación en el punto bajo. El proyecto de Realineación del Muelle D proporcionará redundancia a través del Muelle D, mejorando así la seguridad y los flujos de tráfico. La alineación actual de Pier D Street tiene problemas de distancia visual, radios de curva inadecuados, problemas de drenaje e inundaciones en el punto bajo. El alcance del proyecto es ampliar y reconstruir Pier D Street entre Middle Harbor Exit Gate y Pico Av y reconfigurar West Broadway Av. Los elementos adicionales del alcance incluyen la construcción. Esto incluye la reubicación de una estación de bombeo existente o una nueva, muros de contención, mejoras de servicios públicos, una nueva carretera, trazado de líneas, señalización y trabajos de señalización y tráfico.	Puerto de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Puerto de Long Beach	NA	NA	1.3	1.7	0.0	2.0	0.2	0.0	5.1	0.2	5.2

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Transporte de bienes	Puertos	**LB-ELA_0122**	Carretera Harbor Scenic Dr y mejoras de infraestructura	Mejorar Harbor Scenic Dr, desde Harbor Plaza hasta el Ocean Bl. El proyecto: aumentaría la sección estructural del pavimento de la calzada para reemplazar el pavimento envejecido existente; proporcionaría mejoras en las alineaciones horizontales y verticales para aumentar la seguridad; mejoraría el trazado de las líneas divisorias en el pavimento, la señalización de tráfico y la señalización de orientación; mejoraría la iluminación de la autopista; mejoraría las instalaciones de drenaje (incluida la introducción de mejoras permanentes de la calidad del agua, como bio-swales y rejillas de entrada y salida de las cuencas colectoras); renovar el paisajismo y el riego de la calzada y la mediana; y proporcionaría mejoras en los servicios públicos.	Puerto de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Puerto de Long Beach	NA	NA	1.3	1.7	0.5	1.8	0.2	0.5	5.3	0.7	6.0
Transporte de bienes	Puertos	**LB-ELA_0123**	Mejora de la calle Pico Av	Mejorar Pico Av, entre calle Pier D y calle Pier E. Este proyecto de mejora de carreteras implementará lo siguiente: ampliar un segmento corto de carretera; mejorar congestión y seguridad de camiones; reconstruir el pavimento, mejorar el drenaje superficial existente y mejorar las entradas de drenaje pluvial; aumentar el tamaño de la línea de alcantarillado; proporcionar aceras continuas con características accesibles según la ADA; mejorar el alumbrado público; y ampliar las características de paisajismo y características paisajistas hechas a mano.	Puerto de Los Angeles/COG, Encuesta SPP	Puerto de Long Beach	NA	2.4	1.3	2.0	0.5	2.2	0.5	0.5	8.5	1.0	9.5
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	**LB-ELA_0124**	Programa Nacional de Mejora de la Red Multimodal de Mercancías del Puerto de Los Angeles: Proyectos de mejora del sistema ferroviario	Vías ferroviarias adicionales en POLA para mejorar las operaciones ferroviarias en general, incluyendo el apoyo a los raíles en los muelles	Puerto de Los Angeles/COG, Encuesta SPP	Puerto de Los Ángeles	NA	NA	1.1	0.0	0.4	2.5	0.3	0.6	4.0	0.9	4.9
Transporte de bienes	Puertos	**LB-ELA_0131**	Programa de mejora de la Red Nacional Multimodal de Transporte de Mercancías (NMFN) del Puerto de Los Angeles: Acceso a la Instalación de Apoyo Marítimo/Separación de Grado del Sistema Ferroviario de Terminal Island	El proyecto consiste en la construcción de una separación a nivel de cuatro carriles, ferrocarril-carretera, que elimine un importante impedimento de acceso de camiones a una importante instalación de apoyo a la terminal de contenedores situada en Terminal Island, en el centro de los Puertos de Los Angeles-Long Beach (POLA-POLB).	PIPO (Puerto de Los Angeles)	Puerto de Los Ángeles	NA	NA	1.8	0.8	0.3	2.1	0.3	0.4	4.9	0.7	5.7
Transporte de bienes	Puertos	**LB-ELA_0132**	Ampliación del muelle 300/Proyecto de reducción de emisiones de los buques	Ampliación del muelle 300/Proyecto de reducción de emisiones de los buques. Este proyecto construye 1,250 pies lineales de muelle de terminal de contenedores y terrenos de apoyo para el muelle 300. Incluye la infraestructura eléctrica para el funcionamiento de las grúas de barco a tierra y la energía en tierra para el funcionamiento de todos los sistemas necesarios del barco, lo que reducirá alrededor del 80% de las emisiones mientras esté atracado.	PIPO (Puerto de Los Angeles)	Puerto de Los Ángeles	2.5	1.6	0.8	NA	0.4	2.1	0.4	0.6	7.4	1.0	8.4
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	**LB-ELA_0151**	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías	Llevar a cabo una evaluación para evaluar las opciones para derivar una mayor utilización del Corredor de Alameda como un medio potencial para reducir los viajes de camiones dentro de la subregión del Sur de California. Esta evaluación incluiría opciones tales como: oportunidades para aumentar la participación ferroviaria de carga en el muelle; implementación de un servicio de transporte ferroviario de carga de corta distancia a nuevas instalaciones ferroviarias interiores; y aumento del uso/mejora de la eficiencia operativa de las instalaciones intermodales existentes cerca del muelle y fuera del muelle. Esta evaluación tomaría en cuenta los pronósticos de carga actualizados, los factores económicos y las proyecciones, las tendencias actuales asociadas con la cadena logística de movimiento de mercancías, incluidos los viajes de camiones de carga, y las limitaciones de capacidad intermodal y ferroviaria en la región del sur de California. El estudio ferroviario de transporte de carga de mercancías evaluaría las opciones desde una perspectiva de todo el sistema e incluiría factores tales como cambios en los patrones de viaje de los camiones, implicaciones en el uso de la tierra y el potencial de impactos ambientales, así como restricciones institucionales.	Encuesta SPP	Área de estudio	NA	NA	1.1	0.0	0.8	2.4	0.8	0.6	4.3	1.4	5.7
Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS	**LB-ELA_0184**	Gestión de contenedores vacíos	Proporcionar una combinación de incentivos/penalizaciones en forma de tarifas para animar a los cargadores/terminales marítimas a retirar los contenedores vacíos de los muelles/instalaciones cercanas a los muelles en los Puertos para reducir la congestión y los desplazamientos innecesarios de los camiones. Ampliar el uso de las horas no pico para los retornos vacíos.	Puertos	Puertos	NA	NA	2.0	NA	0.4	2.4	0.2	2.4	4.7	2.6	7.3

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS	**LB-ELA_0185**	Sistemas Avanzados de Información al Viajero de Carga	Aplicación de tecnologías avanzadas para gestionar los movimientos de camiones de acarreo hacia y desde los Puertos. El sistema integra datos de tráfico por carretera en tiempo real, seguimiento de buques/contenedores, tiempos de visita a las terminales de contenedores en tiempo real e información basada en GPS para optimizar la secuencia de la entrega y recogida de contenedores. El objetivo es mejorar la manipulación y la eficacia de la carga y reducir la congestión cerca de los astilleros intermodales y las instalaciones portuarias.	Puertos, encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	NA	NA	2.0	NA	0.8	2.1	1.6	1.7	4.8	3.3	8.1
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	**LB-ELA_0217**	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga	Trabajar con los ferrocarriles Union Pacific (UP) y BNSF para desarrollar y probar locomotoras eléctricas de batería para operar en el Corredor de Alameda con el objetivo final de avanzar en una tecnología de cero emisiones capaz de ingresar a la operación comercial de servicios de ingresos.	Comité Consultivo, Grupo de Trabajo de Equidad	Múltiples jurisdicciones	1.7	1.6	0	0	2.0	1.6	1.5	1.3	6.9	2.8	9.7

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	**LB-ELA_0001**	Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch (LRT)	El proyecto consta de 12 estaciones y es un corredor de tránsito ferroviario ligero de 19 millas que conectará el sureste del condado de Los Angeles con el centro de la ciudad, dando servicio a las ciudades y comunidades de Artesia, Cerritos, Bellflower, Paramount, Downey, South Gate, Cudahy, Bell, Huntington Park, Vernon, la comunidad no incorporada de Florence-Graham del condado de Los Angeles y el centro de la ciudad. Completar el tramo de 4.5 millas entre la línea A de Slauson y Union Station.	Metro LRTP, encuesta SPP, Cartografía SPP	Múltiples jurisdicciones	1.8	2.4	2.9	0.8	1.8	2.6	1.8	0.6	12.2	2.4	14.6
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	**LB-ELA_0002**	C Line (Green) Eastern Extension (Norwalk) (LRT)	Extiende la Línea C (Verde) 2.8 millas desde Norwalk hasta la estación Norwalk/Santa Fe Springs de Metrolink.	LRTP de Metro	Norwalk	0.9	1.8	2.3	0.8	1.5	2.1	1.0	0.6	9.3	1.5	10.8
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	**LB-ELA_0019**	Atlantic Bus Only Lane and Transit Signal Prioritization (Next Gen Improvements)	Proyecto BRT a lo largo de Atlantic para proporcionar mayor velocidad, fiabilidad y frecuencia.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Múltiples jurisdicciones	1.4	2.1	2.1	1.4	1.6	1.9	1.9	0.6	10.5	2.5	12.9
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	**LB-ELA_0219**	Metrolink Regional Rail Line between Union Station and Long Beach	Construir una nueva línea de Metrolink entre Union Station y el centro de Long Beach. Los trenes se impulsarían con motores de tracción de unidades múltiples eléctricas (EMU), que se anticipa que serán requeridos por la Junta de Recursos del Aire de California después de 2030. La tecnología EMU específica aún no se ha determinado, pero podría ser propulsada por catenaria aérea, celda de combustible de hidrógeno, o catenaria/batería eléctrica. Los trenes operarían a lo largo de la línea SCRRA Metrolink existente entre Los Ángeles y Commerce y luego harían la transición al derecho de paso del ferrocarril Union Pacific (UP) para el segmento entre Commerce y Lakewood. Sin embargo, es probable que sea necesario construir secciones de una segunda vía en esta sección central para operar cuatro trenes por hora en el período pico. Además, porciones sustanciales de la sección sur de la alineación, entre Lakewood y el centro de Long Beach, requerirían un nuevo derecho de paso para proporcionar la vía necesaria para conectar con el área del centro de Long Beach. Se construirían nuevas estaciones y se espaciarían cada 1 a 3 millas dependiendo de la ubicación. Se prevé que estos trenes de Metrolink interlineen a través de Link US (en Union Station) con la línea Antelope Valley Line hacia el norte.	Plan conceptual de movilidad de Metro 2028, encuesta SPP, Cartografía de SPP	Múltiples jurisdicciones	2.0	2.1	2.7	0.8	2.1	2.7	1.6	0.6	12.4	2.2	14.6
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0160**	Line A (Blue Line) Transit Priority/Signal Synchronization	Mejora de la priorización/sincronización de señales para que la Línea A (Línea Azul) tenga mayor prioridad en las zonas en las que los trenes LRT circulan en tráfico de flujo mixto.	Ciudad de Commerce/COG	Múltiples jurisdicciones	0.9	1.5	2.0	1.6	1.8	2.1	1.7	0.8	9.9	2.5	12.4
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0171**	Commuter Rail Maintenance, Repair, and Safety Projects	Ejecutar los proyectos planificados de reparación, mantenimiento y seguridad de la infraestructura ferroviaria propiedad de Metro a lo largo de la línea ferroviaria de cercanías de Los Angeles/Condado de Orange dentro de la zona de estudio del corredor LB-ELA.	Ciudad de Paramount/COG	Múltiples jurisdicciones	1.7	1.3	1.4	1.6	0.8	2.0	1.3	0.8	8.8	2.1	10.9
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0172**	Commerce Metrolink Station Improvements	Mejorar los andenes de los trenes, cambiar las vías, instalar barreras peatonales y elementos de seguridad en los pasos de peatones, ampliar y ensanchar las aceras y los paseos, añadir iluminación, instalar nuevos elementos de accesibilidad de ADA, sustituir el equipamiento, colocar bandas en los carriles de bicicleta, añadir señalización de orientación y colocar nuevos jardines.	Ciudad de South Gate/COG, Encuesta SPP	Commerce	0.8	1.7	0.9	1.9	1.5	2.0	1.8	1.2	8.9	3.0	11.8
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0173**	Grade Separation(s) of the A Line [Blue Line] at Washington Street	Proporcionar separación de nivel de la Línea A (Línea Azul) en el cruce de Washington St/Flower St, y en Washington St.	PIPO (Long Beach Transit), Cartografía SPP	Los Angeles	1.7	1.3	1.7	0.5	0.9	1.5	1.9	0.3	7.5	2.2	9.7
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0174**	New Metrolink Station at planned Commerce/Citadel Station	Construir una nueva estación Metrolink en la línea de ferrocarril suburbano Metrolink Los Angeles - Riverside, en la estación prevista del corredor de tránsito Eastside en Commerce/Citadel.	Cartografía SPP	Commerce	0.9	1.5	1.9	0.8	1.2	1.1	1.2	0.3	7.3	1.4	8.7
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0175**	Install Quad Safety Gates at all A Line [Blue Line] Crossings	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul) para aumentar la seguridad y las zonas de velocidad/seguridad.	Comité ad hoc del COG, Cartografía de SPP	Múltiples jurisdicciones	1.7	1.7	1.4	2.0	1.6	1.4	2.1	0.8	9.8	2.9	12.7
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0176**	Install Supervisory Control and Data Acquisition System for A Line [Blue Line]	Instalar un sistema de control y adquisición de datos [SCADA] a lo largo de la Línea A (Línea Azul) en el centro de Long Beach. Esta tecnología permitiría a Metro operar y gestionar mejor la línea de transporte ferroviario para mejorar la fiabilidad de los trenes.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Long Beach	1.7	1.7	1.5	NA	1.1	1.6	1.9	0.8	7.5	2.7	10.2

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0177**	Add Second Elevator to Firestone and Slauson A Line [Blue Line] Stations	Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson A Line (Línea Azul) para mejorar el acceso y la confiabilidad.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Florence-Graham	1.7	1.7	1.5	NA	1.2	1.7	2.2	0.8	7.8	3.0	10.7
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0016**	Connecting C Line (Green) and Metrolink Norwalk Station	Nuevo servicio de autobús de enlace shuttle entre la estación Norwalk de la Línea C y la estación Norwalk de Metrolink para cerrar la brecha de tránsito existente. Solución a corto plazo hasta que se amplíe la Línea C hacia el este.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Norwalk	2.5	2.1	1.7	NA	1.1	1.5	1.1	0.8	8.8	1.9	10.7
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0130**	Long Beach Transit (LBT) Solar Charging Electrification Project	El proyecto convertiría la zona actual de estacionamiento de autobuses, en la principal base de operaciones de la agencia, en una instalación para cargar autobuses eléctricos de batería (BEB) mediante la erección de marquesinas de estacionamiento alimentadas con energía solar, para permitir a Long Beach Transit la transición a una flota de autobuses 100% de emisiones para 2030.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Long Beach	1.8	1.3	0.8	NA	1.6	1.2	1.8	2.1	6.8	3.9	10.6
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0140**	Metro Micro Transit Zone(s)	Puesta en marcha de un nuevo servicio de tránsito a la carta y flexible de Metro para la sección norte del área de estudio de la I-710 entre Lynwood y Commerce. - Los viajes pueden reservarse en línea, por aplicación o por teléfono. Los viajes se programan previamente, el mismo día/múltiples días. - Utiliza camionetas de pequeña capacidad (para 7-10 pasajeros). - Recoger/dejar donde sea seguro (paradas virtuales). El tiempo máximo de espera previsto es de 15 minutos.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.6	2.4	1.6	0.8	2.1	2.2	0.9	11.9	3.1	15.0
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0141**	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 60 (Long Beach Blvd.)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 60 (Long Beach Bl). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Múltiples jurisdicciones	1.4	2.1	2.2	1.6	1.2	1.8	1.9	0.8	10.2	2.7	12.9
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0142**	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 108 (Slauson)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 108 (Slauson). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0.9	1.8	2.0	1.6	1.2	1.6	1.9	0.8	9.1	2.7	11.8
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0143**	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 110 (Gage)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 110 (Gage). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1.4	2.1	2.2	1.6	1.4	1.6	2.2	0.8	10.3	3.0	13.3
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0144**	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 111 (Florence)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 111 (Florence). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1.4	2.1	2.2	1.6	1.4	1.9	2.1	0.8	10.6	2.9	13.6
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0145**	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 115 (Firestone)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 115 (Firestone). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP	South Gate / Downey	0.9	1.8	1.9	1.6	1.4	1.6	1.6	0.8	9.2	2.4	11.6
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0146**	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 260 (Atlantic Blvd.)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 260 (Atlantic Bl.). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Cartografía SPP, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1.4	2.1	2.2	1.6	1.4	1.9	2.0	0.8	10.6	2.8	13.5
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0164**	Improved Frequency of Metro Buses in the LB-ELA Study Area	Proporcionar una mejora del 50% en todas las rutas de autobuses fijos de Metro de más de 10 minutos en los períodos pico AM y PM. Y, proporcionar una mejora del 50% en todas las rutas de autobuses fijos de Metro de más de 15 minutos en los periodos de mediodía y tarde. (Por ejemplo, una ruta de autobús que tiene como frecuencia un autobús cada 30 minutos mejoraría a un autobús que llegara cada 15 minutos.)	Cartografía SPP	Área de estudio	1.8	2.4	2.3	1.6	1.9	2.0	1.8	0.8	12.0	2.6	14.6
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0178**	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 18 (Whittier Blvd.)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 18 (Whittier Bl.). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones entes en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Los Angeles / East LA	1.4	2.1	2.2	1.6	1.4	1.6	2.1	0.8	10.3	2.9	13.2

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0179**	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 66 (Olympic Blvd.)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 66 (Olympic Bl). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Grupo de trabajo	Los Angeles / East LA	0.9	1.8	1.9	1.6	1.4	1.3	2.2	0.8	8.9	3.0	11.9
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0077**	Bus Stop Improvements	Instalación de paradas de autobús y bancos en las paradas de Metro y de la ciudad de Commerce (varios lugares dentro de la ciudad de Commerce).	PIPO (Sudeste de LA), Encuesta SPP	Commerce	0.8	1.3	1.1	1.2	1.2	0.9	1.5	0.8	6.5	2.3	8.8
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0103**	Bus Stop Improvements	Instalación de paradas de autobús y bancos en las paradas de Metro y de la ciudad de Maywood (varios lugares dentro de la ciudad de Maywood).	Programa anual del estado de conservación de los trenes de pasajero habitual	Maywood	0.8	1.3	1.1	1.2	1.2	0.9	1.4	0.8	6.5	2.2	8.7
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0118**	Bus Shelter Upgrades	Modernizar las paradas de autobús en varios puntos de la ciudad de Signal Hill.	Evaluación de la estación Metrolink del condado de Los Angeles y Plan de mejora	Signal Hill	0.8	1.3	1.1	1.2	1.2	0.8	0.3	0.8	6.5	1.1	7.6
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0136**	Enhanced Transit Security	Proporcionar medidas y elementos de seguridad de tránsito mejorados en los trenes, autobuses y estaciones de ferrocarril de Metro, incluyendo: dispositivos de seguridad como cámaras y botones de llamada, respuesta mejorada ante incidentes y agentes de seguridad adicionales y/o personal de paisano.	Metro, Encuesta SPP, Cartografía SPP	Múltiples jurisdicciones	1.7	1.7	1.4	2.4	1.1	1.6	1.7	0.8	9.9	2.5	12.4
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0147**	Transit Traveler Information System Application (ITS)	Sistema integrado y aplicación basada en la web para proporcionar información en tiempo real a los usuarios sobre las rutas de tránsito óptimas y las opciones de tránsito en función de la hora del día, así como los tiempos estimados de llegada de los autobuses en condiciones de viaje en tiempo real.	Metro	Área de estudio	1.7	2.1	1.3	1.6	1.1	1.6	1.6	0.8	9.4	2.4	11.8
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0148**	Transit Fare Discount Program	Ampliar el programa de Metro para ofrecer mayores descuentos en las tarifas de transporte a los usuarios de bajos ingresos, estudiantes y personas mayores. Dirigirse a las comunidades de bajos ingresos o desfavorecidas dentro del área de estudio del corredor LB-ELA.	Metro	Área de estudio	2.5	2.1	1.6	NA	1.4	0.8	1.8	0.8	8.4	2.6	11.0
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0149**	Increased Security Features at Metro's Existing and Planned Light Rail Stations	Iluminación, cámaras de seguridad, mejora de la línea de visión, planes de respuesta ante incidentes/emergencias y otros elementos de seguridad en las estaciones/estructuras de estacionamiento de Metro.	Metro	Múltiples jurisdicciones	1.7	1.7	1.4	2.4	1.4	1.2	1.7	0.8	9.8	2.5	12.3
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0152**	Transit Marketing and Education Program	Ampliación del esfuerzo de colaboración de Metro con Metrolink, Long Beach Transit y las líneas de autobuses municipales de la ciudad para promover el tránsito y los modos de transporte alternativos al vehículo de un solo ocupante. Incluya elementos como un día de "transporte gratuito" y pases de transporte para empleados o estudiantes para fomentar el uso del transporte público.	Metro	Múltiples jurisdicciones	2.5	2.1	1.7	NA	1.1	0.8	1.6	0.8	8.3	2.4	10.7
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0161**	Transit Ambassador Program	Mejorar el Programa de Embajadores del Tránsito de Metro dentro del Corredor LB-ELA para traer a representantes no encargados de hacer cumplir la ley con el fin de mejorar la experiencia del cliente, reforzar la seguridad pública y aumentar el número de usuarios del sistema de tránsito.	Encuesta SPP	Área de estudio	1.7	2.1	1.2	2.4	1.2	1.2	1.5	0.8	9.8	2.3	12.1
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0168**	Compton Transit Management Operations Center Enhancements	Las mejoras del proyecto incluirían: embellecimiento, arte, monumentos, seguridad, aumento del almacenamiento de bicicletas, estacionamientos para bicicletas, paseos y carriles de bicicleta (Fases 1 -5). Ubicación: Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton: 275 N. Willowbrook Av., Compton.	Encuesta SPP	Compton	1.7	2.4	1.7	2.2	1.6	1.6	1.0	0.8	11.3	1.8	13.1
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0169**	Southeast LA Transit Improvement Program	A la espera de las aportaciones de las partes interesadas y de la aprobación de las jurisdicciones locales, este proyecto podría incluir una mejora de la Prioridad de Señales en todo el condado "basada en la nube", 100 casetas de resguardo en paradas de autobús existentes con más de 50 subidas diarias pero sin resguardo, 100 pantallas de llegada en tiempo real alimentadas con energía solar, 100 mejoras de la iluminación solar en paradas de autobús sin casetas de resguardo que dispongan de iluminación, mejoras de ampliación de terminales/pasarelas en las estaciones de Norwalk, Artesia y Compton, y 100 postes de recarga para autobuses con cero emisiones.	Encuesta SPP, Cartografía SPP	Múltiples jurisdicciones	2.3	2.1	1.8	1.6	1.4	2.0	1.6	0.8	11.3	2.4	13.7

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	AQ Smry	CH Smry	MB Smry	SF Smry	EN Smry	OP Smry	EQ Smry	SA Smry	Puntuación de la meta	Puntuación principal	Borrador de puntuación total
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0189**	Transit System Cleanliness/Maintenance	Reforzar las políticas que comprometen a Metro a realizar actividades regulares de limpieza y mantenimiento en todos los vehículos de tránsito y en las estaciones de autobús y ferrocarril dentro del corredor LB-ELA. Estas actividades consisten en la limpieza y desinfección de superficies de alto contacto, la eliminación de pintadas, la limpieza de derrames y riesgos biológicos y la retirada de basura. Mantener el paisajismo de la estación. Proporcionar filtros de aire de alta eficiencia en los vehículos de transporte por autobús y ferrocarril. Asegurar de que la agencia dedica recursos suficientes a este esfuerzo.	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Área de estudio	1.7	1.8	1.1	0.8	1.1	2.1	1.2	NA	8.5	1.2	9.7
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0203**	Bus Stop Improvements	Colaborar con las jurisdicciones locales (ciudades, zonas no incorporadas del condado de Los Angeles) para llevar a cabo mejoras en las paradas de autobús dentro del corredor LB-ELA. Las mejoras en las paradas de autobús incluirían elementos como: - Iluminación - Características de seguridad - Bancos - Sombra y casetas de resguardo - Bebedero - Pantallas de llegada alimentadas por energía solar - Botes de basura - Paisajismo - Señalización - Cruces peatonales - Mejora de la accesibilidad de ADA, incluido el reposicionamiento de cajas de servicios públicos en la acera Propocionar apoyo financiero para ayudar a movilizar los fondos locales para la implementación del proyecto. Los fondos estarían disponibles en función de criterios tales como: necesidad del proyecto, preparación del proyecto y beneficios del proyecto en relación con los costos, entre otros factores.	Comité Consultivo (SCRRA)	Área de estudio	1.7	2.1	1.6	2.0	1.5	2.0	1.8	1.5	10.8	3.3	14.1

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0005	Corredor de transporte activo de ferrocarril a río Segmento A	Una ruta de transporte activo de 5.6 millas que conecta la estación Fairview Height de la línea Crenshaw que pronto se abrirá en Inglewood con la estación de la línea Slauson A (azul) en el sur de Los Angeles.	Metro LRTP, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1	1	1	3
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0006	Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B	Un corredor de transporte activo de aproximadamente 4.5 millas entre el Río LA y la estación de la línea Slauson A (azul) que conecta con el segmento A.	Metro LRTP, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	5	1	0	6
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0007	Camino del Río LA – Centro de Los Angeles	Cierre de la brecha de un sendero ciclista y peatonal de ocho millas entre Elysian Valley y Maywood, a través del centro de Los Angeles.	Metro LRTP, encuesta SPP, Cartografía SPP	Maywood a Elysian Valley	2	1	1	4
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0008	Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul	Ejecutar los proyectos identificados en el Plan de la primera/última milla de la Línea Azul dentro del corredor LB-ELA, con énfasis en la estación de Del Amo. Los proyectos incluirán reconfiguraciones de rampas, mejoras de aceras y carriles de bicicleta, y mejoras de cruces, entre otros. El Plan de la primera/última milla (FLM) para la Línea Azul se adoptó en abril de 2018 y representa un esfuerzo pionero en su género para planificar mejoras integrales de acceso para toda una línea de tránsito. El Plan cubrió las 22 estaciones de la Línea A (Azul) de Metro y puso a prueba un proceso inclusivo y centrado en la equidad de participación comunitaria. El Plan incluía mejoras peatonales y ciclistas a nivel de planificación, identificadas por la comunidad, a una distancia a pie (1/2 milla) y en bicicleta (3 millas) de cada estación de la Línea A.	Metro LRTP, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	2	1	0	3
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro	Ejecutar los proyectos de transporte activo de importancia regional adoptados como parte del Plan de Transporte Activo de Metro (más de 40 proyectos en toda la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles.	Metro ATSP, encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Múltiples jurisdicciones	1	1	1	3
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0055	I-710 Carril de bicicleta del Río LA	Propuesta de sendero para peatones y ciclistas a lo largo del Río LA, concretamente a lo largo de la I-710, que conecta Maywood con Long Beach.	Encuesta SHOPP, SPP	Múltiples jurisdicciones	3	1	0	4
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0066	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones	Randolph, desde el límite oeste de la ciudad de Bell hasta el límite este. Completar la Fase 2 del Corredor de Transporte Activo del Metro de Randolph (MAT).	Ciudad de Bell/COG, Cartografía SPP	Bell	5	1	0	6
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0070	Puente peatonal	Construir un puente peatonal (que conecte el parque Asmus con la proyectada estación del LRT del West Santa Ana Branch).	Ciudad de Commerce/COG, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Bell Gardens	5	1	0	6
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0076	Instalaciones para peatones y bicicletas	Proporcionar mejoras en las instalaciones peatonales. Proporcionar rutas seguras para los ciclistas. (Varios lugares dentro de la ciudad de Commerce).	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Commerce	1	0	2	3
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0082	Paso de peatones mejorado (Rives Av y Adwen St.)	Paso de peatones mejorado en Rives Av y Adwen St.	Ciudad de Downey/COG	Downey	1	1	2	4
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0090	Luces intermitentes rápidas rectangulares en pasos de peatones	Instalar luces intermitentes rápidas rectangulares (RRFB) en los pasos de peatones de varios puntos de la ciudad de Long Beach.	Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach	5	1	0	6
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0094	Paso elevado del puente peatonal de Hill St	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Hill St para peatones y ciclistas.	Ciudad de Lynwood/COG, Encuesta SPP	Long Beach	3	1	0	4
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0095	Mejoras en los cruces de peatones	Proporcionar mejoras en los cruces de peatones (botones peatonales, señalización e infraestructura eléctrica) en las intersecciones Rosewood/Abbott, Mallison/Abbott, Long Beach/Tecumseh, Imperial/Ruth y Atlantic/Brewster. (Fase 1)	Ciudad de Lynwood/COG	Lynwood	2	1	0	3
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0102	Mejoras del plan maestro para peatones y ciclistas	Proporcionar mejoras en las instalaciones peatonales. Proporcionar rutas seguras para los ciclistas. (Varios lugares dentro de la ciudad de Maywood según el plan maestro de la ciudad).	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Maywood	0	0	0	0
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0111	West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal	Ejecutar las fases 1-4 del sendero ciclista y peatonal (clase I) a lo largo del derecho de paso del ferrocarril entre el Río LA y Sommerset. Incluye iluminación, cercas, paisajismo, balizas intermitentes, granito descompuesto, rampas de acera ADA y mobiliario urbano.	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	5	1	0	6
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0114	Camino peatonal de Walnut	Proporcionar una senda peatonal a lo largo de 25th St desde el oeste de Walnut Av hasta Gundry Av.	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	2	1	0	3
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0128	Proyecto de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St	Este proyecto implicaría la construcción de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St desde District Bl hasta el sistema de senderos del Río Los Angeles.	PIPO (Ciudad de Maywood), Cartografía SPP	Maywood	2	1	0	3
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0138	Paso elevado para peatones y bicicletas de Spring Av	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Spring St para peatones y ciclistas.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Long Beach	5	2	0	7
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0139	Paso elevado para peatones y bicicletas de Humphreys Av	Construir un puente sobre la I-710 a lo largo de Humphreys Av para peatones y ciclistas.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	East LA	4	2	0	6
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0158	Proyecto de cierre de la brecha peatonal de Del Amo	Proporcionar aceras e iluminación en el paso inferior de Del Amo en la autopista I-710. Actualmente no existen aceras. También ayudaría a aquellos que buscan un acceso a pie a la estación Del Amo LRT.	Cartografía SPP	Rancho Dominguez / Long Beach	3	1	0	4

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0159	Proyecto de conector peatonal de Southern Av	Nueva senda peatonal a lo largo de Southern Av/East Frontage Rd/Miller Way/West Frontage Rd para conectar Garfield Av con Urban Orchard Park.	Cartografía SPP	South Gate	2	1	0	3
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0162	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach	Ejecutar los proyectos planificados de 8 a 80 carriles de bicicleta adoptados como parte del Plan Maestro de la Ciudad de Long Beach para el uso de la bicicleta dentro del corredor LB-ELA, incluidos los proyectos de cierre de brechas, las instalaciones troncales y los carriles de bicicleta canalizados (más de 40 proyectos dentro de la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles.	Plan director para el uso de la bicicleta en la ciudad de Long Beach, encuesta SPP, CA-7	Long Beach	5	1	0	6
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA	Ejecutar proyectos ciclistas de importancia regional en zonas con insuficientes infraestructuras ciclistas existentes y planificadas dentro del corredor LB-ELA (varios proyectos dentro de la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles. Incluiría rutas potenciales identificadas por la comunidad, pero que requerirán una mayor planificación y diseño en cooperación con las jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles).	Cartografía SPP, CA-7	Múltiples jurisdicciones	2	1	1	4
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0165	Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek	A lo largo del carril de bicicleta de Compton Creek, entre 120th St y Greenleaf Bl, construir pasos subterráneos para bicicletas en 120th St, El Segundo Av, Rosecrans Av, Compton Av, y Alondra Av. Agregue iluminación, paisajismo, bancos y sombra al camino existente.	Cartografía SPP, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Compton	4	1	0	5
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0170	Rutas seguras de Huntington Park para personas mayores y estudiantes	El proyecto construirá rampas para bordillos, mejoras en los cruces, aceras, señalización, reducción de la velocidad y otras mejoras de transporte activo para peatones en segmentos de Belgrave Av, Clarendon Av, 61st St, Randolph St, Seville St, Zoe Av, State St, Yahualica Place y senderos para peatones y ciclistas adyacentes a Veteran's Park. Incluye 130 rampas para bordillos y pasos de peatones de alta visibilidad, 3 islas elevadas, 1 luz HAWK, 3,266 pies lineales de aceras, 20 señales de orientación, 10 luces intermitentes, 329 bolardos iluminados, 20 reductores de velocidad, 10 pasos de peatones elevados, papeleras y árboles de sombra.	Encuesta PIPO (Huntington Park), SPP	Huntington Park	2	NA	0	2
Transporte activo / TDM	Estrategias de gestión de la demanda de viajes (TDM)	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos	Ampliar los programas de vehículos compartidos de Metro centrándose en el área de estudio de LB-ELA. El uso compartido del automóvil es una opción de viaje económica y efectiva que implica encontrar viajeros cercanos para compartir el viaje. Proporcionar acceso a servicios de búsqueda de vehículos para encontrar residentes cercanos que quieran compartir el viaje. Además, promover los servicios de camioneta de uso compartido, incluyendo la coordinación, el apoyo administrativo y las subvenciones financieras para los viajeros, especialmente en las zonas menos atendidas por los operadores de transporte público.	Encuesta SPP	Área de estudio	0	0	0	0
Transporte activo / TDM	Estrategias de gestión de la demanda de viajes (TDM)	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia	Basándose en las "lecciones aprendidas" durante la pandemia de COVID, anime a los empleadores a modificar sus políticas laborales para mantener los horarios de trabajo híbridos, los horarios de trabajo flexibles y las opciones de "trabajo desde casa". Coordinar con organismos públicos y grandes empleadores. Compartir investigaciones/promover estudios sobre la efectividad del teletrabajo. Además, identificar infraestructura de apoyo para el teletrabajo. Ampliar la capacidad de banda ancha y las capacidades del proveedor de servicios de Internet (ISP) dentro del Corredor LB-ELA mediante la ubicación conjunta de la infraestructura de comunicaciones digitales (como el cable de fibra óptica) con los principales proyectos de obras públicas e infraestructura.	Encuesta SPP	Área de estudio	0	0	0	0
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas	Esta iniciativa se basaría en el marco existente del Programa de Bicicletas Compartidas de Metro, centrándose en el Corredor LB-ELA. Esto implica la colaboración con jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles), organizaciones sin fines de lucro y / o la creación de asociaciones público-privadas con el fin de ampliar el acceso a los programas de bicicletas compartidas y para la provisión de servicios clave para los usuarios de bicicletas dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Se proporcionaría apoyo financiero para ayudar a movilizar fondos locales para proyectos de capital en pequeña escala, tales como: estacionamiento de bicicletas y casilleros de almacenamiento; iluminación para carriles bici; estaciones de reparación/mantenimiento de bicicletas; señalización y orientación; estaciones de carga de bicicletas eléctricas; y características de seguridad.	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Área de estudio	2	2	0	4
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Angeles) para mejorar la seguridad y mejorar el entorno para caminar / andar en bicicleta en todo el Corredor LB-ELA. Las medidas y características de transporte activo incluirían elementos como: - Estructuras de sombra, árboles, bancos y botes de basura; - Aceras más anchas, extensión del bordillo, mejoras en los pasos de peatones y mejoras en la accesibilidad de la ADA; (incluido el reposicionamiento de cajas de servicios públicos en las aceras); - Señales de alto, semáforos, fases de señalización para peatones y ciclistas, marcas de pavimento de colores, señalización y franjas, pasos de peatones intermitentes y otros controles de tráfico como las luces intermitentes para peatones; - Opciones alternativas de cambio de fase de los semáforos, como cruces de peatones "codificados"; - Iluminación a lo largo de los caminos para peatones y ciclistas, incluidos los pasos subterráneos; - Paisajismo, características del paisajismo hechas a mano y otras características estéticas; - Topes y barreras de protección, cercos mejorados. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones a las jurisdicciones locales, si se solicita, para definir y desarrollar proyectos potenciales. Proporcionar apoyo financiero para ayudar a aprovechar los fondos locales para la construcción e implementación de proyectos. Los fondos estarían disponibles en función de criterios tales como: necesidad del proyecto, preparación del proyecto y beneficios del proyecto en relación con los	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Área de estudio	1	1	0	2

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales	Cerrar las brechas dentro de la red de circulación peatonal en las comunidades dentro del Corredor LB-ELA mediante la implementación de nuevas instalaciones peatonales. Se pondría a disposición un programa de financiamiento para otorgar recursos financieros a las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Ángeles) sobre una base competitiva para diseñar y construir nuevas instalaciones peatonales en áreas donde actualmente falta esta infraestructura. Los proyectos incluirían: - Nuevas aceras y senderos peatonales - Extensiones de senderos/caminos peatonales existentes - Pasos elevados para peatones/bicicletas - Nuevos pasos de peatones/señales para peatones - Provisión de conexiones y acceso a los senderos existentes (por ejemplo, mayor acceso al sendero del Río Los Angeles/Rio Hondo) - Provisión de accesos/conexiones peatonales a las estaciones/paradas de tránsito de Metro existentes y previstas - Implementación de zonas escolares seguras para peatones y ciclistas	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Múltiples jurisdicciones	0	NA	0	0
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0206	Mejoras para peatones y bicicletas de la ciudad de Bell Gardens	Mejoras para peatones, bicicletas y calmado de tráfico en toda la ciudad para crear un entorno completo en las calles: cruces peatonales, mini rotondas, señales peatonales HAWK, extensiones de aceras, rutas para bicicletas de Clase 3, rampas ADA, sincronización de señales de intervalo peatonal líder [LBI] y mejoras en las rayas. Se aplicaría a varios lugares dentro de la ciudad de Bell Gardens, incluyendo: Sprecht Ave., Live Oak St., Priority St., Purdy Ave., Gephart Ave., Perry Rd. y Hannon St.	PIPO	Bell Gardens	1	1	0	2
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0207	Mejoras en la seguridad de la comunidad de la ciudad de Carson	Mejorar la infraestructura y la seguridad de bicicletas y peatones con carriles para bicicletas de Clase 2, soportes para bicicletas, mejoras en los cruces peatonales, botones de señalización peatonal accesible, señales de cuenta regresiva para peatones y rampas para aceras. Varias ubicaciones dentro de la Ciudad de Carson y Santa Fe Av entre 218th Place y Del Amo Bl.	PIPO	Carson	3	1	0	4
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0208	Proyecto de Accesibilidad Peatonal de Salt Lake Av	Lado este de Salt Lake Av dentro de la ciudad de Cudahy. Amplíe la acera, instale iluminación peatonal, señalización, extensiones de aceras y rampas para sillas de ruedas que cumplan con la ADA.	PIPO	Cudahy	3	1	0	4
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0209	Proyecto de Rutas Seguras a la Escuela de South Downey (Fase 2)	Educación sobre seguridad y construcción de aceras, cruces peatonales y rampas en los bordillos. Varios lugares dentro de South Downey: Brunache St., Laura St., Nada St., Pomering Rd, Quoit St., Lankin St., Orizaba Ave., Gneiss Ave., Devenir Ave., Blodgett Ave. y Premiere Ave.	PIPO	Downey	2	1	0	3
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0210	Proyecto de Mejora de Rotondas de Vía Verde	En la intersección de Rives Av / Phlox Street en la ciudad de Downey, construya una rotonda, salidas de bombillas con rampas direccionales, cruces peatonales mejorados, señalización, paisajismo, sombra y bioswales.	PIPO	Downey	2	1	0	3
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0211	Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad	Crear una red interconectada de rutas para caminar y andar en bicicleta, incluida la creación de bulevares para bicicletas a lo largo de las calles 8 y 11. Incluye la red de transporte activo al sur de Anaheim Street, al norte de 7th Street, al este de Long Beach Bl y al oeste de Cherry Av dentro de la ciudad de Long Beach.	PIPO	Long Beach	1	1	0	2
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0212	Mejoras en el transporte activo de Tweedy Bl	Instalar mejoras en Tweedy Bl para mejorar la seguridad de los usuarios no motorizados y promover caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público local. Tweedy Bl, entre Alameda Street y Dearborn Av y entre Dorothy Av y Los Angeles River Bicycle Trail, dentro de la ciudad de South Gate.	PIPO	South Gate	3	1	0	4
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0213	West Santa Ana Branch [WSAB] Proyecto de seguridad y acceso para bicicletas " Primera-última milla" de la estación de tren ligero	Instale 0.3 millas de acera, 1.5 millas de carriles para bicicletas (Clase II), 2 millas de carriles para bicicletas (Clase III), alumbrado público, islas medianas centrales, rampas en la acera y un área de descanso cerca del carril bici del río Los Angeles. Ubicado en el cuadrante oriental de la Ciudad de South Gate, a lo largo del existente Union Pacific Railroad / futuro Corredor de transporte de West Santa Ana Branch.	PIPO	Múltiples jurisdicciones	1	1	0	2
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710	Un compendio de proyectos propuestos y mejoras como se describe en el plan conceptual de la Iniciativa de Habitabilidad I-710. Los proyectos propuestos incluyen mejoras tales como: - Iluminación para personas caminando/andando en bicicleta. - Carriles bici nuevos/mejorados y servicios para bicicletas. - Nuevas aceras mejoradas y cruces peatonales. - Paisajismo y sombra. Arte público. - Mejora de las paradas de autobús. Bordillos mejorados. Mobiliario urbano. - Tráfico calmado a velocidades lentas. - Nuevas conexiones y cruces. Mejorar los pasos subterráneos/elevados. Las propuestas abordan mejoras a lo largo de una red de 21 segmentos de carreteras este-oeste y 6 de norte a sur ubicados a una milla de la I-710.	Comité ad hoc del COG	Múltiples jurisdicciones	0	NA	0	0
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)	Expandir los esfuerzos de Metro para promover la seguridad de las bicicletas y mejorar la conciencia vial para ciclistas, peatones, operadores de autobuses y automovilistas dentro de las comunidades del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles. Este programa incluye: Campañas de educación y estímulo para promover un cambio de conducir a más caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público. Clases de manejo de bicicletas y seguridad vial. Paseos comunitarios. Paseos de Rutas Seguras a las Escuelas. Colaboración con partes interesadas clave en el desarrollo de campañas y materiales impresos, como kits de conducción segura para participantes de clases de seguridad en bicicleta.	Comité Consultivo, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Área de estudio	0	NA	0	0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad	Desarrollar un proyecto piloto a lo largo de Long Beach Bl/Pacific Bl entre Ocean Bl [Long Beach] y East. 57th Street [Vernon] con el fin de evaluar el diseño y la implementación de características de micromovilidad a lo largo de este corredor completo de calles planificado. La micromovilidad se define como cualquier dispositivo pequeño, de baja velocidad, humano o eléctrico, incluidas bicicletas, scooters, bicicletas con asistencia eléctrica (e-bikes), scooters eléctricos (e-scooters) y otros medios de transporte pequeños, livianos y con ruedas. Los dispositivos de micromovilidad ayudan a cerrar las brechas de tránsito en la primera y última milla y pueden ofrecer a las personas un mayor acceso a trabajos, atención médica y otros servicios. Los dispositivos de micromovilidad motorizados y adaptativos también pueden aumentar la movilidad de los adultos mayores o las personas con discapacidades, ya que su manejo es menos extenuante que las bicicletas o los patinetes tradicionales. El Proyecto Piloto de Micromovilidad probaría y evaluaría varios conceptos, incluidos, entre otros, los siguientes: - Limites de velocidad. Por ejemplo, los dispositivos de micromovilidad deben autorregular sus velocidades por debajo de 15 millas/hora para usar el carril protegido o deben circular por la carretera. - Cumplimiento / Señalización. Motocicletas y otros dispositivos de alta velocidad no permitidos en los carriles protegidos. - Estaciones de estacionamiento designadas. Proporcione áreas de estacionamiento designadas para todo tipo de dispositivos de micromovilidad y mantenga los dispositivos fuera del derecho de paso de los peatones. - Examinar políticas y regulaciones que permitirían a las empresas privadas operar servicios de micromovilidad compartidos, incluidos e-scooters y e-bicicletas, a las comunidades.	Comité Consultivo	Área de estudio	0	NA	0	0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0003	Proyecto de Gestión Integrada de Corredores (ICM)	ICM es una estrategia del Sistema de Transporte Inteligente (ITS) para gestionar la congestión no recurrente a lo largo de un corredor mediante la utilización de tecnologías y sistemas avanzados. Los componentes del ICM incluyen la supervisión activa de todos los modos e instalaciones de transporte dentro del corredor, dentro y fuera de la autopista, incluyendo la medición de rampas, la coordinación de señales de tráfico, la gestión del tráfico de incidentes, el sistema avanzado de información al viajero y otras tecnologías y técnicas avanzadas. Se aplicaría en la I-710 y en una red de calles principales de conexión clave, dentro del corredor LB-ELA entre la SR-91 y la SR-60.	Metro LRTP, PIPO, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	3	3	1	7
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0010	Puente Shoemaker/Shoreline Dr	Mejoras en la I-710/Sustitución del puente Shoemaker: Sustituir el puente Shoemaker existente por un puente nuevo. El nuevo puente se reducirá para tener dos carriles de flujo mixto en sentido NB y en sentido SB para enlazar el flujo con la I-710. El nuevo puente también incluirá un acceso peatonal y ciclista. Además, se proporcionarán mejoras para bicicletas, peatones y calles en las vías adyacentes.	SCAG RTP, PIPO, Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach	4	3	0	7
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0012	Garfield Widening	Garfield Avenue Improvements, from 70th Street to Howery Street. Widen Street 1 to 4 Feet for 2 Miles to Accommodate a Third Lane in Each Direction during Peak Hours. Add Medians, Narrow Existing Medians, Add Second Left Turn Lane in All Directions at Two Intersections, (Rosecrans Ave. And Alondra Blvd.), Resurface Street, Concrete Intersections, and add Traffic Signal Improvements, Street Lights, Underground Utilities, Green Street Improvements, and Stormwater and Watershed BMPs.	SCAG RTP, PIPO	Paramount	3	3	0	6
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0013	Sincronización de señales de Tweedy Bl	Proyecto de sincronización de señales de Tweedy Bl: (1) Interconecta 18 señales de tráfico utilizando cable de fibra óptica y comunicaciones inalámbricas (2) sincroniza la sincronización de la señal para mejorar el flujo de tráfico y reduce los retrasos a lo largo de la arteria de 2.7 millas y (3) instala una cámara de televisión de circuito cerrado (CCTV) en la intersección de Long Beach Bl, para apoyar los sistemas avanzados de gestión de transporte (ATMS).	SCAG RTP, Encuesta SPP	Lynwood/South Gate	3	3	0	6
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0020	Red de modelos de rendimiento del transporte en parques deportivos	Modernización de los controladores y armarios de señales de tráfico e instalación de una infraestructura de comunicación de fibra óptica para proporcionar una red redundante de gran ancho de banda en Long Beach dentro del corredor LB-ELA. El propósito de estas actualizaciones de equipos es mejorar la coordinación de las señales de tráfico y fortalecer las conexiones de datos entre los sistemas de gestión del tráfico.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Long Beach	3	3	0	6
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0040	0	Route 1, In the cities of Long Beach and Los Angeles, install stormwater treatment Best Management Practices (BMPs), including bioswales and Design Pollution Prevention Infiltration Areas (DPPIAs).	SHOPP	Wilmington/Long Beach	3	3	0	6
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0041	0	Route 1. In Long Beach, from Temple Avenue to De Forest Avenue. Upgrade traffic signals, crosswalks, curb ramps, sidewalks, driveways, and Accessible Pedestrian Signals (APS) to Americans with Disabilities Act (ADA) standards.	SHOPP	Long Beach	3	3	0	6
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0044	0	Route 1, MP 7.0-7.2. In Long Beach, at Los Angeles River Bridge No. 53-0341 and De Forest Avenue Undercrossing No. 53-1047. Seismic retrofit, upgrade bridge rails, and upgrade facilities to Americans with Disabilities Act (ADA) standards.	SHOPP	Long Beach	3	3	0	6
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0051	0	Route 1. In Los Angeles County, on various routes at various locations. Upgrade existing fiber communication system and rehabilitate Transportation Management System (TMS) elements, including video cameras, ramp meters, and Changeable Message Signs (CMS).	Encuesta SHOPP, SPP	Múltiples jurisdicciones	3	2	0	5
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0056	Corredor de calles completas de Artesia	Artesia Bl, entre Central Av y Lakewood Bl. Reconstruir Artesia Bl para establecer un Corredor de Calle Completa, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	7	2	1	10
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0057	Corredor de calles completas de Atlantic	Atlantic Av/Bl, entre Ocean Bl y SR-60. Reconstruir Atlantic Av/Bl para establecer un corredor completo de la calle, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y comodidades de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	5	2	0	7
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0058	Corredor de calles completas de Florence	Florence Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Florence Av para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	3	2	0	5

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0059	Corredor de calles completas de Imperial	Imperial Hwy, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Imperial Hwy para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Lynwood/South Gate/Downey	3	2	0	5
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0060	Corredor de calles completas de Alondra	Alondra Bl, entre Central Av y Lakewood Bl. Reconstruir Alondra Bl para establecer un Corredor de Calle Completa, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Compton/Paramount	4	1	0	5
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0061	Corredor de calles completas de Slauson	Slauson Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Slauson Av. para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1	1	5	7
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach	Long Beach Bl/Pacific Bl. Reconstruir Long Beach Bl/Pacific Bl, entre Ocean Bl y Slauson Av para establecer un corredor de calles completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	COG/Ciudades/Condado, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	2	0	3	5
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0063	Gage Ave. Bridge	Rehabilitate/replace Gage Avenue Bridge over the LA River	Ciudad de Bell/COG	Bell	0	0	0	0
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0064	Mejoras de la calle en Gage Av	Gage Av, desde el límite occidental de la ciudad de Bell hasta el límite este de la ciudad. Mejorar Gage Av para proporcionar seguridad y características estéticas (paisajismo tolerante a la sequía, pavimentación dura). Las mejoras propuestas incluirán nuevas aceras peatonales, alumbrado público, mobiliario urbano, paradas de autobús, paisajismo en el parque, señales de entrada en forma de monumento y mejoras en el drenaje con la instalación de desagües en las aceras y pozos secos en el sitio del proyecto.	Ciudad de Bell/COG	Bell	0	0	0	0
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0065	Slauson Ave. Bridge	Rehabilitate/replace Slauson Avenue Bridge over the LA River	Ciudad de Bell/COG	Bell	0	0	3	3
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0067	Florence Ave. Bridges	Replace Florence Ave. Bridges over LA River & I-710	Ciudad de Bell/COG	Bell	1	0	0	1
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0068	Systematic Safety Analysis Report Program (SSARP) Improvements	Targeted safety improvements to 38 intersections, citywide, in the City of Bell Gardens. Includes installing signs; changing pavement markings; adding protected turn phasing; installing channelization; parking restrictions; and signal timing adjustments.	Ciudad de Bell Gardens/COG	Bell Gardens	2	0	3	5
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0069	Traffic / Ped Signal Upgrades	Targeted upgrades to 38 intersections, citywide, in the City of Bell Gardens. Would replace outdated infrastructure such as signal poles, cabinets, pedestrian poles, and vehicle detection systems.	Ciudad de Bell Gardens/COG	Bell Gardens	0	0	3	3
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0071	Mixmaster Traffic signal Improvements (Telegraph/ Eastern/ Atlantic)	Traffic signal upgrade at Telegraph / Eastern / Atlantic. Also consider improvements such as turning lane pavement markings, striping, and enhanced signage so that approaching traffic can get properly aligned well in advance of this intersection.	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Commerce	0	0	2	2
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0072	Traffic Signal Coordination Projects	Various arterials within the City of Commerce	Ciudad de Commerce/COG	Commerce	0	0	3	3
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0073	Telegraph Road Improvements	Improve Telegraph Road between Marianna Ave. and Atlantic Blvd (safety features and pedestrian circulation)	Ciudad de Commerce/COG	Commerce	0	0	0	0
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0074	Traffic Signal Upgrades	Upgrade various signals within the City of Commerce	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Commerce	0	0	3	3

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0075	Video Camera installation	Video Camera installation on all Signalized intersections within the City of Commerce	Ciudad de Commerce/COG, Encuesta SPP	Commerce	0	0	3	3
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0078	Randolph Street Gap Closure	Provide arterial roadway bridge over LA River and I-710 to connect Randolph Street west and east of the LA River/I-710	Ciudad de Downey/COG	Commerce	0	0	2	2
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0079	Florence Avenue Bridge Rehabilitation	Rehabilitate arterial bridge over the Rio Hondo River Channel	Ciudad de Downey/COG, Encuesta SPP	Downey	0	0	3	3
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0080	Florence Ave. & Paramount Blvd. Intersection Improvement	Improve the intersection at Florence Ave. & Paramount Blvd. by adding turn lanes to reduce congestion and enhance safety.	Ciudad de Downey/COG	Downey	0	0	3	3
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0081	Firestone Blvd. Traffic Signal Upgrades & Safety Enhancements	Along Firestone Boulevard between Downey West City Limit and Lakewood Boulevard, provide traffic signal updates and safety enhancements.	Ciudad de Downey/COG	Downey	2	0	3	5
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0083	Traffic Signal Upgrades	Along Florence Ave., between Downey Ave. & Brookshire Ave., upgrade traffic signals	Ciudad de Downey/COG, Encuesta SPP	Downey	0	0	3	3
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0084	Video Detection Upgrades	At 25 intersections in various locations within the City of Downey, provide video detection upgrades.	Ciudad de Huntington Park/COG, Encuesta SPP	Downey	0	0	2	2
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0085	Intersection Improvements (Huntington Park)	Provide intersection improvements at various locations within the City of Huntington Park	Ciudad de Huntington Park/COG	Huntington Park	2	0	3	5
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0086	Mejoras operativas y de seguridad en Gage Av	Entre Alameda St y Atlantic Bl, actualizar Gage Av para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	Ciudad de Long Beach/COG	Bell/Huntington Park	0	0	1	1
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0087	Traffic Signal Equipment Improvements	Upgrade traffic signal equipment at various locations within the City of Long Beach	Ciudad de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Long Beach	0	1	5	6
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0088	Protected Left Turns at Signals	Implement protected left-turns along major arterials at various locations with the City of Long Beach.	Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach	2	NA	5	7
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0089	Emergency Vehicle Pre-Emption	Install emergency vehicle pre-emption (EMVE) for traffic signals at various locations within the City of Long Beach.	Ciudad de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Long Beach	1	0	5	6
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0096	Traffic Signal Improvements	Install new traffic signals and signage at the following locations: 1) Martin Luther King Jr. Blvd./Abbott Rd., 2) Arlington and Atlantic Ave., 3) El Segundo and State St., 4) Carlin and Bullis Rd., 5) Alameda St. and Industry Way, 6) Alameda St. and Lynwood Rd., 7) Martin Luther King Bvd/ Norton Ave., 8) Martin Luther King Blvd/Bullis Rd., 9) Martin Luther King Blvd/Ernestine St., 10) Martin Luther King Blvd and California, 11) State Street and Fernwood. (Phase 1)	Ciudad de Lynwood/COG	Lynwood	1	2	1	4
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0097	Traffic Signal Improvements	Provide traffic signal upgrades at the following locations: 1) Long Beach Blvd/Carlin, 2) Long Beach Blvd/El Segundo, 3) Long Beach Blvd and Sanborn, 4) Long Beach Blvd./Euclid, 5) Long Beach Blvd/Imperial Hwy, 6) Atlantic Ave/Cortland, 7) Atlantic Ave./Abbott Rd, 8) Alameda/Deputy Blaire. (Phase 2)	Ciudad de Lynwood/COG	Lynwood	7	3	4	14
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0098	City Re-Striping Projects	Replace striping on major arterials (lane striping, school zone striping) at various locations within the City of Lynwood.	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Lynwood	0	1	0	1
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0099	Traffic Signal Synchronization Projects	Various arterials within the City of Maywood	Ciudad de Maywood/COG	Maywood	2	2	1	5
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0100	Traffic Signal Upgrade Projects	Upgrade traffic signal equipment at various locations within the City of Maywood	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Maywood	0	1	0	1
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0101	Video Camera installation	Video Camera installation at all Signalized intersections within the City of Maywood	Ciudad de Maywood/COG, Encuesta SPP	Maywood	1	2	0	3

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0104	Rosecrans Ave. Bridge	Replace/rehabilitate Rosecrans Ave. Bridge over the LA River	Ciudad de Paramount/COG	Paramount	1	2	0	3
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0105	Garfield Avenue Improvement Project	Improve Garfield Avenue from South City Limit to North City Limit [City of Paramount]	Ciudad de Paramount/COG	Paramount	1	3	0	4
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0107	Alondra Blvd. Bridges	Replace Alondra Blvd. Bridges over the LA River and I-710	Ciudad de Paramount/COG, Encuesta SPP	Paramount	0	0	0	0
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0108	Garfield Ave. Intersection Improvements	Provide dual left turn lanes on all approaches for the following intersections along Garfield Avenue: 1) Rosecrans, 2) Somerset, and 3) Alondra.	Ciudad de Paramount/COG, Encuesta SPP	Paramount	5	1	0	6
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0109	Alondra Blvd. Intersection Improvements	Provide dual left turn lanes on all approaches for the following intersections along Alondra Blvd: 1) Garfield, 2) Paramount, and 3) Downey.	Ciudad de Paramount/COG, Encuesta SPP	Paramount	5	3	0	8
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0110	Rosecrans Intersection Improvements	Provide dual left turn lanes on all approaches for the following intersections along Rosecrans Ave: 1) Garfield, 2) Paramount, and 3) Downey.	Ciudad de Paramount/COG, Cartografía SPP, PIPO	Paramount	0	2	0	2
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0112	Signal Coordination/ITS Projects	Implement signal coordination and ITS projects at various locations within the City of Signal Hill.	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	1	1	0	2
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0113	Orange Avenue Improvement Project	Improve Orange Avenue, including the addition of Bike Lanes, between 25th Street and Spring Street	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	5	1	1	7
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0115	California Ave. Improvement Project	Improve California Avenue, including the addition of Bike Lanes, between Willow Street and Spring Street	Ciudad de Signal Hill/COG	Signal Hill	3	1	0	4
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0116	Traffic Signal Operational Upgrade	Upgrade the traffic signal at Willow Street & Temple Avenue	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	0	0	0	0
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0117	Proyecto de mejora de Burnett Street/Skyline Drive	Mejorar Burnett Street/Skyline Drive, incluyendo la adición de carriles para bicicletas, entre East Walnut Av y Dawson Av. Instalación de aceras entre Gaviota Av y Cherry Av, carriles para bicicletas Clase 2 entre Walnut Av y Dawson Av, y servicios / mejoras viales relacionados.	Ciudad de Signal Hill/COG, Encuesta SPP	Signal Hill	1	2	0	3
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0119	Wright Road Improvement Project	Improve Wright Road, including the addition of Bike Lanes, between Imperial Hwy. and Atlantic Ave.	Rancho Domingo Este (Condado de LA)/COG, Encuesta SPP	South Gate	4	2	1	7
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0120	Safety-Related Road Improvement Projects	Within the East Rancho Dominguez (unincorporated LA County), implement safety-related improvement projects along the following roadways: Compton Boulevard, Atlantic Avenue, Rosecrans Avenue, and Alondra Boulevard	Puerto de Long Beach/COG, Cartografía SPP	East Rancho Dominguez	3	3	1	7
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0126	Corredor de Slauson Av y mejoras en toda la ciudad para peatones, bicicletas y tránsito	El proyecto se centra en mejoras de la seguridad peatonal, ciclista y del tránsito a lo largo de Slauson Av, entre la I-710 y la I-5, así como en otras 10 intersecciones no señalizadas o cruces a mitad de la cuadra en toda la ciudad. La ubicación del proyecto incluye el corredor de 2.6 millas de Slauson Av entre las autopistas I-710 e I-5 y 10 intersecciones no señalizadas o cruces a mitad de cuadra en toda la ciudad.	PIPO (Ciudad de Commerce), Encuesta SPP	Commerce	3	2	0	5
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0127	Proyecto de mejora de Lakewood Bl	Lakewood Bl, entre Del Amo Bl y Ainsworth St. El proyecto instalaría un carril de bicicleta de clase I y una acera peatonal en la zona del parque y construirá mejoras menores de la capacidad de la calzada en Lakewood Bl. El proyecto incluye 1.5 millas de nuevas instalaciones para bicicletas y peatones, subterráneos de servicios públicos, mejoras en las señales de tráfico, alumbrado público LED, mejoras de la ADA y mejoras en las calles verdes, como islas medianas ajardinadas, árboles de la avenida y retención de aguas pluviales.	PIPO (Ciudad de Lakewood), Encuesta SPP	Lakewood	3	2	0	5
Pistas de calles principales	Calles completas	LB-ELA_0129	Proyecto de mejora de Garfield Av	Garfield Av, entre Century Bl y Firestone. El proyecto transformaría el corredor en un entorno más atractivo y propicio para peatones y ciclistas. Las mejoras incluyen: (a) la implementación de nuevas instalaciones para bicicletas que incluyan portabicicletas, carriles de bicicleta de clase II y rutas ciclistas de clase III, (b) mejoras para peatones que incluyan luces intermitentes, extensiones de bordillos y aceras, (c) medianas elevadas y ajardinadas en el centro de la calzada, (d) la mejora de las paradas de autobús, y (e) la adición de señalización y líneas divisorias en el pavimento.	PIPO (Ciudad de South Gate), Encuesta SPP	South Gate	3	2	0	5

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0166	LB-ELA Corridor Vulnerable Road User Connected Vehicle Infrastructure Deployment	Design and Implementation of Connected Vehicle Infrastructure to improve vulnerable road user safety within the LB-ELA Corridor. This would allow units in vehicles to communicate with units built into transportation infrastructure. Additional technology applications would allow vehicles to communicate with other vehicles, data networks, or pedestrians. The main purpose of this technology is to share information related to items such as safety warnings, roadway hazards, routing information, truck route restrictions, and pedestrian safety zones.	Metro	Múltiples jurisdicciones	3	1	0	4
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0167	I-710 Arterial Signal Performance Measurement	Deploy arterial signal performance measures at all signalized intersection within the LB-ELA Corridor to allow for the optimization of traffic signal operation to improve arterial corridor mobility.	Metro, Encuesta SPP	Área de estudio	3	1	0	4
Pistas de calles principales	Calmado del tráfico	LB-ELA_0202	Traffic Calming	Implement Traffic Calming Features within the LB-ELA Corridor to slow traffic on local streets or near schools. Collaborate with local jurisdictions (Cities, unincorporated areas of Los Angeles County) to design, construct, and implement traffic calming features in areas that experience frequent speed violations and/or high levels of accident rates. Based on available funding, provide financial support in order to help leverage local funds for project construction and implementation. Traffic calming features could include: - Speed limit reductions, signage, variable speed signs, and enforcement devices - Speed bumps - Truck restrictions (trucks over a certain weight) on non-designated truck routes, including signage and geofencing alerts - Roundabouts - Trees, vegetation, landscaping features to help direct and slow traffic - Bulb outs - Stop signs, traffic signals, striping, raised decorative pavement, and other traffic controls - Road diets - Speed enforcement cameras - Enhanced use of signage, striping, flashing crosswalks, other pedestrian warning devices in school zones	Encuesta SPP, Cartografía SPP, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Área de estudio	3	1	0	4
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0205	Arterial/General Roadway Improvements Program	Implement local roadway projects within the local jurisdictions and communities (cities, unincorporated areas of Los Angeles County) which comprise the LB-ELA Corridor. The objective of these projects will be to improve mobility, safety, and the travel experience for all users of the roadways (pedestrians, bicyclists, transit, and vehicles). This program would help fund projects such as: - Intersection improvements - Bridge replacements - Street widenings and enhancements including lighting, safety features, landscaped medians, and parkways - Complete Streets projects and features, including active transportation (bicycle, pedestrian), and transit stop improvements - Traffic controls (traffic signals, stop signs), signal coordination, and Intelligent Transportation Systems	Metro, Gateway Cities COG, Encuesta SPP, Cartografía SPP	Área de estudio	5	2	0	7
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0215	I-710 Arterial Traffic Signal Control Communication Upgrades	Design and implement upgraded arterial traffic signal control interconnect and central traffic management communications to elevate subregional traffic system management and operations.	Metro, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	5	2	1	8
Pistas de calles principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0221	Atlantic Blvd. widening Over I-5 at Mixmaster Intersection	Would widen Atlantic Avenue bridge structure over I-5 at intersection of Telegraph Road, Eastern Avenue, and Atlantic Boulevard in the City of Commerce. Would help relieve traffic congestion and provide a safer roadway for all modes of transportation.		Área de estudio	5	3	1	9

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0028	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Willow	Reconfiguración del paso a desnivel I-710/Willow para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP, Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach	5	3	1	9
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0029	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Del Amo	Reconfiguración del paso a desnivel I-710 / Del Amo para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP, Ciudad de Long Beach/COG	Long Beach/Carson	8	3	1	12
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0030	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Bl.	Mejora del paso a desnivel de la I-710/Long Beach Bl. para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Long Beach	5	3	1	9
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0031	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91	Reconfiguración del paso a desnivel de I-710/Alondra para mejorar las operaciones y la seguridad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar, reubicar los conectores SB I-710 a SR-91 para reducir los movimientos entrelazados. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Compton	8	3	1	12
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0032	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Imperial	Reconfiguración del paso a desnivel I-710 / Imperial para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Downey/Lynwood	8	3	1	12
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0033	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Firestone	Mejora del paso a desnivel de I-710/Firestone Bl. para mejorar las operaciones y la seguridad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	South Gate	3	3	1	7
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0034	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Florence	Reconfiguración del paso a desnivel I-710/Florence para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Ciudad de Bell Gardens/COG	Bell / Bell Gardens	7	3	1	11
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0035	Carriles auxiliares de la I-710 (de Willow a Wardlow)	Proporcionar carriles auxiliares en las direcciones NB y SB de la I-710, entre Willow St y los conectores de la I-405 en Wardlow Rd para gestionar mejor los conflictos de entrecruzamiento del tráfico y la congestión relacionada.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Long Beach	8	3	3	14
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0036	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-405	Modificar SB I-710 Collector Distributor Rd/Eliminar SB I-710 a la salida EB Wardlow Bl en Wardlow Rd. Modificar NB I-710 a SB Conector I-405/Eliminar WB Wardlow Bl en rampa a NB Conectores I-710/I-405.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Long Beach	5	3	1	9
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0037	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-105	Modificar y reubicar los conectores I-710 / I-105 a lo largo de la I-710 entre la I-105 e Imperial Highway en ambas direcciones para resolver los problemas de cruces y la congestión relacionada en la I-710 entre la I-105 e Imperial Highway.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Lynwood / Paramount	4	3	1	8
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0038	Carriles auxiliares de la I-710 (Del Amo Bl a Long Beach Bl)	Proporcionar carriles auxiliares en las direcciones NB y SB de la I-710, entre Del Amo Bl y Long Beach Bl para gestionar mejor los conflictos de cruces del tráfico y la congestión relacionada.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	Rancho Dominguez / Long Beach	7	3	3	13
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0043	0	I-710, MP 22.2. In Commerce and Vernon, at Hobart Rail Yard Overhead No. 53-0840. Rehabilitate, clean, and paint bridge.	SHOPP	Commerce/Vernon	0	1	0	1
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0045	0	Route 91, MP R11.7. In Long Beach, at LA River (W91 -N710 & S710) Bridge No. 53-2143F. Replace portions of the bridge deck and apply polyester concrete overlay.	SHOPP	Long Beach	0	1	0	1
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0053	0	I-405, MP 7.2. In Long Beach, at the Pacific Place Maintenance Station at 3725 Pacific Place. Replace a deteriorated building with a new building at the maintenance station.	SHOPP	Long Beach	0	1	0	1
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0091	I-710/Anaheim Interchange Improvement	Reconstruct I-710/Anaheim Interchange to provide operational and safety improvements.	SHOPP	Long Beach	8	3	0	11

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0092	I-710/PCH Interchange Improvement	Reconstruct I-710/Pacific Coast Highway (PCH) Interchange to provide operational and safety improvements.	SHOPP	Long Beach	8	3	1	12
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0093	I-710/Wardlow Interchange Improvement	Reconstruct I-710/Wardlow Interchange to provide operational and safety improvements.	SHOPP	Long Beach	6	3	1	10
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0156	Traffic Controls at I-710 Freeway Ramps	Add traffic signals with protected pedestrian/bicycle phase(s), crosswalks, lighting, landscaping, signing and striping, and other safety-related pedestrian features at the ramp termini of I-710.	SHOPP	Múltiples jurisdicciones	1	1	0	2
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0180	I-710 Truck Bypass Lanes	Construct truck bypass lanes on I-710 between Willow Street and Del Amo Boulevard. The purpose of the improvement would be to separate cars from trucks through the congested I-710/I-405 interchange for purposes of safety and mobility.	SHOPP	Long Beach	9	3	2	14
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0181	Freeway Lids, Caps, and Widened Bridge Decks	Widen arterial bridge decks at key locations over the I-710 Freeway/LA River Channel to provide “land islands,” “urban parklets,” and “green belt” connections over I-710 and the LA River. Include pedestrian / bicycle pathways.	SHOPP	Múltiples jurisdicciones	4	3	0	7
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0039	0	I-710, MP R6.0-14.1. In Long Beach and Compton, from Shoreline Drive to north of Alondra Boulevard. Enhance highway worker safety by constructing Maintenance Vehicle Pullouts (MVPs), upgrading guardrail and end treatments, paving beyond the gore, installing erosion control and replacing pull boxes.	Encuesta SHOPP, SPP	Long Beach/Compton	0	1	0	1
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0046	0	I-405. In and near the cities of Long Beach, Signal Hill, Los Angeles, and Carson, rehabilitate pavement, upgrade signs, rehabilitate bridge, upgrade lighting, improve safety, rehabilitate Transportation Management System (TMS) elements and replace copper cabling with fiber, rehabilitate culverts, and upgrade facilities to Americans with Disabilities Act (ADA) standards.	Ciudad de Long Beach/COG, Cartografía de SPP	Múltiples jurisdicciones	2	1	0	3
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0048	0	I-105, MP R14.3. In Paramount, at Grove Street at the Garfield Avenue Pump Station. Replace pumps, add lighting, construct Maintenance Vehicle Pullouts (MVPs), and provide a fiber optic connection to the pump house.	Ciudad de Long Beach/COG	Paramount	0	1	0	1
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0049	0	I-710, MP 18.7-19.6. In South Gate and Bell Gardens, at the South Gate Pump Plant and the Florence Avenue Pump Plant; also in Downey on Route 105 at the Ardis Avenue Pump Plant (PM R16.48). Upgrade pump plants.	Ciudad de Long Beach/COG, Moción I-710 5.1/5.2 Concepto de acción temprana	South Gate/Bell Gardens/Downey	0	1	0	1
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0050	0	Route 91. In the cities of Carson, Compton, Long Beach, and Bellflower. Upgrade overhead signs and sign structures, rehabilitate landscaping, and enhance highway worker safety.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0	1	0	1
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0052	0	Route 47. In Long Beach from Route 710 to north of Route 710 (PM 3.497/3.58). Upgrade Transportation Management System (TMS) elements, replace fiber optic cable, and connect upgraded equipment to communication hubs.	Encuesta SPP	Wilmington	0	1	0	1
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0054	0	I-710, MP 24.7. Near the neighborhood of East Los Angeles, at Humphrey Maintenance Station at 102 South Humphreys Avenue. Construct a new office building, an equipment storage building, and a Zero Emission Vehicle (ZEV) charging station and demolish an existing building.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	East Los Angeles	3	1	0	4
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0137	Freeway Soundwalls	Build higher soundwalls to protect residents from air pollution, noise, and other impacts (Design Package 2, Design Package 3). Perform noise studies for all remaining walls along I-710 that are less than 16 feet high to identify additional, feasible soundwall projects that would realize the greatest benefits for impacted residents and other sensitive receivers.	Encuesta SPP, Comité Consultivo, Grupo de Trabajo de Equidad	Múltiples jurisdicciones	2	2	0	4
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0155	Drought Tolerant Landscaping, Hardscaping and Aesthetic Features along I-710	Provide drought tolerant landscaping within existing, available right-of-way along I-710. Where needed, add context sensitive lighting features and additional signage to improve safety. Include hardscaping and other aesthetic features to improve the attractiveness of the freeway for users and for adjacent land uses/communities.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	1	0	0	1
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0157	I-710 Particulate Matter (PM) Reduction Pilot Project	Implement a pilot project on I-710 to deploy and evaluate measures to reduce exposure of nearby populations to particulate matter, specifically localized sources of entrained/fugitive dust, tire wear, and brake wear associated with traffic on the freeway. These measures may include roadside vegetation barriers within available Caltrans’ right-of-way, air filters for nearby schools or community facilities, pavement materials, frequent street-sweeping, and deployment of air quality monitoring systems, among others. In addition, include options to examine the effectiveness of “cool pavement” applications to reduce heat island effects. As part of the work plan, the pilot project would include a study element to assess and document the efficacy of the various measures.	Encuesta SPP, Comité Consultivo	Múltiples jurisdicciones	0	0	0	0
Autopista	Servicios de autopista / ITS	LB-ELA_0188	Freeway Landscaping / Maintenance	Ongoing Caltrans Program that ensures that maintenance projects and activities such as trash removal, landscaping, provision of drought-resistant vegetation, and graffiti removal take place on a regular basis within state, public rights of way in the LB-ELA Corridor. Ensure that the agency dedicates sufficient resources for this effort.	Encuesta SPP	Área de estudio	0	0	0	0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Autopista	Carriles de emisiones cero en la I-710	LB-ELA_0154	I-710 Zero-Emission Truck Travel Zone Restriction	Establish a zero-emission truck-only travel zone on I-710. Only zero emissions trucks would be able to travel on I-710, while diesel and near-zero emissions heavy duty trucks would be excluded. No new lanes would be added to the existing footprint of I-710. No restrictions would be placed on autos.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0	0	1	1
Autopista	Carriles de emisiones cero en la I-710	LB-ELA_0183	Zero Emissions Truck Lane	Explore options and assess the feasibility of converting the right-hand lane on I-710 to create a Zero Emissions Truck Lane. Only zero emissions trucks would be able to travel in this lane, while fossil fuel vehicles would be excluded. No new lanes would be added to the existing footprint of I-710.	Metro, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0	0	1	1
Autopista	Precios por congestionamiento	LB-ELA_0153	Congestion Pricing	Implement congestion pricing strategy for the I-710 freeway. No new lanes would be added to the existing footprint of I-710. Rather single occupant vehicles and trucks entering and exiting the freeway would be tolled by deploying an automated readers and electronic toll collection system that allows users to conveniently pay tolls using a toll tag that is mounted on the interior of their vehicle. Carpools, zero emission trucks, and zero emission autos would travel for free.	Metro, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	0	1	10	11
Autopista	Precios por congestionamiento	LB-ELA_0182	Express Lanes Strategic Initiative	Advance planning studies to implement express lanes on key freeways in the study area, including I-405, I-105, and SR-91.	Encuesta SPP, Comité Consultivo	Múltiples jurisdicciones	1	NA	8	9

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	LB-ELA_0009	Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del West Santa Ana Branch (TOD SIP)	El SIP de DOT proporciona una visión global y una orientación estratégica para que las jurisdicciones locales del West Santa Ana Branch (WSAB) lo utilicen como recurso a medida que desarrollan e implantan sus propios planes, políticas y estrategias de desarrollo económico y movilidad en las 12 áreas de estaciones WSAB a lo largo de la alineación. Además, en 2019, la Junta de Metro aprobó un programa de implementación de 1 millón de dólares para financiar a las jurisdicciones del WSAB con el fin de implementar las recomendaciones del SIP de TOD.	LRTP de Metro	Múltiples jurisdicciones	0	NA	0	0
Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	LB-ELA_0133	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA	Bajo este programa, se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de mejorar de la calidad del aire, así como programas de educación y detección de salud en áreas afectadas negativamente por proyectos de infraestructura de transporte existentes y propuestos. El Programa de Beneficios para la Salud de la Comunidad LB-ELA serviría a las comunidades dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Este programa proporcionaría fondos de subvención para llevar a cabo proyectos y actividades de divulgación con el fin de mejorar la calidad del aire y la salud pública, entre otros: - Proyectos de mejora de la calidad del aire para escuelas e instalaciones comunitarias: filtración de aire, actualizaciones de HVAC, sustitución/sellado de ventanas y puertas, barreras vegetales o de paisajismo. - Educación y detección de la salud: detección y diagnóstico de salud comunitaria, educación para la salud, capacitación para trabajadores de salud comunitarios, programas de divulgación.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Encuesta SPP, CA-7	Área de estudio	6	1	0	7
Programas comunitarios	Medio ambiente	LB-ELA_0134	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero	Bajo el Programa de Reducción de Energía / Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI), se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de reducción de energía y reducción de gases de efecto invernadero en áreas afectadas por proyectos de transporte dentro del Corredor LB-ELA. Este programa sería un elemento importante de cualquier iniciativa importante de transporte que tenga lugar dentro del Corredor LB-ELA. El programa proporcionaría fondos de subvención para implementar proyectos y actividades educativas dirigidas a reducir las emisiones de gases de efecto. Ejemplos de estos proyectos incluyen: proyectos de energías renovables, generación de energía solar, iluminación de bajo consumo y plantación de árboles.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Cartografía SPP	Área de estudio	1	0	0	1
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	LB-ELA_0135	Políticas de estabilización de la vivienda	Aplicando un enfoque integrado, trabajar con las ciudades, el condado de Los Angeles y las agencias publicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria que apoyen a las comunidades desfavorecidas dentro del corredor LB-ELA, mejoren su capacidad de recuperación y aborden los determinantes sociales de la salud. Proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Policias e incentivos de estabilización de la vivienda, que incluyan medidas tales como: - Mandatos parala mejora de procesos: Implicar a la comunidad/formar asociaciones con organizaciones de base comunitaria; - Beneficios para la comunidad: establecer un marco/menú/calificación de desarrollo equitativo para los nuevos proyectos de desarrollo; - Desarrollar fideicomisos de tierras comunitarias/bancos de tierras: para nuevas viviendas y/o para apoyar las viviendas asequibles de origen natural; - Creación de riqueza local: fomentar la producción local de viviendas asequibles en venta, programas de ayuda al pago inicial, programas de ayuda al mantenimiento de la vivienda; - Políticas de vivienda de inclusión con o sin opción de cuotas de sustitución; - Fondo Fiduciario de la 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 (ADU) asequibles y programas de amnistía de ADU; - Políticas para reducir los costos de vivienda, como la reducción/desagregación de estacionamientos, técnicas de construcción innovadoras, exenciones de tarifas, racionalización de permisos; - Programas antidesalojo para inquilinos: programas de derechos de los inquilinos que incluyan políticas contra el acoso/ políticas de desalojo por causa justa, asistencia jurídica para los inquilinos, políticas de vivienda sin pérdida neta para nuevos desarrollos, límites a la demolición residencial y conversión, políticas de derecho de retorno de los inquilinos, programas de preferencia de residentes locales para nuevas viviendas; - Políticas de estabilización de alquileres; - Programas de ayuda al alquiler para personas con bajos ingresos, programas de préstamos a bajo interés para el mantenimiento y la mejora en unidades de alquiler estabilizado; - Programas antidesplazamiento para propietarios de viviendas: desgravaciones fiscales/préstamos/subvenciones para mantenimiento/asistencia en ejecuciones hipotecarias;	Comité ad hoc del COG, encuesta SPP, Cartografía de SPP	Área de estudio	0	0	0	0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	LB-ELA_0186	Políticas de estabilización económica	Trabajar con las ciudades, el condado de Los Angeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria que apoyen a las comunidades desfavorecidas dentro del corredor LB-ELA. p Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Las políticas e incentivos de estabilización económica incluyen medidas como: - Ordenar para la mejora de los procesos: Implicar a la comunidad/formar asociaciones con organizaciones de base comunitaria; - Programas de capacitación financiera de la comunidad: acuerdos de contratación local, educación de la mano de obra y desarrollo, programas de mejora del crédito; - Apoyo a las empresas locales: fondo de interrupción para pequeñas empresas y fondos para préstamos durante la construcción, guía de servicios de apoyo a las empresas, zonificación para fomentar las pequeñas empresas, programas de alquiler con opción a compra para empresas y viviendas; - Identificar, proteger y fomentar los negocios heredados y culturalmente significativos, así como los hitos históricos y culturales, ordenar la inclusión de espacios artísticos y culturales en los nuevos desarrollos.	Comité ad hoc del COG	Área de estudio	0	NA	0	0
Programas comunitarios	Medio ambiente	LB-ELA_0187	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA	Bajo esta iniciativa, los proyectos propuestos implementados a través del Plan de Inversión del Corredor LB-ELA deben considerar soluciones sensibles al contexto como parte del diseño del proyecto, así como elementos de "ecologización urbana" que fomenten la resiliencia ambiental. Estos elementos de "ecologización urbana" pueden incluir elementos tales como: provisión de espacios verdes/cinturones verdes; parquecitos; plantación de árboles; plantación tolerante a la sequía; restauración y conectividad de hábitats; proyectos de captura de aguas pluviales/desvío de inundaciones/gestión del agua; remediación de terrenos baldíos, 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 "verdes" que demuestren que proporcionan espacios abiertos de acceso público y beneficios para el ecosistema, como la reducción de islas de calor urbano dentro del Corredor LB-ELA.	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7, Grupo de Trabajo de Equidad	Área de estudio	0	NA	0	0
Programas comunitarios	Medio ambiente	LB-ELA_0190	Arte público / Estética	Iniciativa política que exigiría que un porcentaje de los fondos para la construcción de transportes destinados a grandes proyectos de obras públicas se destinara a arte público, paisajismo, elementos de diseño urbano y otras características estéticas de los proyectos.	Encuesta SPP, Cartografía SPP	Área de estudio	1	NA	0	1
Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	LB-ELA_0191	Infraestructura de cero emisiones para automóviles	Trabajar con las jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles), agencias públicas y socios privados-públicos para desarrollar y ubicar estaciones de carga adicionales para vehículos de cero emisiones dentro del Corredor LB-ELA. Proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones con el fin de ayudar a asegurar la financiación. Además, proporcionar apoyo técnico para compartir las mejores prácticas, tales como: identificación de incentivos y / o requisitos de políticas para nuevos desarrollos.	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Área de estudio	0	NA	0	0
Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	LB-ELA_0192	Proyectos de electrificación de autobuses	Solicitar incentivos para acelerar el despliegue de vehículos de cero emisiones dentro del corredor LB-ELA. Los proyectos podrían incluir la electrificación de autobuses (autobuses de transporte público, autobuses escolares), así como infraestructuras de recarga de cero emisiones. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones para definir y desarrollar proyectos potenciales	Metro, Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Área de estudio	0	NA	0	0
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	LB-ELA_0193	Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, condado de Los Angeles) para aplicar las mejores prácticas y directrices de diseño para fomentar el desarrollo orientado al transporte público cerca de las estaciones de ferrocarril y de las rutas de autobús muy utilizadas dentro del corredor LB-ELA. Proporcionar recursos técnicos como ayuda para la redacción de subvenciones y asistencia técnica para el desarrollo comunitario y la planificación del uso del terreno. Ayudar a las jurisdicciones locales en coordinación con los propietarios y desarrolladores para garantizar una construcción segura y fortalecer las conexiones con el tránsito.	Metro, Cartografía SPP	Área de estudio	0	NA	0	0
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	LB-ELA_0194	Programas para personas sin hogar	Apoyar las iniciativas para las personas sin hogar dentro del corredor LB-ELA y esfuerzos y recomendaciones que han surgido clave del grupo de trabajo sobre personas sin hogar de Metro, Reimaginar las iniciativas de seguridad pública y otras iniciativas y estudios del condado para de ese modo abordar el problema de las personas sin hogar dentro y alrededor del sistema de tránsito, incluyendo disposiciones para: mejorar la experiencia del cliente; mantener un sistema seguro y protegido; y conectar a las personas sin hogar del sistema de tránsito con los servicios y recursos.	Encuesta SPP, Cartografía SPP	Área de estudio	0	NA	0	0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	LB-ELA_0195	Programas de contratación selectiva	Apoyar el desarrollo de los programas de contratación local y específica para aumentar la parte de dinero público que se destina a la creación de puestos de trabajo locales para los residentes de la comunidad de la zona de estudio LB-ELA. Incluir medidas como el establecimiento de Acuerdos Laborales de Proyecto (PLA) que especifican objetivos de contratación locales y específicos para proyectos de construcción específicos. Colabore con las jurisdicciones locales y las agencias públicas para alinear las políticas, los umbrales y los requisitos de contratación locales y específicos.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana, Encuesta SPP, CA-7	Área de estudio	0	NA	0	0
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	LB-ELA_0196	Iniciativas de empleo/contratación	Formar asociaciones con agencias públicas, grandes empleadores y empresas locales para realizar campañas de reclutamiento en ubicaciones dentro del 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 con respecto a oportunidades laborales, así como recursos para establecer contactos. Llevar a cabo campañas de promoción para dar a conocer activamente estos eventos en las comunidades del corredor LB-ELA.	Encuesta SPP	Área de estudio	0	NA	0	0
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	LB-ELA_0197	Programas de formación profesional	Formar asociaciones con agencias públicas, empleadores del sector privado, colegios comunitarios, organizaciones laborales y organizaciones sin fines de lucro para ampliar los programas para los residentes de la comunidad vocacionales y educativos dentro del Corredor LB-ELA. Los ejemplos podrían incluir capacitación para mecánicos que trabajan para pequeñas empresas que dan servicio a vehículos de cero emisiones. Estos programas ofrecerían oportunidades de establecer una trayectoria profesional para trabajar en sectores económicos clave y ascender en el nivel, centrándose en el desarrollo de la mano de obra y la formación de competencias.	Encuesta SPP	Área de estudio	0	NA	0	0
Programas Comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	LB-ELA_0218	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire	Agregar cuatro nuevas estaciones de monitoreo de la calidad del aire dentro del Área de estudio LB-ELA. Los sitios se identificarán en cooperación con el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur.	I-710 Moción 5.1/5.2 Concepto de Acción Temprana	Múltiples jurisdicciones	0	NA	0	0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Angeles	En enero de 2021, la Junta Directiva de Metro aprobó el Plan Estratégico de Movimiento de Mercancías 2021, que incluía una Iniciativa de Camiones Limpios en todo el condado, con el Programa de Camiones Limpios de la 710 Sur identificado como una prioridad estratégica de movimiento de mercancías. En su reunión de octubre de 2021, la Junta Directiva de Metro actuó para volver a comprometer 50 millones de dólares de los fondos de la Medida R del Corredor I-710 Sur como financiamiento inicial para el Programa de Camiones Limpios de la 710 Sur, que posteriormente ha sido rebautizado como Programa de Camiones de Emisiones Cero de LB-ELA. El objetivo de este programa es sustituir los camiones diésel por camiones de cero emisiones en el corredor LB-ELA. El programa aportaría fondos de subvención para desplegar una serie de camiones de cero emisiones en la I-710, así como financiamiento inicial para desarrollar estaciones de carga eléctrica/reabastecimiento para camiones de cero emisiones.	Metro LRTP, encuesta SPP, Cartografía SPP	Área de estudio	2	1	0	3
Transporte de bienes	Puertos	LB-ELA_0011	Paso a desnivel de SR-47 Navy Way	Paso a desnivel de SR 47/Navy Way: Construcción del paso a desnivel en la SR-47 / Navy Way, entre el puente Vincent Thomas de la SR-47 y el paso a desnivel de Pier S Av, para eliminar los conflictos de señales de tráfico y movimientos. Este proyecto era un proyecto TCIF de nivel II del corredor comercial del S. Cal presentado al CTC en 2008. Este proyecto eliminaría la última señal de la SR 47 entre los puentes Desmond y V. Thomas; Ruta del Conector Intermodal NHS	SCAG RTP, PIPO, Puertos	Puerto de Los Ángeles	4	1	0	5
Transporte de bienes	Puertos	LB-ELA_0021	Mejoras en la terminal del corredor Alameda	Nuevo puente ferroviario del canal de Cerritos y conexiones de apoyo en todo el puerto de Los Angeles.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	0	0	0	0
Transporte de bienes	Puertos	LB-ELA_0022	Separación a nivel de Terminal Way	Nueva separación de niveles para sustituir al paso a nivel y mejorar el flujo del tráfico de mercancías.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	0	0	0	0
Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios	Instalar infraestructura de recarga para camiones de cero emisiones.	Plan conceptual de movilidad de Metro 2028, encuesta SPP, Cartografía de SPP	Múltiples jurisdicciones	1	1	0	2
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	LB-ELA_0024	Modernización de los raíles del muelle 400	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	1	1	0	2
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	LB-ELA_0025	Modernización de las instalaciones de transferencia de Terminal Island	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	1	1	0	2
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	LB-ELA_0026	Modernización del Railyard de la terminal de contenedores de West Basin	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Puerto de Los Ángeles	1	1	0	2
Transporte de bienes	Puertos	LB-ELA_0121	Realineación de Pier D St	Realinear Pier D Street, desde la puerta de salida de Middle Harbor hasta Pico Av. Actualmente, Pier D Street tiene problemas de distancia visual, radios de curva inadecuados y problemas de drenaje/inundación en el punto bajo. El proyecto de Realineación del Muelle D proporcionará redundancia a través del Muelle D, mejorando así la seguridad y los flujos de tráfico. La alineación actual de Pier D Street tiene problemas de distancia visual, radios de curva inadecuados, problemas de drenaje e inundaciones en el punto bajo. El alcance del proyecto es ampliar y reconstruir Pier D Street entre Middle Harbor Exit Gate y Pico Av y reconfigurar West Broadway Av. Los elementos adicionales del alcance incluyen la construcción. Esto incluye la reubicación de una estación de bombeo existente o una nueva, muros de contención, mejoras de servicios públicos, una nueva carretera, trazado de líneas, señalización y trabajos de señalización y tráfico.	Puerto de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Puerto de Long Beach	1	NA	0	1
Transporte de bienes	Puertos	LB-ELA_0122	Carretera Harbor Scenic Dr y mejoras de infraestructura	Mejorar Harbor Scenic Dr, desde Harbor Plaza hasta el Ocean Bl. El proyecto: aumentaría la sección estructural del pavimento de la calzada para reemplazar el pavimento envejecido existente; proporcionaría mejoras en las alineaciones horizontales y verticales para aumentar la seguridad; mejoraría el trazado de las líneas divisorias en el pavimento, la señalización de tráfico y la señalización de orientación; mejoraría la iluminación de la autopista; mejoraría las instalaciones de drenaje (incluida la introducción de mejoras permanentes de la calidad del agua, como bio-swales y rejillas de entrada y salida de las cuencas colectoras); renovar el paisajismo y el riego de la calzada y la mediana; y proporcionaría mejoras en los servicios públicos.	Puerto de Long Beach/COG, Encuesta SPP	Puerto de Long Beach	0	NA	0	0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Transporte de bienes	Puertos	LB-ELA_0123	Mejora de la calle Pico Av	Mejorar Pico Av, entre calle Pier D y calle Pier E. Este proyecto de mejora de carreteras implementará lo siguiente: ampliar un segmento corto de carretera; mejorar congestión y seguridad de camiones; reconstruir el pavimento, mejorar el drenaje superficial existente y mejorar las entradas de drenaje pluvial; aumentar el tamaño de la línea de alcantarillado; proporcionar aceras continuas con características accesibles según la ADA; mejorar el alumbrado público; y ampliar las características de paisajismo y características paisajistas hechas a mano.	Puerto de Los Angeles/COG, Encuesta SPP	Puerto de Long Beach	3	1	0	4
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	LB-ELA_0124	Programa Nacional de Mejora de la Red Multimodal de Mercancías del Puerto de Los Angeles: Proyectos de mejora del sistema ferroviario	Vías ferroviarias adicionales en POLA para mejorar las operaciones ferroviarias en general, incluyendo el apoyo a los raíles en los muelles	Puerto de Los Angeles/COG, Encuesta SPP	Puerto de Los Ángeles	3	1	0	4
Transporte de bienes	Puertos	LB-ELA_0131	Programa de mejora de la Red Nacional Multimodal de Transporte de Mercancías (NMFN) del Puerto de Los Angeles: Acceso a la Instalación de Apoyo Marítimo/Separación de Grado del Sistema Ferroviario de Terminal Island	El proyecto consiste en la construcción de una separación a nivel de cuatro carriles, ferrocarril-carretera, que elimine un importante impedimento de acceso de camiones a una importante instalación de apoyo a la terminal de contenedores situada en Terminal Island, en el centro de los Puertos de Los Angeles-Long Beach (POLA-POLB).	PIPO (Puerto de Los Angeles)	Puerto de Los Ángeles	3	1	0	4
Transporte de bienes	Puertos	LB-ELA_0132	Ampliación del muelle 300/Proyecto de reducción de emisiones de los buques	Ampliación del muelle 300/Proyecto de reducción de emisiones de los buques. Este proyecto construye 1,250 pies lineales de muelle de terminal de contenedores y terrenos de apoyo para el muelle 300. Incluye la infraestructura eléctrica para el funcionamiento de las grúas de barco a tierra y la energía en tierra para el funcionamiento de todos los sistemas necesarios del barco, lo que reducirá alrededor del 80% de las emisiones mientras esté atracado.	PIPO (Puerto de Los Angeles)	Puerto de Los Ángeles	4	2	0	6
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías	Llevar a cabo una evaluación para evaluar las opciones para derivar una mayor utilización del Corredor de Alameda como un medio potencial para reducir los viajes de camiones dentro de la subregión del Sur de California. Esta evaluación incluiría opciones tales como: oportunidades para aumentar la participación ferroviaria de carga en el muelle; implementación de un servicio de transporte ferroviario de carga de corta distancia a nuevas instalaciones ferroviarias interiores; y aumento del uso/mejora de la eficiencia operativa de las instalaciones intermodales existentes cerca del muelle y fuera del muelle. Esta evaluación tomaría en cuenta los pronósticos de carga actualizados, los factores económicos y las proyecciones, las tendencias actuales asociadas con la cadena logística de movimiento de mercancías, incluidos los viajes de camiones de carga, y las limitaciones de capacidad intermodal y ferroviaria en la región del sur de California. El estudio ferroviario de transporte de carga de mercancías evaluaría las opciones desde una perspectiva de todo el sistema e incluiría factores tales como cambios en los patrones de viaje de los camiones, implicaciones en el uso de la tierra y el potencial de impactos ambientales, así como restricciones institucionales.	Encuesta SPP	Área de estudio	1	1	0	2
Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS	LB-ELA_0184	Gestión de contenedores vacíos	Proporcionar una combinación de incentivos/penalizaciones en forma de tarifas para animar a los cargadores/terminales marítimas a retirar los contenedores vacíos de los muelles/instalaciones cercanas a los muelles en los Puertos para reducir la congestión y los desplazamientos innecesarios de los camiones. Ampliar el uso de las horas no pico para los retornos vacíos.	Puertos	Puertos	1	1	0	2
Transporte de bienes	Programas de camiones/ITS	LB-ELA_0185	Sistemas Avanzados de Información al Viajero de Carga	Aplicación de tecnologías avanzadas para gestionar los movimientos de camiones de acarreo hacia y desde los Puertos. El sistema integra datos de tráfico por carretera en tiempo real, seguimiento de buques/contenedores, tiempos de visita a las terminales de contenedores en tiempo real e información basada en GPS para optimizar la secuencia de la entrega y recogida de contenedores. El objetivo es mejorar la manipulación y la eficacia de la carga y reducir la congestión cerca de los astilleros intermodales y las instalaciones portuarias.	Puertos, encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	3	1	0	4
Transporte de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de mercancías TDM	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga	Trabajar con los ferrocarriles Union Pacific (UP) y BNSF para desarrollar y probar locomotoras eléctricas de batería para operar en el Corredor de Alameda con el objetivo final de avanzar en una tecnología de cero emisiones capaz de ingresar a la operación comercial de servicios de ingresos.	Comité Consultivo, Grupo de Trabajo de Equidad	Múltiples jurisdicciones	4	1	0	5

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	LB-ELA_0001	Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch (LRT)	El proyecto consta de 12 estaciones y es un corredor de tránsito ferroviario ligero de 19 millas que conectará el sureste del condado de Los Angeles con el centro de la ciudad, dando servicio a las ciudades y comunidades de Artesia, Cerritos, Bellflower, Paramount, Downey, South Gate, Cudahy, Bell, Huntington Park, Vernon, la comunidad no incorporada de Florence-Graham del condado de Los Angeles y el centro de la ciudad. Completar el tramo de 4.5 millas entre la línea A de Slauson y Union Station.	Metro LRTP, encuesta SPP, Cartografía SPP	Múltiples jurisdicciones	12	3	1	16
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	LB-ELA_0002	C Line (Green) Eastern Extension (Norwalk) (LRT)	Extiende la Línea C (Verde) 2.8 millas desde Norwalk hasta la estación Norwalk/Santa Fe Springs de Metrolink.	LRTP de Metro	Norwalk	9	3	1	13
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	LB-ELA_0019	Atlantic Bus Only Lane and Transit Signal Prioritization (Next Gen Improvements)	Proyecto BRT a lo largo de Atlantic para proporcionar mayor velocidad, fiabilidad y frecuencia.	Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028	Múltiples jurisdicciones	7	3	2	12
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	LB-ELA_0219	Metrolink Regional Rail Line between Union Station and Long Beach	Construir una nueva línea de Metrolink entre Union Station y el centro de Long Beach. Los trenes se impulsarían con motores de tracción de unidades múltiples eléctricas (EMU), que se anticipa que serán requeridos por la Junta de Recursos del Aire de California después de 2030. La tecnología EMU específica aún no se ha determinado, pero podría ser propulsada por catenaria aérea, celda de combustible de hidrógeno, o catenaria/batería eléctrica. Los trenes operarían a lo largo de la línea SCRRA Metrolink existente entre Los Ángeles y Commerce y luego harían la transición al derecho de paso del ferrocarril Union Pacific (UP) para el segmento entre Commerce y Lakewood. Sin embargo, es probable que sea necesario construir secciones de una segunda vía en esta sección central para operar cuatro trenes por hora en el período pico. Además, porciones sustanciales de la sección sur de la alineación, entre Lakewood y el centro de Long Beach, requerirían un nuevo derecho de paso para proporcionar la vía necesaria para conectar con el área del centro de Long Beach. Se construirían nuevas estaciones y se espaciarían cada 1 a 3 millas dependiendo de la ubicación. Se prevé que estos trenes de Metrolink interlineen a través de Link US (en Union Station) con la línea Antelope Valley Line hacia el norte.	Plan conceptual de movilidad de Metro 2028, encuesta SPP, Cartografía de SPP	Múltiples jurisdicciones	15	3	1	19
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	LB-ELA_0160	Line A (Blue Line) Transit Priority/Signal Synchronization	Mejora de la priorización/sincronización de señales para que la Línea A (Línea Azul) tenga mayor prioridad en las zonas en las que los trenes LRT circulan en tráfico de flujo mixto.	Ciudad de Commerce/COG	Múltiples jurisdicciones	1	0	1	2
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	LB-ELA_0171	Commuter Rail Maintenance, Repair, and Safety Projects	Ejecutar los proyectos planificados de reparación, mantenimiento y seguridad de la infraestructura ferroviaria propiedad de Metro a lo largo de la línea ferroviaria de cercanías de Los Angeles/Condado de Orange dentro de la zona de estudio del corredor LB-ELA.	Ciudad de Paramount/COG	Múltiples jurisdicciones	0	0	0	0
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	LB-ELA_0172	Commerce Metrolink Station Improvements	Mejorar los andenes de los trenes, cambiar las vías, instalar barreras peatonales y elementos de seguridad en los pasos de peatones, ampliar y ensanchar las aceras y los paseos, añadir iluminación, instalar nuevos elementos de accesibilidad de ADA, sustituir el equipamiento, colocar bandas en los carriles de bicicleta, añadir señalización de orientación y colocar nuevos jardines.	Ciudad de South Gate/COG, Encuesta SPP	Commerce	1	1	0	2
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	LB-ELA_0173	Grade Separation(s) of the A Line [Blue Line] at Washington Street	Proporcionar separación de nivel de la Línea A (Línea Azul) en el cruce de Washington St/Flower St, y en Washington St.	PIPO (Long Beach Transit), Cartografía SPP	Los Angeles	5	3	0	8
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	LB-ELA_0174	New Metrolink Station at planned Commerce/Citadel Station	Construir una nueva estación Metrolink en la línea de ferrocarril suburbano Metrolink Los Angeles - Riverside, en la estación prevista del corredor de tránsito Eastside en Commerce/Citadel.	Cartografía SPP	Commerce	3	2	1	6
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	LB-ELA_0175	Install Quad Safety Gates at all A Line [Blue Line] Crossings	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul) para aumentar la seguridad y las zonas de velocidad/seguridad.	Comité ad hoc del COG, Cartografía de SPP	Múltiples jurisdicciones	0	0	0	0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	LB-ELA_0176	Install Supervisory Control and Data Acquisition System for A Line [Blue Line]	Instalar un sistema de control y adquisición de datos [SCADA] a lo largo de la Línea A (Línea Azul) en el centro de Long Beach. Esta tecnología permitiría a Metro operar y gestionar mejor la línea de transporte ferroviario para mejorar la fiabilidad de los trenes.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Long Beach	1	NA	0	1
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	LB-ELA_0177	Add Second Elevator to Firestone and Slauson A Line [Blue Line] Stations	Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson A Line (Línea Azul) para mejorar el acceso y la confiabilidad.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Florence-Graham	0	0	0	0
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0016	Connecting C Line (Green) and Metrolink Norwalk Station	Nuevo servicio de autobús de enlace shuttle entre la estación Norwalk de la Línea C y la estación Norwalk de Metrolink para cerrar la brecha de tránsito existente. Solución a corto plazo hasta que se amplíe la Línea C hacia el este.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Norwalk	0	0	0	0
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0130	Long Beach Transit (LBT) Solar Charging Electrification Project	El proyecto convertiría la zona actual de estacionamiento de autobuses, en la principal base de operaciones de la agencia, en una instalación para cargar autobuses eléctricos de batería (BEB) mediante la erección de marquesinas de estacionamiento alimentadas con energía solar, para permitir a Long Beach Transit la transición a una flota de autobuses 100% de emisiones para 2030.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Long Beach	0	0	0	0
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0140	Metro Micro Transit Zone(s)	Puesta en marcha de un nuevo servicio de tránsito a la carta y flexible de Metro para la sección norte del área de estudio de la I-710 entre Lynwood y Commerce. - Los viajes pueden reservarse en línea, por aplicación o por teléfono. Los viajes se programan previamente, el mismo día/múltiples días. - Utiliza camionetas de pequeña capacidad (para 7-10 pasajeros). - Recoger/dejar donde sea seguro (paradas virtuales). El tiempo máximo de espera previsto es de 15 minutos.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Múltiples jurisdicciones	0	NA	0	0
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0141	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 60 (Long Beach Blvd.)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 60 (Long Beach Bl). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP, Comité ad hoc COG	Múltiples jurisdicciones	4	2	2	8
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0142	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 108 (Slauson)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 108 (Slauson). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	4	2	3	9
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0143	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 110 (Gage)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 110 (Gage). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	4	2	3	9
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0144	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 111 (Florence)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 111 (Florence). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	4	2	3	9
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0145	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 115 (Firestone)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 115 (Firestone). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP	South Gate / Downey	4	2	2	8
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0146	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 260 (Atlantic Blvd.)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 260 (Atlantic Bl.). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Cartografía SPP, Encuesta SPP	Múltiples jurisdicciones	4	2	3	9
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0164	Improved Frequency of Metro Buses in the LB-ELA Study Area	Proporcionar una mejora del 50% en todas las rutas de autobuses fijos de Metro de más de 10 minutos en los períodos pico AM y PM. Y, proporcionar una mejora del 50% en todas las rutas de autobuses fijos de Metro de más de 15 minutos en los periodos de mediodía y tarde. (Por ejemplo, una ruta de autobús que tiene como frecuencia un autobús cada 30 minutos mejoraría a un autobús que llegara cada 15 minutos.)	Cartografía SPP	Área de estudio	2	NA	0	2
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0178	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 18 (Whittier Blvd.)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 18 (Whittier Bl.). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones entes en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7	Los Angeles / East LA	4	2	2	8

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0179	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 66 (Olympic Blvd.)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 66 (Olympic Bl). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Grupo de trabajo	Los Angeles / East LA	4	2	4	10
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0077	Bus Stop Improvements	Instalación de paradas de autobús y bancos en las paradas de Metro y de la ciudad de Commerce (varios lugares dentro de la ciudad de Commerce).	PIPO (Sudeste de LA), Encuesta SPP	Commerce	0	0	0	0
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0103	Bus Stop Improvements	Instalación de paradas de autobús y bancos en las paradas de Metro y de la ciudad de Maywood (varios lugares dentro de la ciudad de Maywood).	Programa anual del estado de conservación de los trenes de pasajero habitual	Maywood	0	0	0	0
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0118	Bus Shelter Upgrades	Modernizar las paradas de autobús en varios puntos de la ciudad de Signal Hill.	Evaluación de la estación Metrolink del condado de Los Angeles y Plan de mejora	Signal Hill	0	0	0	0
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0136	Enhanced Transit Security	Proporcionar medidas y elementos de seguridad de tránsito mejorados en los trenes, autobuses y estaciones de ferrocarril de Metro, incluyendo: dispositivos de seguridad como cámaras y botones de llamada, respuesta mejorada ante incidentes y agentes de seguridad adicionales y/o personal de paisano.	Metro, Encuesta SPP, Cartografía SPP	Múltiples jurisdicciones	0	NA	0	0
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0147	Transit Traveler Information System Application (ITS)	Sistema integrado y aplicación basada en la web para proporcionar información en tiempo real a los usuarios sobre las rutas de tránsito óptimas y las opciones de tránsito en función de la hora del día, así como los tiempos estimados de llegada de los autobuses en condiciones de viaje en tiempo real.	Metro	Área de estudio	0	NA	0	0
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0148	Transit Fare Discount Program	Ampliar el programa de Metro para ofrecer mayores descuentos en las tarifas de transporte a los usuarios de bajos ingresos, estudiantes y personas mayores. Dirigirse a las comunidades de bajos ingresos o desfavorecidas dentro del área de estudio del corredor LB-ELA.	Metro	Área de estudio	0	NA	0	0
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0149	Increased Security Features at Metro's Existing and Planned Light Rail Stations	Iluminación, cámaras de seguridad, mejora de la línea de visión, planes de respuesta ante incidentes/emergencias y otros elementos de seguridad en las estaciones/estructuras de estacionamiento de Metro.	Metro	Múltiples jurisdicciones	0	0	0	0
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0152	Transit Marketing and Education Program	Ampliación del esfuerzo de colaboración de Metro con Metrolink, Long Beach Transit y las líneas de autobuses municipales de la ciudad para promover el tránsito y los modos de transporte alternativos al vehículo de un solo ocupante. Incluya elementos como un día de "transporte gratuito" y pases de transporte para empleados o estudiantes para fomentar el uso del transporte público.	Metro	Múltiples jurisdicciones	0	NA	0	0
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0161	Transit Ambassador Program	Mejorar el Programa de Embajadores del Tránsito de Metro dentro del Corredor LB-ELA para traer a representantes no encargados de hacer cumplir la ley con el fin de mejorar la experiencia del cliente, reforzar la seguridad pública y aumentar el número de usuarios del sistema de tránsito.	Encuesta SPP	Área de estudio	0	NA	0	0
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0168	Compton Transit Management Operations Center Enhancements	Las mejoras del proyecto incluirían: embellecimiento, arte, monumentos, seguridad, aumento del almacenamiento de bicicletas, estacionamientos para bicicletas, paseos y carriles de bicicleta (Fases 1 -5). Ubicación: Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton: 275 N. Willowbrook Av., Compton.	Encuesta SPP	Compton	2	0	0	2
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0169	Southeast LA Transit Improvement Program	A la espera de las aportaciones de las partes interesadas y de la aprobación de las jurisdicciones locales, este proyecto podría incluir una mejora de la Prioridad de Señales en todo el condado "basada en la nube", 100 casetas de resguardo en paradas de autobús existentes con más de 50 subidas diarias pero sin resguardo, 100 pantallas de llegada en tiempo real alimentadas con energía solar, 100 mejoras de la iluminación solar en paradas de autobús sin casetas de resguardo que dispongan de iluminación, mejoras de ampliación de terminales/pasarelas en las estaciones de Norwalk, Artesia y Compton, y 100 postes de recarga para autobuses con cero emisiones.	Encuesta SPP, Cartografía SPP	Múltiples jurisdicciones	0	1	0	1
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0189	Transit System Cleanliness/Maintenance	Reforzar las políticas que comprometen a Metro a realizar actividades regulares de limpieza y mantenimiento en todos los vehículos de tránsito y en las estaciones de autobús y ferrocarril dentro del corredor LB-ELA. Estas actividades consisten en la limpieza y desinfección de superficies de alto contacto, la eliminación de pintadas, la limpieza de derrames y riesgos biológicos y la retirada de basura. Mantener el paisajismo de la estación. Proporcionar filtros de aire de alta eficiencia en los vehículos de transporte por autobús y ferrocarril. Asegurar de que la agencia dedica recursos suficientes a este esfuerzo.	Encuesta SPP, Cartografía SPP, CA-7, Comité de Liderazgo Comunitario (CLC)	Área de estudio	0	NA	0	0

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID de proyecto	Nombre de proyecto	Descripción de proyecto	Fuente del proyecto	Ubicación	Preocupaciones de diseño	Preocupaciones de construcción	Preocupaciones sobre los resultados	Preocupaciones totales
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0203	Bus Stop Improvements	Colaborar con las jurisdicciones locales (ciudades, zonas no incorporadas del condado de Los Angeles) para llevar a cabo mejoras en las paradas de autobús dentro del corredor LB-ELA. Las mejoras en las paradas de autobús incluirían elementos como: - Iluminación - Características de seguridad - Bancos - Sombra y casetas de resguardo - Bebedero - Pantallas de llegada alimentadas por energía solar - Botes de basura - Paisajismo - Señalización - Cruces peatonales - Mejora de la accesibilidad de ADA, incluido el reposicionamiento de cajas de servicios públicos en la acera Propocionar apoyo financiero para ayudar a movilizar los fondos locales para la implementación del proyecto. Los fondos estarían disponibles en función de criterios tales como: necesidad del proyecto, preparación del proyecto y beneficios del proyecto en relación con los costos, entre otros factores.	Comité Consultivo (SCRRA)	Área de estudio	0	0	0	0

BORRADOR

Appendix 6-C Niveles de ResultadosTiering Results

Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority

Apéndice 6-C Rubricas de Preocupación*
***El Apéndice 6-C se encuentra dentro del Apéndice 6-A

Plan De Inversión en Movilidad Del Corredor LB-ELA

BORRADOR

APÉNDICE 6A: RÚBRICAS PARA LOS CRITERIOS DE BENEFICIO Y PREOCUPACIÓN

Metro®

Contenido

Contenido 1
Suposiciones y Definiciones Comunes 5
Escala del proyecto 5
Comunidades de enfoque de equidad 5
Tipos de proyectos y subcategorías 5
Calidad del aire 6
AQ1: Reducir las emisiones (NOx, PM2.5) 6
AQ2: Facilita tecnologías limpias y vehículos de bajas emisiones 9
AQ3: Cambio de modo a modos más limpios 11
Comunidad y Salud 12
CH1: Reducir las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, PM2.5) 12
CH2: Reducir la exposición a los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera) 15
CH3: Cambio de modo a transporte activo, tránsito 17
CH4: Mejorar la experiencia del usuario (puede haber diferentes métricas para diferentes modos) 18
CH5: Acceso para bicicletas/peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos 22
Movilidad 24
MB1: Pasajeros de tránsito 24
MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías) 24
MB3: Reduce Congestion (Horas de retraso para personas y bienes) 26
MB4: Accesibilidad modal (por zona) 27
MB5: Fiabilidad (tránsito, carretera, movimiento de mercancías 28
MB6: Cierre de brechas 29
MB7: Aumento de las opciones de viaje 30
Seguridad 34
SF1: Protecciones para bicicletas/usuarios (clase bicicleta) 34
SF2: Protecciones de trafico (bicicleta/peatón) 35
SF3: Seguridad personal 36
SF4: Incluye elementos de seguridad 38
SF5: Reducción de los puntos conflictivos (seguridad de los vehículos) 39
SF6: Medidas de pacificación del tráfico 41
SF7: Mejora / rehabilita la infraestructura existente. 42
Medio Ambiente 43
EN1: Mejora del ambiente debido a los Cambios de Modalidad 43

BORRADOR

EN2: GHG Reduction Potential 45
EN3: Protege el hábitat natural (características ecológicas) 47
EN4: Calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones 49
EN5: Reducir el consumo de energía 49
EN6: Reducir el Efecto de Isla de Calor; Proporcionar Características de Enfriamiento para los Usuarios 51
EN7: Potential for Noise Reduction 53
EN8: Apoya principios de uso eficiente del suelo 54
Oportunidad y Prosperidad 57
OP1: Accesso a empleos 57
OP2: Accesibilidad (mejorar los desafíos de movilidad para todas las edades y habilidades) 58
OP3: Aumenta la competitividad regional 61
OP4: Desarrollo de la fuerza laboral 62
OP5: Posibles contrataciones específicas, nuevos trabajos de construcción 63
OP6: Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas) 64
OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc. 66
Equidad 67
EQ-AQ1: Reducir emisiones (NOx, PM2.5) 68
EQ-AQ3: Mode Shift to cleaner modes 68
EQ-CH1: Reduce Emissions (Health Effects metrics: DPM, PM2.5) 70
EQ-CH2: Reduce la exposición a la contaminación del aire en comunidades que enfrentan una alta carga de contaminación y tasas de asma. 70
EQ-CH3: Cambio de modo a transporte activo, tránsito 71
EQ-CH5: Aumenta el acceso a instalaciones recreativas de alta calidad en áreas que carecen de infraestructura de transporte activo y parques. 73
EQ-MB1: Número de pasajeros 74
EQ-MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías) 75
EQ-MB3: Reducir la Congestión (horas de retraso de personas y mercancías) 76
EQ-MB4: Accesibilidad modal 76
EQ-MB5: Confiabilidad (Tránsito, Carreteras, Movimiento de Mercancías) 77
EQ-MB6: Cierres de brechas 77
EQ-MB7: Aumenta las opciones de transporte confiables y accesibles para quienes no pueden o prefieren no conducir 78
EQ-SF1: Mejora la seguridad física de las personas, caminando, andando en bicicleta y rodando. 79

BORRADOR

EQ-SF3: Mejora la percepción de seguridad personal de las personas que caminan, andan en bicicleta, ruedan y utilizan el transporte público. 79

EQ-EN3: Contribuye a la reparación de daños ambientales o pérdida de características naturales. 80

EQ-EN6: Incluye ecologización urbana y enfriamiento para áreas con poca cubierta arbórea y alta carga de islas de calor. 81

EQ-EN7: Potencial de reducción de ruido 82

EQ-OP1: Acceso a empleos 83

EQ-OP6: Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas) 83

EQ-OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc 84

EQ-OP8: Aumenta la cantidad y calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral subempleada y de bajos ingresos. 85

EQ-OP9: Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos. 86

EQ-OP10: Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial. 87

Sostenibilidad 88

SA1: Reduce la dependencia de modos de viaje y movimiento de mercancías contaminantes y que consumen mucha energía 88

SA2: Promueve la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación . 88

SA3: Mejora la resiliencia climática a través de la mitigación de inundaciones e impactos de calor extrema 89

SA4: Apoya la creación de empleo y las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología e infraestructura verde 90

SA5: Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de mercancías 91

Preocupaciones 92

CON1: Potencial de desplazamientos 102

CON2: Potencial de impactos físicos (ROW) 103

CON3: Potencial para aumentar los tiempos de viaje 104

CON4: Potencial de desviación del tráfico / desplazamiento de emisiones 105

CON5: Potencial para aumentar las emisiones localizadas 105

CON6: Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peatón 109

CON7: Potencial de impactos concentrados en la congestión 110

CON8: Posibles impactos en la construcción 111

CON9: Potencial de aumentos de VMT 111

CON10: Potencial para aumentar los costos de usuario 112

CON11: Potencial para aumentar la cobertura impermeable 113

CON12: Potencial de aumentar el desplazamiento económico 114

BORRADOR

CON13: Potencial de aumento de la contaminación acústica 116
CON14: Potencial de reducción del número de usuarios de transporte público..... 117
CON15: Potencial de nuevas barreras físicas al transporte 118
Apéndice A - Puntuación y aplicabilidad de la subclasificación 121

BORRADOR

Suposiciones y Definiciones Comunes

Escala del proyecto

Definiciones de escalas de proyecto utilizadas en varias rúbricas:

> **Localizado:** La intervención se aplica a un segmento de calle pequeño o una sola ubicación (contenida dentro de una extensión / radio de 1 milla)

> **Semi-Localizado**: La intervención se aplica a un segmento de calle grande (> 1 milla) o múltiples ubicaciones dentro de un área definida (de mayor radio de 1 milla). Esto a menudo se aplica a los programas de toda la ciudad.

> **A lo largo del Corredor:** La intervención se aplica potencialmente a todas las jurisdicciones y vecindarios dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA o se aplica a un proyecto o corredor de transporte que atraviesa la mayor parte de la longitud del Área de Estudio

Comunidades de enfoque de equidad

Las Comunidades centradas en la equidad (EFCS, por sus siglas en inglés) de Metro[1] identifican dónde las necesidades de transporte son mayores al considerar las concentraciones de datos demográficos de residentes y hogares asociados con las barreras de movilidad:

- Hogares de bajos ingresos que ganan menos de $60,000 por año
- Población negra, indígena o de color (BIPOC, por sus siglas en inglés)
- Hogares que no tienen coche

BORRADOR

A los efectos de las métricas de “lente de equidad", se aplicaron las siguientes designaciones a cada proyecto para determinar si un proyecto proporciona un beneficio sustancial a los EFC:

- 0%: Ninguna parte del proyecto o programa se encuentra en un EFC
- 1-33% del proyecto o programa se encuentra en un EFC
- 33-66% del proyecto o programa está ubicado en un EFC (también se aplica a programas de todo el corredor)
- 67+% del proyecto o programa se encuentra en un EFC

Tipos de proyectos y subcategorías

Cada proyecto en la lista inicial se clasificó en un tipo de proyecto (por ejemplo, autopistas, tránsito, movimiento de mercancías, etc.) y un subtipo. A los efectos de la evaluación, algunas rúbricas métricas enumeradas a continuación incluyen puntuación cualitativa basada en subclasificación adicional. Estas subclasificaciones y puntuaciones se pueden encontrar en el Apéndice A.

[1] *Metro: https://www.dropbox.com/s/ew25aelmuvwqizv/equity-focus-communities-overview.pdf?dl=0*

Calidad del aire

AQ1: Reducir las emisiones (NOx, PM2.5)

Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOX) y partículas finas ($PM_{2.5}$) de vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno.

Descripción del método de evaluación (uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM, por sus siglas en inglés) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; Ubicaciones de tipo de proyecto basadas en GIS u otros métodos para puntajes de proyectos individuales

Fuentes de datos utilizadas:

- Modelo EMFAC[2] utilizado para calcular las emisiones de los vehículos de carretera, incluidos los cambios en las emisiones debidas a la implementación del proyecto
- Factores de ajuste CARB para regulaciones recientemente adoptadas: Programa de inspección y mantenimiento de servicio pesado (HD I/M, por sus siglas en inglés)[3] , Coches limpios avanzados II (ACC II, por sus siglas en inglés)[4] y Flotas limpias avanzadas (ACF, por sus siglas en inglés)[5]
- Metodología de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) [6] utilizada para calcular el polvo de la carretera arrastrada
- Modelo OFFROAD[7] utilizado para calcular las emisiones de vehículos / equipos todoterreno, incluidos los cambios en las emisiones debido a la implementación del proyecto
- TDM utilizado para modelar las millas recorridas por vehículos (VMT, por sus siglas en inglés) y las velocidades a lo largo de las carreteras analiadas; utilizado como insumo para el modelo EMFAC para determinar los cambios en las emisiones
- Mapa de ArcGIS con ubicaciones de proyectos
- Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (South Coast AQMD, por sus siglas en inglés) límite máximo de importancia de la calidad del aire[8]

BORRADOR

[2] *CARB. EMFAC2021v1.02 Inventario de emisiones - Emisiones en carretera. Disponible en: https://arb.ca.gov/emfac/emissions-inventory*

[3] *Regulación CARB. HD I/M.9 de diciembre de 2021. Disponible aqui: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2021/hdim2021. Accedido: Mayo 2023.*

[4] *CARB. Reglamento ACC II. 25 de agosto de 2022. Disponible aquí:: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/advanced-clean-cars-ii Accedido: Mayo 2023.*

[5] *Regulación CARB. ACF.28 de abril de, 2023. Disponible aqui: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/acf2022. Accedido: Mayo 2023.*

[6] *CARB. Metodología Miscelánea de Procesos 7.9 Viajes por carretera arrastrados, polvo de carretera pavimentada Marzo 2021. Disponible en: https://ww3.arb.ca.gov/ei/areasrc/fullpdf/2021_paved_roads_7_9.pdf. Accedido: Mayo 2023.*

[7] *CARB. Documentación del inventario de emisiones de fuentes móviles – Off-Road – Equipos. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/mobile-source-emissions-inventory/road-documentation/msei-documentation-road. Accedido: Mayo*

[8] *AQMD de la costa sur. 2023. Límite máximo de importancia de la calidad del aire AQMD de la costa sur. Marzo. Disponible en: http://www.aqmd.gov/docs/default-source/ceqa/handbook/south-coast-aqmd-air-quality-significance-thresholds.pdf?sfvrsn=25. Accedido: Mayo 2023.*

> Metodología del límite máximo de significación localizada de AQMD de la costa sur[9]

Suposiciones:

No todos los proyectos de autopistas o carreteras arteriales se incluyeron en el modelado TDM. Consulte la matriz de información del proyecto.

> Según el Plan de Acción Climática de Metrolink 2021[10], Metrolink tiene el objetivo de convertirse en un ferrocarril de cero emisiones para 2028. Como tal, este análisis asume cero emisiones de los motores de locomotoras de pasajeros para 2045.

> Además, la propuesta CARB Reglamento de locomotoras en uso[10] requiere que todas las locomotoras de pasajeros operen en una configuración de cero emisiones para 2030. Según el Reglamento de locomotoras en uso propuesto, para 2047, todas las locomotoras operadas por operadores de flotas deben tener el 100% del uso anual de la flota como cero emisiones.[11] Similar a los análisis regulatorios de CARB, este análisis no incluye las emisiones indirectas que pueden resultar de la generación de electricidad utilizada para alimentar estas locomotoras.

> A partir de agosto de 2023, CARB no considera ni calcula los factores de emisión sin escape para locomotoras en sus modelos de locomotoras.[12]

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN*

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Las medidas del proyecto no proporcionan reducciones totales de emisiones Si se incrementan las emisiones totales, indique las preocupaciones	
1 – Beneficio bajo	Las reducciones totales de emisiones son menos de 55 libras por día (lbs / día) para PM2.5 Y NOx en comparación con las líneas de base futuras	Si las reducciones totales de emisiones son inferiores al 0,1% de las emisiones del área de estudio, entonces el proyecto debe calificarse como Sin Beneficio
2 – Beneficio medio	Las reducciones totales de emisiones son mayores o iguales a 55 lbs/día a menos de 110 lbs/día para PM2.5 o NOX en comparación con las líneas de base futuras	Si las reducciones totales de emisiones tanto para PM2.5 como para NOX son superiores a 55 lbs/día, actualice a beneficio alto

BORRADOR

[9] *South Coast AQMD. Final Localized Significance Threshold Methodology. July 2008. Available at: http://www.aqmd.gov/home/rules-compliance/ceqa/air-quality-analysis-handbook/localized-significance-thresholds. Accessed: May 2023.*

[10] *Metrolink. Climate Action Plan The Link to a Zero Emissions Future. March 26, 2021. Available here: https://metrolinktrains.com/globalassets/about/agency/sustainability/climate-action-plan.pdf. Accessed: August 2023.*

[11] *CARB. In-Use Locomotive Regulation. November 17, 2022. Available here: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/locomotive. Accessed: August 2023.*

[12] *CARB. DRAFT Truck vs. Train Emissions Analysis FAQ. November 12, 2021. https://ww2.arb.ca.gov/resources/fact-sheets/draft-truck-vs-train-emissions-analysis-faq. Accessed August 2023.*

3 - Beneficio alto	Las reducciones totales de emisiones son mayores o iguales a 110 lbs/día para PM2.5 o NOX en comparación con las líneas de base futuras	
NA	Proyecto que no está modelado por TDM o no afecta el tipo de vehículo, VMT, velocidad, tiempo de inactividad o cualquier otro parámetro que afecte las emisiones	

*Para proyectos de autopistas, carreteras arteriales y tránsito

Para proyectos de transporte activo/TDM

Estos proyectos se contabilizarán en el AQ3. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de movimiento de mercancias

La mayoría de estos proyectos se contabilizarán en AQ2. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de programas comunitarios

BORRADOR

Estos proyectos se contabilizarán en AQ2 o CH2 o EN6. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Documentación adicional:

> Inventario de emisiones del proyecto

> Los impactos localizados para los conjuntos de proyectos de autopistas y carreteras arteriales se proporcionan en los mapas de emisiones cuadriculados con la siguiente leyenda. El área de estudio y las preocupaciones localizadas se discuten en la rúbrica Con#5 Potencial para aumentos de emisiones localizadas / cambio de emisiones.

$PM_{2.5}$ Incremental Emissions (lb/day) $PM_{2.5}$ Emisiones incrementales (lb/día)	**Emisiones incrementales de NOX (lb/día)**	**Leyenda**
≤-5	≤-55	Beneficio alto
≤-5	>-55 to ≤-5	Beneficio mediano
≤-5	>-5 to <5 : No change	Beneficio mediano
>-0.05 to <0.05 : No change	≤-55	Beneficio mediano
>-5 to ≤-0.05	≤-55	Beneficio mediano
>-5 to ≤-0.05	>-55 to ≤-5	Beneficio bajo
>-5 to ≤-0.05	>-5 to <5 : No change	Beneficio bajo
>-0.05 to <0.05 : No change	>-55 to ≤-5	Beneficio bajo
>-0.05 to <0.05 : No change	>-5 to <5 : No change	Sin beneficio

≤-0.05	≥5	Beneficio/preocupación mixtos
≥0.05 to <5	<-5	Beneficio/preocupación mixtos
>-0.05 to <0.05 : No change	≥5 to <55	Baja preocupación
≥0.05 to <5	>-5 to <5 : No change	Baja preocupación
≥0.05 to <5	≥5 to <55	Baja preocupación
>-0.05 to <0.05 : No change	≥55	Preocupación media
≥5	>-5 to <5 : No change	Preocupación media
≥0.05 to <5	≥55	Preocupación media
≥5	≥5 to <55	Preocupación media
≥5	≥55	Preocupación alta

AQ2: Facilita tecnologías limpias y vehículos de bajas emisiones

Descripción detallada de los criterios: Facilita el despliegue de vehículos/equipos de cero emisiones (ZE, por sus siglas en inglés). Los ejemplos incluyen, entre otros, financiar la compra de tecnología de vehículos / equipos limpios y la infraestructura de abastecimiento de combustible de cero emisiones.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

BORRADOR

- Descripciones de proyectos
- Los documentos de reglas de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) y del Distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur (AQMD de la Costa Sur, por sus siglas en inglés) tienen información sobre los beneficios de los vehículos / equipos ZE. Los ejemplos incluyen, entre otros, documentos normativos para la regulación de Automoviles Avanzados No Contaminantes II (ACC II, por sus siglas en inglés)[13], la regulación de Camiones Avanzados No Contaminantes (ACT, por sus siglas en inglés)[14], la regulación de Flotas Avanzadas No Contaminantes (ACF, por sus siglas en inglés)[15], Regla de origen indirecto de almacén (ISR, por sus siglas en inglés)[16].

Suposiciones:

- ACC II, ACT y ACF se adoptan e implementan según su cronograma.
- Necesidad de instalaciones de carga públicas y generación/almacenamiento eléctrico local

[13] https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/advanced-clean-cars-ii
[14] https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2019/advancedcleantrucks.
[15] https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/acf2022
[16] http://www.aqmd.gov/docs/default-source/rule-book/reg-xxiii/r2305.pdf?sfvrsn=15.

- Necesidad de mano de obra comercial local para construir y mantener una nueva infraestructura de abastecimiento de combustible ZE y vehículos/equipos ZE

- Para los carriles para camiones / automóviles ZE, los beneficios serán limitados debido al cronograma acelerado de compra / implementación regulatoria de ZE que resultará en un número significativo de vehículos ZE en 2045. Además, estos carriles no se dirigirían específicamente a los beneficios para las personas en el corredor, pero estos carriles beneficiarían principalmente a las personas de toda la región que ya tienen automóviles y camiones eléctricos.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	El vehículo no contaminante del proyecto o el componente de infraestructura ya están capturados por las regulaciones existentes	Potencialmente pasar a un beneficio bajo/medio/alto si la implementación del proyecto está por delante del cronograma regulatorio
1 – Beneficio bajo	Proyectos de ejemplo: Carriles ZE para camiones/automóviles	
2 – Beneficio medio	Proyectos de ejemplo: Capacitación de la fuerza laboral, proyectos de demostración, asistencia para la redacción de subvenciones para vehículos ZE y / o proyectos de infraestructura	Los proyectos de redacción de subvenciones que no están acoplados con proyectos de infraestructura de vehículos eléctricos (EV, por sus siglas en inglés) o proyectos de demostración se rebajan a bajo beneficio
3 - Beneficio alto	Proyectos de ejemplo: Proyectos de infraestructura de vehículos/equipos ZE, proyectos de financiación ZEV	Alto beneficio para equipos / vehículos difíciles de electrificar o proyectos de infraestructura superiores a 5 megavatios (MW, por sus siglas en inglés), de lo contrario se degrada a ningún beneficio, bajo beneficio o beneficio medio (por ejemplo, vehículos / equipos en la regulación actual) Alto beneficio para proyectos públicos de infraestructura de vehículos ZE de más de 1 MW, rebaja a ningún beneficio, bajo beneficio o beneficio medio para infraestructura de vehículos privados ZE
NA	Proyectos que no tienen ningún vehículo limpio o componente de infraestructura y Proyectos que incluyen equipos/tecnologías que actualmente son y seguirán siendo todos cero emisiones, por ejemplo: Proyectos de Metro Light Rail	

BORRADOR

AQ3: Cambio de modo a modos más limpios

Descripción detallada de los criterios: Aumenta la proporción de viajes realizados en tránsito, caminando y en bicicleta.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> SCAG Regional Travel Model, adaptado para su uso en el análisis de áreas de estudio.

Suposiciones:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Proyectos BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad del vehículo.

> Los proyectos prioritarios de tránsito asumen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos se clasifican por milla para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero de impacto local.

> La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios, de autobuses y de transporte activo.

BORRADOR

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio (vs no información)	El proyecto no aumenta el número de pasajeros en tránsito ni proporciona mejores oportunidades de transporte activo.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en el número de pasajeros en tránsito atendidos, generalmente en el grupo más bajo de proyectos. O bien, el proyecto tiene un bajo potencial para mejorar los viajes no motorizados.	
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado de los pasajeros en tránsito atendidos. O bien, el proyecto tiene un potencial moderado para mejorar los viajes no motorizados.	El Proyecto LB-ELA_0164, que aumenta la frecuencia de los autobuses de Metro que actualmente tienen baja frecuencia, se califica en función del alto aumento general de pasajeros en lugar de por milla.
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un alto aumento en los pasajeros en tránsito atendidos, generalmente en el 20% -30% superior de los proyectos. O bien, el proyecto tiene un alto potencial para mejorar los viajes no motorizados.	

Comunidad y Salud

CH1: Reducir las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, PM2.5)

Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de partículas diésel (DPM, por sus siglas en inglés) y partículas finas ($PM_{2.5}$, por sus siglas en inglés) de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.

Descripción del método de evaluación: (Uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM, por sus siglas en inglés) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; Ubicaciones de tipo de proyecto basadas en GIS u otros métodos para puntajes de proyectos individuales

Fuentes de datos utilizadas (ver AQ1 para enlaces a fuentes):

- Modelo EMFAC utilizado para calcular las emisiones de los vehículos de carretera, incluidos los cambios en las emisiones debido a la implementación del proyecto
- Factores de ajuste CARB para regulaciones recientemente adoptadas: Programa de inspección y mantenimiento de servicio pesado (HD I/M, por sus siglas en inglés) , Automoviles Avanzados No Contaminantes II (ACC II, por sus siglas en inglés)[3], y Flotas Avanzadas No Contaminantes (ACF, por sus siglas en inglés)
- Metodología de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) Se utiliza para calcular el polvo de la carretera arrastrada
- El Modelo OFFROAD se utiliza para calcular las emisiones de vehículos / equipos todo terreno, incluidos los cambios en las emisiones debido a la implementación del proyecto
- TDM utilizado para modelar las millas recorridas por vehículos (VMT, por sus siglas en inglés) y las velocidades a lo largo de las carreteras analizadas; utilizado como insumo para el modelo EMFAC para determinar los cambios en las emisiones
- Mapa de ArcGIS con ubicaciones de proyectos
- Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (South Coast AQMD, por sus siglas en inglés) límite máximo de importancia de la calidad del aire
- Metodología del límite máximo de significación localizada de AQMD en la costa sur
- Paquete de solicitud de permiso AQMD de la costa sur "N" para su uso junto con los procedimientos de evaluación de riesgos para las reglas 1401, 1401.1 y 212[17]

BORRADOR

Suposiciones:

- No todos los proyectos de autopistas o carreteras arteriales se incluyeron en el modelado TDM. Consulte la matriz de información del proyecto.
- Según el Plan de Acción Climática de Metrolink 2021[10], Metrolink tiene el objetivo de convertirse en un ferrocarril de cero emisiones para 2028. Como tal, este análisis asume cero emisiones de los motores de locomotoras de pasajeros para 2045. Además, la

[17] *Permit Application Package "N" for Use in Conjunction with the Risk Assessment Procedures for Rules 1401, 1401.1, and 212. October 1, 2017. Available here: http://www.aqmd.gov/docs/default-source/permitting/rule-1401-risk-assessment/attachmentn-v8-1.pdf?sfvrsn=4. Accessed: May 2023.*

propuesta CARB In-Use Locomotive Regulation[11] requiere que todas las locomotoras de pasajeros operen en una configuración de cero emisiones para 2030. Según el Reglamento de locomotoras en uso propuesto, para 2047, todas las locomotoras operadas por operadores de flotas deben tener el 100% del uso anual de la flota como cero emisiones. Similar a los análisis regulatorios de CARB, este análisis no incluye las emisiones indirectas que pueden resultar de la generación de electricidad utilizada para alimentar estas locomotoras.

> A partir de agosto de 2023, CARB no considera ni calcula los factores de emisión sin escape para locomotoras en sus modelos de locomotoras.[12]

> Los cambios en $PM_{2.5}$ se han asociado con impactos de mortalidad / enfermedad. Los cambios en DPM se han asociado con el riesgo de cáncer. Para obtener más información sobre los estudios de salud y calidad del aire, consulte el Apéndice I del Plan de Gestión de la Calidad del Aire (AQMP, por sus siglas en inglés) de la Costa Sur AQMD 2022: Efectos en la Salud[13] y el Informe Final del Estudio de Exposición a Tóxicos del Aire Múltiple de AQMD de la Costa Sur V (MATES V, por sus siglas en inglés) [14].

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN*

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Las medidas del proyecto no proporcionan reducciones generales de emisiones Si se incrementan las emisiones totales, indique las preocupaciones	
1 – Beneficio bajo	Las reducciones totales de emisiones de $PM_{2.5}$ son menos de 5 libras por día (lbs / día) en comparación con las líneas de base futuras **O** Las reducciones totales de emisiones de DPM son mayores que 0 pero menores de 0.4 lbs/día	Si las reducciones totales de emisiones son inferiores al 0,1% de las emisiones del área de estudio, entonces el proyecto debe calificarse como Sin Beneficio
2 – Beneficio medio	Las reducciones totales de emisiones de $PM_{2.5}$ son mayores o iguales a 5 lbs / día en comparación con las líneas de base futuras **O** Las reducciones totales de emisiones de DPM son mayores o iguales a 0.4 lbs/día	
3 - Beneficio alto	Las reducciones totales de emisiones de $PM_{2.5}$ son superiores a 5 lbs/día en comparación con las líneas de base futuras **AND** Las reducciones totales de emisiones de DPM son superiores a 0.4 lbs/día	
NA	Proyecto que no está modelado por TDM o no afecta el tipo de vehículo, VMT, velocidad, tiempo de inactividad o cualquier otro parámetro que afecte las emisiones	

*Para proyectos de autopistas, carreteras arteriales y tránsito

BORRADOR

Para proyectos de transporte activo/TDM

Estos proyectos se contabilizarán en el AQ3. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Proyectos para Movimiento de Mercancia

La mayoría de estos proyectos se contabilizarán en AQ2. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de programas comunitarios

Estos proyectos se contabilizarán en AQ2 o CH2 o EN6. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Documentación adicional:

- Inventario de emisiones del proyecto
- Los impactos localizados para los conjuntos de proyectos de autopistas y carreteras arteriales se proporcionan en los mapas de emisiones cuadriculados con la siguiente leyenda. El área de estudio y las preocupaciones localizadas se discuten en la sección Con#5 potencial para aumentos de emisiones localizados / cambio de emisiones a continuación.

BORRADOR

$PM_{2.5}$ Emisiones incrementales (lb/día)	**DPM Emisiones incrementales (lb/día)**	**Leyenda**
≤-5	≤-0.4	Beneficio alto
≤-5	>-0.4 to ≤-0.004	Beneficio mediano
≤-5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Beneficio mediano
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	≤-0.4	Beneficio mediano
>-5 to ≤-0.05	≤-0.4	Beneficio mediano
>-5 to ≤-0.05	>-0.4 to ≤-0.004	Beneficio bajo
>-5 to ≤-0.05	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Beneficio bajo
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	>-0.4 to ≤-0.004	Beneficio bajo
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Sin beneficio
≤-0.05	≥0.004	Beneficio/preocupación mixtos
≥0.05 to <5	<-0.004	Beneficio/preocupación mixtos
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	≥0.004 to <0.4	Baja preocupación
≥0.05 to <5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Baja preocupación
≥0.05 to <5	≥0.004 to <0.4	Baja preocupación
>-0.05 to <0.05 : Sin cambio	≥0.4	Preocupación media
≥5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambio	Preocupación media
≥0.05 to <5	≥0.4	Preocupación media
≥5	≥0.004 to <0.4	Preocupación media

≥5	≥0.4	Preocupación alta

CH2: Reducir la exposición a los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera)

Descripción detallada de los criterios: Reduce la exposición a receptores sensibles (por ejemplo, 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.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

> Guía de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC, por sus siglas en inglés)/filtro de partículas de alta eficiencia (HEPA) de la siguiente fuente, como:

- Plan de proyecto del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (South Coast AQMD, por sus siglas en inglés) que reduce la exposición a la contaminación del aire en escuelas y otras instalaciones.[18]

> Investigación de vegetación cerca de la carretera y/o recomendaciones de las siguientes fuentes, tales como:

BORRADOR

- Taller de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés) sobre el papel de la vegetación en la mitigación de los impactos de las emisiones del tráfico en la calidad del aire[19]
- EPA's. Recomendaciones para la construcción de barreras vegetales al borde de la carretera para mejorar la calidad del aire cerca de la carretera[20]
- Estrategias de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) para reducir la exposición a la contaminación del aire cerca de carreteras de alto volumen[21]

[18] AQMD de la costa sur. Plan de proyecto para reducir la exposición a la contaminación del aire en escuelas y otras instalaciones. Marzo de 2022. Disponible en: http://www.aqmd.gov/docs/default-source/tao-capp-incentives/ab617---school-air-filtración-project-plan.pdf. Consultado en mayo de 2023.

[19] Seminario sobre el papel de la vegetación en la mitigación de los impactos de las emisiones del tráfico en la calidad del aire de la EPA, Campus de la EPA, Research Triangle Park, Carolina del Norte, 27 y 28 de abril de 2010. Disponible en: https://archive.epa.gov/nrmrl/archive-appcd /web/html/workshop.html. Consultado en mayo de 2023.

[20] EPA. "Recomendaciones para la construcción de barreras vegetales al borde de las carreteras para mejorar la calidad del aire cerca de las carreteras". Julio de 2016. Disponible en: https://www.epa.gov/air-research/recommendations-constructing-roadside-vegetation-barriers-improve-near-road-air

[21] CARBURADOR. "Estrategias para reducir la exposición a la contaminación del aire cerca de carreteras de alto volumen". Abril de 2017. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2017-10/rd_technical_advisory_final.pdf

Suposiciones:

> No todos los proyectos podrán utilizar vegetación cercana a la carretera porque existen limitaciones para plantar vegetación relacionadas con la seguridad, la disponibilidad de agua y los incendios.

> La vegetación cercana a la carretera debe cumplir con ciertos criterios para ser considerada efectiva en la reducción de partículas (PM, por sus siglas en inglés)

> Los sistemas HVAC/HEPA deben cumplir ciertos criterios de diseño para ser considerados efectivos en la reducción de PM

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Es poco probable que las características de diseño específicas del proyecto proporcionen algún beneficio. Por ejemplo, el proyecto no incluye filtros ni vegetación. Además, los proyectos que tienen estas características pero la eficiencia de los filtros es menor que el Valor Mínimo de Informe de Eficiencia (MERV) 13 o las barreras de vegetación no están lo suficientemente cerca del tráfico o no son lo suficientemente densas como para reducir las emisiones de PM.	
1 – Beneficio bajo	Proyectos de ejemplo: Filtros de aire de alta eficiencia en vehículos de tránsito de autobuses y ferrocarriles [pequeña fracción de tiempo en viajes, es utilizada por población sensible (niños, enfermos y ancianos)], muros de sonido que cumplen con criterios de diseño específicos	Si el muro de sonido no cumple con los criterios de diseño específicos [distancia de la carretera, nivel de tráfico en la carretera, diseño y composición de la barrera y longitud] calificación de degradación
2 – Beneficio medio	Proyectos de ejemplo: Barreras de vegetación de carreteras	Si la barrera de vegetación de la carretera no cumple con los criterios de diseño específicos [distancia de la carretera, nivel de tráfico en la carretera, densidad de vegetación, tipo de vegetación y longitud] calificación de degradación
3 - Beneficio alto	Proyectos de ejemplo: Filtros de aire de eficiencia MERV 13 o superior junto con actualizaciones de HVAC según sea necesario	Si la filtración de aire no reduce la exposición para grandes grupos de personas y / o población altamente sensible (niños, enfermos y personas mayores), baje la calificación de calificación
NA	El proyecto no incluye características de diseño específicas que demuestren la reducción de la exposición. Por ejemplo, coordinación de señales, TDM y oportunidades de financiamiento para	Los siguientes tipos de proyectos también recibirán una puntuación de NA: Carriles para bicicletas [sin emisiones de vehículos en carretera} Puentes [por encima del nivel no hay oportunidad para la vegetación]

BORRADOR

	infraestructura y vehículos de cero emisiones.	Mejoras en el intercambio de carreteras locales [no hay oportunidad para la vegetación]

CH3: Cambio de modo a transporte activo, tránsito

Descripción detallada de los criterios: Aumenta la proporción de viajes realizados en tránsito, caminando y en bicicleta.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Plan Regional de Transporte de SCAG (RTP, por sus siglas en inglés) adaptado para su uso en el análisis de áreas de estudio.

Suposiciones:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP

> Los proyectos de BRT asumen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad del vehículo.

> Los proyectos prioritarios de tránsito asumen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los vehículos.

BORRADOR

> Los proyectos se clasifican por milla para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero de impacto local.

> La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios, de autobuses y de transporte activo.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio (vs no información)	El proyecto no aumenta el número de pasajeros en tránsito ni proporciona mejores oportunidades de transporte activo.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en el número de pasajeros en tránsito atendidos, generalmente en el grupo más bajo de proyectos. O bien, el proyecto tiene un bajo potencial para mejorar los viajes no motorizados.	
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado de los pasajeros en tránsito atendidos. O bien, el proyecto tiene un potencial moderado para mejorar los viajes no motorizados.	El Proyecto LB-ELA_0164, que aumenta la frecuencia de los autobuses de Metro que actualmente tienen baja frecuencia, se califica en función del alto aumento general de pasajeros en lugar de por milla.
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un alto aumento en los pasajeros en tránsito atendidos, generalmente en el 20% -30% superior de los	

	proyectos. O bien, el proyecto tiene un alto potencial para mejorar los viajes no motorizados.	

CH4: Mejorar la experiencia del usuario (puede haber diferentes métricas para diferentes modos)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona una red vial intuitiva para todos los usuarios, incluye cierres de brechas, vías exclusivas para el transporte activo, provisión de orientación, acceso a información sobre direcciones u opciones de transporte, incluye soluciones tecnológicas que hacen que la información de viaje, incluidas las direcciones y las opciones modales, esté más disponible para el usuario.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Evaluación del impacto del proyecto en la experiencia del usuario basada en los materiales del proyecto y el juicio profesional – ver materiales del proyecto

Suposiciones:

BORRADOR

- Por lo general, se asume que el "usuario" es un miembro del público.
- Los proyectos obtienen mejores puntajes cuando abordan específicamente un contexto multimodal y mejoran la experiencia de alguna manera para las opciones de transporte sostenible, lo que beneficia al bien común.
- Mejora la experiencia del grupo de usuarios objetivo y el modo de viaje específico de la mejora
- Experiencia de usuario de todos los usuarios de la carretera considerados. Por ejemplo, si un modo se beneficia a expensas de otros modos más sostenibles, se considera la experiencia del usuario de todos los modos.
- También depende de los usos de la tierra del área. Por ejemplo, los proyectos peatonales donde hay lugares para caminar (como las empresas) obtendrán mejores puntajes que los proyectos sin destinos públicos.
- La evaluación analiza cómo funciona el sistema en su conjunto: las rutas para bicicletas más largas benefician a la red más que las rutas para bicicletas más cortas (por ejemplo)
- Las conexiones individuales dentro de la red de bicicletas son importantes, pero tienen un rango más bajo sin trabajos significativos, viviendas u otros atractores / generadores (por ejemplo: Randolph rail to trail en Bell).
- Debido a que este criterio es específico de la experiencia del usuario asumida, su calificación puede ser subjetiva en función del beneficio percibido del proyecto tal como se describe en los materiales.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos que intentan dirigirse a los usuarios, pero que pueden no ser la solución adecuada El proyecto reemplaza o rehabilita la infraestructura existente sin indicar ningún cambio en el diseño que mejore la experiencia de los grupos de usuarios nuevos o existentes	
1 – Beneficio bajo	Menos usuarios pueden beneficiarse debido a la ubicación o configuración de la mejora. El beneficio puede tener un pequeño impacto en la experiencia individual del usuario > Transporte activo: mejoras menores que facilitan una navegación más segura de las carreteras orientadas a los vehículos > Carretera arterial: mejoras localizadas en lugares de bajo tráfico; Mejoras en el sistema de tráfico y las intersecciones que benefician principalmente a los usuarios de vehículos	Beneficios para los usuarios de autopistas y vehículos eléctricos (aparte de aumentar la velocidad del tráfico) porque la inversión debe centrarse en promover alternativas a la conducción para la mayoría de los usuarios Las mejoras en las carreteras a nivel de punto (ejemplos: rotonda de vía verde o mejoras en la carretera del telégrafo) parecen no beneficiar a muchos usuarios debido a la ubicación y configuración del proyecto. Los proyectos de señales de tráfico, las mejoras en las intersecciones y las carreteras (como agregar carriles de giro o ensanchamiento) solo benefician a los conductores de automóviles (y los aceleran en las carreteras de la ciudad) a menos que el proyecto establezca específicamente que beneficiarán a otros modos. Se supone que los proyectos de mantenimiento y rehabilitación tienen un bajo impacto, ya que el sistema no ha cambiado. Se supone que las cámaras de video para la aplicación (luz roja) tienen un bajo impacto en la experiencia del usuario Botones de activación peatonal porque priorizan el rendimiento automático y requieren que los peatones soliciten la capacidad de cruzar la calle en lugar de que eso sea un derecho Las balizas intermitentes rápidas rectangulares (RRFB, por sus siglas en inglés) son un tratamiento adecuado para algunas ubicaciones.

BORRADOR

2 – Beneficio medio	El beneficio parece moderado, o algo pero no significativo, o no parece ser la combinación adecuada para los usos de la tierra del área (por ejemplo, contexto de uso de suelo industrial) > Transporte activo: escala localizada, bajo nivel de cambio en la infraestructura (sin reconfiguración importante de la carretera) > Carretera Arterial: Incluye beneficios para todos los modos; No aumenta el volumen o la velocidad del vehículo cerca de áreas de alta actividad peatonal > Tránsito: Incluye servicios nuevos o mejorados > Varios programas: Contribuye a mejorar la calidad del aire	Se supone que las mejoras peatonales en las calles locales / colectoras cercanas a las escuelas tienen un impacto medio Proyectos ped/bike como instalaciones de Clase 2/3 o programas educativos / soluciones solo para programas Mejoras de intercambio para todos los modos que NO están cerca de un área comercial, donde es probable que las personas conduzcan principalmente Se supone que la creación de un vehículo para el beneficio económico, como las ferias de empleo, proporciona un beneficio moderado a los solicitantes de empleo y los empleadores. Programa de camiones no contaminantes y otros programas individuales que brindan beneficios de calidad del aire para la comunidad circundante.
3 - Beneficio alto	Proporciona un beneficio claro para más de un usuario modal de la carretera, o al menos no empeora las condiciones para otros usuarios, en un lugar donde es probable que estén presentes múltiples tipos de usuarios modales. Proyectos que mejoren las condiciones para modos de transporte sostenibles donde exista demanda basada en usos del suelo. > Transporte activo: fuertes conexiones de 1ª / última milla a los principales centros de tránsito, ciclovías de clase 1 o 4 más largas / regionalmente significativas, mejoras en toda la ciudad / nivel de plan para bicicletas / ped, proyectos fuertemente beneficiosos en áreas con usos mixtos de la tierra > Carretera arterial: mejoras viales que benefician fuertemente a todos los usuarios de la carretera, como proyectos de calles completas en áreas de uso mixto de la tierra, en toda la ciudad o en el área de calmado del tráfico. > Autopista: si el programa beneficia a los usuarios de la autopista sin afectar negativamente a otros miembros del público	Proyectos de mayor escala que benefician modos sostenibles, como el calmado del tráfico en toda el área de estudio o los programas de seguridad y servicios de paradas de autobús Mejoras de intercambio para todos los modos que están cerca de un área comercial donde es probable que las personas utilicen varios modos Se supone que todas las implementaciones de carriles para bicicletas de clase I o IV tienen un alto beneficio para los usuarios de esas instalaciones. Cierres de huecos para modos activos Se supone que los programas económicos, como la contratación local y el apoyo a las pequeñas empresas locales, tienen un alto beneficio para sus destinatarios (o "usuarios"). Cualquier proyecto que incluya una actualización para la accesibilidad de la ADA La mayoría de las mejoras en el transporte público (como mejores autobuses, mayor confiabilidad en LRT, prioridad de señal), tienen un beneficio positivo pero no necesariamente "alto" para la comunidad de usuarios del transporte.

BORRADOR

	> Tránsito: Infraestructura de tránsito importante, como expansiones de LRT, proyectos BRT, programas de microtránsito, mejoras en las paradas de autobús en todo el sistema > Varios programas: promoción del teletrabajo con empleadores locales; Iniciativas ecológicas, arte público y programas para personas sin hogar	
NA	No hay un impacto claro en los usuarios públicos	Se supone que los proyectos que son un "estudio" o la creación de un "plan" no tienen ningún impacto en el usuario (todavía) Proyectos que son internos al puerto y no afectan directamente a los usuarios públicos en general de la red vial o impactos de AQ No se supone que los proyectos de estaciones de mantenimiento, los proyectos de plantas de bombeo afecten al público que lo usa.

BORRADOR

CH5: Acceso para bicicletas/peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos

Descripción detallada de los criterios: Proporciona instalaciones nuevas o mejoradas para bicicletas / pedazos que se conectan con parques, áreas recreativas o espacios abiertos. Para los propósitos de este análisis, esto se define como dentro de 1/4 de milla de un espacio recreativo.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo en su evaluación del impacto del proyecto en el transporte activo. Luego cuantitativo si el proyecto está dentro de 1/4 de milla del espacio recreativo.

Fuentes de datos utilizadas:

- Evaluación cualitativa (juicio profesional basado en el conocimiento de la investigación y las condiciones de transporte) del impacto de un proyecto en las condiciones de los usuarios activos del transporte (por ejemplo, los carriles o caminos para bicicletas mejoran las condiciones de los usuarios activos del transporte, la ampliación de la carretera y el aumento de las velocidades del tráfico reducen la calidad de las condiciones para el usuario activo del transporte)

- Evaluación cuantitativa de la distancia entre el proyecto y el espacio recreativo más cercano utilizando las direcciones de google maps

Supuestos:

- Esta métrica es binaria:
    - El proyecto proporciona acceso a parques, etc. o no lo hace.

        - Nota – el camino del río LA está cerca de la mayor parte del corredor, por lo que se trata de manera diferente en la rúbrica a continuación
    - Es un proyecto de transporte activo o no lo es
        - Los proyectos de transporte activo se evaluaron en función del nivel de beneficio que es probable que ofrezcan a los ciclistas y peatones:
            - Beneficio insignificante – cruces peatonales localizados, mejoras peatonales a pequeña escala
            - Proyectos menores – como carriles para bicicletas de clase 2, cruces subterráneos para bicicletas / peatones y puentes
            - Proyectos mayores – Senderos para bicicletas y peatones de clase 1 y 4, corredores o mejoras en toda la ciudad y / o bicicletas / ped

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos que probablemente tendrían un impacto negativo en el transporte activo y están dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo Cualquier proyecto de diseño de carreteras que no incorpore infraestructura de transporte activa debido a la oportunidad perdida de mejorar el acceso.	
1 – Beneficio bajo	Mejora considerada insuficiente para proporcionar mejores condiciones seguras para el usuario de transporte activo y están dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo (ejemplo: cruce de botones, RRFB) Proyectos que introducen beneficios menores a la red de bicicletas / pediátricos, pero que no están dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo.	La excepción son los proyectos de micromovilidad y bicicletas compartidas (LB-ELA_0220 y LB-ELA_0200) que tienen un área de servicio muy grande y dispersa que puede no tener éxito en proporcionar suficiente equipo para servir a la comunidad.
2 – Beneficio medio	Proyectos que beneficiarán a la red ped/bike pero que solo servirán al río Los Ángeles (y la I-710) y NO cerca de ningún otro parque Proyectos que introducen grandes beneficios a la red de bicicletas / pediátricos, pero que no están dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo.	
3 - Beneficio alto	Proyectos que proporcionan un beneficio significativo y están dentro de ¼ de milla del río Los Ángeles o parques / áreas recreativas	
NA	Se aplica a la mayoría de los proyectos de transporte no activos, incluidos los proyectos de rehabilitación, con la excepción de los proyectos arteriales generales	

BORRADOR

Movilidad

MB1: Pasajeros de tránsito

Descripción detallada de los criterios: Aumenta el número de pasajeros en tránsito al cambiar los viajes al tránsito desde otros modos.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> SCAG Regional Travel Model, adaptado para su uso en el análisis de áreas de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de Bus Rapid Transit (BRT, por sus siglas en inglés) asumen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.

> Los proyectos prioritarios de tránsito asumen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – NA – No aplica	El proyecto no se relaciona con el modo de tránsito.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en las millas recorridas por pasajero en tránsito por milla del proyecto, generalmente en el grupo más bajo de proyectos. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.	
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado en las millas recorridas por pasajero en tránsito por milla del proyecto.	
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un alto aumento en las millas recorridas por pasajero en tránsito por milla del proyecto, generalmente en el 20% -30% superior de los proyectos. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.	El Proyecto LB-ELA_0164, que aumenta la frecuencia de los autobuses de Metro que actualmente tienen baja frecuencia, se califica en función del alto aumento general de pasajeros en lugar de por milla.

MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías)

Descripción detallada de los criterios: Aumentar la velocidad de las carreteras (o reducir los tiempos de viaje) para personas y bienes.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de una manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.

> Las clasificaciones de proyectos consideran la duración del proyecto para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero de impacto local.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
NA – No aplica	El proyecto no afecta los tiempos de viaje porque no está relacionado con la movilidad o es un transporte activo.	
0 – Sin beneficio	El proyecto no reduzca tiempos de viaje y/o puede aumentar los tiempos de viaje	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado una ligera reducción en los tiempos de viaje basada en una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción del retraso para personas y bienes.	Los intercambios se clasificaron en función del número de vehículos atendidos, ya que este análisis de alto nivel no compara la efectividad de los diseños detallados de intercambio.
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado una reducción moderada en los tiempos de viaje basada en una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción de los retrasos para personas y bienes.	
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado una reducción significativa en el retraso del viaje basado en una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción del retraso para personas y bienes.	

MB3: Reduce Congestion (Horas de retraso para personas y bienes)

Descripción detallada de los criterios: Reducir las horas de retraso para personas y mercancías.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de los automóviles de manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
NA – No aplica	El proyecto no afecta los retrasos en los viajes porque no está relacionado con la movilidad o es un transporte activo.	
0 – Sin beneficio	El proyecto no reduce la demora y/o puede aumentar la demora en el viaje.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado una ligera reducción en el retraso de los viajes. Los proyectos se clasifican en función de una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción del retraso de automóviles y camiones.	Los intercambios se clasificaron en función del número de vehículos atendidos, ya que este análisis de alto nivel no compara la efectividad de los detalles detallados del diseño del intercambio.
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado una reducción moderada en el retraso de los viajes. Los proyectos se clasifican en función de una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no construcción y la reducción del retraso de automóviles y camiones.	
3 - Beneficio alto	El proyecto resulta en una reducción significativa en el retraso de los viajes. Los proyectos se clasifican en función de una combinación ponderada de millas recorridas por pasajeros, la gravedad de la congestión en condiciones de no	

	construcción y la reducción del retraso de automóviles y camiones.	

MB4: Accesibilidad modal (por zona)

Descripción detallada de los criterios: 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 1/4 de milla de la nueva instalación de transporte.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto

> Ubicación del proyecto mediante SIG

> Datos del censo de población de 2020 por grupo de bloque censal

Supuestos:

> La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes anterior para la definición de las escalas del proyecto)

> Los proyectos se identificaron como una "nueva instalación de transporte" – véase la aplicabilidad basada en la subclasificación en el Apéndice A.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

> Se creó un búfer de ¼ de milla alrededor de todos los proyectos

> La población dentro del amortiguador se calculó utilizando los datos del censo de 2020 y el supuesto de densidad uniforme en todo el grupo de bloques.

> Los proyectos se calificaron en función de la población total en el amortiguador

> Los programas fueron evaluados con base en la escala del programa

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	No hay "ningún beneficio" para esta métrica
1 – Beneficio bajo	Project proporciona un nuevo acceso para: 1-19,999 personas en ¼ de tampón O: Un programa localizado
2 – Beneficio medio	Project proporciona un nuevo acceso para: 20,000-79,999 personas en 1/4 de búfer O: Un programa que es "semi-localizado"
3 - Beneficio alto	Project proporciona un nuevo acceso para: >=80.000 personas en 1/4 de búfer O: Un programa que es "A nivel de todo el corredor"
NA	El proyecto o programa no proporciona nuevas instalaciones de transporte

MB5: Fiabilidad (tránsito, carretera, movimiento de mercancías

Descripción detallada de los criterios: Mejora la confiabilidad del tiempo de viaje de transporte, proporcionando un rango consistente de tiempos de viaje predecibles en todos los modos. 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 los retrasos en los viajes. Ejemplos de cosas que mejoran la confiabilidad incluyen: mejorar la seguridad (reducir choques / retrasos inesperados), tiempo de señal, prioridad de señal de tránsito, carriles de tránsito dedicados, instalaciones separadas para modos activos, gestión de la demanda de transporte y cargos dinámicos para usuarios de la carretera.

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones del proyecto y ubicación del proyecto

Supuestos:

- Los proyectos recibieron puntajes basados en su tipo, subtipo y subclasificación adicional (véase el Apéndice A). Las descripciones de los proyectos se utilizaron para realizar ajustes en las puntuaciones de la subclasificación si los proyectos contienen características de confiabilidad adicionales.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Es probable que el proyecto mantenga la confiabilidad existente o disminuya la confiabilidad del sistema. No hay proyectos que entren en esta categoría	
1 – Beneficio bajo	Proyectos de ejemplo: Proyectos que proporcionan mejoras pequeñas o temporales a la confiabilidad, como la ampliación de calles, proyectos piloto, proyectos de vivienda / empleo, mejoras localizadas en la conectividad o proyectos de mantenimiento que mitigarían las fallas del sistema en caso de emergencia (rehabilitación de puentes, mejoras de aguas pluviales)	
2 – Beneficio medio	Proyectos de ejemplo: Proyectos que proporcionan niveles medios de potencial de mejora de la confiabilidad, actualizaciones de infraestructura / tecnología que podrían usarse para mejorar la confiabilidad (es decir, nuevas señales, actualizaciones de fibra, proyectos de seguridad.	Si los proyectos de calles completas tienen una mejora importante de seguridad, pueden recibir un beneficio medio.
3 - Beneficio alto	Proyectos de ejemplo: Proyectos cuyo único propósito es mejorar la confiabilidad, como la sincronización de señales, el cierre de espacios en la red de bicicletas, la priorización de señales de tránsito y las instalaciones separadas	Los proyectos de transporte activo que solo mejoran la infraestructura existente en lugar de llenar los vacíos obtienen una puntuación de 2
NA	Proyectos que no reducirán la confiabilidad y tienen pocas oportunidades de mejorarla, como el programa de reducción de emisiones o la transición ZE.	

BORRADOR

MB6: Cierre de brechas

Descripción detallada de los criterios: Aborda una brecha en la red de transporte o elimina una barrera de transporte, al proporcionar un nuevo servicio o una nueva instalación de transporte

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones del proyecto y ubicación del proyecto

Supuestos:

- Los proyectos recibieron puntajes basados en sus descripciones de proyectos. Los proyectos descritos como nuevas instalaciones (es decir, 'construir', 'implementar', 'construir' 'agregar') se consideraron nuevos cierres netos de brechas y obtuvieron un 3, mientras que 'mejorar' 'mejorar' y 'actualizar' se calificaron como 1. Los tipos de proyectos se utilizaron para descartar tipos de proyectos que no tendrían ningún impacto en el cierre de brechas, por ejemplo, mejoras de cero emisiones. Cualquier cosa que actualizara una instalación existente para cumplir con la ADA recibió un 2.

- Se aplicaron puntajes a todos los proyectos en función de los puntajes de subclasificación (Apéndice A) y luego se ajustó la calificación en función de los detalles de la descripción del proyecto.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Es probable que el proyecto aumente las brechas en el sistema de transporte	
1 – Beneficio bajo	El Proyecto de Infraestructura mejora la seguridad / accesibilidad para permitir que más personas usen un segmento del sistema de transporte cómodamente (por ejemplo, actualizar un carril para bicicletas sin protección a un carril para bicicletas amortiguado o agregar cortes en la acera)	El proyecto que está mejorando / actualizando una instalación para que cumpla con la ADA se eleva a un 2
2 – Beneficio medio	Proyecto que proporciona un nuevo servicio o amplía una opción de servicio de transporte existente.	
3 - Beneficio alto	Proyectos de infraestructura cierra una brecha física en la red de transporte o extiende una red existente a un nuevo lugar	
NA	Proyectos que no reducirán o mejorarán las brechas de la red de transporte, incluidos los proyectos no relacionados con la infraestructura y los que no agregan nueva infraestructura.	

BORRADOR

MB7: Aumento de las opciones de viaje

Descripción detallada de los criterios: Hace que una gama de opciones de transporte (sostenibles, no SOV) sean más realistas para los posibles viajes de los usuarios

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Supuestos:

- Los proyectos se califican en función de su beneficio relativo para las personas que pueden considerar el uso de una o más opciones de transporte sostenible en lugar de conducir solo. Los beneficios se cuantifican en función de la agregación de estándares independientes enumerados:
    - Escala geográfica – los corredores o áreas obtendrán mejores puntajes que las mejoras puntuales, los proyectos más grandes mejor que los proyectos más pequeños (+/-1)
    - Nivel de impacto – las mejores mejoras (por ejemplo, instalaciones para bicicletas de clase 1 o 4) obtienen mejores puntajes que las mejoras de menor

impacto (clase 2 o 3). El nuevo servicio de tren ligero tendrá una mejor puntuación que las mejoras en las paradas de autobús. (+/-1)

- Multimodal – si un proyecto beneficia a más de una opción modal sostenible, obtendrá una puntuación mejor que un proyecto que solo beneficia a un modo sostenible (+/- 1 por modo adicional)

- Uso de la tierra – los proyectos en áreas donde hay personas, y con una combinación de usos comerciales y residenciales de la tierra, obtendrán mejores puntajes que los proyectos con un solo uso de la tierra, especialmente si es industrial. (+/-1)

- Tipo de mejora: la infraestructura puntúa mejor que las mejoras programáticas y de marketing (+/-1)

Por modo de viaje:

- Modos de no conducción
  - Las inversiones incluyen mejoras en las redes de tránsito, bicicletas o peatones
- Fiabilidad
  - Características de tránsito que se sabe que evitan retrasos / aumentan los avances
  - Las características de transporte activo son instalaciones para bicicletas de Clase 1 o 4 (caminos separados o de uso compartido)
  - Aunque la confiabilidad se usa típicamente para medir cuantitativamente el tránsito y los viajes vehiculares, para el propósito del transporte activo y las bicicletas en particular, consideramos confiables las rutas directas que son cómodas para los ciclistas. Dado que este criterio es cualitativo para proyectos / programas donde no se evalúan los orígenes y destinos del viaje, la clase de instalaciones para bicicletas se utiliza como un indicador de comodidad.
- Accesibilidad
  - Se sabe que las características mejoran la seguridad de las personas con discapacidades, los ancianos o los niños.
  - Los carriles para bicicletas protegidos cumplen con los estándares para todas las edades y habilidades (AAA)

Otras notas:

- El tiempo de señal, a menos que sea para el transporte público, prioriza el paso del automóvil y acelera los automóviles. Reducir la velocidad del tráfico fomenta una mejor armonía con otros usuarios de la carretera.

BORRADOR

- Los usos de la tierra del área juegan un papel importante. Si hay lugares a los que ir (por ejemplo, tiendas) a una distancia razonable a pie de la mejora, la mejora multimodal tiene un mayor impacto en el aumento de las opciones de viaje. Los proyectos de calles completas que se benefician menos de MB7 podrían deberse a que no hay atracciones significativas no centradas en el automóvil a lo largo del corredor, como tiendas minoristas y tiendas.

- Las mejoras en la confiabilidad y disponibilidad (frecuencia, cobertura) del transporte público y las opciones de transporte activo benefician las opciones de viaje.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	> No utilizado para esta métrica
1 – Beneficio bajo	Mejoras multimodales de ubicación única (nivel de punto) que no están en ubicaciones bien atendidas por usos de suelo de áreas mixtas. Algunos ejemplos son: > Mejoras de intercambio para todos los modos que NO están cerca de un área comercial (donde es probable que las personas conduzcan en su mayoría) > Mejoras viales para peatones y ciclistas que pueden no ser la aplicación adecuada para la necesidad. Los ejemplos incluyen RRFB, botones peatonales, señalización e infraestructura eléctrica, programa de bicicletas compartidas que probablemente no sean la mejor solución para el contexto. > Proyectos que representan una mejora, pero también son potencialmente duplicados de la infraestructura existente. > Los programas de marketing como BEST, viajes compartidos, teletrabajo probablemente tengan un bajo beneficio en las opciones de viaje sin mejoras en la infraestructura complementaria (que se mostrarían como un proyecto separado). > Los programas de restriping y otras mejoras viales no específicas tienen un bajo beneficio en las opciones de viaje al hacer que sea un poco más seguro compartir la carretera entre modos.
2 – Beneficio medio	Nivel moderado de estímulo para un modo de transporte sostenible. Algunos ejemplos son: > Instalaciones para bicicletas de clase 2 o 3 > Estímulo a nivel puntual para múltiples modos de transporte. Los ejemplos incluyen mejoras de intercambio para todos los modos que están cerca de un área comercial donde es probable que las personas usen diferentes modos. > Fomento a nivel de corredor para múltiples modos, pero no necesariamente en la ubicación más eficiente. Los ejemplos incluyen: proyectos completos de calles en áreas donde no hay una gran diversidad de usos de la tierra > El mantenimiento de la carretera (pavimento) hace posible que los viajeros en bicicleta viajen de manera segura (en comparación con el pavimento roto). > Programas de mejora de paradas de autobús y refugios a nivel zonal o corredor (no solo una parada de autobús).
3 - Beneficio alto	Alto nivel de servicio y estímulo para al menos un modo de transporte sostenible. Algunos ejemplos son: > Instalaciones para bicicletas de clase 1 o 4 y transporte público nuevo o mejorado de alta calidad. > Infraestructura que fomenta múltiples modos de transporte sostenible juntos. Los ejemplos incluyen: calles completas en áreas donde existe un desarrollo de uso mixto. > Transporte sostenible y proyectos multimodales que cubren áreas geográficas más grandes, como corredores de uso mixto o áreas destinadas a mejoras de alta calidad. > Desarrollo orientado al tránsito (TOD)
NA	Proyectos que no afectan a los modos de viaje individuales > Instalación de cámaras de vídeo > Preferencia sobre vehículos de emergencia > Comunidad / Calidad del aire / salud comunitaria

BORRADOR

	> Proyectos comunitarios / medioambientales > Estabilización de la vivienda / uso de la tierra, excepto cuando sea específico de TOD > La tarifa de congestión desalienta la conducción, pero no ayuda a proporcionar nuevas opciones por sí sola. > Carriles de cero emisiones en la I-710 > Transporte ferroviario de mercancías TDM > Proyectos portuarios a menos que incluyan mejoras específicas para modos de transporte sostenibles para individuos > Conversión de flotas de autobuses a combustible sostenible > Mejoras en el patio ferroviario y la infraestructura de Metro

Seguridad

SF1: Protecciones para bicicletas/usuarios (clase bicicleta)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona vías exclusivas y separadas para bicicletas

Descripción del método de evaluación: Cualitativo, binario basado en descripciones de proyectos

BORRADOR

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Google maps para ver el estado actual de las carreteras

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Mejoras en las carreteras para el tráfico que no incluyen protecciones para las bicicletas	Las mejoras generales de embellecimiento y seguridad pueden no aplicarse, y las clasificamos como "NA".
1 – Beneficio bajo	Instalaciones para bicicletas de clase 3	Sólo carriles anchos con bordillo
2 – Beneficio medio	Instalaciones para bicicletas de clase 2	Proyectos que incluyen las clases 2 y 3 pero también otras funciones de diseño multimodal, como la pacificación del tráfico.
3 - Beneficio alto	Instalaciones de clase 1 ó 4 Se asume que los planes ciclistas para toda la ciudad o corredores largos (5+ millas) proporcionan una mejora integrada en los beneficios para las protecciones ciclistas.	Proyectos que incluyen mejoras para los carriles de bicicleta, como iluminación mejorada o vallas. Se asume que los puentes peatonales dan acceso a las bicicletas
NA	Proyectos que no incluyan cambios o reconfiguraciones de carreteras o caminos	Se aplica a la mayoría de los proyectos de señales de tráfico e ITS El proyecto Bikeshare no incluye protecciones para bicicletas, pero sí otras mejoras físicas para los ciclistas.

BORRADOR

SF2: Protecciones de trafico (bicicleta/peatón)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona una separación nueva o mejorada entre bicicletas/peatones y el tráfico de automóviles.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo, binario por proyecto

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Ampliación de carreteras u otras modificaciones en favor del tráfico de automóviles sin añadir protecciones para los modos activos.	
1 – Beneficio bajo	Proyectos que proporcionan un nivel bajo de mejora para los peatones - ver ejemplos	En general, se supone que las "mejoras de las intersecciones" tienen algún beneficio (bajo) para la seguridad de los peatones, incluidos los pasos de peatones, como "botones peatonales, señalización e infraestructura eléctrica". El cambio de la señalización proporciona por sí solo un bajo nivel de protección para bicicletas y peatones. Mejoras de la calzada relacionadas con la "seguridad" sin definir
2 – Beneficio medio	Los proyectos con un "beneficio medio" son generalmente proyectos que proporcionan una buena protección pero sólo beneficiarán a un número relativamente pequeño de personas dados los usos del suelo de los alrededores.	Ampliación de banquetas y mejoras en cruces donde no hay destinos comerciales que atraigan a los peatones.
3 - Beneficio alto	Separación física para bicicletas y peatones, como carriles exclusivos, ampliación de banquetas y mejoras significativas en los cruces de las zonas comerciales.	La ampliación de banquetas y bordillos protege a los peatones Proyectos que adaptan una zona específica a la ADA para peatones
NA	Proyectos que no afectan las condiciones para peatones o ciclistas	Los carriles de giro a la izquierda protegidos no afectan a la protección de peatones o ciclistas Se aplica a la mayoría de los proyectos de señales de tráfico e ITS

BORRADOR

SF3: Seguridad personal

Descripción detallada de los criterios: Proporciona funciones y/o servicios para proteger a los usuarios individuales de la delincuencia y los daños personales

Descripción del método de evaluación: Cualitativo y binario

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Tránsito de alta capacidad (ferrocarril y BRT): se asume/conoce que las estaciones de las nuevas líneas de tránsito de Metro cuentan con elementos de seguridad como iluminación y cámaras de seguridad.

- Se asume que la mejora de los programas de mantenimiento aumenta la sensación de seguridad personal
- Se asume que las marquesinas de autobus incluyen iluminación
- La mejora de los horarios y la fiabilidad del transporte minimiza el tiempo de espera en las paradas para el traslado de pasajeros o los retrasos.
- Los proyectos de desarrollo orientados al tránsito acercan a los usuarios al transporte público y aumentan la actividad peatonal, lo que mejora la seguridad de los usuarios.
- Se asume que las videocámaras proporcionan cierta vigilancia y como resultado un beneficio para la seguridad personal
- Se asume que la mejora de la iluminación existente proporciona pocos beneficios para la seguridad personal

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 - Sin beneficio	Proyectos que no mencionan directamente la provisión de elementos de seguridad personal en categorías en las que otros proyectos mencionan específicamente elementos de seguridad personal.
1 – Beneficio bajo	Algunos ejemplos incluyen: > Mejora del alumbrado existente > La "iluminación de autopistas" y las "cámaras de autopistas" probablemente tengan un impacto bajo > Los programas que incluyen un mejor mantenimiento proporcionan un bajo nivel de seguridad personal adicional > Las cámaras en las vías arteriales pueden proporcionar algún beneficio de vigilancia que mejore la seguridad personal posteriormente.
2 – Beneficio medio	Proyectos de menor tamaño o escala - como ubicaciones de iluminación en un único punto en lugar del corredor, proyectos de iluminación en zonas con muy poco tráfico peatonal debido a los usos del suelo de alrededor. Otros ejemplos incluyen: > Tránsito de alta capacidad (ferrocarril y BRT) - nuevas líneas de tránsito > Las marquesinas de autobús suelen incluir iluminación, lo que beneficiaría a la seguridad personal. > La mejora de la fiabilidad y frecuencia del tránsito de autobuses reduce el tiempo de espera en las paradas por trasbordos o por retrasos en el servicio. > Estabilización de la vivienda y otros programas de estabilización económica > Proyectos y programas de desarrollo orientados al tránsito
3 - Beneficio alto	Proyectos con un beneficio específico de seguridad personal > Proyectos de iluminación a lo largo de corredores o zonas > Proyectos personales de seguridad > Proyectos que contienen referencias específicas a la "seguridad personal", la "seguridad" y la "iluminación"
NA	Categorías en las que no se mencionan elementos de seguridad personal para ningún proyecto. Se incluyen las siguientes: > Carriles de cero emisiones > Ferrocarril de mercancías / Proyectos de movimiento de mercancías > Programas de camiones/ITS > Capacitación laboral

BORRADOR

SF4: Incluye elementos de seguridad

Descripción detallada de los criterios: Seguridad ante colisiones de automóviles principalmente para otros modos que utilicen la calzada; incluye la seguridad de la calzada para el uso de camiones, pero no la seguridad de los ferrocarriles metropolitanos a menos que interactúen con los usuarios de la calzada en el proyecto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo y binario

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Se asume que las descripciones de los proyectos reflejan con precisión si abordan la seguridad.

- Se utiliza el criterio profesional cuando un proyecto no menciona específicamente la seguridad, pero es probable que contenga elementos de seguridad, o si la seguridad mencionada es en realidad la seguridad personal.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Cualquier proyecto físico que no aborde la seguridad de los usuarios	
1 – Beneficio bajo	No se utiliza para esta métrica	
2 – Beneficio medio	Si el proyecto dice que es un proyecto de mejora de la seguridad, asumimos que lo era. No había información suficiente para distinguir la eficacia de cada proyecto de "seguridad".	Hemos distinguido entre proyectos de "seguridad" (de colisiones y conflictos entre usuarios de la carretera) y proyectos de "protección" (delincuencia, robos, agresiones), aunque a veces las palabras se utilizan de forma intercambiable. Esta métrica se refiere a la "seguridad" descrita en la frase anterior. La señalización de mensajes cambiantes ofrece la oportunidad de transmitir mensajes relacionados con la seguridad.
3 - Beneficio alto	No utilizado para esta métrica	
NA	Un programa o proyecto que no tiene un componente físico o en el que varios modos no interactúan entre sí (como una vía recreativa multiusos).	Los proyectos de señales de tráfico no suelen ser específicos para la seguridad

BORRADOR

SF5: Reducción de los puntos conflictivos (seguridad de los vehículos)

Descripción detallada de los criterios: Reduce el número y la gravedad de los puntos de conflicto entre vehículos que circulan por autopistas y carreteras para mejorar la seguridad de los vehículos. Esta métrica se centra en la seguridad entre vehículos y no aborda las interacciones de los vehículos con los modos de transporte activo, como las bicicletas o los peatones.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Análisis de los lugares de conflicto de vehículos de la I-710 como parte de la evaluación de los Proyectos de Acción Temprana

- Sitio web de calles completas de la Administración Federal de Autopistas (FHWA por sus siglas en inglés)[22]

[22] *https://highways.dot.gov/complete-streets*

Presunciones:

- Se centra en proyectos que abordan específicamente los movimientos de vehículos automóviles. Los proyectos que no abordan específicamente los movimientos de automóviles/camiones se asume que no tienen un impacto en los conflictos de vehículos.

- Aborda las interacciones entre vehículos y no tiene en cuenta las interacciones entre los vehículos de automóviles y camiones y otros usuarios de la vía, como peatones o bicicletas.

- La clasificación se basa en el número de vehículos afectados por la mejora, tal y como se describe a continuación. Esto se basa en promedio de tráfico diario (ADT por sus siglas en inglés) de las carreteras y el número de carreteras o intersecciones incluidas en el proyecto.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
NA	Proyectos que no afectan a las operaciones de vehículos motorizados	
0 - Sin beneficio	Proyectos de infraestructuras viarias o de funcionamiento del tráfico que no reduzcan los puntos de conflicto entre vehículos.	
1 – Beneficio bajo	Tiene un punto localizado de reducción de los conflictos vehículo/vehículo (por ejemplo, entre 1-5 intersecciones con mejoras de los semáforos o añadiendo carriles de vuelta controlados por señales)	
2 – Beneficio medio	Tiene reducción del corredor arterial en conflictos vehículo/vehículo para instalaciones con 20,000+ de promedio de trafico diario(ADT por sus siglas en ingles) y más de 5+ intersecciones señalizadas o añadiendo carriles de vuelta controlados por señales. Mejoras en los intercambios de arterias/autopistas con 1-3 conflictos de incorporación/trenzado existentes que el proyecto mejora mediante un diseño revisado.	Aplicable a corredores de calles completas con más de 5 intersecciones señalizadas Aplicable a las mejoras de los intercambiadores de arterias/autopistas (aquellos con 1 a 3 conflictos de intersección existentes que el proyecto mejore mediante un diseño revisado).
3 - Beneficio alto	Reducción de los puntos de conflicto vehículo/vehículo en instalaciones con más de 75,000+ ADT.	Aplicable a la mejora de intercambios de arterias/autopistas (aquellos con 4 o más conflictos de enlace/trenzado existentes que el proyecto mejora mediante un diseño revisado, por ejemplo, un intercambio de diamante divergente, DDI por sus siglas en inglés). Mejora de la intersección de la vía principal mediante la adición de carriles auxiliares.

BORRADOR

SF6: Medidas de pacificación del tráfico

Descripción detallada de los criterios: Tiene el efecto de hacer lento el tráfico de automóviles

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Debe afectar a las calles de la ciudad y a la interacción con el tráfico (en lugar de sólo a la interestatal); si no afecta, el proyecto es "NA".

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 - Sin beneficio	Proyectos que reducen los retrasos o mejoran la fluidez. Cualquier proyecto que acelere la velocidad de los autos no aporta beneficios de pacificación del tráfico. Los ejemplos incluyen: > Mejoras de señalización, sincronización y mejoras porque se supone que están destinadas a acelerar los autos en lugar de calmar el tráfico (a menos que digan específicamente que estarían cronometradas para bicicletas), > Mejoras arteriales > Reconfiguración de intercambiadores > Carriles de vuelta protegidos > Separación de tránsitos > ITS para la congestión
1 – Beneficio bajo	Los ejemplos de beneficios bajos incluyen: > Las luces intermitentes rápidas rectangulares (RRFB, por sus siglas en inglés) generalmente no se consideran una aplicación ideal para calmar los flujos de tráfico > Es probable que las mejoras en las calzadas que rodean al sistema de bicicletas compartidas tengan un beneficio bajo para la pacificación del tráfico > "El despliegue de la infraestructura de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA" (LB-ELA_0166) parece ayudar a todos los usuarios de la vía, pero no hay indicios de que pueda calmar el tráfico de forma significativa. > Las paradas de autobús, como las marquesinas, las bancas y el alumbrado, constituyen servicios para los peatones, pero su alcance geográfico es limitado.

BORRADOR

2 – Beneficio medio	Algunos ejemplos de beneficios medios son: > Las mejoras en los BRT y en las vías orientadas al tránsito, incluyendo la adición de carriles prioritarios para el tránsito (sin carriles adicionales para el tráfico rodado) y la prioridad de las señales de tránsito, así como a nivel de ruta, tienen un impacto en la pacificación del tráfico. > Se asume que los proyectos que añaden aceras y carriles de bicicleta de clase 3 tienen un efecto medio de pacificación del tráfico. > Mejoras en la calzada para la circulación de peatones > Señalización de zonas escolares > Reverdecimiento urbano > Adaptación de los semáforos para bicicletas y peatones > Añadir carriles de bicicletas > Mejoras de intersecciones para peatones en una única ubicación > Adaptación de las calzadas a la ADA sin otras mejoras complementarias para los peatones > Se asume que los proyectos de arte público aportan interés a nivel de calle, lo que hace que los conductores reduzcan la velocidad y mejora la seguridad vial para los peatones.
3 - Beneficio alto	Entre los proyectos de alto beneficio se incluyen: > Ampliación de aceras y prolongación de bordillos > Aplicación de los planes de redes ciclistas de importancia regional, planes de transporte activo, proyectos de cierre de brechas ciclistas > Reducción de carriles > Proyectos de calles completas, independientemente de la longitud o los usos del suelo, ya que las calles completas "calmarán" el tráfico por definición. > Proyectos de seguridad para ciclistas y peatones a nivel de corredor, incluidas mejoras en las intersecciones (ejemplo: LB-ELA_0126). > Proyectos de mejora del tránsito en la primera/última milla de toda la línea de tránsito > Mejoras para ciclistas y peatones en toda la ciudad, zonas y áreas de estudio, y cierre de brechas - aplicación de planes peatonales en toda la ciudad.
NA	Las siguientes categorías de proyectos se consideran "no aplicables" a la métrica de calmado de tráfico: > Aplicación de cámaras (cuando no se combina con otras mejoras de señales porque el impacto es posterior a que se haya producido el exceso de velocidad) > Aumento de la velocidad del tráfico de camiones en la autopista porque no afecta a las calles de la ciudad > Los puentes peatonales no ralentizan el tráfico porque no interactúan con los coches/camiones. > Las vías exclusivas para peatones y ciclistas que no interactúan con el tráfico no tendrían un efecto de pacificación del tráfico. > Mejoras en autopistas y circulación de mercancías que no interactúan con las calles de la ciudad > Proyectos portuarios > Proyectos de líneas ferroviarias > Gestión de aguas pluviales > Tarifas de congestión

BORRADOR

SF7: Mejora / rehabilita la infraestructura existente.

Descripción detallada de los criterios: Contiene elementos específicamente orientados hacia el estado de buen funcionamiento o realiza mejoras tangibles en la infraestructura de transporte existente.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Los proyectos recibieron puntajes basados en su tipo, subtipo y sub-clasificación adicional (consulte Apéndice A). Las descripciones de los proyectos se utilizaron para realizar ajustes a los puntajes de sub-clasificación si los proyectos contienen elementos específicos para mantener o mejorar la infraestructura existente.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	0 – Proyectos de capital con componente de infraestructura física en un nuevo derecho de vía.	
1 – Beneficio bajo	Ejemplos de Proyectos: Proyectos en derechos de vía existentes que hacen pocas mejoras a la infraestructura existente y/o no mencionan rehabilitación alguna.	
2 – Beneficio medio	Ejemplos de Proyectos: Proyectos que realizan algunas mejoras en la infraestructura existente.	Proyectos cuyas descripciones mencionan reparación, mejora, mantenimiento y otros términos que, de otro modo, habrían obtenido un puntaje más bajo.
3 - Beneficio alto	Ejemplos de Proyectos: Proyectos que realizan mejoras significativas en la infraestructura existente en corredores de alto uso. Ejemplos incluyen proyectos de calles completas que abarcan la reconfiguración de carreteras y trabajos de alcantarillado y servicios públicos.	
NA	Proyectos o programas que no realizan cambios físicos en la infraestructura ni en el entorno construido y natural.	

BORRADOR

Medio Ambiente

EN1: Mejora del ambiente debido a los Cambios de Modalidad

Descripción detallada de los criterios: 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 particular en otros en la comunidad.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Presunciones:

- Las siguientes consideraciones influyeron en el desarrollo de esta métrica:
    - **o ¿En qué medida sería realista el cambio de modo de transporte en función del impacto del proyecto?** – Es decir, ¿es físicamente posible o razonable que la gente realice viajes sostenibles pasando por este lugar? ¿Corre algún autobús entre los puntos de origen y destino cercanos a este lugar? ¿Existe una infraestructura ciclista suficiente para que la gente pueda optar razonablemente por ir en bicicleta en los viajes que pasen por aquí? ¿Hay aceras y pasos de peatones? ¿Hay algo en un radio de ¼ de milla de esta ubicación a lo que la gente pueda ir, como escuelas o tiendas?

    - **o Probabilidad de cambio de modo de transporte en función del impacto del proyecto** – asumiendo que sea físicamente posible utilizar un transporte sostenible en la zona del proyecto, ¿lo haría realmente la gente? ¿Son las opciones de transporte modos de desplazamiento atractivos para la mayoría de la gente? Por ejemplo, el ferrocarril suele ser más atractivo que el autobús. Caminar, a distancias razonables, es una opción más probable que la bicicleta para la mayoría de los viajeros.

    - **Impacto del cambio de modo en la comunidad circundante y otros usuarios** – esta métrica trata sobre cómo el cambio de modo resultante del proyecto beneficia a todos los usuarios de la carretera. Los pequeños cambios o los cambios en lugares más remotos son menos beneficiosos para todos. Si hay más gente caminando, ¿significa eso que también van de compras y refuerzan la economía local? Si hay menos gente conduciendo gracias a una nueva opción de transporte ferroviario, ¿significa eso que hay menos congestión en la red de carreteras?

BORRADOR

Características del proyecto que se asume aportan beneficios al cambio de modo de transporte:

- Uso mixto del suelo
- Mayor área geográfica de impacto
- Impacto de los distintos modos: Los proyectos peatonales y ferroviarios son los que más beneficios pueden aportar, seguidos de los proyectos de transporte en autobús y, en último lugar, los proyectos para bicicletas, ya que algunas personas no se sentirán cómodas utilizando la bicicleta como medio de transporte incluso con la mejor infraestructura disponible.
- Calidad de la mejora en relación con el modo al que se destina (ejemplo: las instalaciones para bicicletas de clase 1 ó 4 son mejores que las de clase 2 ó 3; las aceras más anchas son mejores para los peatones que las instalaciones de paso de activación por empuje).Complete streets projects that score lower in this metric may have fewer destinations along the corridor
- Los programas de rutas seguras a la escuela con infraestructuras peatonales mejoradas podrían ser significativos para mitigar los impactos del tráfico debido al único punto de entrada y salida de la escuela.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 - Sin beneficio	Si un proyecto margina otros modos a expensas de la aceleración de los autos, tiene un impacto negativo sobre el potencial de cambio de modo y la mejora del medio ambiente asociada. Algunos ejemplos son la ampliación de la calzada, los carriles auxiliares, las mejoras de los intercambiadores y de las rampas de acceso (sin adaptaciones para ciclistas y peatones), la adición de carriles de vuelta y la coordinación de señales, a menos que se dé prioridad al transporte público o a la velocidad de las bicicletas.
1 – Beneficio bajo	> La mayoría de los proyectos no tendrán un impacto positivo inmediato en el cambio modal > Si el proyecto fomenta el cambio de modo positivo, pero puede tener un impacto mínimo > Proyectos ciclistas sin apoyo a usos mixtos del suelo > Iniciativas programáticas/de marketing/educación > Mejoras en paradas de autobús o marquesinas > Gestión de aguas pluviales > Proyectos de puentes con un componente peatonal o ciclista debido a la amplia zona que debe cubrir el puente, lo que hace poco probable que tenga un impacto en términos de cambio modal.
2 – Beneficio medio	> Proyectos ciclistas de clase 1 o 4 a lo largo de un corredor con desarrollo de usos mixtos y/o una gran superficie/distancia; planes ciclistas para toda la zona > Mejoras peatonales puntuales en lugares con usos mixtos del suelo > Proyectos de calles completas sin apoyo al desarrollo de usos mixtos > Servicios de autobús nuevos o mejorados en frecuencia u horario
3 - Beneficio alto	> Mejoras peatonales en una zona o corredor con usos mixtos del suelo y/o que da servicio a una línea ferroviaria > Proyectos de calles completas con urbanizaciones de uso mixto existentes > Nuevos servicios de transporte ferroviario > Precios por congestión > Proyectos de desarrollo orientado al tránsito o proyectos respaldados por principios de uso eficiente del suelo para el transporte
NA	> Proyectos que no afectan a las decisiones individuales de viaje > Proyectos de autopistas que no aceleran el tráfico y no abordan la seguridad de peatones y ciclistas > Proyectos de mantenimiento de Metro

BORRADOR

EN2: GHG Reduction Potential

Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) del tubo de escape de los vehículos de carretera y todoterreno.

Descripción del método de evaluación: (Uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM, por sus siglas en inglés) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; localizaciones de tipos de proyectos basadas en SIG u otros métodos para las puntuaciones individuales de los proyectos.

Fuentes de datos utilizadas:

- Para el tubo de escape, las emisiones de gases de efecto invernadero, el modelo EMFAC [23] se utiliza para estimar las emisiones del tubo de escape de los vehículos de carretera, incluidos los cambios en las emisiones debidos a la ejecución del proyecto.

- TDM utilizado para modelar las millas recorridas por los vehículos (VMT) y las velocidades a lo largo de las carreteras analizadas; utilizado como entrada al modelo EMFAC para determinar los cambios en las emisiones.

- Modelo OFFROAD [24] u otros modelos científicos para calcular las emisiones de vehículos/equipos todoterreno, proyectos de energías renovables, generación de energía solar, iluminación eficiente desde el punto de vista energético, etc.

- Mapa ArcGIS con la ubicación de los proyectos

- Umbral provisional de significación de gases de efecto invernadero (GHG por sus siglas en inglés) para fuentes estacionarias, normas y planes de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) [25]

Presunciones:

- Combinación de la flota y de la red energética en 2024
- No todos los proyectos de autopistas o carreteras arteriales se incluyeron en la modelización TDM. Ver tabla de información de proyectos.
- Según el Plan de Acción Climática de Metrolink de 2021[26], Metrolink tiene el objetivo de convertirse en un ferrocarril de cero emisiones para 2028. Como tal, este análisis asume cero emisiones de los motores de las locomotoras de pasajeros para 2045. Además, la propuesta de Reglamento de Locomotoras de Uso Interno de la CARB[27] exige que todas las locomotoras de pasajeros funcionen con una configuración de cero emisiones para 2030. En virtud de la propuesta de Reglamento sobre locomotoras de uso interno, para 2047, todas las locomotoras operadas por los operadores de flotas deberán tener el 100% del uso anual de la flota como cero emisiones. Al igual que en los análisis de la normativa CARB, este análisis no incluye las emisiones indirectas que pueden derivarse de la generación de electricidad utilizada para alimentar estas locomotoras.
- Todas las reducciones de emisiones de TM CO2e/año (toneladas métricas equivalentes de dióxido de carbono al año) están anualizadas.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN*

[23] CARB. EMFAC2021v1.02 Inventario de emisiones: emisiones en carretera. Disponible en: https://arb.ca.gov/emfac/emissions-inventory/
[24] CARB. Documentación del inventario de emisiones de fuentes móviles – Todoterreno – Equipos diésel. Disponible en: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/mobile-source-emissions-inventory/road-documentation/msei-documentation-road
[25] AQMD de la costa sur. Umbral provisional de importancia de GEI de la CEQA para fuentes estacionarias, reglas y planes. Diciembre de 2008. Disponible en: http://www.aqmd.gov/docs/default-source/ceqa/handbook/greenhouse-gases-(ghg)-ceqa-significance-thresholds/ghgboardsynopsis.pdf?sfvrsn=2.
[26] Metrolink. Plan de acción climática: el vínculo con un futuro sin emisiones. 26 de marzo de 2021. Disponible aquí: https://metrolinktrains.com/globalassets/about/agency/sustainability/climate-action-plan.pdf. Consultado: agosto de 2023.
[27] CARB. Reglamento de locomotoras en uso. 17 de noviembre de 2022. Disponible aquí: https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2022/locomotive

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Las medidas del proyecto no reducen las emisiones totales Si aumentan las emisiones globales, indique las preocupaciones	
1 – Beneficio bajo	La reducción total de las emisiones es inferior a 3,000 toneladas de CO2e/año (toneladas métricas equivalentes de dióxido de carbono al año) en comparación con los valores de referencia futuros.	Si la reducción total de emisiones es inferior al 0,1 % de las emisiones de la zona de estudio, el proyecto debe calificarse como Sin beneficio.
2 – Beneficio medio	Las reducciones totales de emisiones son superiores o iguales a 3,000 o inferiores a 10,000 toneladas de CO2e/año en comparación con los valores de referencia futuros.	
3 - Beneficio alto	La reducción total de emisiones es mayor o igual a 10,000 toneladas de CO2e/año en comparación con los valores de referencia futuros.	
NA	Proyecto que no está modelado por TDM o no tiene un elemento de proyecto relacionado con la reducción de GHG	

*For Freeway, Arterial Roadway, and Transit Projects

BORRADOR

Para proyectos de transporte activo/TDM
Estos proyectos se contabilizarán en AQ3. No hay información/metodologías suficientes para calcular los impactos de AQ1, CH1 y EN2, por lo que estos proyectos recibirán una puntuación de NA.

Para proyectos de movimientos de mercancías
La mayoría de estos proyectos se contabilizarán en AQ2. No se dispone de información/metodologías suficientes para calcular los impactos de AQ1, CH1 y EN2, por lo que estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de programas comunitarios
Estos proyectos se contabilizarán generalmente en AQ2 o CH2 o EN6. No hay información/metodologías suficientes para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo que estos proyectos obtendrán una puntuación de NA. Se espera que los programas explícitos de reducción de GHG proporcionen financiación para proyectos que den lugar a una reducción total de GHG de más de 10.000 toneladas de CO2e/año.

EN3: Protege el hábitat natural (características ecológicas)

Descripción detallada de los criterios: Apoya la mejora de los resultados sanitarios asociados a un aire y un agua limpios mediante la protección o mejora de los hábitats naturales a través de inversiones en infraestructuras verdes, principalmente mediante la provisión de árboles, parques y vegetación.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción y ubicación del Proyecto
- Material e información adicional sobre el proyecto

Presunciones:

- La escala del proyecto (localizado, semilocalizado, a lo largo de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (véase la sección de definiciones comunes anterior para la definición de las escalas de proyectos).
- Existen oportunidades de reverdecimiento para cualquier proyecto que incluya la provisión de servicios en el interior, o el rediseño/rehabilitación/ampliación de la calzada o acera.
- Los proyectos relacionados únicamente con la infraestructura ferroviaria no son aplicables.
- No se asume que los proyectos incluyan características de reverdecimiento, a menos que la descripción y/o documentación disponible del proyecto indique directamente que la infraestructura verde/azul está incluida como parte del proyecto.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	0 - El proyecto/programa no proporciona infraestructura verde/azul a pesar de las oportunidades para la ecologización dentro de tipos de proyectos similares o tiene potencial para dañar las características naturales.	
1 – Beneficio bajo	1 - Proporciona mantenimiento de zonas verdes o paisajísticas como elemento secundario de una intervención localizada o semilocalizada	
2 – Beneficio medio	2 - Proporciona zonas verdes como elemento secundario de una intervención en todo el corredor; Proporciona zonas verdes como elemento principal de una intervención localizada.	Los proyectos de autopistas a lo largo de todo el corredor con un elemento paisajístico secundario reciben una puntuación de 1: los beneficios son principalmente estéticos y el entorno de la autopista ofrece una capacidad limitada para el crecimiento de un dosel arbóreo sano o la biodiversidad.
3 - Beneficio alto	3 - Proporciona zonas verdes como elemento principal de una intervención en todo el corredor o semilocalizada	Los proyectos de autopistas a lo largo de todo el corredor con un elemento paisajístico primario reciben una puntuación de 2: los beneficios son principalmente estéticos y el entorno de la autopista ofrece una capacidad limitada para el crecimiento de un dosel arbóreo sano o la biodiversidad.

BORRADOR

NA	N/A - Los proyectos o programas no realizan cambios físicos en las infraestructuras o en el entorno construido y natural, o el tipo de proyecto implica cambios en el entorno construido sin oportunidad para elementos ecológicos.	

EN4: Calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones

Descripción detallada de los criterios: ¿Mejora el proyecto la calidad del agua y/o mejora el drenaje y la gestión de las inundaciones?

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción de los proyectos de la lista MSPP
- Directrices de diseño de carreteras de Caltrans
- Otra información relevante que no sea específica de nuestros proyectos o tipos de proyectos

Presunciones:

- Las mejoras de las vías arteriales de más de una milla de longitud incluirán elementos de calidad del agua, drenaje y gestión de inundaciones.
- Las calles completas incluyen elementos de calidad del agua y drenaje
- Caltrans exige que las mejoras de las autopistas incluyan elementos para gestionar la escorrentía y mejorar la calidad del agua, el drenaje y la gestión de las inundaciones.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio (vs no información)	El proyecto aumenta la superficie impermeable pero no incluye elementos que afecten al drenaje, la calidad del agua o la gestión de las inundaciones.	N/A si el proyecto no incluye elementos que afecten a la calidad del agua, el drenaje o la gestión de inundaciones
1 – Beneficio bajo	El proyecto aporta una mejora localizada de la calidad del agua, el drenaje o la gestión de inundaciones	(detalles sobre excepciones a las normas, sistemas de puntos extra, etc.)
2 – Beneficio medio	El proyecto proporciona una mejora semilocalizada de la calidad del agua, el drenaje o la gestión de inundaciones	
3 - Beneficio alto	El proyecto mejora la calidad del agua, el drenaje y la gestión de las inundaciones en todo el corredor.	

EN5: Reducir el consumo de energía

Descripción detallada de los criterios: ¿Reduce el proyecto de forma mensurable el consumo total de energía en el corredor (unidades térmicas británicas, BTUs por sus siglas en inglés /pasajero-milla (millas personales recorridas, PMT por sus siglas en inglés) y/o BTUs/tonelada-milla (TM)

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Página web del Departamento de Energía de EE.UU.

Presunciones:

- Calzada (BTU/PMT):
  - Automóvil a gas 3,000-4,000 BTU por PMT
  - Autobús diesel 2,500-3,000 BTU por PMT
  - Automóvil eléctrico 1,000-2,000 BTU por PMT
  - Trenes (eléctricos) 800-1,000 BTU por PMT
  - Autobús eléctrico 800-1,000 BTU por PMT
  - Transporte activo 0 BTU por PMT
- Movimiento de bienes (BTU/TM)
  - Camiones promedio 2,000-6,000 BTUs por TM
  - Trenes (diesel) 400-1,200 BTU por TM
  - Trenes (eléctricos) 200-600 BTU por TM
  - Intermodal 200-600 BTU por TM

- Los proyectos que cambian los viajes de vehículos de mayor consumo energético por PMT o TM a vehículos de menor consumo energético o modos por PMT o TM se clasifican por tipo de proyecto en relación con la escala potencial de reducción de PMT o TM de ese modo en el corredor

BORRADOR

- El año horizonte de 2045 tiene un porcentaje mucho mayor de automóviles, camiones y autobuses que son vehículos eléctricos y, por lo tanto, los cambios de modo tienen un menor impacto en el uso de energía que la mezcla actual de tipos de vehículos.

- Si el proyecto incrementa los VMT o TMT, podría consumir más energía que la situación de referencia (lo cual es preocupante).

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
NA – No applicable	Proyectos no relacionados con la movilidad, como muros de contención acústica, proyectos de rehabilitación y programas comunitarios.	
0 - Sin beneficio	El proyecto es demasiado pequeño para cambiar de forma mensurable el PMT o TM del modo de mayor consumo energético al modo de menor consumo	Los proyectos individuales de bicicletas no mueven la aguja del cambio de modo de los modos de mayor uso de energía lo suficiente como para tener beneficios. (0) Se considera que los proyectos y programas para bicicletas con múltiples segmentos tienen, en conjunto, escasos beneficios. (1)
1 – Beneficio bajo	Se considera que el proyecto supondrá un cambio relativamente pequeño en el PMT del corredor, pasando de un modo o modos de mayor consumo energético a un modo o modos de menor consumo.	
2 – Beneficio medio	Se considera que el proyecto tiene un cambio moderado de BTU/ PMT o TM de modos de mayor uso de energía a modos de menor uso de energía.	Proyectos de transporte público eléctrico a escala de corredor (por ejemplo, LRT o EMU)
3 - Beneficio alto	Se considera que el proyecto tiene un alto nivel de cambio de PMT o TM de modos BTU/PMT o TM más altos a modos BTU/PMT o TM más bajos.	Camiones de cero emisiones; conversión de locomotoras eléctricas diésel en locomotoras eléctricas

BORRADOR

EN6: Reducir el Efecto de Isla de Calor; Proporcionar Características de Enfriamiento para los Usuarios

Descripción detallada de los criterios: Reduce el efecto de isla de calor mediante la implementación de características de enfriamiento como la plantación de árboles de sombra urbanos, la instalación de techos reflectantes y el uso de pavimentos y superficies de color claro o alto albedo.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Mapa ArcGIS con las ubicaciones de los proyectos y de las zonas de las Comunidades centradas en la equidad (EFC por sus siglas en inglés)

- Manual de la Asociación de Funcionarios de Control de la Contaminación Atmosférica de California para analizar las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés), evaluar las vulnerabilidades climáticas y promover la salud y la equidad[28]

- - Estrategias de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (EPA) para enfriar las temperaturas estivales y reducir las islas de calor urbanas [29]

- - Base de datos de la EPA sobre acciones comunitarias en islas de calor[30]

- Estrategia de mitigación de islas de calor urbano de "Healthy Air Living", Vida con Aire Saludable[31]

- Estrategia de reducción de islas de calor del Consejo de la Construcción Ecológica de EE.UU. (U.S. Green Building Council, USGBC por sus siglas en inglés). [32]

Presunciones:

- No todos los proyectos podrán añadir elementos de vegetación significativos porque existen limitaciones para plantar vegetación relacionadas con la disponibilidad de agua y espacio.
- A continuación utilizamos las opciones de la sección de requisitos del USGBC "Reducción de la isla de calor" para la puntuación.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	La reducción del efecto isla de calor del proyecto o las características de enfriamiento para los usuarios son limitadas debido a la superficie y el tamaño, o a la falta de información sobre el proyecto	
1 – Beneficio bajo	Ejemplos de proyectos: Sombra mediante estructuras o árboles, estudio de proyectos piloto y ayuda para la redacción de subvenciones.	Si la solicitud de subvención no va acompañada de estudios del proyecto, se rebaja a sin beneficio.

[28] *California Air Pollution Control Officers Association. "Handbook for Analyzing Greenhouse Gas Emission Reductions, Assessing Climate Vulnerabilities, and Advancing Health and Equity". December 2023. Available at:* https://www.airquality.org/ClimateChange/Documents/Final%20Handbook_AB434.pdf

[29] *EPA. "Cooling Summertime Temperatures Strategies to Reduce Urban Heat Islands". September 2003. Available at:* https://www.epa.gov/sites/default/files/2014-06/documents/hiribrochure.pdf.

[30] *US States Environmental Protection Agency. "Heat Island Community Actions Database". January 2023. Available at:* https://www.epa.gov/heatislands/heat-island-community-actions-database

[31] *Healthy Air Living. "Urban Heat Island Mitigation: An Innovative way to reduce air pollution and energy usage". March 2011. Available at:* http://www.valleyair.org/programs/fasttrack/2011/urban%20heat%20island%20mitigation.pdf

[32] *USGBC. "Heat island reduction". Available at:* https://www.usgbc.org/credits/ss7

2 – Beneficio medio	Los proyectos que cumplen las directrices del USGBC para la Opción 1 o 2 pueden incluir la siembra de árboles, espacios verdes públicos y cambios en la reflectancia de la superficie.	Si el proyecto no cumple todos los requisitos, descienda a una prestación baja Si el proyecto supera los requisitos o es de gran volumen, pase a beneficio alto
3 - Beneficio alto	Ver excepciones/ajustes para beneficio medio	
NA	Proyectos que no reducen el efecto isla de calor ni ofrecen enfriamiento a los usuarios	

EN7: Potential for Noise Reduction

Descripción detallada de los criterios: Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye elementos de reducción del ruido, como barreras acústicas o tecnologías poco ruidosas.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones y ubicación de proyectos

Presunciones

BORRADOR

- Los proyectos recibieron puntajes basados en su tipo, subtipo y sub-clasificación adicional (ver Apéndice A). Las descripciones de los proyectos se utilizaron para realizar ajustes a los puntuaciones de sub-clasificación si los proyectos contienen ciertas características de mitigación de ruido.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Es probable que el proyecto mantenga o aumente los niveles de ruido existentes, por ejemplo, proyectos de carreteras, transporte público y carga sin componentes de mitigación de ruido.	Algunos proyectos de carreteras o señales, como la preselección de vehículos de emergencia, serían "NA" (no aplicable).
1 – Beneficio bajo	Ejemplos de Proyectos: Proyectos que proporcionan pequeños niveles de potencial de reducción de ruido ambiental, como barreras vegetales, separaciones de niveles y ciertos programas de calidad del aire.	Proyectos de carreteras que de otro modo recibirían un "0", pero que incluyen paisajismo.
2 – Beneficio medio	Ejemplos de proyectos: Proyectos que utilizan tecnología poco ruidosa, como los proyectos de electrificación de flotas.	
3 - Beneficio alto	Ejemplos de proyectos: Proyectos cuyo único objetivo es reducir la contaminación acústica, como los proyectos de muros acústicos.	
NA	Proyectos que no aumentarán el ruido y tienen pocas posibilidades de reducir la contaminación acústica, como el transporte activo y los proyectos comunitarios.	

EN8: Apoya principios de uso eficiente del suelo

BORRADOR

Descripción detallada de los criterios: Ventajas y beneficios de los usos del suelo circundantes que fomentan la conectividad con el transporte público, los desplazamientos multimodales y el desarrollo del suelo de alta densidad y uso mixto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Mapas de Google
- Densidad de empleo basada en el Modelo Regional de Demanda de Viajes del SCAG

Presunciones:

- Definición de los principios de uso eficiente del suelo para el transporte -- El transporte y el uso del suelo están vinculados a través de la orientación del desarrollo del suelo y la expansión de la comunidad con el objetivo de coordinar el uso del suelo y el transporte para dar cabida a la seguridad de peatones y ciclistas, la movilidad, mejorar el servicio de transporte público, mejorar la conectividad de la red de carreteras, e incluir un enfoque multimodal para el transporte. Es decir, garantizar que una persona que viva, trabaje o compre en esta ubicación geográfica tenga más de una opción para desplazarse hacia, desde y alrededor de esa ubicación y, en concreto, que pueda viajar de forma realista utilizando medios de transporte sostenibles como caminar, ir en bicicleta o en transporte público en lugar de depender de un automóvil privado. Normalmente, la EN8 se logra concentrando el desarrollo del uso del suelo hacia los centros urbanos y realizando inversiones en transporte en las zonas desarrolladas existentes con una serie de usos del suelo que incluyen el comercial, el residencial y el de oficinas. En el caso del

proyecto LB-ELA, que se encuentra en una zona urbana ya existente, la EN8 sugiere que la inversión se realice en zonas con desarrollo comercial y residencial ya existentes y próximas entre sí. El objetivo es proporcionar un equilibrio de la inversión en transporte en apoyo de las actividades de uso del suelo existentes (y en unos pocos casos de proyectos, apoyar, hacer crecer o definir los usos del suelo en zonas con una sólida infraestructura de transporte). Las hipótesis de clasificación incluyen las siguientes premisas generales:

- Se asume que los proyectos que abarcan toda una zona o un corredor largo se benefician de una aplicación estratégica basada en los usos del suelo, es decir, se supone que el proyecto se ejecuta con altos niveles de inversión en las partes de uso mixto y/o de uso denso del suelo de la zona del proyecto.

- Esta métrica beneficia a los proyectos de gran escala geográfica porque la zona de estudio, en su conjunto, es urbana.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 - Sin beneficio	Proyectos que vayan en contra o perjudiquen el equilibrio entre el uso del suelo y el transporte. Proyectos que no se ajusten a los principios de uso del suelo y transporte, como por ejemplo > Proyectos de autopistas sin un componente peatonal, ciclista o ADA. > La mayoría de los proyectos de señales de tráfico e ITS > Proyectos de carreteras (arterias, puentes) que no indiquen la inclusión de infraestructuras para modos de transporte sostenibles, ya que refuerzan principios LU-T ineficientes (en consonancia con las puntuaciones de los proyectos de señales de tráfico/ITS).	Programa de teletrabajo porque estas políticas no aprovechan la densidad de empleo para concentrar actividades. Las infraestructuras para vehículos privados de emisiones cero perpetúan la dependencia del automóvil, cuando invertir en modos de desplazamiento sostenibles sería más propicio para apoyar los principios de uso del suelo y transporte.
1 – Beneficio bajo	Los proyectos que tienen un impacto neutro en el equilibrio entre el uso del suelo y el transporte, entre los que se incluyen: > Los proyectos de puentes que cruzan sobre ríos y/o autopistas (espacio no ocupado por centros de actividad humana), no contribuyen significativamente a los principios de uso del suelo-transporte debido al gran vacío de espacio bajo ellos. > Proyectos de autopistas con un componente peatonal/bicicleta o ADA.	
2 – Beneficio medio	> Proyectos adyacentes a una estación de tren ligero, independientemente de los usos del suelo de la zona. > El arte público y otras mejoras estéticas del diseño urbano contribuyen a hacer que los lugares urbanos sean más interesantes para ir, vivir y comprar, y fomentan la actividad peatonal y otros modos de transporte no relacionados con la conducción que permiten viajar "por el camino como por el lugar" (viajes basados en el trayecto frente a viajes basados en el destino).	
3 - Beneficio alto	> Proyectos en ubicaciones ricas en servicios, incluidos los usos comerciales y de venta al por menor combinados con la vivienda. > Se supone que los proyectos a nivel de zona o de corredores muy largos se benefician de una aplicación estratégica basada en los usos del suelo circundante. > Los programas económicos y de vivienda en zonas urbanas fomentan los principios de uso del suelo-transporte. > Todas las mejoras del tránsito de alta capacidad	Las compuertas cuádruples ferroviarias permiten una coexistencia más segura de las vías férreas y los demás usuarios de la calzada
NA	> Proyectos de marketing y programáticos, salvo los dirigidos a la vivienda, el desarrollo	

BORRADOR

	orientado al transporte público, el número de usuarios del transporte público y la economía. > Tipos de combustible para vehículos de autobús > Zonas de microtránsito > Ferrocarril de mercancías / Modelo de demanda de viajes (TDM for sus siglas en inglés) de movimiento de mercancías > Proyectos que no mejoran la movilidad, como proyectos de aguas pluviales y proyectos de rehabilitación.	

Oportunidad y Prosperidad

OP1: Accesso a empleos

Descripción detallada de los criterios: Número promedio de empleos accesibles en un período de 30 minutos en transporte público o en un período de 45 minutos en automóvil.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

BORRADOR

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Suposiciones:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, carriles auxiliares y carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de los automóviles de manera consistente con las prácticas de modelado de SCAG.

> Los proyectos de Bus Rapid Transit suponen un aumento del 25% en la velocidad del transporte y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad del tránsito y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Scoring	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el acceso a puestos de trabajo.
1 – Beneficio bajo	El proyecto proporciona una pequeña mejora en el acceso a empleos, con respecto al acceso mejorado, dentro del paquete de proyectos de autopistas, arterias o tránsito. Los paquetes de proyectos se clasifican según la cantidad de trabajos a los que pueden acceder los residentes del área de estudio. Los proyectos individuales se clasifican según la magnitud de los viajes de trabajo realizados.
2 – Beneficio medio	El proyecto proporciona una mejora moderada en el acceso al empleo. Los paquetes de proyectos se clasifican según la cantidad de trabajos a los que pueden acceder los residentes del área de estudio. Los proyectos individuales se clasifican según la magnitud de los viajes de trabajo realizados.
3 - Beneficio alto	El proyecto proporciona una gran mejora en el acceso a empleos, con respecto al acceso mejorado, dentro del paquete de proyectos de autopistas, arterias o tránsito. Los paquetes de proyectos se clasifican según la cantidad de trabajos a los que pueden acceder los residentes del área de estudio. Los proyectos individuales se clasifican según la magnitud de los viajes de trabajo realizados.

OP2: Accesibilidad (mejorar los desafíos de movilidad para todas las edades y habilidades)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona opciones de transporte nuevas o mejoradas, o elimina barreras, para usuarios de todas las capacidades, incluido el servicio a personas con discapacidades y viajeros muy jóvenes y muy mayores. Los proyectos incluyen accesibilidad ADA, instalaciones de transporte activo protegidas (ejemplo: 8 a 80) y otros programas que hacen que la red de transporte esté más disponible para sus usuarios más vulnerables.

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Supuestos:

- La accesibilidad se define como brindar opciones adicionales de transporte para usuarios vulnerables o personas con limitaciones de movilidad.
- Las limitaciones de movilidad pueden ser físicas, como el uso de una silla de ruedas u otro dispositivo de movilidad, financieras, como la falta de fondos para un automóvil, o intelectuales, como la necesidad de orientación adicional (orientación) o limitaciones (como un niño que podría verse tentado a caminar). deambular hacia el tráfico si ese tráfico está demasiado cerca)
- Los proyectos que atienden a un área geográfica más grande reciben una clasificación más alta
- Los proyectos que atienden usos de suelo más mixtos o densos pueden obtener mejores calificaciones, según el tipo de proyecto.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Exceptions / Adjustments
0 – Sin beneficio	Proyectos no SOV que no mejoran la accesibilidad de la red de transporte	Las leyes protegen los servicios accesibles; por lo tanto, ningún proyecto debería entrar en esta categoría.
1 – Beneficio bajo	Proyectos que fomenten el uso de modos no motorizados pero que tengan un bajo impacto en la accesibilidad de la red. Ejemplos de proyectos específicos incluyen: > Programas de educación sobre bicicletas > Servicios de tránsito	
2 – Beneficio medio	Proyectos que fomenten el uso de modos no motorizados pero que tengan un impacto medio en la accesibilidad de la red. Estos proyectos incluyen: > Gestión de la Demanda de Transporte (TDM, programas de carpool y teletrabajo) > Programas de tarifas / TDM de tránsito > Blvd. De Bicicletas > Instalaciones para bicicletas de clase 2 y 3. > Primera / Última Milla > Micromovilidad incluyendo bicicletas compartidas > Vehículos Conectados/Autónomos (vía arterial) > Separación de grados de tránsito > Tránsito Aumento del servicio > Tránsito Nueva estación > Tránsito Tiempo real / Experiencia del Cliente (CX) > Seguridad de tránsito/rehabilitación > Velocidad de tránsito/confiabilidad > Servicios de tránsito / seguridad / experiencia del cliente > Calles completas / ecologización: las tapas de las autopistas mejoran las condiciones para el transporte activo	Proyectos de transporte activo menos efectivos como los RRFB Proyectos puntuales y/o proyectos que no tienen una intensidad de uso de suelo significativa o mixta a su alrededor.

BORRADOR

3 - Beneficio alto	Proyectos que fomenten el uso de modos no motorizados y tengan un alto impacto en la mejora de la accesibilidad de la red. Proyectos que abordan específicamente las brechas en el servicio y brindan instalaciones y servicios seguros y de alta calidad para usuarios de todos los niveles. Ejemplos incluyen: > Ciclovías de clase 1 y 4, nuevas adaptaciones ADA, proyectos de calles completos, servicio de tránsito a pedido, nuevas aceras y nuevos puentes. Los proyectos incluyen: > Vivienda: esta es un área urbana y los programas de vivienda mejorarán la movilidad y la accesibilidad a las oportunidades/prosperidad. > Ciclovía clase 1 o 4 > Mejoras Peatonales: o Puentes peatonales o Cruces peatonales o Aceras o Grupos de mejoras para bicicletas (por ejemplo, planes de bicicletas del área) o Grupos de mejoras para bicicletas/pedistas (por ejemplo, planes de transporte activo del área) o Grupos de mejoras para Ped (por ejemplo, planes para peatones del área)Complete Streets because they benefit all sustainable modes using the network > Calles completas/mejoras arteriales > Nuevos puentes > La calma del tráfico hace que la red sea más segura para más usuarios de la vía. > Los proyectos TOD acercan a más personas a las opciones de transporte > Nuevas mejoras/servicios de tránsitoBus Rapid Transit o Tren Ligero o Metrolink o Microtransito o Lanzadera	Cualquier proyecto que aborde específicamente la ADA Proyectos que abordan las condiciones de bicicletas y peatones en un área geográfica grande, como un plan para bicicletas en toda la ciudad o un corredor largo.

BORRADOR

NA	Los proyectos centrados únicamente en viajes en vehículos de un solo ocupante y movimiento de carga generalmente no son aplicables para esta métrica. Los tipos de proyectos específicos incluyen: • Movimiento de mercancías • Programas comunitarios • Autopista (excepto calles completas/proyectos ecológicos) • Proyectos de tránsito cero emisiones	

OP3: Aumenta la competitividad regional

Descripción detallada: Aumentar la ventaja económica competitiva de la región en comparación con otras ubicaciones en los EE. UU. Genera empleos en los cinco condados de la región de Los Ángeles y estimula la actividad económica regional.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Informes LAEDC
- Otra información relevante que no sea específica de nuestros proyectos o tipos de proyectos.

BORRADOR

Supuestos:

- Componentes de la Competitividad Regional:
    - Infraestructura económica
    - Capital humano
    - Innovación y emprendedurismo
    - Ambiente de negocios
    - Conectividad y acceso
    - Calidad de vida
- Documentar cualquier supuesto subyacente al proceso que no sea específico del proyecto

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	El proyecto no tiene características que afecten la competitividad de la región. Esto incluye proyectos que se consideran proyectos de "no movilidad".
0 – Sin beneficio	No se utiliza para esta métrica
1 – Beneficio bajo	Proporciona movilidad mejorada para el movimiento de mercancías pero confinada al corredor. Mejora de la movilidad del movimiento de mercancías en el corredor. Proporciona conexiones algo mejores entre los empleos y la fuerza laboral dentro y fuera del corredor, lo que puede mejorar el empleo regional y del corredor.
2 – Beneficio medio	Proporciona una cantidad moderada de movilidad y confiabilidad mejoradas para el movimiento de mercancías en el corredor y más allá, lo que expande la actividad económica y el empleo y hace que la región sea más competitiva en los sectores de la economía regional vinculados al movimiento de mercancías y la logística. Proporciona conexiones mejoradas comparativamente medianas entre los empleos y la fuerza laboral dentro y fuera del corredor, lo que puede mejorar el empleo regional y del corredor.
3 - Beneficio alto	Proporciona una gran movilidad y confiabilidad mejoradas para el movimiento de mercancías en el corredor y más allá, lo que expande la actividad económica y el empleo y hace que la región sea más competitiva en los sectores de la economía regional vinculados al movimiento de mercancías y la logística. Proporciona conexiones comparativamente mejores entre los empleos en la región y la fuerza laboral en el corredor, lo que puede mejorar el empleo regional y del corredor.

OP4: Desarrollo de la fuerza laboral

BORRADOR

Descripción detallada de los criterios: El proyecto/programa incluye un componente de desarrollo de la fuerza laboral.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Sitio web y descripción del proyecto/programa
- Agencias con programas de desarrollo de la fuerza laboral:
    - Metro (enlace)
    - Caltrans (enlace)
    - Condado de Los Ángeles (enlace)
    - Ciudad de Long Beach (enlace)
    - Ciudad de Los Ángeles (enlace)
    - Ciudad de Santa Ana (enlace)
    - Ciudad de Maywood (enlace)
    - Ciudad de South Gate (enlace)
    - Ciudad de Carson (enlace)
    - Ciudad de Bellflower (enlace)
    - Ciudad de Huntington Park (enlace)
    - Ciudad de Paramount (enlace)

Supuestos:

- Si una Ciudad/Agencia tiene un programa de desarrollo de la fuerza laboral dentro de uno de sus departamentos (por ejemplo, obras públicas, desarrollo económico), no significa que un programa/proyecto específico tenga un componente de desarrollo de la fuerza laboral; se debe considerar la escala (grande, mediana/pequeña) al tomar esta decisión. Específicamente, es más probable que los programas más grandes tengan una DMA que los proyectos más pequeños.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Scoring	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	El proyecto/programa es de gran escala y no incluye un componente de la DMA, y la agencia/ciudad principal no tiene un programa de la DMA específicamente para el programa/proyecto.
1 – Beneficio bajo	El proyecto/programa incluye posibles oportunidades laborales para tecnologías emergentes (por ejemplo, energía limpia).
2 – Beneficio medio	El proyecto/programa incluye un componente de desarrollo de la fuerza laboral (por ejemplo, capacitación) pero no es el propósito principal del proyecto/programa.
3 - Beneficio alto	El objetivo principal del proyecto/programa es el desarrollo de la fuerza laboral y esfuerzos relacionados (por ejemplo, contratación local).
NA	Cualquier proyecto/programa que sea de infraestructura pequeña o mediana.

BORRADOR

OP5: Posibles contrataciones específicas, nuevos trabajos de construcción

Descripción detallada de los criterios: La agencia/ciudad responsable tiene una política de contratación específica y una escala del proyecto de construcción/infraestructura.

Descripción del método de evaluación: Para los programas, verifique si la agencia/ciudad líder tiene una política de contratación específica (en general) y si la descripción del proyecto menciona la contratación específica específicamente en las comunidades del Corredor 710. Para proyectos de construcción/infraestructura, evalúe cualitativamente la escala del proyecto según el tamaño y el alcance.

Fuentes de datos utilizadas:

- Sitios web de la agencia principal/ciudad (Recursos Humanos/Obras públicas/Sitio del proyecto)
- Agencias con políticas de contratación específicas:
    - Metro (enlace)
    - Caltrans (enlace)
    - Condado de Los Ángeles (enlace)
    - Ciudad de Long Beach (enlace)
    - Ciudad de Los Ángeles (enlace)

Supuestos:

- Es más probable que los proyectos más grandes creen nuevos puestos de trabajo en la construcción, por lo que se les da más peso a los proyectos más grandes que a los proyectos más pequeños. Los proyectos que cubren un área más grande reciben una puntuación más alta que los proyectos de menor escala.
- Si no se menciona explícitamente en la descripción del proyecto, se supone que cualquier agencia/ciudad líder con una política de contratación específica la aplicaría a cualquier programa relevante.
- Si la descripción es vaga, se supone que se trata de un proyecto (construcción) de pequeña escala.
- Mientras que OP5 aborda la contratación selectiva, EQ-OP8 es una métrica diferente. EQ-OP8 pregunta si una agencia/programa líder tiene una política de contratación específica, mientras que OP5 pregunta si un programa tiene un componente que incluye contratación específica, O si un proyecto es lo suficientemente grande como para tener el potencial de crear nuevos empleos que lleguen a la capacidad/potencial para crear nuevos puestos de trabajo. El problema con OP5 es que, en esencia, plantea dos preguntas diferentes. EQ-OP8 pregunta estrictamente sobre la contratación selectiva, mientras que OP5 pregunta no sólo sobre la contratación selectiva, sino también sobre el potencial de creación de nuevos empleos. Por lo tanto, OP5 y EQ-OP8 no tienen que ser consistentes en todos los ámbitos.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	Proyecto de infraestructura, pero la agencia/ciudad líder no tiene una política de contratación específica.
1 – Beneficio bajo	**Construcción/Infraestructura:** Proyecto a pequeña escala **Programa:** La agencia principal/ciudad tiene una política de contratación específica
2 – Beneficio medio	**Construcción/Infraestructura:** Proyecto de mediana escala **Programa:** La agencia principal/ciudad tiene una política de contratación específica
3 - Beneficio alto	**Construcción/Infraestructura:** Proyecto a gran escala **Programa:** La agencia principal/ciudad tiene una política de contratación específica para las comunidades del Corredor 710
NA	Proyecto o programa que no sea de infraestructura

BORRADOR

<u>OP6: Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas)</u>

Descripción detallada de los criterios: Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de QoL. Cuantifica la cantidad de servicios de calidad de vida dentro de ¼ de milla de una nueva instalación de transporte.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones/tipo de proyecto
- Ubicación del proyecto usando SIG
- Los servicios de calidad de vida incluyen tiendas de comestibles, hospitales, centros de atención de urgencia e instituciones de educación superior, utilizando datos consistentes con el Equity Dashboard del Transit Center.[33]

Supuestos:

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).
- Los proyectos fueron identificados como una "nueva instalación de transporte"; consulte la columna de aplicabilidad en el Apéndice A.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

- Se creó una zona de influencia de ¼ de milla alrededor de todos los proyectos.
- La zona de influencia se utilizó para calcular la cantidad de servicios dentro de ¼ de milla de cada proyecto.
- Los proyectos se calificaron en función del número total de servicios en la zona de influencia.
- Los programas se evaluaron en función de las escalas de proyectos enumeradas.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	No hay ningún "Sin beneficio" para esta métrica
1 – Beneficio bajo	El proyecto proporciona nuevo acceso para: 1-139 servicios en ¼ de buffer O: Un programa localizado
2 – Beneficio medio	El proyecto proporciona nuevo acceso para: 140-599 comodidades en ¼ de buffer O: Un programa "semilocalizado"
3 - Beneficio alto	El proyecto proporciona nuevo acceso para: >=600 servicios en ¼ de buffer O: Un programa que abarca "todo el corredor"
NA	El proyecto o programa no proporciona nuevas instalaciones de transporte.

[33] https://dashboard.transitcenter.org/methodology

OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc.

Descripción detallada de los criterios: Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de parques y espacios abiertos. Cuantifica la superficie de parques dentro de ¼ de milla de la nueva instalación de transporte.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones/tipo de proyecto
- Ubicación del proyecto usando SIG
- Archivo de forma del parque descargado del portal GIS del condado de Los Angeles[34]

Supuestos:

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).
- Los proyectos fueron identificados como una "nueva instalación de transporte"; consulte la columna de aplicabilidad en el Apéndice A.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

- Se creó una zona de influencia de ¼ de milla alrededor de todos los proyectos.
- La zona de amortiguamiento se utilizó para calcular la superficie cultivada dentro de ¼ de milla de cada proyecto.
- Los proyectos se calificaron en función de la superficie total de parques en la zona de amortiguamiento.
- Los programas se evaluaron en función de las escalas de proyectos enumeradas.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

[34] *https://egis-lacounty.hub.arcgis.com/datasets/local-parks/explore?location=33.876317%2C-118.170948%2C11.81*

Scoring	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	No hay ningún "Sin beneficio" para esta métrica
1 – Beneficio bajo	El proyecto proporciona nuevo acceso para: 1-24 acres de parques en ¼ de zona de amortiguamiento O: Un programa localizado
2 – Beneficio medio	El proyecto proporciona nuevo acceso para: 25-80 acres de parques en ¼ de zona de amortiguamiento O: Un programa "semilocalizado"
3 - Beneficio alto	El proyecto proporciona nuevo acceso para: >=80 acres de parques en ¼ de zona de amortiguamiento O: Un programa que abarca "todo el corredor"
NA	El proyecto o programa no proporciona nuevas instalaciones de transporte.

Equidad

Las 24 métricas siguientes están relacionadas con los principios directivos de la equidad. Existen diversos métodos de evaluación de la equidad. La tabla siguiente es una guía rápida del enfoque para aplicar un análisis de equidad a cada métrica que se basa en el uso de la métrica relacionada que no es de equidad (por ejemplo, EQ-AQ1 se basa en la puntuación de AQ1) o en una metodología nueva e independiente para la métrica de equidad.

BORRADOR

Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad

Métrica de equidad	Metodología
EQ-AQ1	Método de superposición de EFC (véase la sección de definiciones comunes anterior para • Proyecto con 0% de EFC: -2 de la puntuación métrica no relacionada con la equidad (con un valor mínimo de 0 / Sin beneficio) • Proyecto con 1-33% de EFC: -1 de la puntuación métrica no relacionada con la equidad (con un valor mínimo de 0 / Sin beneficio) • Proyecto con un EFC del 33-66%: Igual que la puntuación de la métrica no relacionada con la equidad. • Proyecto que es >66 +1 sobre la puntuación de la métrica no relacionada con la equidad (con un máximo de 3 / Beneficio alto)
EQ-CH1	
EQ-MB4	
EQ-MB5	
EQ-MB6	
EQ-SF1	
EQ-SF3	
EQ-EN7	
EQ-OP6	
EQ-OP7	
EQ-CH2	Otra capa del GIS: Superposición de zonas con altas tasas de asma

EQ-CH5	Otra capa del GIS: Superposición utilizando los datos de la Evaluación de las Necesidades de Parques
EQ-EN3	Otra capa del GIS: Superposición con datos de árboles bajos de Canpoy
EQ-EN6	
EQ-AQ3	Métrica basada en modelos y superposición de EFC: - Para los proyectos que se modelaron utilizando el modelo de viajes del SCAG, los beneficios relevantes para los viajes originados en los EFC se compararon con los viajes originados en zonas no EFC. - Para los proyectos no modelizados, se utilizó la capa de EFC (descrita anteriormente).
EQ-CH3	
EQ-MB1	
EQ-MB2	
EQ-MB3	
EQ-OP1	
EQ-MB7	Método único - ver detalles más abajo
EQ-OP8	
EQ-OP9	
EQ-OP10	

BORRADOR

EQ-AQ1: Reducir emisiones (NOx, PM2.5)

Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOX) y partículas finas (PM2.5) de vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno.

Descripción del método de evaluación: (Uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; Ubicaciones de tipos de proyectos basados en GIS u otros métodos para puntuaciones de proyectos individuales

Fuentes de datos utilizadas:

- Consulte AQ1 arriba para conocer las fuentes de datos.
- Resultados de la evaluación de puntuación AQ1

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de AQ1 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto o programa que se encuentra en un EFC.

EQ-AQ3: Mode Shift to cleaner modes

Descripción detallada de los criterios: Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, caminando y en bicicleta para comunidades centradas en la equidad en relación con áreas que no son EFC.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos se clasifican por milla para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero con impacto local.

> La clasificación se considera por separado para proyectos de ferrocarril, autobús y transporte activo.

> Las métricas del proyecto se evalúan para los residentes del área de estudio de Comunidades Centradas en la Equidad (EFC) en relación con los residentes del área de estudio de no EFC.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el número de usuarios de transporte público ni proporciona mejores oportunidades de transporte activo.
1 – Beneficio bajo	El transporte mejorado sirve a una proporción menor de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
2 – Beneficio medio	El transporte mejorado sirve a una proporción similar de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
3 - Beneficio alto	El transporte mejorado sirve a una mayor proporción de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.

EQ-CH1: Reduce Emissions (Health Effects metrics: DPM, PM2.5)
Descripción detallada de los criterios: Reduce las emisiones de partículas diésel (DPM) y partículas finas (PM2.5) de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.

Descripción del método de evaluación: (Uso de uno o más de los siguientes): Modelo de previsión de la demanda de viajes (TDM) para un determinado conjunto de proyectos; Modelo EMFAC; Ubicaciones de tipos de proyectos basados en SIG u otros métodos para puntuaciones de proyectos individuales

Fuentes de datos utilizadas:

- Consulte el CH1 anterior para conocer las fuentes de datos.
- Resultados de la evaluación de puntuación CH1

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación del CH1 y elimina/añade puntos según el porcentaje del proyecto o programa que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-CH2: Reduce la exposición a la contaminación del aire en comunidades que enfrentan una alta carga de contaminación y tasas de asma.
BORRADOR
Descripción detallada de los criterios: Reduce la exposición en receptores sensibles (por ejemplo, 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 las carreteras entre las carreteras principales y estos receptores.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Ver fuentes de CH2 arriba
- Puntuación del CH2
- Mapas de indicadores CalEnviroScreen 4.0 para el asma y las enfermedades cardiovasculares de la Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud Ambiental de California (OEHHA)[35]

Supuestos:

[35] *OEHHA. CalEnviroScreen 4.0 Indicator Maps. May 1, 2023. Available at: CalEnviroScreen 4.0 Indicator Maps (arcgis.com). Accessed July 2023.*

- > No todos los proyectos podrán utilizar vegetación cercana a la carretera porque existen limitaciones para plantar vegetación relacionadas con la seguridad, la disponibilidad de agua y los incendios.
- > La vegetación cercana a la carretera debe cumplir con ciertos criterios para ser considerada efectiva en la reducción de partículas (PM)
- > Los sistemas HVAC/HEPA deben cumplir con ciertos criterios de diseño para ser considerados efectivos en la reducción de PM.
- > La puntuación de equidad se basa en la puntuación CH2 original:
    - o Si el proyecto está ubicado >66% en un área de ≥ al percentil 80 en los mapas de indicadores de asma o enfermedad cardiovascular, el EQ-CH2 se mantiene con el mismo beneficio.
    - o Si el proyecto no está ubicado >66% en un área de ≥ al percentil 80 en el mapa de indicadores de asma o de enfermedades cardiovasculares, el EQ-CH2 se degrada a un beneficio menor.
    - o Si el proyecto es un programa que abarca todo el corredor, se considera que se superpone con un área donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

BORRADOR

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	El proyecto obtiene una puntuación de 0 en CH2 o El proyecto obtiene una puntuación de 1 en CH2 pero no se superpone a áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.
1 – Beneficio bajo	El proyecto obtiene una puntuación de 1 en CH2 y La extensión del proyecto se superpone a algunas áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80. o El proyecto obtiene una puntuación de 2 en CH2, pero no se superpone a áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.
2 – Beneficio medio	El proyecto obtiene una puntuación de 2 en CH2 y La extensión del proyecto se superpone a algunas áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80. o El proyecto obtiene una puntuación de 3 en CH2 pero no se superpone a áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.
3 - Beneficio alto	El proyecto obtiene una puntuación de 3 en CH2 y La extensión del proyecto se superpone a algunas áreas donde el percentil de asma o enfermedad cardiovascular es ≥ a 80.
NA	Puntuación del proyecto/programa NA en CH2

EQ-CH3: Cambio de modo a transporte activo, tránsito

Descripción detallada de los criterios: Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, caminando y en bicicleta para comunidades centradas en la equidad en relación con áreas que no son EFC.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los vehículos.

> Los proyectos se clasifican por milla para que los proyectos grandes no se clasifiquen automáticamente más alto que los proyectos más pequeños pero con impacto local.

> La clasificación se considera por separado para proyectos de ferrocarril, autobús y transporte activo.

> Las métricas del proyecto se evalúan para los residentes del área de estudio de Comunidades Centradas en la Equidad (EFC) en relación con los residentes del área de estudio de no EFC.

BORRADOR

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el número de usuarios de transporte público ni proporciona mejores oportunidades de transporte activo.
1 – Beneficio bajo	El transporte mejorado sirve a una proporción menor de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
2 – Beneficio medio	El transporte mejorado sirve a una proporción similar de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
3 - Beneficio alto	El transporte mejorado sirve a una mayor proporción de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.

EQ-CH5: Aumenta el acceso a instalaciones recreativas de alta calidad en áreas que carecen de infraestructura de transporte activo y parques.

Descripción detallada de los criterios: Apoya mejores resultados de salud asociados con la actividad física y la recreación al proporcionar vínculos directos con parques e instalaciones recreativas y proporcionar infraestructura de transporte activa, particularmente en áreas que carecen de acceso a estas instalaciones y elementos de infraestructura.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Puntuación para CH5: Acceso para bicicletas y peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos
- Evaluación de necesidades de parques del condado de Los Ángeles PNA+ Map Viewer (arcgis.com): áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional
- Rutas ciclistas existentes
- Descripción y ubicación del proyecto.
- Materiales e información adicionales del proyecto disponibles.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Scoring	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	0 - Proyectos/programas puntúan 0 en CH5 O El proyecto/programa carece de instalaciones para bicicletas/pedistas cuando podrían incluirse según el tipo de proyecto
1 – Beneficio bajo	1 - El proyecto/programa incluye nuevas instalaciones de transporte activo (bicicleta/pedista) O El proyecto/programa agrega servicios de tránsito o micromovilidad en áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional según la Evaluación de necesidades de parques del condado de Los Ángeles (PNA+)
2 – Beneficio medio	2: el proyecto obtiene una puntuación de 2 en CH5 y la extensión del proyecto se superpone a las áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional según la Evaluación de necesidades de parques del condado de Los Ángeles (PNA+). O El proyecto obtiene una puntuación de 3 en CH5 y su extensión no se superpone con las áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional según PNA+
3 - Beneficio alto	3 - El proyecto obtiene una puntuación de 3 en CH5 y La extensión del proyecto se superpone a las áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional según la Evaluación de necesidades de parques del condado de Los Ángeles (PNA+)
NA	4 - El tipo de proyecto/programa no tiene potencial para afectar las condiciones de transporte activo o el acceso a la recreación

EQ-MB1: Número de pasajeros

Descripción detallada de los criterios: Aumenta el número de usuarios de transporte público al cambiar los viajes al transporte público desde otros modos, para comunidades centradas en la equidad en comparación con comunidades que no están centradas en la equidad.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.

> Se evalúan las métricas del proyecto para los residentes del área de estudio de las Comunidades Centradas en la Equidad (EFC) en relación con los residentes del área de estudio de las no EFC.

BORRADOR

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Scoring	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el número de pasajeros en transporte público para personas en EFC.	
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en las millas de pasajeros en tránsito recorridas por milla del proyecto, generalmente en el grupo de proyectos con aumentos más pequeños en las millas de pasajeros en tránsito recorridas por milla, para las personas en EFC. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.	
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado en las millas recorridas por pasajeros en tránsito por milla del proyecto, para las personas en EFC.	
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un gran aumento en las millas recorridas por pasajeros en tránsito por milla del proyecto, para las personas en EFC. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.	El proyecto LB-ELA_0164, que aumenta la frecuencia de los autobuses Metro que actualmente tienen baja frecuencia, se califica según el alto aumento general del

		número de pasajeros, asociado con las personas en los EFC, en lugar de por milla.

EQ-MB2: Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías)

Descripción detallada de los criterios: Aumentar la velocidad de las carreteras (o reducir los tiempos de viaje) para el movimiento de personas y mercancías en comunidades centradas en la equidad.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, carriles auxiliares y carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

BORRADOR

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de manera consistente con las prácticas de modelado de SCAG.

> Las métricas del proyecto se evalúan para los residentes del área de estudio de Comunidades Centradas en la Equidad (EFC) en relación con los residentes del área de estudio de no EFC.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto no mejora las velocidades en las carreteras para los residentes de Comunidades Centradas en la Equidad (EFC).
1 – Beneficio bajo	El proyecto mejora la velocidad de las carreteras y atiende a una proporción menor de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
2 – Beneficio medio	El proyecto mejora la velocidad de las carreteras y atiende a una proporción similar de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.
3 - Beneficio alto	El proyecto mejora la velocidad de las carreteras y atiende a una mayor proporción de residentes de EFC en comparación con otros proyectos en el área de estudio.

EQ-MB3: Reducir la Congestión (horas de retraso de personas y mercancías)

Descripción detallada de los criterios: Reducir las horas de demora para personas y bienes, para Comunidades Centradas en la Equidad en relación con comunidades que no están enfocadas en la equidad.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.

> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

BORRADOR

Scoring	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto no reduce la demora de las personas en los EFC.
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado una reducción de las demoras, generalmente en el grupo de proyectos con aumentos más pequeños en las millas recorridas por pasajeros en tránsito por milla, para las personas en los EFC. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado una reducción moderada de los retrasos para las personas en los EFC.
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado una gran reducción de los retrasos para las personas en los EFC.

EQ-MB4: Accesibilidad modal

Descripción detallada de los criterios: Mejora el acceso a nuevas instalaciones de transporte para los residentes. Cuantifica la población que se beneficia de la mejora basándose en una distancia de ¼ de milla desde la nueva instalación de transporte y en qué medida la instalación beneficia sustancialmente a los residentes en las áreas de EFC.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: MB4: Accesibilidad modal

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto
> Ubicación del proyecto usando SIG
> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro
> Puntuación MB4

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de MB4 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-MB5: Confiabilidad (Tránsito, Carreteras, Movimiento de Mercancías)

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: MB5 - Fiabilidad

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto
> Ubicación del proyecto usando SIG
> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro
> Puntuación MB5

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de MB5 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-MB6: Cierres de brechas

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: MB6 – Cierres be brechas

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto
> Ubicación del proyecto usando SIG
> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro
> Puntuación MB6

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de MB6 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-MB7: Aumenta las opciones de transporte confiables y accesibles para quienes no pueden o prefieren no conducir.

Descripción detallada de los criterios: Proporciona mejoras de confiabilidad y accesibilidad para respaldar la viabilidad de modos de viaje sin conducción, como el transporte activo y el tránsito, para poblaciones actualmente marginadas por la infraestructura autocéntrica, incluidos hogares sin vehículos, niños, personas mayores, personas con discapacidades y aquellos que eligen no hacerlo. conducir por motivos medioambientales, de salud o de otro tipo.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

> Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

Materiales de referencia/literatura: Guía de diseño AAA, NACTO

Supuestos:

Los beneficios se cuantifican basándose en la agregación de estándares independientes que se enumeran a continuación.

Non-driving modes - Las inversiones incluyen mejoras en las redes de tránsito, bicicletas o peatones.

BORRADOR

Fiabilidad

> Se sabe que las funciones de tránsito evitan retrasos/aumentan los avances

> Las características de transporte activo son instalaciones para bicicletas de Clase 1 o 4 (caminos de uso separados o compartidos)

> Aunque la confiabilidad se usa típicamente para medir cuantitativamente el transporte público y los viajes vehiculares, para fines de transporte activo y bicicletas en particular, consideramos confiables las rutas directas que son cómodas para los ciclistas. Dado que este criterio es cualitativo para proyectos/programas donde no se evalúan los orígenes y destinos de los viajes, la clase de instalaciones para bicicletas se utiliza como indicador de la comodidad.

Accesibilidad

> Se sabe que las características mejoran la seguridad de las personas con discapacidades, los ancianos o los niños.

> Los carriles para bicicletas protegidos cumplen con los estándares para todas las edades y habilidades (AAA)

> Los inconvenientes incluyen características del proyecto/programa que se sabe que añaden retrasos en los modos de viaje sin conducción.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología

0 – Sin beneficio	Proyectos/Programas que mejoran el movimiento de las personas a través de la conducción
1 – Beneficio bajo	El proyecto/programa se relaciona con modos de viaje sin conducción
2 – Beneficio medio	El proyecto/programa cumple con el requisito de [beneficio bajo] y con los criterios de confiabilidad o accesibilidad
3 - Beneficio alto	El proyecto/programa cumple con el requisito de [beneficio bajo] así como con los criterios de confiabilidad y accesibilidad
NA	Proyectos/Programas que no están relacionados con la movilidad

EQ-SF1: Mejora la seguridad física de las personas, caminando, andando en bicicleta y rodando.

Descripción detallada de los criterios: Respalda los resultados de salud asociados con lesiones físicas y muertes al mejorar la seguridad frente a colisiones automovilísticas o conflictos modales, principalmente mediante la provisión de caminos protegidos y separados y características de la ADA.

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: SF2 - Protecciones del tráfico (bici/ped)

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción/tipo de proyecto
- Localización del proyecto mediante GIS
- Definición de comunidades centradas en la equidad de LA Metro
- Puntuación SF2: Nota: aunque la métrica EQ-SF1 se asoció originalmente con la métrica SF1, la métrica SF2 es en realidad una métrica no relacionada con la equidad más apropiada dado que se centra tanto en la seguridad de los ciclistas como de los peatones.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Basado en la puntuación del SF2 y elimina/añade puntos en función del porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (véase el Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-SF3: Mejora la percepción de seguridad personal de las personas que caminan, andan en bicicleta, ruedan y utilizan el transporte público.

Descripción detallada de los criterios: Proporciona características y/o servicios que pueden aumentar la sensación de seguridad de los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y, en particular, de aquellos de grupos marginados, frente a la delincuencia y los daños personales.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: SF3 - Seguridad personal

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción/tipo de proyecto
- Localización del proyecto mediante GIS
- Definición de comunidades centradas en la equidad de LA Metro
- Puntuación SF3.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación del SF3 y elimina/añade puntos en función del porcentaje del proyecto que está situado en un EFC (ver el Resumen de la metodología de la métrica de equidad más arriba).

BORRADOR

EQ-EN3: Contribuye a la reparación de daños ambientales o pérdida de características naturales.

Descripción detallada de los criterios: Apoya los resultados de salud asociados con suelo, aire y agua limpios. Contribuye a la remediación o restauración de características naturales como vegetación, suelo o cuerpos de agua que se han perdido o dañado debido a decisiones previas de infraestructura, desarrollo y uso de la tierra.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripción y ubicación del proyecto.

> Materiales e información adicionales del proyecto disponibles.

> Datos de copa baja de árboles del Índice de Lugares Saludables de CA [36]

Supuestos:

> Áreas con <5% de cobertura de superficie terrestre de dosel arbóreo (por debajo del percentil 50 según el Índice de Lugares Saludables de CA) que se utilizarán como indicador indirecto de "daño ambiental o pérdida de características naturales"

[36] *https://www.healthyplacesindex.org/*

> Se considera que los programas para todo el corredor se superponen con el área de cubierta arbórea baja, ya que la cubierta arbórea general del corredor es <5%

> Agregar elementos verdes o paisajísticos a las autopistas no constituye significativamente una remediación del daño ambiental o la pérdida de características naturales en relación con el impacto ambiental pasado del desarrollo de autopistas sobre las características naturales y la biodiversidad.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto/programa obtiene una puntuación de 0 en EN3 o El proyecto/programa obtiene una puntuación de 1 en EN3 pero no se superpone a áreas de copas de árboles bajas o El proyecto/programa es parte de la infraestructura de la autopista.
1 – Beneficio bajo	1 – El proyecto/programa obtiene una puntuación de 1 en EN3 y La extensión del proyecto se superpone a áreas con dosel arbóreo bajo (menos del 5 % de cobertura de dosel arbóreo = <percentil 50 según los datos del HPI) o El proyecto obtiene una puntuación de 2 en EN3 pero no se superpone a áreas de cubierta arbórea baja.
2 – Beneficio medio	2 – El proyecto/programa obtiene una puntuación de 2 o 3 en EN3 y La extensión del proyecto se superpone a áreas con dosel arbóreo bajo (menos del 5 % de cobertura de dosel arbóreo = <percentil 50 según los datos del HPI)
3 - Beneficio alto	3 – El proyecto/programa incorpora explícitamente la restauración ambiental y/o la remediación de zonas industriales abandonadas
NA	Puntaje del proyecto/programa NA en EN3

BORRADOR

<u>EQ-EN6: Incluye ecologización urbana y enfriamiento para áreas con poca cubierta arbórea y alta carga de islas de calor.</u>

Descripción detallada de los criterios: Esta métrica de equidad se basa en la EN6. Agrega un beneficio de +1 si un proyecto está ubicado en un área con dosel de árboles bajo y/o un +1 si está ubicado en un área con altas temperaturas de isla de calor (>= 40 grados) a la puntuación original en EN6 (beneficio adicional). Las puntuaciones de EN6 se restaron de EQ-EN6.

Descripción del método de evaluación: Se verificó la ubicación de los proyectos con el mapa de la Isla de Calor Urbano en la carpeta Condiciones Existentes y se verificó la cobertura de la copa de los árboles <5% según el Índice de Lugar Saludable.

Fuentes de datos utilizadas:

> Mapa de condiciones existentes de la isla de calor urbano

> Indicador de copas de árboles de Healthy Places[37]

Supuestos:

[37] *Healthy Places Index. https://policies.healthyplacesindex.org/neighborhood/tree-canopy/about*

> Si un multiproyecto/programa no especificó una ubicación específica pero sí mencionó áreas como "Corredor LB-ELA" o "dentro de 1 milla de la I-710" o algún otro lenguaje que sugiera que los proyectos afectarán a las comunidades alrededor del corredor 710 , entonces este método asumió que al menos uno de los proyectos estaría ubicado en un área con copa de árboles baja y un proyecto en un área con altas temperaturas de Isla de Calor (recibiendo así una bonificación de +2)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
1 – Beneficio bajo	Uno de estos elementos > El proyecto/programa proporciona funciones de ecologización/enfriamiento, en general (igual que EN6, no cambia) > El proyecto/programa proporciona características ecológicas/refrescantes en áreas con dosel de árboles bajo, o > El proyecto/programa proporciona características ecológicas y de enfriamiento en áreas con cargas isleñas de alto calor
2 – Beneficio medio	Dos de estos elementos: > El proyecto/programa proporciona funciones de ecologización/enfriamiento, en general (igual que EN6, no cambia) > El proyecto/programa proporciona características ecológicas/refrescantes en áreas con dosel de árboles bajo, y/o > El proyecto/programa proporciona características ecológicas y de enfriamiento en áreas con cargas isleñas de alto calor
3 - Beneficio alto	Los tres de estos elementos: > El proyecto/programa proporciona funciones de ecologización/enfriamiento, en general (igual que EN6, no cambia) > El proyecto/programa proporciona características ecológicas/refrescantes en áreas con dosel de árboles bajo, y > El proyecto/programa proporciona características ecológicas y de enfriamiento en áreas con cargas isleñas de alto calor
NA	Proyectos que reciben N/A en EN6

BORRADOR

EQ-EN7: Potencial de reducción de ruido

Descripción detallada de los criterios: Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye funciones de reducción de ruido, como barreras de sonido o tecnologías de bajo ruido, en áreas EFC

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones del proyecto y ubicación del proyecto.

- Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro
- Puntuación de EN7

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de EN7 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que está ubicado en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-OP1: Acceso a empleos

Descripción detallada de los criterios: Aumenta el número promedio de empleos accesibles en un período de 30 minutos en transporte público o en un período de 45 minutos en automóvil, para Comunidades Centradas en la Equidad en comparación con comunidades que no lo están.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo de Viaje Regional SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.
> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% en la velocidad y una reducción de medio carril en la capacidad de los automóviles.
> Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad y una reducción de un cuarto de carril en la capacidad de los automóviles.
> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Scoring	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	El proyecto no aumenta el acceso a empleos para las personas en los EFC.
1 – Beneficio bajo	El proyecto da como resultado un ligero aumento en el acceso al empleo para las personas en los EFC.
2 – Beneficio medio	El proyecto da como resultado un aumento moderado en el acceso al empleo para las personas en los EFC.
3 - Beneficio alto	El proyecto da como resultado un gran aumento en el acceso al empleo para las personas en los EFC. La clasificación se considera por separado para proyectos ferroviarios y de autobuses.

EQ-OP6: Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas)

Descripción detallada de los criterios: Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de calidad de vida (supermercados, atención médica y escuelas) y el proyecto está ubicado sustancialmente dentro de un área de EFC

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: OP6

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto

> Ubicación del proyecto usando SIG

> Los servicios de calidad de vida incluyen supermercados, hospitales, centros de atención de urgencia e instituciones de educación superior, utilizando datos consistentes con el Equity Dashboard del Transit Center.[38]

> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro

> Puntuación OP6

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de OP6 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

EQ-OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc.

Descripción detallada de los criterios: Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de parques y espacios abiertos y el proyecto está ubicado sustancialmente dentro de un área de EFC

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Métricas relacionadas: OP7: Acceso a espacios abiertos, recreación y parques.

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones/tipo de proyecto

> Ubicación del proyecto usando SIG

> Archivo de forma del parque descargado del portal GIS del condado de Los Angeles[39]

> Definición de comunidades con enfoque de equidad de LA Metro

Puntuación OP7

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Se basa en la puntuación de OP7 y elimina/agrega puntos según el porcentaje del proyecto que se encuentra en un EFC (ver Resumen de la Metodología de la Métrica de Equidad más arriba).

[38] *https://dashboard.transitcenter.org/methodology*

[39] *https://egis-lacounty.hub.arcgis.com/datasets/local-parks/explore?location=33.876317%2C-118.170948%2C11.81*

EQ-OP8: Aumenta la cantidad y calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral subempleada y de bajos ingresos.

Descripción detallada de los criterios: El proyecto/programa brinda nuevas oportunidades laborales para personas subempleadas y de bajos ingresos en la fuerza laboral que tienen el nivel requerido de capacitación o educación y que también viven en una comunidad desfavorecida.

Descripción del método de evaluación: Si la agencia/ciudad líder de un proyecto/programa tiene o no una política de contratación específica, en general

Fuentes de datos utilizadas:

> Sitio web de la agencia principal/ciudad (por ejemplo, sitio del proyecto/programa, recursos humanos)

Supuestos:

> Las políticas de contratación específicas brindarían oportunidades laborales a los residentes del Corredor 710.

> Los proyectos de infraestructura de estaciones de carga para camiones limpios son proyectos de construcción que tienen el potencial de crear oportunidades de empleo.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Exceptions / Adjustments
1 – Beneficio bajo	La agencia principal/ciudad no tiene una política de contratación	Si existe un programa específico que cuenta con una contratación local específica, aunque la ciudad/agencia líder en su conjunto no lo tenga.
2 –Beneficio	2- La agencia principal/ciudad tiene una política de contratación específica	
NA	Proyectos que no añaden nueva infraestructura	

Documentación adicional: Si el programa/proyecto está liderado por Metro, Caltrans, Ciudad de LA o Long Beach, o el condado de Los Ángeles, entonces se le otorgó una puntuación de beneficio moderada (tienen políticas de contratación específicas); Todas las demás agencias/ciudades obtuvieron una puntuación de 0 debido a que las ciudades no tenían una política de contratación específica; Se hacen excepciones para programas dirigidos específicamente a la contratación local. Puede que exista lenguaje sobre prácticas de contratación “inclusivas”, pero eso no significa que estén reclutando personas subempleadas o de bajos ingresos.

Nota: Si bien OP5 aborda la contratación selectiva, EQ-OP8 es una métrica diferente. EQ-OP8 pregunta si una agencia/programa líder tiene una política de contratación específica, mientras que OP5 pregunta si un programa tiene un componente que incluye contratación específica, O si un proyecto es lo suficientemente grande como para tener el potencial de crear nuevos

empleos que lleguen a la capacidad/potencial para crear nuevos puestos de trabajo. El problema con OP5 es que, en esencia, plantea dos preguntas diferentes. EQ-OP8 pregunta estrictamente sobre la contratación selectiva, mientras que OP5 pregunta no sólo sobre la contratación selectiva, sino también sobre el potencial de creación de nuevos empleos. Por lo tanto, OP5 y EQ-OP8 no necesariamente obtienen la misma puntuación.

Agencias con políticas de contratación específicas:

- Metro (enlace)
- Caltrans (enlace)
- Condado de Los Ángeles (enlace)
- Ciudad de Long Beach (enlace)
- Ciudad de Los Ángeles (enlace)

EQ-OP9: Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos.
Criterios de evaluación: EQ-OP9: Reduce los costes de vivienda o transporte para los hogares con bajos ingresos.

Descripción del método de evaluación: Se evaluó si el programa/proyecto tenía el potencial de reducir los costos de vivienda o transporte a través de mejoras en la frecuencia del tránsito, líneas ferroviarias, proyectos para peatones y proyectos para bicicletas. Básicamente, los proyectos que hicieron más eficiente el transporte o los costos de vivienda en general recibieron un beneficio positivo.

BORRADOR

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

Supuestos:

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	No se utiliza para esta métrica
1 – Beneficio bajo	No se utiliza para esta métrica
2 – Beneficio medio	El proyecto o programa incluye uno de los siguientes: • Realiza mejoras en la frecuencia del tránsito, líneas ferroviarias, proyectos para peatones, proyectos para bicicletas y • Reduce los costos de vivienda en general.
3 - Beneficio alto	El proyecto o programa incluye ambos de los siguientes: > Realiza mejoras en la frecuencia del tránsito, líneas ferroviarias, proyectos para peatones, proyectos para bicicletas y > Reduce los costos de vivienda en general.
NA	El proyecto o programa no tiene impacto en los costos de vivienda o transporte.

EQ-OP10: Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial.

Descripción detallada de los criterios: Reduce el riesgo de desplazamiento económico (a diferencia del físico) como efecto adverso de la inversión en infraestructura, que puede generar nuevos intereses de desarrollo, aumento de los precios de la tierra, el valor de las propiedades y, en última instancia, los costos de vivienda/negocios.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones del proyecto y materiales adicionales del proyecto.
- White Paper on Anti-Displacement Strategy Effectiveness (urbandisplacement.org)
- Strategies - Small Business Anti-Displacement Network (SBAN) (antidisplacement.org)
- Transit-Oriented Displacement or Community Dividends? Understanding the Effects of Smarter Growth on Communities | Books Gateway | MIT Press

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Sin beneficio	0 - El proyecto/programa influye ampliamente en el uso de la tierra, los negocios o las condiciones de la vivienda sin incorporar protecciones/beneficios dirigidos a grupos en riesgo Ejemplo de proyecto: Se sabe que la nueva infraestructura de tren ligero (incluidas las estaciones) tiene potencial para catalizar inversiones especulativas y cambios económicos en los vecindarios, lo que puede aumentar la presión de desplazamiento.
1 – Beneficio bajo	1 – El proyecto/programa apoya estrategias de prevención del desplazamiento indirecto, como la producción de viviendas asequibles y el desarrollo de la fuerza laboral.
2 – Beneficio medio	2 – El proyecto/programa incorpora estrategias de prevención de desplazamiento directo/a corto plazo, como preservación de viviendas asequibles, estabilización de alquileres, préstamos para pequeñas empresas/fondos para interrupción de negocios.
3 - Beneficio alto	3 – El proyecto/programa está específicamente dedicado a establecer estrategias y políticas de estabilización comunitaria en todo el corredor LB-ELA, utilizando estrategias de prevención de desplazamiento tanto directas como indirectas.
NA	NA – El tipo de proyecto/programa no tiene oportunidad de influir en los resultados del desplazamiento

BORRADOR

Sostenibilidad

SA1: Reduce la dependencia de modos de viaje y movimiento de mercancías contaminantes y que consumen mucha energía

Descripción detallada de los criterios: 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**.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Supuestos: Los beneficios se cuantifican en función de la agregación de estándares independientes que se enumeran a continuación

- Las mejoras se relacionan con las redes de transporte activo o público
- Se sabe que las mejoras cambian los viajes de viaje a modos más limpios / lejos de SOV
- Se sabe que las mejoras apoyan el movimiento de mercancías limpios
- Las mejoras solo admiten vehículos o equipos de cero emisiones

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos/Programas se relacionan con el movimiento de personas o bienes, pero no cumplen con ningún estándar	
1 – Beneficio bajo	Proyecto/Programa cumple con 1 de los estándares	
2 – Beneficio medio	Proyecto/Programa cumple con 2 de los estándares	
3 - Beneficio alto	Proyecto/Programa cumple con 3 de los estándares	Los proyectos de movimiento de bienes sólo tienen que cumplir dos condiciones
NA	Proyectos/Programas que no se relacionan con el movimiento de personas o biene	

SA2: Promueve la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación

Descripción detallada de los criterios: Apoya los resultados de salud física y mental asociados con la actividad al **proporcionar o mejorar el acceso** a infraestructura o servicios que promueven la actividad física.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo, basado en descripciones de proyectos que indican la escala

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Suposiciones:

- La escala del proyecto (localizado, semilocalizado, de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (véase la sección de definiciones comunes más arriba para la definición de las escalas del proyecto)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos arteriales donde las mejoras no están dirigidas a mejorar el transporte activo	
1 – Beneficio bajo	Los proyectos mejoran las redes de infraestructura para bicicletas y peatones a escala localizada	
2 – Beneficio medio	Los proyectos mejoran las redes de infraestructura para bicicletas y peatones a escala semilocalizada	Aunque los puentes para bicicletas y peatones suelen tener menos de una milla de longitud, generalmente hacen una conexión donde no había acceso y se consideran de beneficio medio.
3 - Beneficio alto	Los proyectos mejoran las redes de infraestructura para bicicletas/peatones a escala de todo el corredor	
NA	Proyectos que no afectan las condiciones de peatones o bicicletas	

BORRADOR

SA3: Mejora la resiliencia climática a través de la mitigación de inundaciones e impactos de calor extrema

Descripción detallada de los criterios: Apoya la mejora de los resultados de salud asociados con la reducción de la exposición a los peligros. Mejora la resiliencia de la comunidad y la infraestructura al mitigar los riesgos e impactos de inundaciones o calor extremo.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Suposiciones:

- La escala del proyecto (localizado, semilocalizado, de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (véase la sección de definiciones comunes más arriba para la definición de las escalas del proyecto)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio	Proyectos físicos sin mención de ecologización/drenaje	Aunque los proyectos de transporte activo pueden incluir estas características, se calificaron con 0 si no se mencionan.
1 – Beneficio bajo	Los proyectos reducen el riesgo de inundación o calor extremo a través de la ecologización, el enfriamiento o el drenaje a escala localizada	
2 – Beneficio medio	Los proyectos reducen el riesgo de inundación o calor extremo a través de la ecologización, el enfriamiento o el drenaje a escala semilocalizada	
3 - Beneficio alto	Los proyectos reducen el riesgo de inundación o calor extremo a través de la ecologización, el enfriamiento o el drenaje a escala de todo el corredor	
NA	Programas que no conducen a mejoras físicas/infraestructura Proyectos físicos donde los cambios operativos son la mejora principal (por ejemplo, configuraciones de carriles de autopista donde no se agregan nuevos carriles, mejoras de señales)	

BORRADOR

SA4: Apoya la creación de empleo y las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología e infraestructura verde

Descripción detallada de los criterios: Proporciona oportunidades de desarrollo de la fuerza laboral y capacitación laboral en sectores verdes o apoya la transición a empleos verdes.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos; Oportunidades de mano de obra relacionadas con empleos verdes

Definiciones:

- **Inversiones sostenibles** son cualquier inversión que construya infraestructura más ecológica para un futuro sin combustibles fósiles

- **Tecnología verde** se refiere a cualquier tecnología específica que esté destinada a revertir los efectos de la actividad humana en el medio ambiente.

Metodología de puntuación:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Proyectos que no añaden nueva infraestructura
0 – Sin beneficio	Proyectos que agregan nueva infraestructura pero no respaldan empleos ni inversiones en sectores verdes
1 – Beneficio bajo	Uno de estos elementos: • El programa crea empleos en inversiones sostenibles, • Promueve la tecnología verde, o • El programa apoya las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología / infraestructura verde
2 – Beneficio medio	Dos de estos elementos: • El programa crea empleos en inversiones sostenibles, • Promueve la tecnología verde, y/o • El programa apoya las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología / infraestructura verde
3 - Beneficio alto	Los tres elementos: • El programa crea empleos en inversiones sostenibles, • Promueve la tecnología verde, y • El programa apoya las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología / infraestructura verde

BORRADOR

SA5: Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de mercancías

Descripción detallada de los criterios: Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de mercancías.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

> Modelo Regional de Viajes SCAG, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

> Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.

> Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.

> Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad del automóvil de manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.

> Los proyectos de BRT suponen un aumento del 25% de la velocidad de tránsito y una reducción de medio carril de la capacidad automóviles.

> Los proyectos de prioridad de tránsito suponen un aumento del 15% de la velocidad de tránsito y un cuarto de carril de reducción de la capacidad automóviles.

> VMT de camión se utiliza como indicador de las emisiones de los camiones

> Para los proyectos que no fueron modelados, los resultados del modelo se utilizaron para estimar los beneficios de proyectos y programas similares.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones / Ajustes
0 – Sin beneficio (vs no información)	Project does not reduce truck emissions.	
1 – Beneficio bajo	Project results in a slight reduction in truck emissions. Projects are ranked based on truck vehicle-miles traveled per mile.	Interchange projects were ranked based on the number of trucks served, as this high-level analysis does not compare the effectiveness of detailed interchange design details. Arterial operations projects were ranked based on the number of trucks served, as arterial-level project were modeled at a high level.
2 – Beneficio medio	Project results in a moderate reduction in truck emissions. Projects are ranked based on truck vehicle-miles traveled per mile.	
3 - Beneficio alto	Project results in a significant reduction in truck emissions. Projects are ranked based on truck vehicle-miles traveled per mile.	

BORRADOR

Preocupaciones

Antecedentes

El marco de evaluación original tenía siete criterios de preocupación. En respuesta a las aportaciones de las partes interesadas para garantizar que todos los beneficios tengan su correspondiente beneficio potencial, el marco de evaluación final incluye 16 criterios de preocupación. En los casos en los que son aplicables impactos adversos potenciales, el equipo del proyecto identificó el criterio de preocupación relevante existente o identificó un criterio de preocupación revisado o nuevo.

Los cambios finales se destacan en la tabla siguiente basándose en estas categorías:

- Seis criterios no cambiaron (resaltado en verde)
- Un criterio se amplió y se dividió en tres para reflejar problemas concretos (resaltado en amarillo).
- Se han añadido siete nuevos criterios (resaltado azul)

Criterios de preocupación originales:

1. Potencial de desplazamientos

2. Potencial de impactos físicos (derecho de paso)
3. Posible aumento de la duración de viajes
4. Potencial de desvío de tráfico / desplazamiento de emisiones
5. Potencial de nuevos puntos conflictivos/impactos localizados (congestión, calidad del aire, seguridad de peatones y ciclistas)
6. Impactos potenciales de la construcción
7. Posible aumento de las millas recorridas por los vehículos (VMT)

Criterios finales de preocupación:

1. Potencial de desplazamientos
2. Potencial de impactos físicos (derecho de paso)
3. Posible aumento de la duración de viajes
4. Potencial de desvío del tráfico/cambio de emisiones
5. Potencial de aumento de las emisiones localizadas/transferencia de emisiones
6. Posible impacto en la seguridad de ciclistas y peatones
7. Potencial de impactos por congestión concentrada
8. Impactos potenciales de la construcción
9. Potencial de aumento de los desplazamientos
10. Potencial de aumento de los costes para el usuario
11. Potencial de aumento de la cubierta impermeable
12. Potencial de aumento del desplazamiento económico
13. Potencial de aumento de la contaminación acústica
14. Potencial de reducción del número de usuarios del transporte público
15. Posibilidad de nuevas barreras físicas al transporte
16. Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundaciones

BORRADOR

Categorización de las preocupaciones:

Cada criterio de preocupación se divide en tres categorías basadas en la fase de desarrollo del proyecto en la que la preocupación es más relevante y/o es más probable que surja. Sobre la base del juicio profesional y la experiencia pasada, es probable que surjan preocupaciones potenciales que puedan mitigarse durante el diseño del proyecto, durante la construcción o después de la ejecución del proyecto. Los problemas se clasifican en tres categorías:

- **Preocupaciones por los resultados**: Estas ocho preocupaciones son más difíciles de mitigar directamente a través del diseño de un proyecto. Se trata de las consecuencias imprevistas de un proyecto, como el aumento de las millas recorridas por los vehículos como resultado de un proyecto de capacidad de una carretera.
- **Preocupaciones por construcción**: Esta categoría sólo es aplicable a un criterio de preocupación (Potencial de impactos de la construcción) y se refiere a los posibles impactos adversos que pueden producirse durante la construcción de un proyecto.
- **Preocupaciones de diseño**: Estas siete preocupaciones son las que pueden mitigarse en la fase de diseño del proyecto. Por ejemplo, un proyecto podría abordar el problema de la cubierta impermeable incluyendo más zonas verdes, materiales porosos u otros elementos. Es importante tener en cuenta que, sin mitigación, estas preocupaciones podrían dar lugar a impactos adversos reales. Sin embargo, a efectos de categorización,

los denominamos problemas de diseño para diferenciarlos de los problemas de resultados mencionados anteriormente.

Criterios finales de preocupación, categorización e impacto en los resultados del Plan de Inversión

Tipo de preocupación	Criterios de preocupación	Cómo se utilizará la preocupación en el desarrollo del Plan de Inversión
Resultado	**Con3**: Potencial para aumentar los tiempos de viaje	Resultados por niveles: Estas preocupaciones influyen en la puntuación global del proyecto y, por tanto, en la clasificación por niveles de cada proyecto.
	Con4: Potencial de desviación del tráfico / desplazamiento de emisiones	
	Con5: Potencial para aumentar las emisiones localizadas	
	Con7: Potencial de impactos concentrados en la congestión	
	Con9: Potencial de aumentos de VMT	
	Con10: Potencial para aumentar los costos de usuario	
	Con12: Potencial de aumentar el desplazamiento económico	
	Con14: Potencial de reduccion del numero de usuarios de transporte publico	
Construcción	**Con8**: Posibles impactos en la construcción	
Diseño	**Con1**: Potencial de desplazamientos	Recomendaciones de financiación: Estas preocupaciones influirán en la recomendación de financiación y en las directrices de aplicación del Plan de Inversión
	Con2: Potencial de impactos físicos (ROW)	
	Con6: Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peatón	
	Con11: Potencial de aumentar la cobertura impermeable	
	Con13: Potencial de auemtno de la contaminación acústica	
	Con15: Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	
	Con16: Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundaciones	

BORRADOR

Criterios de Beneficios Y Preocupaciones Relevantes

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
Objetivo de Calidad del Aire			
AQ1*	Reducir las emisiones (NOx, PM2.5)	-Potencial de aumento de las emisiones	Los criterios de preocupación revisados ayudan a tener en cuenta

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
		localizadas/desplazamiento de las emisiones.	los posibles aumentos de las emisiones y los impactos negativos sobre la calidad del aire.
AQ2	Facilita tecnologías limpias y vehículos de bajas emisiones	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que promuevan la transición a una tecnología menos limpia que la tecnología predominante existente.
AQ3*	Cambio de modo a modos más limpios	-Potencial de aumento de las millas recorridas por los vehículos (VMT) Posible reducción del número de usuarios del transporte público	En general, el "Potencial de aumento de los vehículos" capta adecuadamente los posibles efectos adversos del cambio a modos no limpios. El "potencial de reducción del número de usuarios del transporte público" se añade para tener en cuenta los impactos no recogidos por los criterios existentes.
Objetivo Comunidad y Salud			
CH1*	Reducir las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, PM2.5)	Potencial para aumentar las emisiones localizadas	El criterio de preocupación revisado ayuda a tener en cuenta los posibles aumentos de las emisiones y las repercusiones negativas para la salud.
CH2*	Reducir la exposición a los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera)	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que promuevan la eliminación de sistemas de filtración de aire o vegetación plantada específicamente para la filtración de aire. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Sin beneficio" para este criterio. El aumento de la exposición debido a las emisiones se aborda en el apartado "Potencial de aumento de las emisiones localizadas/desplazamiento de las emisiones".
CH3*	Cambio de modo a transporte activo, tránsito	Potencial de aumento de VMT Posible reducción del número de usuarios del transporte público	En general, el "Potencial de aumento de VMT" capta adecuadamente los impactos adversos potenciales de alejarse del transporte activo y del tránsito. El "potencial de reducción del número de usuarios del transporte público" se añade para tener en cuenta los impactos no recogidos por los criterios existentes.
CH4	Mejorar la experiencia del usuario (puede haber diferentes	Potencial para aumentar los tiempos de viaje	Existen diversos factores que pueden empeorar la experiencia de transporte de un usuario y que se

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
	métricas para diferentes modos)	Potencial de impactos concentrados en la congestion - Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peaton Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	reflejan en varios criterios de preocupación existentes, revisados y nuevos.
CH5*	Acceso para bicicletas/peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos	Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible disminución de la accesibilidad debida a nuevas barreras de transporte.
Objetivo de movilidad			
MB1*	Pasajeros de tránsito	Posible reducción del número de usuarios del transporte público	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación porque este posible impacto adverso no quedaba adecuadamente cubierto por el criterio VMT.
MB2*	Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías)	Potencial para aumentar los tiempos de viaje	El potencial de aumento de los tiempos de viaje al trabajo, que mide la velocidad y el tiempo de viaje, cubre adecuadamente el impacto adverso potencial asociado a esta métrica. Los proyectos que reducen la velocidad de los automóviles o los tiempos de viaje también se reflejan en SF6 Características de Calmado del Tráfico, que se considera un beneficio.
MB3*	Reducir Congestion (Horas de retraso para personas y bienes)	Potencial para aumentar los tiempos de viaje Potencial de impactos concentrados en la congestion	Estos dos criterios de preocupación, que miden los niveles de congestión, cubren adecuadamente el impacto adverso potencial asociado a esta métrica. Los proyectos que aumentan los retrasos para los automóviles también se reflejan en SF6 Características de Calmado del Tráfico, que se considera un beneficio.
MB4*	Accesibilidad modal (por zona)	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que recomienden la eliminación de una instalación de transporte. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
			un "Ningún beneficio" para este criterio.
MB5*	Fiabilidad (tránsito, carretera, movimiento de mercancías	Potencial para aumentar los tiempos de viaje Potencial de impactos concentrados en la congestion	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir la fiabilidad; sin embargo, estos criterios de dos preocupaciones miden la congestión y los tiempos de viaje, dos resultados relacionados con la fiabilidad del sistema.
MB6*	Cierre de brechas	Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible nueva barrera de transporte que pueda limitar el acceso.
MB7*	Aumento de las opciones de viaje	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que "reduzcan las opciones de desplazamiento". Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
Objetivo de seguridad			
SF1*	Protecciones para bicicletas/usuarios (clase bicicleta)	Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peaton	El "potencial de impacto en la seguridad de ciclistas/peatones" está directamente relacionado con esta métrica de Beneficios SF1.
SF2	Protecciones de trafico (bicicleta/peatón)	Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peaton	El "potencial de impacto en la seguridad de ciclistas/peatones" está directamente relacionado con esta métrica de Beneficios SF2.
SF3*	Seguridad personal	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que recomienden características que disminuyan la seguridad personal. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
SF4	Incluye elementos de seguridad	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que eliminen elementos específicos de seguridad en el transporte. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Sin beneficio" para este criterio.
SF5	Reducción de los puntos conflictivos (seguridad de los vehículos)	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que añadan nuevos puntos de conflicto de vehículos. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben una calificación de "Sin beneficio" para este criterio. Los proyectos que tienen un impacto potencial en la seguridad de ciclistas y peatones se reflejan en SF1 y SF2.

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
SF6	Medidas de pacificación del tráfico	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que eliminen elementos de pacificación del tráfico. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Sin beneficio" para este criterio. Los proyectos que tienen un impacto potencial en la seguridad para ciclistas y peatones se reflejan en SF1 y SF2.
SF7	Mejora / rehabilita la infraestructura existente	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que degraden directamente las infraestructuras existentes. Los proyectos que no rehabilitan o utilizan infraestructuras existentes reciben una puntuación de "Ningún beneficio" en este criterio.
Objetivo medioambiental			
EN1	Mejora del ambiente debido a los Cambios de Modalidad	- Potencial de desviación del tráfico -Potencial de aumento de VMT -Posible reducción del número de usuarios del transporte público	En general, el "Potencial de aumento de los VMT" capta adecuadamente los posibles impactos adversos del cambio a modos no limpios. Se recomienda un nuevo criterio de preocupación para tener en cuenta las posibles reducciones en el número de usuarios del transporte público.
EN2	Potencial de reducción de GHG	- Potencial para aumentar las emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones -Potencial de aumento de VMT	En conjunto, "Potencial de aumento de emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones" y "Potencial de aumento de VMT" cubren adecuadamente los posibles impactos adversos del aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero.
EN3*	Protege el hábitat natural (características ecológicas)	-Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación. Las nuevas superficies impermeables, sin elementos ecológicos, pueden reducir el hábitat natural.
EN4	Calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones	- Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundaciones - Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Se han añadido dos nuevos criterios de preocupación. El "potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundaciones" aborda directamente este criterio de beneficio. Además, las nuevas superficies impermeables pueden aumentar la escorrentía e

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
			impedir la filtración natural del agua en el suelo.
EN5	Reducir el consumo de energía	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que recomienden un cambio de tecnologías de menor consumo energético a tecnologías de mayor consumo energético. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
EN6*	Reducir el Efecto de Isla de Calor; Proporcionar Características de Enfriamiento para los Usuarios	- Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación. Las nuevas superficies impermeables pueden tener características que provoquen una retención adicional de calor y aumenten el efecto de isla de calor.
EN7	Potencial de reducción del ruido	-Potencial de aumento de la contaminación acústica	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación. Los proyectos que tienen el potencial de aumentar el ruido podrían tener un impacto adverso.
EN8	Apoya los principios de uso eficiente del suelo	-Potencial de aumento de VMT	Este criterio de beneficio mide, indirectamente, lo fácil que es para los residentes satisfacer sus necesidades cotidianas de desplazamiento sin utilizar vehículos ocupados por un solo ocupante. El potencial de aumento de la dispersión (alejar las viviendas de los puestos de trabajo) no es aplicable a este estudio y la preocupación existente "Potencial de aumento de VMT" capta adecuadamente los posibles impactos adversos asociados a este criterio de beneficio.
Objetivo Oportunidad/Prosperidad			
OP1*	Acceso a empleos	Potencial para aumentar los tiempos de viaje	La "Posibilidad de que aumenten los tiempos de desplazamiento" aborda directamente los posibles efectos adversos relacionados con el "Acceso al empleo".
OP2	Accesibilidad (mejorar los desafíos de movilidad para todas las edades y habilidades)	Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peaton Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Aunque no hay proyectos que recomienden la eliminación directa de elementos de accesibilidad (como aceras mejoradas, elementos ADA como rampas para aceras, desarrollo

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
		Posible reducción del número de usuarios del transporte público	orientado al tránsito y puentes nuevos), hay varios factores que pueden crear inadvertidamente problemas de accesibilidad. Estos impactos adversos potenciales se recogen en varios criterios de preocupación existentes, revisados y nuevos.
OP3	Aumenta la competitividad regional	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir la competitividad regional. Los proyectos que mantienen el statu quo reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
OP4	Desarrollo de la fuerza laboral	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir el desarrollo de la fuerza laboral. Los proyectos que mantienen el statu quo reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
OP5	Posibles contrataciones específicas, nuevos trabajos de construcción	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea reducir la contratación selectiva. Los proyectos que mantienen el estado actual reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
OP6*	Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas)	Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible nueva barrera de transporte que pueda limitar el acceso.
OP7*	Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río LA, etc.	Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible nueva barrera de transporte que pueda limitar el acceso.
Principio Directivo de Sostenibilidad			
SA1	Reduce la dependencia de modos de viaje y movimiento de mercancías contaminantes y que consumen mucha energía	Potencial para aumentar las emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones -Potencial de aumento de VMT	El análisis de esta métrica de beneficios se basa en la separación de dos consideraciones: 1) el cambio de modo de transporte hacia el transporte sostenible y 2) la conversión de la flota hacia energías más limpias. Estas dos consideraciones captan adecuadamente los posibles impactos adversos asociados a esta métrica de beneficios.

BORRADOR

ID	Criterios de beneficios	¿Qué preocupación o preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a las preocupaciones aplicables)
SA2	Promueve la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos que eliminen instalaciones de transporte activo. Los proyectos que mantienen el statu quo reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
SA3	Mejora la resiliencia climática a través de la mitigación de inundaciones e impactos de calor extrema	- Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Se ha añadido un nuevo criterio de preocupación. Las nuevas superficies impermeables pueden aumentar la escorrentía de las tormentas, así como la retención de calor..
SA4	Apoya la creación de empleo y las transiciones de la fuerza laboral a los sectores de tecnología e infraestructura verde	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir la creación de empleo ni la transición a la tecnología verde. Los proyectos que mantienen el estado actual de las cosas reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
SA5	Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de mercancías	- Potencial de desviación del tráfico - Potencial para aumentar las emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones	Este criterio de beneficio mide las ventajas de un sistema de transporte de mercancías más eficiente en términos de reducción de viajes de camiones. Las posibles repercusiones negativas se reflejan en dos preocupaciones relacionadas con el desvío del tráfico hacia las calles locales y el aumento de las emisiones.
Principio Directivo de Equidad*			
EQ-OP8	Aumenta la cantidad y calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral subempleada y de bajos ingresos.	*Ningún impacto adverso aplicable*	No hay proyectos cuyo objetivo sea disminuir la creación de empleo. Los proyectos que mantienen el estado actual de las cosas reciben un "Ningún beneficio" para este criterio.
EQ-OP9	Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos.	-Potential for increased user costs Potencial de aumentar el desplazamiento económico	Se añadieron nuevos criterios de preocupación para tener en cuenta cualquier posible aumento de los costes de transporte y el desplazamiento económico.
EQ-OP10	Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial.	Potencial de aumentar el desplazamiento económico	Se añadieron nuevos criterios de preocupación para tener en cuenta cualquier posible aumento del riesgo de desplazamiento económico.

BORRADOR

*Nota: Aparte de los tres enumerados en la sección del cuadro correspondiente al Principio Directivo de Equidad, los criterios de equidad se derivan de los enumerados en las áreas de

objetivos anteriores. Véanse los criterios correspondientes marcados con un asterisco (*) en cada objetivo.

CON1: Potencial de desplazamientos

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene como objetivo capturar los posibles desplazamientos de residencias o negocios causados por la construcción de un proyecto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo/Juicio de ingeniería

Criterios relacionados: CON2: Impactos físicos en el derecho de paso adyacente

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

> Dibujos de diseño I-710 EIR/EIS Alternative 5C

Supuestos:

> El área de estudio está altamente desarrollada y cualquier proyecto o programa de transporte que requiera un derecho de paso adicional puede causar el desplazamiento de residencias y negocios adyacentes.

BORRADOR

> El tipo de proyecto y su ubicación y duración pueden afectar el número potencial de desplazamientos.

> Consulte en el apéndice A la aplicabilidad de cada tipo de proyecto para esta métrica; Los proyectos aplicables se examinaron individualmente para evaluar los posibles efectos adversos.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Project or Program does not add new infrastructure (e.g. rehabilitation/maintenance to existing infrastructure, stations, freeways)
0 – Sin impacto	Project or Program requires new physical infrastructure, but the improvements are contained within existing ROW with 0 displacements
1 – Impacto bajo	Project or Program requires new physical infrastructure, but only short segments of the project may require acquisition of adjacent residences or businesses, with a total of less than 3 businesses or residences likely to be displaced
2 – Impacot medio	Project or Program requires new physical infrastructure where the project may require acquisition of adjacent businesses or residences with a total of less than 8 businesses or residences likely to be displaced
3 - Impacto alto	Project or Program requires new physical infrastructure where the project may require acquisition of adjacent businesses or residences with a total of more than 8 businesses or residences likely to be displaced

CON2: Potencial de impactos físicos (ROW)

Descripción detallada de los criterios:: Esta preocupación tiene por objeto capturar los posibles impactos físicos en el derecho de paso adyacente (ROW) causados por la construcción de un proyecto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo/Juicio de ingeniería

Criterios relacionados: CON1: Impactos físicos en el derecho de paso adyacente

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

> Dibujos de diseño I-710 EIR/EIS Alternative 5C

Supuestos:

> El área de estudio está altamente desarrollada y cualquier proyecto o programa de transporte que requiera un derecho de paso adicional, incluso sin causar el desplazamiento de residencias y negocios adyacentes, puede afectar las propiedades adyacentes.

> El tipo de proyecto y su ubicación y duración pueden afectar el número potencial de desplazamientos

> Consulte el apéndice A para conocer la aplicabilidad de cada tipo de proyecto para esta métrica que puede causar impactos físicos en el derecho de paso a las propiedades adyacentes; Los proyectos aplicables se examinaron individualmente para evaluar los posibles efectos adversos.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	El proyecto o programa no añade nuevas infraestructuras (por ejemplo, rehabilitación/mantenimiento de infraestructuras existentes, estaciones, autopistas).
0 – Sin impacto	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física, pero las mejoras están contenidas en el ROW existente sin impactos físicos. (Por ejemplo, un proyecto en propiedad del Puerto).
1 – Impacto bajo	El proyecto o programa requiere nuevas infraestructuras físicas, pero sólo segmentos localizados del proyecto pueden crear impactos físicos en el derecho de paso de las propiedades adyacentes.
2 – Impacot medio	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física en la que varios segmentos del proyecto pueden crear impactos físicos en el derecho de paso de las propiedades adyacentes.
3 - Impacto alto	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física en la que muchos segmentos del proyecto pueden crear impactos físicos en el derecho de paso de las propiedades adyacentes.

CON3: Potencial para aumentar los tiempos de viaje

Descripción detallada de los criterios: Potencial para aumentar los tiempos de viaje.

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- SCAG Modelo de viaje regional, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

- Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.
- Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.
- Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de una manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.
- Los proyectos BRT asumen un aumento del 25% en la velocidad de tránsito y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.
- Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad de tránsito y un cuarto de carril de reducción en la capacidad de vehículos.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Ninguna preocupación	Es improbable probable que el proyecto aumente los tiempos de viaje.
1 – Preocupación baja	El proyecto puede resultar en ligeros aumentos en los tiempos de viaje para algunas viajeras.
2 – Preocupación media	El proyecto puede resultar en aumentos moderados en los tiempos de viaje para algunas viajeras.
3 – Preocupación alta	El proyecto puede resultar en aumentos considerables en los tiempos de viaje para algunas viajeras.

CON4: Potencial de desviación del tráfico

Descripción detallada de los criterios: Potencial de desviación del tráfico / desplazamiento de emisiones

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- SCAG Regional Travel Model, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

- Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.
- Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.
- Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de una manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.
- Los proyectos BRT asumen un aumento del 25% en la velocidad de tránsito y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.
- Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad de tránsito y un cuarto de carril de reducción en la capacidad de vehículos.

BORRADOR

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Ninguna preocupación	Es poco probable que el proyecto cause desvío de tráfico
1 – Preocupación baja	Ligero potencial para causar desvío de tráfico.
2 – Preocupación media	Potencial moderado para causar desvío de tráfico
3 – Preocupación alta	Alto potencial para causar desvío de tráfico.

CON5: Potencial para aumentar las emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones

Descripción detallada de los criterios: Aumentos en las emisiones localizadas de partículas diésel (DPM) y partículas finas (PM2.5) de los vehículos en carretera que pueden estar relacionadas con problemas de salud.

Descripción del método de evaluación: *Cuantitativo*

Fuentes de datos utilizadas:

- Ver fuentes de datos AQ1 y CH1. Las fuentes de datos adicionales incluyen:
- Mapa de emisiones cuadriculado

Supuestos:

- No todos los proyectos de autopistas o carreteras arteriales se incluyeron en el modelado TDM. Consulte la matriz de información del proyecto.
- Los cambios en $PM_{2.5}$ se han asociado con impactos de mortalidad/enfermedad. Los cambios en DPM se han asociado con el riesgo de cáncer. Para obtener más información sobre los estudios de salud y calidad del aire, consulte la Calidad del Aire (AQMP) de South Coast AQMD 2022 Apéndice I: Health Effects[40] and South Coast AQMD Multiple Air Toxics Exposure Study V (MATES V) Final Report[19].

BORRADOR

Metodología de puntuación:

- La clasificación de preocupación más alta de cualquier celda de cuadrícula se asigna al conjunto de proyectos modelados en función de los aumentos de emisiones localizados utilizando escalas / puntos de interrupción que se muestran en las leyendas a continuación. Para los proyectos de tránsito, la clasificación de preocupación máxima está determinada por los aumentos regionales de emisiones porque los aumentos de emisiones localizados y los mapas cuadriculados no están disponibles.

[40] *Costa Sur AQMD. 2022 AQMP Apéndice I: Efectos sobre la salud. 2 de diciembre de 2022. Disponible aquí: http://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. Acceso: mayo de 2023.*

Projects Categorías de emisiones para la evaluación de AQ1 - - Proyectos de autopistas, carreteras arteriales y tránsito

$PM_{2.5}$ Emisiones incrementales (lb/day)	**NO_X Emisiones incrementales (lb/day)**	**Leyenda**
≤-5	≤-55	Alto beneficio
≤-5	>-55 to ≤-5	Beneficio medio
≤-5	>-5 to <5 : Sin cambios	Beneficio medio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≤-55	Beneficio medio
>-5 to ≤-0.05	≤-55	Beneficio medio
>-5 to ≤-0.05	>-55 to ≤-5	Bajo beneficio
>-5 to ≤-0.05	>-5 to <5 : Sin cambios	Bajo beneficio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	>-55 to ≤-5	Bajo beneficio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	>-5 to <5 : Sin cambios	Sin beneficio
≤-0.05	≥5	Beneficio/preocupación mixtos
≥0.05 to <5	<-5	Beneficio/preocupación mixtos
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≥5 to <55	Baja preocupación
≥0.05 to <5	>-5 to <5 : Sin cambios	Baja preocupación
≥0.05 to <5	≥5 to <55	Baja preocupación
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≥55	Media preocupación
≥5	>-5 to <5 : Sin cambios	Media preocupación
≥0.05 to <5	≥55	Media preocupación
≥5	≥5 to <55	Media preocupación
≥5	≥55	Alta preocupación

BORRADOR

Categorías de emisiones para la evaluación de CH1 - - Proyectos de autopistas, carreteras arteriales y tránsito

$PM_{2.5}$ Emisiones incrementales (lb/day)	DPM Emisiones incrementales (lb/day)	Leyenda
≤-5	≤-0.4	Alto beneficio
≤-5	>-0.4 to ≤-0.004	Beneficio medio
≤-5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Beneficio medio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≤-0.4	Beneficio medio
>-5 to ≤-0.05	≤-0.4	Beneficio medio
>-5 to ≤-0.05	>-0.4 to ≤-0.004	Bajo beneficio
>-5 to ≤-0.05	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Bajo beneficio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	>-0.4 to ≤-0.004	Bajo beneficio
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Sin beneficio
≤-0.05	≥0.004	Beneficio/preocupación mixtos
≥0.05 to <5	<-0.004	Beneficio/preocupación mixtos
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≥0.004 to <0.4	Baja preocupación
≥0.05 to <5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Baja preocupación
≥0.05 to <5	≥0.004 to <0.4	Baja preocupación
>-0.05 to <0.05 : Sin cambios	≥0.4	Media preocupación
≥5	>-0.004 to <0.004 : Sin cambios	Media preocupación
≥0.05 to <5	≥0.4	Media preocupación
≥5	≥0.004 to <0.4	Media preocupación
≥5	≥0.4	Alta preocupación

BORRADOR

Para proyectos de transporte activo/TDM

Estos proyectos se contabilizarán en el AQ3. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Proyectos para Movimientos Positivos

La mayoría de estos proyectos se contabilizarán en AQ2. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

Para proyectos de programas comunitarios

Estos proyectos se contabilizarán en AQ2 o CH2 o EN6. No hay suficiente información / metodologías para calcular los impactos para AQ1, CH1 y EN2, por lo tanto, estos proyectos obtendrán una puntuación de NA.

CON6: Potencial de impactos en la seguridad de la bici/peatón

Descripción detallada de los criterios: El proyecto o programa tiene el potencial de introducir nuevos riesgos de seguridad o conflictos modales para peatones y ciclistas u otros usuarios activos del transporte.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas: Descripciones de proyectos

Supuestos:

- El aumento del ancho de las calles fomenta velocidades más altas de los vehículos, crea distancias de cruce más largas y reduce la visibilidad de peatones/bicicletas
- La adición de carriles de viaje para vehículos crea puntos de conflicto adicionales para los usuarios activos del transporte que navegan por los cambios de carril
- Los proyectos que fomentan el flujo ininterrumpido de tráfico de vehículos en las carreteras arteriales (por ejemplo, la sincronización de señales) fomentan velocidades de vehículos ligeramente más altas y niveles más bajos de conciencia del conductor en las intersecciones.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

BORRADOR

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones
NA	El proyecto o programa no tiene la oportunidad de influir en la seguridad de las condiciones viales para peatones o usuarios de bicicletas/transporte activo	
0 – Sin impacto	El proyecto o programa mejora o mantiene la seguridad de las condiciones viales para peatones o usuarios de bicicletas/transporte activo	
1 – Impacto bajo	El proyecto/programa incluye la ampliación de carreteras o la adición de carriles de viaje para vehículos a favor del rendimiento del automóvil sin la adición de protecciones para los modos activos - Escala localizada El proyecto/programa fomenta el flujo ininterrumpido de tráfico vehicular (por ejemplo, sincronización de señales)	
2 – Impacto medio	El proyecto programa incluye la ampliación de carreteras o la adición de carriles de viaje para vehículos a favor del rendimiento del automóvil sin la adición de protecciones para los modos activos - Escala semilocalizada	
3 – Impacto alto	El proyecto/programa incluye la ampliación de carreteras o la adición de carriles de viaje para vehículos a favor del	El proyecto o programa que tiene alojamiento para

	rendimiento del automóvil sin la adición de protecciones para modos activos - Escala de todo el corredor	bicicletas / pedazos recibe un 1

CON7: Potencial de impactos concentrados en la congestión

Descripción del método de evaluación: Cuantitativo

Descripción detallada de los criterios: Potencial de impactos de congestión concentrados

Fuentes de datos utilizadas:

- SCAG Regional Travel Model, adaptado para su uso en el análisis del área de estudio.

Supuestos:

- Los proyectos considerados en el Plan Regional de Transporte (RTP) SCAG 2020 se modelan según lo definido por el RTP.
- Los intercambios, los carriles auxiliares y los carriles para camiones a lo largo de la I-710 se modelaron utilizando suposiciones consistentes con estudios anteriores.
- Los proyectos que mejoran las operaciones de las calles arteriales sin agregar carriles se modelaron aumentando la velocidad y la capacidad de una manera consistente con las prácticas de modelado SCAG.

BORRADOR

- Los proyectos BRT asumen un aumento del 25% en la velocidad de tránsito y una reducción de medio carril en la capacidad de los vehículos.
- Los proyectos prioritarios de tránsito suponen un aumento del 15% en la velocidad de tránsito y un cuarto de carril de reducción en la capacidad de vehículos.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
0 – Ninguna preocupación	Es poco probable que el proyecto cause congestión concentrada.
1 – Preocupación baja	Ligero potencial para causar congestión concentrada.
2 – Preocupación media	Potencial moderado para causar congestión concentrada.
3 – Preocupación alta	Alto potencial para causar congestión concentrada.

CON8: Posibles impactos en la construcción

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene la intención de capturar el potencial de impactos de construcción para las comunidades y los viajeros causados por la construcción de un proyecto.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo/Juicio de ingeniería

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción de proyectos
- Dibujos de diseño I-710 EIR/EIS Alternative 5C

Supuestos:

- El área de estudio está altamente desarrollada y cualquier proyecto o programa de transporte que requiera construcción tiene el potencial de crear impactos en la construcción mientras se construye.
- El tipo de proyecto, su complejidad, su ubicación y su escala afectarán la duración y la magnitud de los posibles impactos de la construcción.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	El proyecto o programa no agrega nueva infraestructura (por ejemplo, rehabilitación/mantenimiento de infraestructuras existentes, estaciones, autopistas).
0 – Sin impacto	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física, pero las mejoras son de pequeña escala y tardan poco tiempo en construirse.
1 – Impacto bajo	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física, pero la escala y la duración de la construcción son localizadas y de corta duración.
2 – Impacto medio	El proyecto o programa requiere una nueva infraestructura física donde la escala y la duración de la construcción afectarán a varias comunidades durante varios meses.
3 – Impacto alto	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física donde la escala y la duración de la construcción afectan a muchas comunidades y viajeros por una duración de nueve meses o más.

BORRADOR

CON9: Potencial de aumentos de VMT

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar las millas recorridas por vehículos (VMT)

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción y tipo de proyecto

Supuestos:

- Los proyectos que promueven los viajes en vehículos de un solo ocupante tienen el potencial de aumentar el VMT
- Los proyectos y programas se evaluaron con base en el tipo y subclasificación (Ver apéndice A), así como la escala del proyecto
- La escala del proyecto (localizado, semilocalizado, de todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (véase la sección de definiciones comunes más arriba para la definición de las escalas del proyecto)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Un proyecto o programa que no afecta las millas recorridas por vehículos (generalmente proyectos que no son carreteras)
0 – Ninguna preocupación	Un proyecto o programa móvil que es poco probable que aumente VMT
1 – Preocupación baja	Proyecto o programa que tiene el potencial de impactar VMT a escala semilocalizada
2 – Preocupación media	Proyecto o programa que tiene el potencial de impactar VMT a escala de todo el corredor
3 – Preocupación alta	No se utiliza para esta métrica

CON10: Potencial para aumentar los costos de usuario

BORRADOR

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar los costos de usuario, ya sea directa o indirectamente.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Criterios relacionados: EQ-OP9 (Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos)

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción del proyecto

Supuestos:

- La preocupación inicial se centró en el aumento de los costos directos para los usuarios, es decir, la tarificación de la congestión
- Las preocupaciones captan los impactos "directos" e "indirectos" en los costos de los usuarios. Los impactos directos se refieren a proyectos / programas que afectan directamente los costos del usuario (es decir, tarifas de congestión). Los impactos indirectos se refieren a proyectos / programas que se supone que disminuyen el costo del usuario debido a sistemas de transporte / tránsito más eficientes, tiempos de espera reducidos, etc.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología

0 – Ninguna preocupación	El proyecto/programa no tiene impacto en los costos de los usuarios relacionados con el transporte o la vivienda
1 – Preocupación baja	El proyecto / programa aumenta mínimo e indirectamente los costos de los usuarios relacionados con el transporte o la vivienda (por ejemplo, tarifas de congestión)
2 – Preocupación media	El proyecto/programa aumenta moderada y directa o indirectamente los costos de los usuarios relacionados con el transporte o la vivienda (por ejemplo, tarifas de congestión)
3 – Preocupación alta	El proyecto/programa aumenta directo y sustancialmente los costos de los usuarios relacionados con el transporte o la vivienda (por ejemplo, tarifas de congestión)

CON11: Potencial para aumentar la cobertura impermeable

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene como objetivo capturar 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.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo

Criterios relacionados:

BORRADOR

> EN-3: Protege el hábitat natural (Características Ecológicas)

> EN-4: Funciones de calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones

> EN-6: Reducir el Efecto Isla de Calor; Proporcionar funciones de refrigeración para los usuarios

> EQ-EN6: Incluye reverdecimiento urbano y enfriamiento para áreas con poca copa de árboles y alta carga de islas de calor

> SA3: Mejora la resiliencia climática a través de infraestructura que mitiga los impactos de las inundaciones y el aumento de calor

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos

Supuestos:

- El área de estudio está altamente desarrollada con pocos o ningún proyecto en terrenos nuevos, agrícolas o espacios abiertos.Cualquier proyecto que mencionara la adición de paisajismo, vegetación o zonas verdes no se consideró como preocupación.
- Este criterio no considera el cambio en la cobertura del suelo, lo que requeriría información de diseño más detallada, sino más bien si los proyectos, por su escala y tipo, probablemente aumenten la ganancia de calor y la escorrentía de aguas pluviales o dificulten la absorción de aguas pluviales.

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
NA	El proyecto o programa no agrega nueva infraestructura (por ejemplo, rehabilitación/mantenimiento de infraestructura existente, estaciones, autopistas)	
0 – Sin impacto	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física, pero incluye paisajismo, mitigación de aguas pluviales o superficies porosas.	Incluye mobiliario urbano y servicios de tránsito, que no se supone que tengan un impacto negativo.
1 – Impacto bajo	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a escala localizada (carretera, autopista, tránsito) o escala localizada/semilocalizada (transporte activo, peatones)	Algunos proyectos/programas semilocalizados o que abarcan todo el corredor y que agregan infraestructura mínima
2 – Impacto medio	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a escala semilocalizada (carretera, autopista, tránsito) o a gran escala de corredor (transporte activo, peatones)	
3 – Impacto alto	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a gran escala del corredor (carretera, autopista, tránsito)	

BORRADOR

CON12: Potencial de aumentar el desplazamiento económico

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene como objetivo capturar el potencial de una mayor vulnerabilidad al desplazamiento económico (en lugar de físico) de residentes o empresas como un efecto adverso de la inversión en infraestructura, que puede resultar en el interés de nuevos desarrollos, aumento de los precios de la tierra, los valores de las propiedades, y, en última instancia, los costos de vivienda/negocios.

Descripción del método de evaluación: Cualitativo/GIS

Criterios relacionados: EQ-OP10: Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripciones de proyectos
- Modelo Estimado de Riesgo de Desplazamiento (Proyecto de Desplazamiento Urbano)
    - Riesgo estimado de desplazamiento - Desplazamiento global | Estimated Displacement Risk - Overall Displacement | AFFH Data and Mapping Resources (arcgis.com)

  - Modelo de riesgo de desplazamiento estimado de California – Urban Displacemnt

- Materiales de referencia/literatura

  - ¿Desplazamiento orientado al tránsito o dividendos para la comunidad? Understanding the Effects of Smarter Growth on Communities | Books Gateway | MIT Press (Karen Chapple & Anastasia Loukaitou-Sideris)

  - Gentrificación verde o "sólo lo suficientemente verde": ¿Influyen la ubicación, el tamaño y la función de los parques en el aburguesamiento de un lugar? - Alessandro Rigolon, Jeremy Németh, 2020 (sagepub.com) (Alessandro Rigolon & Jeremy Nemeth)

Supuestos:

- Esta métrica es aplicable a nuevos proyectos de tránsito ferroviario y ciclovías de clase 1 y 4:
  - Las grandes inversiones en transporte (nuevas líneas y estaciones ferroviarias) son uno de los muchos factores asociados con la gentrificación y el desplazamiento en las áreas urbanas. Si bien no se ha establecido una relación causal simple entre la inversión en transporte y el desplazamiento, investigaciones realizadas en Los Ángeles y más allá demuestran que la inestabilidad de la vivienda puede verse exacerbada por la inversión en transporte. (Chapple y Loukaitou-Sideris)
  - Los nuevos parques de vías verdes con un componente de transporte activo pueden fomentar la gentrificación y aumentar la vulnerabilidad al desplazamiento (Rigolon y Nemeth).
    - "Vía Verde" se refiere a un corredor de transporte activo recreativo de más de 1 milla.
- La Metodología de Riesgo de Desplazamiento Estimado del Proyecto de Desplazamiento Urbano es la mejor evaluación disponible del riesgo de desplazamiento para todas las comunidades dentro del corredor LB-ELA.
- Se puede suponer que los niveles de riesgo de desplazamiento residencial establecidos en las puntuaciones del modelo EDR reflejan también los niveles relativos de riesgo de desplazamiento comercial para inquilinos desfavorecidos o de pequeñas empresas.
- Los proyectos se mapean con el mapa de Riesgo de Desplazamiento Estimado y se unen con áreas censales asociadas (aquellas que se superponen y se encuentran dentro de los 500 pies del proyecto). Las puntuaciones de riesgo de desplazamiento para los sectores censales asociados se promediarán utilizando una escala numérica como se describe en la matriz de puntuación.

BORRADOR

Metodología del modelo EDR

El modelo de Riesgo de Desplazamiento Estimado (EDR) del Proyecto de Desplazamiento Urbano utiliza varias métricas a nivel de hogar y de tramo censal, incluidos datos de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2014 y 2019 para identificar la vulnerabilidad al desplazamiento de los hogares inquilinos de bajos ingresos dentro de cada tramo censal. Utilizando el aprendizaje automático, el modelo identifica variables

estrechamente asociadas con el desplazamiento a nivel de hogar para estimar el riesgo de desplazamiento a nivel del tramo censal. Cada sector censal recibe una puntuación según el riesgo de desplazamiento general, con categorías de “Ninguno”, “Desplazamiento probable”, “1 grupo de ingresos” o “2 grupos de ingresos”. Estas puntuaciones se explican con más detalle en la tabla al final de esta rúbrica.

El modelo utiliza la pérdida neta de ingresos extremadamente bajos (ELI: 0-30% del ingreso medio del área), ingresos muy bajos (VLI: 30-50% del AMI) y bajos ingresos (LI: 50-80% del AMI).) hogares como proxy del desplazamiento. En la herramienta de mapeo EDR, los grupos ELI y VLI se consolidan en un grupo de “ingresos muy bajos” (0%-50% de AMI). Si el modelo predice una pérdida neta dentro de estos grupos de ingresos, el tramo se clasifica en tres grados de desplazamiento (en orden de gravedad decreciente: "Extremo", "Alto" o "Elevado"); si la pérdida neta es incierta, las zonas se clasifican como que experimentan un desplazamiento "probable".

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	**Ejemplo/Metodología**
0 – Sin impacto	El proyecto no incluye una nueva inversión en tránsito o vía verde (sin riesgo de desplazamiento)
1 – Impacto bajo	El proyecto incluye una nueva inversión en transporte público o vía verde, y el riesgo de desplazamiento estimado promedio de los sectores censales asociados es nulo o bajo (0-1)
2 – Impacto medio	El proyecto incluye una nueva inversión en transporte público o vía verde, y el riesgo promedio estimado de desplazamiento de los sectores censales asociados es de bajo a moderado (1,1-2,0).
3 – Impacto alto	El proyecto incluye una nueva inversión en transporte público o vía verde, y el riesgo promedio estimado de desplazamiento de los sectores censales asociados es de moderado a alto (2,1-3,0).

BORRADOR

CON13: Potencial de aumento de la contaminación acústica

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar la contaminación acústica.

Descripción del método de evaluación: Cualitativa

Criterios relacionados: EN7

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción del Proyecto
- Clasificación de EN7

Supuestos:

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).
- Los proyectos que obtuvieron una puntuación de "0" o "Sin beneficio" en EN7 fueron evaluados para determinar si tienen el potencial de aumentar el ruido más allá del status quo. Esta evaluación se realizó primero en el nivel de subcategoría y se perfeccionó en la calificación real. Consulte el Apéndice A a continuación para conocer la aplicabilidad de cada subcategoría.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
NA	El proyecto/programa no tiene el potencial de aumentar o disminuir el ruido (Clasificación NA en EN-7)	
0 – Sin impacto	El proyecto incluye características de mitigación de ruido (calificación 1-3 en EN-7) o Proyectos sin beneficio de mitigación de ruido (calificación 0 en EN7) y están "localizados"	Proyectos ubicados dentro de los Puertos de LA/LB
1 – Impacto bajo	Proyectos sin beneficio de mitigación de ruido (calificación 0 en EN7) y semilocalizados	En todo el corredor o en proyectos que cambian de un modo a otro (por ejemplo, de camiones a trenes de carga) donde los impactos del ruido no están claros. Los proyectos de sincronización de señales y ITS de bus son de "bajo impacto" independientemente de su escala
2 – Impacto medio	Proyectos sin beneficio de mitigación de ruido (calificación 0 en EN7) y abarca todo el corredor	
3 – Impacto alto	Sin grandes preocupaciones	

BORRADOR

CON14: Potencial de reducción del número de usuarios de transporte público

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de disminuir el número de usuarios de transporte público.

Descripción del método de evaluación: Cualitativa

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción y tipo del proyecto

Supuestos:

Los proyectos y programas se evaluaron según el tipo y subclasificación (Ver apéndice A), así como la escala del proyecto.

- La escala del proyecto (localizada, semilocalizada, en todo el corredor) se utilizó en la evaluación de cada proyecto (consulte la sección de definiciones comunes más arriba para conocer la definición de las escalas del proyecto).

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Un proyecto o programa que no afecta el número de usuarios de transporte público (proyectos que no son de movilidad)
0 – Ninguna preocupación	Un proyecto o programa de movilidad que probablemente no reduzca el número de usuarios de transporte público (proyectos de transporte público y de transporte activo)
1 – Preocupación baja	Proyecto o programa que tiene el potencial de reducir el uso del transporte público a una escala semilocalizada
2 – Preocupación media	Proyecto o programa que tiene el potencial de reducir el número de usuarios de transporte público a escala en todo el corredor.
3 – Preocupación alta	No se utiliza para esta métrica

CON15: Potencial de nuevas barreras físicas al transporte

Descripción detallada de los criterios: Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de disminuir el acceso mediante la adición de una nueva barrera física.

BORRADOR

Descripción del método de evaluación: Cualitativa

Fuentes de datos utilizadas:

- Descripción y tipo del proyecto

Supuestos:

- Sólo los proyectos ferroviarios de tránsito son aplicables para esta preocupación. No hay nuevos proyectos de carreteras que agreguen barreras (no hay nuevas autopistas) ni nuevos proyectos de transporte activo que agreguen nuevas barreras.

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN

Puntuación	Ejemplo/Metodología
NA	Un proyecto o programa que no cuenta con nueva infraestructura física
0 – Ninguna preocupación	Proyectos de infraestructura que no tienen barreras de acceso (vías arteriales, proyectos de autobuses, proyectos de transporte activo)
1 – Preocupación baja	Proyectos de tránsito que utilizan principalmente derechos de vía existentes y/o que probablemente sean elevados
2 – Preocupación media	Proyectos de tránsito con nuevo derecho de vía y probablemente a nivel
3 – Preocupación alta	No se utiliza para esta métrica

CON16: Posible aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o mayor riesgo de inundaciones

Descripción detallada de los criterios: Esta preocupación tiene como objetivo capturar los posibles impactos negativos relacionados con la adición de infraestructura que no incluye características específicas que aborden la escorrentía de aguas pluviales o el manejo de inundaciones. El riesgo de inundaciones aumenta cuando el agua no puede penetrar el suelo y, en cambio, se escurre por superficies impermeables. Cuando llueve mucho, esto puede provocar inundaciones, erosión y daños a la infraestructura circundante. Estos riesgos aumentan con los cambios climáticos asociados con el calentamiento global.

Descripción del método de evaluación: cualitativa

Criterios relacionados:

> EN-3: Protege el hábitat natural (Características ecológicas)
> EN-4: Funciones de calidad del agua, captura de agua, drenaje y gestión de inundaciones
> EN-6: Reducir el Efecto Isla de Calor; Proporcionar funciones de refrigeración para los usuarios
> EQ-EN6: Incluye reverdecimiento urbano y enfriamiento para áreas con poca cubierta arbórea y alta carga de islas de calor
> SA3: Mejora la resiliencia climática a través de infraestructura que mitigue los impactos de las inundaciones y el aumento de calor

BORRADOR

Fuentes de datos utilizadas:

> Descripciones de proyectos

Suposiciones

- The study area is highly developed with little to no projects occurring on greenfield, agricultural or open space land.
- Any project which mentioned the addition of landscaping, vegetation or greening were not considered as concerns.
- This criterion does not consider land cover change, which would require more detailed design information but rather whether projects - by their scale and type, are likely to increase heat gain and stormwater run-off or hinder stormwater absorption.
- The scale of the project (localized, semi-localized, corridor-wide) was used in the evaluation of each project (see common definitions section above for definition of project scales)

METODOLOGÍA DE PUNTUACIÓN:

Puntuación	Ejemplo/Metodología	Excepciones/Ajustes
NA	El proyecto o programa no agrega nueva infraestructura (por ejemplo, rehabilitación/mantenimiento de infraestructura existente, estaciones, autopistas)	

0 – Sin Beneficio	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física, pero incluye paisajismo, mitigación de aguas pluviales o superficies porosas.	Incluye mobiliario urbano y servicios de tránsito, que no se supone que tengan un impacto negativo.
1 – Beneficio Bajo	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a escala localizada (carretera, autopista, tránsito) o escala localizada/semilocalizada (transporte activo, peatones)	Algunos proyectos/programas semilocalizados o que abarcan todo el corredor y que agregan infraestructura mínima
2 – Beneficio Medio	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a escala semilocalizada (carretera, autopista, tránsito) o a gran escala de corredor (transporte activo, peatones)	
3 – Beneficio Alto	El proyecto o programa requiere nueva infraestructura física a gran escala del corredor (carretera, autopista, tránsito)	

BORRADOR

Apéndice A - Puntuación y aplicabilidad de la subclasificación

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
Transporte Activo / TDM	Bulevares de bicicletas	1	1 or 3	1	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Educación en bicicleta	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Carril bici de clase 1 ó 4	2	1 or 3	1	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Primera última milla	1	1 or 3	1	NA	Y	Y	Y	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Micromovilidad	1	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Puente peatonal (ped)	2	1 or 3	NA	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Paso de peatones	1	1 or 3	1	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Acera	2	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Acera, clase 2, otros	1	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Gestión de la demanda de transporte	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Varias mejoras para bicicletas	2	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Varias bicicletas/mejoras peatonales	2	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Varias mejoras de ped	2	1 or 3	2	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Pistas de calles principales	Mejora de las arterias	2	NA	3	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	Y	NA
	Ampliación de arterias	2	NA	1	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	Vehículos conectados/autónomos	1	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Calles completas	1	Varía	3	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Calles completas / mejoras arteriales	1	Varía	3	NA	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Fibra	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Gestión integrada de corredores	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	NA
	Mejora de intersecciones	2	NA	2	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Actualizar puente	1	NA	3	0	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Puente nuevo	2	3	0	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	Y
	Reasfaltado	2	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Seguridad/Operativa	2	Varía	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Sincronización de señales	3	NA	NA	0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	Y
	Mejora de la señalización	2	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	NA
	Aguas pluviales	1	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Reducción del tráfico	1	Varía	1	1	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Vídeo	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	NA
Programas Comunitarios	Mitigación de emisiones	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Alojamiento	NA*	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Trabajos	NA*	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Paisajismo/amenidades	NA	NA	1	1	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Automóviles cero emisiones	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Tránsito de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Autopista	Carriles auxiliares	2	NA	1	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	Actualizar puente	2	1	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Construir	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Precios de congestión	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Mitigación de emisiones	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Carriles expresos	3	NA	1	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	Intercambio	1	Varía	1	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	Y	NA
	Paisajismo/amenidades	NA	NA	1	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Mantenimiento	1	NA	3	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA	NA	NA
	Rehabilitación (señales de autopistas)	0	NA	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Seguridad/operacional	2	Varía	2	NA	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Actualización de señal	2	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Paredes acústicas	NA	NA	NA	3	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Aguas pluviales	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Actualización del sistema de gestión de transporte	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Derivación de camiones	2	Varía	0	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	NA	Y
	Camiones de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Enverdecimiento	NA	1	1	1	Y	Y	Y	NA	Y	Y	NA	NA	NA
	Rehabilitación (Autopista)	2	NA	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
Movimiento de bienes	Mejora de las arterias	1	Varía	3	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	NA	NA
	Mitigación de emisiones	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Operación de carga	3	Varía	NA	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Ferrocarril de mercancías	1	Varía	0	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Grado sep	3	1	1	1	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Intercambio	2	Varía	1	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	Y	NA	Y
	Puente nuevo	2	3	0	0	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Camiones de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Transporte de mercancías con cero emisiones	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Ferrocarril de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA	NA	NA
Tránsito	Autobuses de tránsito rápido	3	1	1	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Primera última milla / Experiencia del cliente	2	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Separación de grados	3	1	1	1	NA	NA	NA	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	Mayor servicio	2	3	NA	0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y
	Metro ligero	3	3	0	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Metroenlace	3	3	0	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Microtránsito	2	3	NA	0	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Nueva estacion	3	3	0	0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	Y
	Tiempo real / Experiencia del cliente	2	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Seguridad/Rehabilitación	2	NA	3	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Lanzadera	1	2	NA	0	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Mejoras de velocidad y fiabilidad	3	NA	NA	0	Y	Y	Y	NA	NA	NA	NA	NA	Y
	Servicios de velocidad/confiabilidad y tránsito	3	1	NA	0	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Gestión de la demanda de transporte / Política tarifaria	1	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Servicios de tránsito	1	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Y	NA	NA	NA
	Servicios de tránsito y seguridad	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Servicios de tránsito/seguridad/CX	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Tipo de proyecto	Subclasificación	Puntuación de subclasificación				Aplicabilidad métrica								
		MB5	MB6	SF7	EN7	MB4	OP6	OP7	CON1	CON2	CON8	CON9	CON14	CON13
	Tránsito de emisiones cero	NA	NA	NA	2	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

BORRADOR

Apéndice 7-A, Lista completa de proyectos del Plan de Inversión y financiación potencial

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0006**	Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B	Un corredor de transporte activo de aproximadamente 4.5 millas entre el Río LA y la estación de la línea Slauson A (azul) que conecta con el segmento A.		ATP, SCCP	0% - ATP, SCCP	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	Bajo - SCCP 21% - ATP	T3 2024 - SCCP Marzo 2024 - ATP	Bienal - ATP, SCCP
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0008**	Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul	Ejecutar los proyectos identificados en el Plan de la primera/última milla de la Línea Azul dentro del corredor LB-ELA, con énfasis en la estación de Del Amo. Los proyectos incluirán reconfiguraciones de rampas, mejoras de aceras y carriles de bicicleta, y mejoras de cruces, entre otros. El Plan de la primera/última milla (FLM) para la Línea Azul se adoptó en abril de 2018 y representa un esfuerzo pionero en su género para planificar mejoras integrales de acceso para toda una línea de tránsito. El Plan cubrió las 22 estaciones de la Línea A (Azul) de Metro y puso a prueba un proceso inclusivo y centrado en la equidad de participación comunitaria. El Plan incluía mejoras peatonales y ciclistas a nivel de planificación, identificadas por la comunidad, a una distancia a pie (1/2 milla) y en bicicleta (3 millas) de cada estación de la Línea A.	Estación TOD	ATP, SCCP	0% - ATP, SCCP 20% - TOD	$14M - TOD $100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	Bajo - TOD, SCCP 21% - ATP	T3 2024 - TOD, SCCP Marzo 2024 - ATP	Anual - TOD Bienal - ATP, SCCP
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0017**	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro	Ejecutar los proyectos de transporte activo de importancia regional adoptados como parte del Plan de Transporte Activo de Metro (más de 40 proyectos en toda la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles.		ATP, SCCP, TCC	0% - ATP, SCCP, TCC (dev) 50% - TCC (imp)	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	Bajo - SCCP 21% - ATP	T3 2024 - SCCP Marzo 2024 - ATP	Bienal - ATP, SCCP
Transporte activo / TDM	Mejoras del plan maestro para peatones y ciclistas	**LB-ELA_0102**	Mejoras del plan maestro para peatones y ciclistas	Proporcionar mejoras en las instalaciones peatonales. Proporcionar rutas seguras para los ciclistas. (Varios lugares dentro de la ciudad de Maywood según el plan maestro de la ciudad).	SS4A (planificación)	ATP	0% - ATP 20% - SS4A	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	Alto - SS4A 21% - ATP	T2 2024 - SS4A Marzo 2024 - ATP	Anual - SSFA Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0111**	Sendero peatonal y para bicicletas de Southeast Gateway	Implementar las Fases 1 a 4 del sendero para bicicletas y peatones (Clase I) a lo largo de RR ROW entre LA River y Sommerset en la ciudad de Paramount. Incluye iluminación, vallas, paisajismo, balizas intermitentes, granito descompuesto, rampas ADA en las aceras y mobiliario urbano.		Trails (De rieles a senderos), TCC, Ecologización	UGG 20% - Rails to Trails (De rieles a senderos)	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0162**	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach	Nueva senda peatonal a lo largo de Southern Av/East Frontage Rd/Miller Way/West Frontage Rd para conectar Garfield Av con Urban Orchard Park.		ATP, TCC	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0163**	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA	Ejecutar proyectos ciclistas de importancia regional en zonas con insuficientes infraestructuras ciclistas existentes y planificadas dentro del corredor LB-ELA (varios proyectos dentro de la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles. Incluiría rutas potenciales identificadas por la comunidad, pero que requerirán una mayor planificación y diseño en cooperación con las jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles).		ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0165**	Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek	A lo largo del carril de bicicleta de Compton Creek, entre 120th St y Greenleaf Bl, construir pasos subterráneos para bicicletas en 120th St, El Segundo Av, Rosecrans Av, Compton Av, y Alondra Av. Agregue iluminación, paisajismo, bancos y sombra al camino existente.	Reconectando Comunidades	ATP, TCC, Ecologización Urbana	0% - ATP 20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	Bajo - RCN 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - RCN Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0170**	Rutas seguras de Huntington Park para personas mayores y estudiantes	El proyecto construirá rampas para bordillos, mejoras en los cruces, aceras, señalización, reducción de la velocidad y otras mejoras de transporte activo para peatones en segmentos de Belgrave Av, Clarendon Av, 61st St, Randolph St, Seville St, Zoe Av, State St, Yahualica Place y senderos para peatones y ciclistas adyacentes a Veteran's Park. Incluye 130 rampas para bordillos y pasos de peatones de alta visibilidad, 3 islas elevadas, 1 luz HAWK, 3,266 pies lineales de aceras, 20 señales de orientación, 10 luces intermitentes, 329 bolardos iluminados, 20 reductores de velocidad, 10 pasos de peatones elevados, papeleras y árboles de sombra.	SS4A	Calles Completas	20% - SS4A	mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A	T2 2024 - SS4A	Anual - SSFA
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0200**	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas	Esta iniciativa se basaría en el marco existente del Programa de Bicicletas Compartidas de Metro, centrándose en el Corredor LB-ELA. Esto implica la colaboración con jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles), organizaciones sin fines de lucro y / o la creación de asociaciones público-privadas con el fin de ampliar el acceso a los programas de bicicletas compartidas y para la provisión de servicios clave para los usuarios de bicicletas dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Se proporcionaría apoyo financiero para ayudar a movilizar fondos locales para proyectos de capital en pequeña escala, tales como: estacionamiento de bicicletas y casilleros de almacenamiento; iluminación para carriles bici; estaciones de reparación/mantenimiento de bicicletas; señalización y orientación; estaciones de carga de bicicletas eléctricas; y características de seguridad.		SCCP, TCC	0% - SCCP	$250M	Sin máximo	Bajo	T3 2024	Bienal

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0201**	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Angeles) para mejorar la seguridad y mejorar el entorno para caminar / andar en bicicleta en todo el Corredor LB-ELA. Las medidas y características de transporte activo incluirían elementos como: - Estructuras de sombra, árboles, bancos y botes de basura; - Aceras más anchas, extensión del bordillo, mejoras en los pasos de peatones y mejoras en la accesibilidad de la ADA; (incluido el reposicionamiento de cajas de servicios públicos en las aceras); - Señales de alto, semáforos, fases de señalización para peatones y ciclistas, marcas de pavimento de colores, señalización y franjas, pasos de peatones intermitentes y otros controles de tráfico como las luces intermitentes para peatones; - Opciones alternativas de cambio de fase de los semáforos, como cruces de peatones "codificados"; - Iluminación a lo largo de los caminos para peatones y ciclistas, incluidos los pasos subterráneos; - Paisajismo, características del paisajismo hechas a mano y otras características estéticas; - Topes y barreras de protección, cercos mejorados. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones a las jurisdicciones locales, si se solicita, para definir y desarrollar proyectos potenciales. Proporcionar apoyo financiero para ayudar a aprovechar los fondos locales para la construcción e implementación de proyectos. Los fondos estarían disponibles en función de criterios tales como: necesidad del proyecto, preparación del proyecto y beneficios del proyecto en relación con los costos, entre otros factores.	Calles y carreteras seguras para todos (SS4A)	ATP	0% - ATP 20% - SS4A	$100M - $178M - ATP mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A 21% - ATP	T2 2024 - SS4A Marzo 2024 - ATP	Anual - SSFA Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0204**	Proyectos de cierre de brechas peatonales	Cerrar las brechas dentro de la red de circulación peatonal en las comunidades dentro del Corredor LB-ELA mediante la implementación de nuevas instalaciones peatonales. Se pondría a disposición un programa de financiamiento para otorgar recursos financieros a las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Ángeles) sobre una base competitiva para diseñar y construir nuevas instalaciones peatonales en áreas donde actualmente falta esta infraestructura. Los proyectos incluirían: - Nuevas aceras y senderos peatonales - Extensiones de senderos/caminos peatonales existentes - Pasos elevados para peatones/bicicletas - Nuevos pasos de peatones/señales para peatones - Provisión de conexiones y acceso a los senderos existentes (por ejemplo, mayor acceso al sendero del Río Los Angeles/Rio Hondo) - Provisión de accesos/conexiones peatonales a las estaciones/paradas de tránsito de Metro existentes y previstas - Implementación de zonas escolares seguras para peatones y ciclistas	Reconectando Comunidades, RAISE	Calles Completas, ATP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), ATP 20% - RAISE (Urbano), RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $1.5 mil millones RAISE $3.2 mil millones - RCN	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - Otros	Bajo - RCN, RAISE 21% - ATP	T4 2023 - RAISE T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - RCN, RAISE Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0206**	Mejoras para peatones y bicicletas de la ciudad de Bell Gardens	Mejoras para peatones, bicicletas y calmado de tráfico en toda la ciudad para crear un entorno completo en las calles: cruces peatonales, mini rotondas, señales peatonales HAWK, extensiones de aceras, rutas para bicicletas de Clase 3, rampas ADA, sincronización de señales de intervalo peatonal líder [LBI] y mejoras en las rayas. Se aplicaría a varios lugares dentro de la ciudad de Bell Gardens, incluyendo: Sprecht Ave., Live Oak St., Priority St., Purdy Ave., Gephart Ave., Perry Rd. y Hannon St.		Calles Completas, ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0211**	Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad	Crear una red interconectada de rutas para caminar y andar en bicicleta, incluida la creación de bulevares para bicicletas a lo largo de las calles 8 y 11. Incluye la red de transporte activo al sur de Anaheim Street, al norte de 7th Street, al este de Long Beach Boulevard y al oeste de Cherry Avenue dentro de la ciudad de Long Beach.	Reconectando Comunidades	ATP, TCC	0% - ATP 20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	Bajo - RCN 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - RCN Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0212**	Mejoras en el transporte activo de Tweedy Boulevard	Instalar mejoras en Tweedy Boulevard para mejorar la seguridad de los usuarios no motorizados y promover caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público local. Tweedy Boulevard, entre Alameda Street y Dearborn Avenue y entre Dorothy Avenue y Los Angeles River Bicycle Trail, dentro de la ciudad de South Gate.	SS4A	ATP, TCC, Ecologización Urbana	0% - ATP 20% - SS4A	$100M - $178M - ATP mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A 21% - ATP	T2 2024 - SS4A Marzo 2024 - ATP	Anual - SSFA Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0213**	Proyecto de seguridad y acceso a la ciclovía de primera y última milla de la estación de tren ligero de Southeast Gateway	Instale 0.3 millas de acera, 1.5 millas de carriles para bicicletas (Clase II), 2 millas de carriles para bicicletas (Clase III), alumbrado público, islas medianas centrales, rampas en la acera y un área de descanso cerca del carril bici del río Los Angeles. Ubicado en el cuadrante este de la ciudad de South Gate, a lo largo del actual corredor de tránsito Union Pacific Railroad/futuro Southeast Gateway (antiguamente West Santa Ana Branch).	SS4A	ATP	0% - ATP 20% - SS4A	$100M - $178M - ATP mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - SSFA Bienal - ATP

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0214**	Iniciativa de habitabilidad I-710	Un compendio de proyectos propuestos y mejoras como se describe en el plan conceptual de la Iniciativa de Habitabilidad I-710. Los proyectos propuestos incluyen mejoras tales como: - Iluminación para personas caminando/andando en bicicleta. - Carriles bici nuevos/mejorados y servicios para bicicletas. - Nuevas aceras mejoradas y cruces peatonales. - Paisajismo y sombra. Arte público. - Mejora de las paradas de autobús. Bordillos mejorados. Mobiliario urbano. - Tráfico calmado a velocidades lentas. - Nuevas conexiones y cruces. Mejorar los pasos subterráneos/elevados. Las propuestas abordan mejoras a lo largo de una red de 21 segmentos de carreteras este-oeste y 6 de norte a sur ubicados a una milla de la I-710.	Reconectando Comunidades y Vecindarios (RCN)	ATP, Ecologización Urbana, TCC	0% - ATP 20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	Bajo - RCN 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - RCN Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0007**	Camino del Río LA – Centro de Los Angeles	Cierre de la brecha de un sendero ciclista y peatonal de ocho millas entre Elysian Valley y Maywood, a través del centro de Los Angeles.	Reconectando Comunidades y Vecindarios (RCN)	ATP, Ecologización Urbana, TCC	0% - ATP 20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	Bajo - RCN 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - RCN Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0055**	I-710 Carril de bicicleta del Río LA	Propuesta de sendero para peatones y ciclistas a lo largo del Río LA, concretamente a lo largo de la I-710, que conecta Maywood con Long Beach.	Reconectando Comunidades y Vecindarios (RCN)	ATP, Ecologización Urbana, TCC	0% - ATP 20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	Bajo - RCN 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - RCN Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0066**	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones	Randolph, desde el límite oeste de la ciudad de Bell hasta el límite este. Completar la Fase 2 del Corredor de Transporte Activo del Metro de Randolph (MAT).		ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0070**	Puente peatonal	Construir un puente peatonal (conectando Asmus Park con la estación LRT de Southeast Gateway planificada)		ATP, TCC	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0076**	Instalaciones para peatones y bicicletas	Proporcionar mejoras en las instalaciones peatonales. Proporcionar rutas seguras para los ciclistas. (Varios lugares dentro de la ciudad de Commerce).		ATP, TCC	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0082**	Paso de peatones mejorado (Rives Av y Adwen St.)	Paso de peatones mejorado en Rives Av y Adwen St.		ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0090**	Luces intermitentes rápidas rectangulares en pasos de peatones	Instalar luces intermitentes rápidas rectangulares (RRFB) en los pasos de peatones de varios puntos de la ciudad de Long Beach.	SS4A		0.2	mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A	T2 2024 - SS4A	Anual
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0094**	Paso elevado del puente peatonal de Hill St	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Hill St para peatones y ciclistas.	SS4A	ATP	0% - ATP 20% - SS4A	$100M - $178M - ATP mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - SSFA Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0095**	Mejoras en los cruces de peatones	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Hill St para peatones y ciclistas.	Reconectando Comunidades, RAISE	Calles Completas, ATP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), ATP 20% - RAISE (Urbano), RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $1.5 mil millones RAISE $3.2 mil millones - RCN	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - Otros	Bajo - RCN, RAISE 21% - ATP	T4 2023 - RAISE T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - RCN, RAISE Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0114**	Camino peatonal de Walnut	Proporcionar una senda peatonal a lo largo de 25th St desde el oeste de Walnut Av hasta Gundry Av.		ATP, TCC	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	**LB-ELA_0128**	Proyecto de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St	Este proyecto implicaría la construcción de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St desde District Bl hasta el sistema de senderos del Río Los Angeles.		ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0138**	Paso elevado para peatones y bicicletas de Spring Av	Construir un puente sobre la I-710 y el Río de Los Angeles en Spring St para peatones y ciclistas.	SS4A	ATP	0% - ATP 20% - SS4A	$100M - $178M - ATP mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - SSFA Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0139**	Paso elevado para peatones y bicicletas de Humphreys Av	Construir un puente sobre la I-710 a lo largo de Humphreys Av para peatones y ciclistas.	SS4A	ATP	0% - ATP 20% - SS4A	$100M - $178M - ATP mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - SSFA Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0158**	Proyecto de cierre de la brecha peatonal de Del Amo	Proporcionar aceras e iluminación en el paso inferior de Del Amo en la autopista I-710. Actualmente no existen aceras. También ayudaría a aquellos que buscan un acceso a pie a la estación Del Amo LRT.		ATP, TCC	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0159**	Proyecto de conector peatonal de Southern Av	Nueva senda peatonal a lo largo de Southern Av/East Frontage Rd/Miller Way/West Frontage Rd para conectar Garfield Av con Urban Orchard Park.	Reconectando Comunidades	ATP, Ecologización Urbana	0% - ATP 20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	Bajo - RCN 21% - ATP	T3 2024 - RCN Marzo 2024 - ATP	Anual - RCN Bienal - ATP
Transporte activo / TDM	Estrategias de gestión de la demanda de viajes (TDM)	**LB-ELA_0198**	Programas de vehículos compartidos	Ampliar los programas de vehículos compartidos de Metro centrándose en el área de estudio de LB-ELA. El uso compartido del automóvil es una opción de viaje económica y efectiva que implica encontrar viajeros cercanos para compartir el viaje. Proporcionar acceso a servicios de búsqueda de vehículos para encontrar residentes cercanos que quieran compartir el viaje. Además, promover los servicios de camioneta de uso compartido, incluyendo la coordinación, el apoyo administrativo y las subvenciones financieras para los viajeros, especialmente en las zonas menos atendidas por los operadores de transporte público.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Transporte activo / TDM	Estrategias de gestión de la demanda de viajes (TDM)	**LB-ELA_0199**	Programas de trabajo a distancia	Basándose en las "lecciones aprendidas" durante la pandemia de COVID, anime a los empleadores a modificar sus políticas laborales para mantener los horarios de trabajo híbridos, los horarios de trabajo flexibles y las opciones de "trabajo desde casa". Coordinar con organismos públicos y grandes empleadores. Compartir investigaciones/promover estudios sobre la efectividad del teletrabajo. Además, identificar infraestructura de apoyo para el teletrabajo. Ampliar la capacidad de banda ancha y las capacidades del proveedor de servicios de Internet (ISP) dentro del Corredor LB-ELA mediante la ubicación conjunta de la infraestructura de comunicaciones digitales (como el cable de fibra óptica) con los principales proyectos de obras públicas e infraestructura.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0207**	Mejoras en la seguridad de la comunidad de la ciudad de Carson	Mejorar la infraestructura y la seguridad de bicicletas y peatones con carriles para bicicletas de Clase 2, soportes para bicicletas, mejoras en los cruces peatonales, botones de señalización peatonal accesible, señales de cuenta regresiva para peatones y rampas para aceras. Varias ubicaciones dentro de la Ciudad de Carson y Santa Fe Avenue entre 218th Place y Del Amo Boulevard.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0208**	Proyecto de Accesibilidad Peatonal de Salt Lake Avenue	Lado este de Salt Lake Avenue dentro de la ciudad de Cudahy. Amplíe la acera, instale iluminación peatonal, señalización, extensiones de aceras y rampas para sillas de ruedas que cumplan con la ADA.		ATP, TCC	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0210**	Proyecto de Mejora de Rotondas de Vía Verde	En la intersección de Rives Avenue / Phlox Street en la ciudad de Downey, construya una rotonda, salidas de bombillas con rampas direccionales, cruces peatonales mejorados, señalización, paisajismo, sombra y bioswales.	RAISE, SS4A		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano), SS4A	mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A	Anual
Transporte activo / TDM	Seguridad y servicios	**LB-ELA_0216**	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)	Expandir los esfuerzos de Metro para promover la seguridad de las bicicletas y mejorar la conciencia vial para ciclistas, peatones, operadores de autobuses y automovilistas dentro de las comunidades del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles. Este programa incluye: Campañas de educación y estímulo para promover un cambio de conducir a más caminar, andar en bicicleta y el uso del transporte público. Clases de manejo de bicicletas y seguridad vial. Paseos comunitarios. Paseos de Rutas Seguras a las Escuelas. Colaboración con partes interesadas clave en el desarrollo de campañas y materiales impresos, como kits de conducción segura para participantes de clases de seguridad en bicicleta.		ATP	0	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Transporte activo / TDM	Peatón / Primera última milla	**LB-ELA_0220**	Proyecto piloto de micromovilidad	90	RAISE	ATP, TCC	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), ATP 20% - RAISE (Urbano)	$100M - $178M - ATP $1.5 mil millones RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - ATP	Bajo - RAISE 21% - ATP	T4 2023 - RAISE Marzo 2024 - ATP	Anual - RAISE Bienal - ATP
Transporte activo / TDM		N/A - Nuevo	Calles seguras en Wilmington: Un enfoque que prioriza a las personas	El **Proyecto Calles Seguras de Wilmington** transformará ocho corredores clave en la comunidad de Wilmington, cerca del Puerto de Los Ángeles, para convertirlos en calles centradas en las personas con mejoras más seguras para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. Los elementos del proyecto incluyen cambios de los carril de las carreteras, carriles para bicicletas protegidos (instalaciones para bicicletas Clase IV), carriles para bicicletas (instalaciones para bicicletas Clase II), rutas para bicicletas (instalaciones para bicicletas Clase III), medianas para bicicletas, aceras ensanchadas, extensiones de aceras, rampas ADA, cruces peatonales de alta visibilidad, islas de refugio para peatones, rotondas de tráfico vecinales, islas para los autobuses, árboles de sombra e iluminación a nivel de peatones que brindan a los residentes y miembros de la comunidad conexiones de transporte activo más seguras a escuelas, líneas de transporte público y otros destinos clave en el vecindario.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Transporte activo / TDM		N/A - Nuevo	Implementación del plan peatonal de Walnut Park	Comenzar la implementación del Plan Peatonal de Walnut Park	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Transporte activo / TDM		N/A - Nuevo	Fase I del camino de usos múltiples de la servidumbre de servicios públicos de West Paramount	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Transporte activo / TDM		N/A - Nuevo	Plan maestro para bicicletas de la ciudad de Carson	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Carreteras principales		N/A - Nuevo	ICM Fase 2: Mejoras e integración de las señales de las carreteras principales	Diseñar e implementar mejoras en las intersecciones (es decir, nuevos controladores, CCTV, detección, comunicaciones, pulsadores para peatones) y coordinación de señales a lo largo de Santa Fe Ave, Long Beach Blvd, Magnolia Ave dentro de la I-710 (SR-91 hasta Ocean Blvd).	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0010**	Puente Shoemaker/Shoreline Dr	Mejoras en la I-710/Sustitución del puente Shoemaker: Sustituir el puente Shoemaker existente por un puente nuevo. El nuevo puente se reducirá para tener dos carriles de flujo mixto en sentido NB y en sentido SB para enlazar el flujo con la I-710. El nuevo puente también incluirá un acceso peatonal y ciclista. Además, se proporcionarán mejoras para bicicletas, peatones y calles en las vías adyacentes.	BIP, RAISE, TCEP, INFRA		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano), BIP (Planificación, puente pequeño) 30% - TCEP 40% - INFRA 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP $1.5 mil millones - RAISE, INFRA $500M - TCEP	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - BIP, INFRA, TCEP	Bajo - BIP (<5%), RAISE, TCEP, INFRA	T4 2024 - RAISE T4 2024 - BIP	Anual
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0041**		Ruta 1. En Long Beach, desde Temple Av hasta De Forest Av. Modernizar los semáforos, pasos de peatones, rampas de bordillo, aceras, calzadas y señales peatonales accesibles (APS) según las normas de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA).	SS4A		20% - SS4A	mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A	T2 2024 - SS4A	Anual
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0044**		Ruta 1, MP 7.0-7.2. En Long Beach, en el puente sobre el Río Los Angeles nº 53-0341 y en el paso subterráneo de De Forest Av nº 53-1047. Refuerzo sísmico, mejora de los raíles de los puentes y adecuación de las instalaciones a las normas de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA).	BIP		20% - BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP	Sin máximo	Bajo (<5%)	T4 2024 - BIP	Anual
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0056**	Corredor de calles completas de Artesia	Artesia Bl, entre Central Av y Lakewood Bl. Reconstruir Artesia Bl para establecer un Corredor de Calle Completa, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	ATP, SCCP		0% - ATP, SCCP	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	21% - ATP Bajo - SCCP	Marzo 2024 - ATP T3 2024 - SCCP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0057**	Corredor de calles completas de Atlantic	Atlantic Av/Bl, entre Ocean Bl y SR-60. Reconstruir Atlantic Av/Bl para establecer un corredor completo de la calle, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y comodidades de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	ATP, SCCP		0% - ATP, SCCP	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	21% - ATP Bajo - SCCP	Marzo 2024 - ATP T3 2024 - SCCP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0058**	Corredor de calles completas de Florence	Florence Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Florence Av para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	ATP, SCCP, TCC, UGG		0% - ATP, SCCP, UGG, TCC (desarrollo) 50% - TCC (implementación)	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	21% - ATP Bajo - SCCP	Marzo 2024 - ATP T3 2024 - SCCP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0059**	Corredor de calles completas de Imperial	Imperial Hwy, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Imperial Hwy para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	ATP, SCCP		0% - ATP, SCCP	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	21% - ATP Bajo - SCCP	Marzo 2024 - ATP T3 2024 - SCCP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0060**	Corredor de calles completas de Alondra	Alondra Bl, entre Central Av y Lakewood Bl. Reconstruir Alondra Bl para establecer un Corredor de Calle Completa, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	Reconectando Comunidades y Vecindarios (RCN)	ATP, SCCP	0% - ATP, SCCP 20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP $3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	21% - ATP Bajo - SCCP, RCN	Marzo 2024 - ATP T3 2024 - SCCP, RCN	Anual - RCN Bienal - ATP, SCCP

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0061**	Corredor de calles completas de Slauson	Slauson Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Slauson Av. para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.		ATP, SCCP	0% - ATP, SCCP	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	21% - ATP Bajo - SCCP	Marzo 2024 - ATP T3 2024 - SCCP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0062**	Corredor de calles completas de Long Beach	Long Beach Bl/Pacific Bl. Reconstruir Long Beach Bl/Pacific Bl, entre Ocean Bl y Slauson Av para establecer un corredor de calles completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.	SS4A	ATP, SCCP	0% - ATP, SCCP	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	21% - ATP Bajo - SCCP	Marzo 2024 - ATP T3 2024 - SCCP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0064**	Mejoras de la calle en Gage Av	Gage Av, desde el límite occidental de la ciudad de Bell hasta el límite este de la ciudad. Mejorar Gage Av para proporcionar seguridad y características estéticas (paisajismo tolerante a la sequía, pavimentación dura). Las mejoras propuestas incluirán nuevas aceras peatonales, alumbrado público, mobiliario urbano, paradas de autobús, paisajismo en el parque, señales de entrada en forma de monumento y mejoras en el drenaje con la instalación de desagües en las aceras y pozos secos en el sitio del proyecto.		ATP, SCCP	0% - ATP, SCCP	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP	Sin máximo	21% - ATP Bajo - SCCP	Marzo 2024 - ATP T3 2024 - SCCP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0119**	Proyecto de mejora de Wright	Mejorar Wright Rd, incluyendo la adición de carriles de bicicleta, entre Imperial Hwy y Atlantic Av.		ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0120**	Proyectos de mejora de carreteras relacionados con la seguridad	Dentro de la zona este de Rancho Domínguez (no incorporada al condado de Los Angeles), ejecutar proyectos de mejora relacionados con la seguridad a lo largo de las siguientes carreteras: Compton Bl, Atlantic Av, Rosecrans Av y Alondra Bl	SS4A		20% - SS4A	mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A	T2 2024 - SS4A	Anual
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0127**	Proyecto de mejora de Lakewood Bl	Lakewood Bl, entre Del Amo Bl y Ainsworth St. El proyecto instalaría un carril de bicicleta de clase I y una acera peatonal en la zona del parque y construirá mejoras menores de la capacidad de la calzada en Lakewood Bl. El proyecto incluye 1.5 millas de nuevas instalaciones para bicicletas y peatones, subterráneos de servicios públicos, mejoras en las señales de tráfico, alumbrado público LED, mejoras de la ADA y mejoras en las calles verdes, como islas medianas ajardinadas, árboles de la avenida y retención de aguas pluviales.		Calles Completas, ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0129**	Proyecto de mejora de Garfield Av	Garfield Av, entre Century Bl y Firestone. El proyecto transformaría el corredor en un entorno más atractivo y propicio para peatones y ciclistas. Las mejoras incluyen: (a) la implementación de nuevas instalaciones para bicicletas que incluyan portabicicletas, carriles de bicicleta de clase II y rutas ciclistas de clase III, (b) mejoras para peatones que incluyan luces intermitentes, extensiones de bordillos y aceras, (c) medianas elevadas y ajardinadas en el centro de la calzada, (d) la mejora de las paradas de autobús, y (e) la adición de señalización y líneas divisorias en el pavimento.		ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Pistas de calles principales	Calmado del tráfico	**LB-ELA_0202**	Calmado del tráfico	Implementar características de calmado de tráfico dentro del corredor LB-ELA para reducir la velocidad del tráfico en las calles locales o cerca de las escuelas. Colaborar con las jurisdicciones locales (ciudades, áreas no incorporadas del condado de Los Angeles) diseñen, construyan e implementen características de calmado de tráfico en áreas que experimentan infracciones de velocidad frecuentes y / o altos niveles de tasas de accidentes. Basado en los fondos disponibles, proporcionar apoyo financiero para ayudar a aprovechar los fondos locales para la construcción e implementación del proyecto. Las características para calmar el tráfico podrían incluir: - Reducciones del límite de velocidad, señalización, señales de velocidad variable y dispositivos para hacer cumplir la normativa - Reductores de velocidad - Restricciones para camiones (camiones de más de cierto peso) en rutas no designadas para camiones, incluyendo señalización y alertas de “geocercas” - Rotondas - Árboles, vegetación, características de paisajismo para ayudar a dirigir y reducir la velocidad del tráfico. - Extensiones de acera - Señales de alto, señales de tráfico, líneas divisorias en el pavimento, pavimento decorativo elevado y otros controles de tráfico - Dietas de carretera - Cámaras de control de velocidad - Mayor uso de la señalización, las bandas, los pasos de peatones intermitentes y otros dispositivos de advertencia para peatones en las zonas escolares	SS4A, SMART		0% - SMART 20% - SS4A	$100M - SMART mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A Bajo - SMART	T2 2024 - SS4A T3 2024 - SMART	Anual

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0205**	Programa de mejoras de carreteras principales/generales	Ejecutar proyectos de carreteras locales dentro de las jurisdicciones y comunidades locales (ciudades, zonas no incorporadas del condado de Los Angeles) que comprenden el corredor LB-ELA. El objetivo de estos proyectos será mejorar la movilidad, la seguridad y la experiencia de viaje de todos los usuarios de las carreteras (peatones, ciclistas, tránsito y vehículos). Este programa ayudaría a financiar proyectos como: - Mejoras en las intersecciones - Sustitución de puentes - Ensanches y mejoras de las calles, incluyendo alumbrado, elementos de seguridad, medianas ajardinadas y zonas verdes - Proyectos y características de calles completas, incluido el transporte activo (bicicleta, peatones), y mejoras en las paradas de tránsito - Controles de tráfico (señales de tráfico, señales de alto), coordinación de señales y sistemas inteligentes de transporte	BIP, SMART, SS4A	Calles Completas, ATP	0% - SMART. ATP 20% - SS4A, BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP $100M - SMART mil millones - SS4A $100M - $178M - ATP	Sin máximo	Alto - SS4A Bajo - SMART, BIP 21% - ATP	T4 2023 - RAISE T3 2024 - RCN, SMART T4 2024 - BIP Marzo 2024 - ATP	Anual - SSFA, BIP, SMART Bienal - ATP
Arterial Roadway	General Local / Regional Roadway	**LB-ELA_0012**	Ampliación de Garfield	Mejoras en Garfield Ave desde 70th St hasta Howery St. Ensanchar la calle de 1 a 4 pies a lo largo de 2 millas para acomodar un tercer carril en cada dirección durante las horas pico, añadir medianas, estrechar las medianas existentes, añadir un segundo carril para girar a la izquierda en todas las direcciones en dos intersecciones, (Rosecrans Av y Alondra Bl.), Repavimentar la calle, concreto en las intersecciones y agregar mejoras en las señales de tráfico, mejorar los semáforos, instalar servicios públicos subterráneos, mejorar las calles verdes y las BMP de aguas pluviales y fluviales.	SS4A	SCCP	0% - SCCP 20% - SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A	Sin máximo	Bajo - SCCP SS4A - Alto	T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - SS4A Bienal - SCCP
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0013**	Sincronización de señales de Tweedy Bl	Proyecto de sincronización de señales de Tweedy Bl: (1) Interconecta 18 señales de tráfico utilizando cable de fibra óptica y comunicaciones inalámbricas (2) sincroniza la sincronización de la señal para mejorar el flujo de tráfico y reduce los retrasos a lo largo de la arteria de 2.7 millas y (3) instala una cámara de televisión de circuito cerrado (CCTV) en la intersección de Long Beach Bl, para apoyar los sistemas avanzados de gestión de transporte (ATMS).	ITS, SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0020**	Red de modelos de rendimiento del transporte en parques deportivos	Modernización de los controladores y armarios de señales de tráfico e instalación de una infraestructura de comunicación de fibra óptica para proporcionar una red redundante de gran ancho de banda en Long Beach dentro del corredor LB-ELA. El propósito de estas actualizaciones de equipos es mejorar la coordinación de las señales de tráfico y fortalecer las conexiones de datos entre los sistemas de gestión del tráfico.	SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0040**		Ruta 1. En las ciudades de Long Beach y Los Angeles, instalar las Mejores Prácticas de Gestión (BMP) para el tratamiento de las aguas pluviales, incluidos los bioswales y las Áreas de Infiltración de Prevención de la Contaminación Diseñadas (DPPIA).	BRIC		0	mil millones	Sin máximo	Bajo	T1 2024	Anual
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0051**		Ruta 1. En el condado de Los Angeles, en varias rutas y en varios lugares. Actualizar el sistema de comunicación de fibra existente y rehabilitar los elementos del Sistema de Gestión del Transporte (TMS), incluidas las cámaras de video, los semáforos de rampas y las señales de mensaje cambiable (CMS).	Programa ITS, SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0063**	Puente de Gage Av	Rehabilitar/sustituir el puente de Gage Av sobre el Río LA	BIP		20% - BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP	Sin máximo	Bajo	T4 2024 - BIP	Anual
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0065**	Puente de Slauson A	Rehabilitar/sustituir el puente de Slauson Av sobre el Río LA	BIP		20% - BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP	Sin máximo	Bajo	T4 2024 - BIP	Anual
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0067**	Puentes de Florence Av	Sustituir los puentes de Florence Av sobre el Río LA y I-710	BIP		20% - BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP	Sin máximo	Bajo	T4 2024 - BIP	Anual
Carreteras principales	Carretera general local / Regional	**LB-ELA_0068**	Mejoras en el Programa de informes de análisis sistemático de seguridad (SSARP)	Mejoras de seguridad específicas en 38 intersecciones, por toda la ciudad, en la ciudad de Bell Gardens. Incluye instalación de letreros; cambiar las marcas en el pavimento; agregar fases de giro protegidas; instalación de canalizaciones; restricciones de estacionamiento; y ajustes de sincronización de las señales de tráfico.	Programa ITS, SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0069**	Mejoras en las señales de tráfico / peatonales	Mejoras selectivas en 36 intersecciones (en toda la ciudad de Bell Gardens)	ITS							
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0071**	Mejoras en las señales de tráfico de Mixmaster (Telegraph/ Eastern/ Atlantic)	Mejora de las señales de tráfico en Telegraph / Eastern / Atlantic. También considere mejoras tales como marcas en el pavimento de los carriles de giro, franjas y señalización mejorada para que el tráfico que se aproxima pueda alinearse correctamente mucho antes de esta intersección.	ITS, SS4A		20% - SS4A	mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A	T2 2024 - SS4A	Anual
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0072**	Proyectos de coordinación de señales de tráfico	Varias calles principales dentro de la ciudad de Commerce	ITS							
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0073**	Mejoras en Telegraph Rd	Mejorar Telegraph Rd entre Marianna Av y Atlantic Bl (elementos de seguridad y circulación peatonal)	SS4A	ATP	0% - ATP 20% - SS4A	mil millones - SS4A $100M - $178M - ATP	Sin máximo	Alto - SS4A 21% - ATP	T2 2024 - SS4A Marzo 2024 - ATP	Anual - SSFA Bienal - ATP
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0074**	Mejora de las señales de tráfico	Actualizar varias señales dentro de la ciudad de Commerce	ITS							
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0075**	Instalación de videocámaras	Instalación de videocámaras en todas las intersecciones señalizadas de la ciudad de Commerce	ITS							
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0078**	Cierre de la brecha de Randolph St	Proporcionar un puente de pistas de calles principales sobre el Río LA y la I-710 para conectar Randolph St al oeste y al este del Río LA/I-710	Reconectando Comunidades y Vecindarios (RCN)		20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	Bajo - RCN	T3 2024 - RCN	Anual - RCN
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0079**	Rehabilitación del puente de Florence Av	Rehabilitar el puente de calles principales sobre el canal del Rio Hondo	BIP		20% - BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP	Sin máximo	Bajo	T4 2024 - BIP	Anual
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0080**	Mejora de la intersección de Florence Av y Paramount Bl	Mejorar la intersección de Florence Av y Paramount Bl añadiendo carriles de giro para reducir la congestión y mejorar la seguridad.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0081**	Actualizaciones de señales de tráfico y mejoras de seguridad en Firestone Bl	A lo largo de Firestone Bl entre el límite oeste de la ciudad de Downey y Lakewood Bl, proporcionar actualizaciones de las señales de tráfico y mejoras de seguridad.	ITS, SS4A		20% - SS4A	mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A	T2 2024 - SS4A	Anual
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0083**	Mejora de las señales de tráfico	A lo largo de Florence Av, entre Downey Av y Brookshire Av, actualizar las señales de tráfico	ITS							
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0084**	Mejoras en la detección por video	En 25 intersecciones situadas en diversos lugares de la ciudad de Downey, proporcionar mejoras de detección por video.	ITS							
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0085**	Mejoras en las intersecciones (Huntington Park)	Proporcionar mejoras en las intersecciones en varios puntos de la ciudad de Huntington Park.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0086**	Mejoras operativas y de seguridad en Gage Av	Entre Alameda St y Atlantic Bl, actualizar Gage Av para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	SS4A		0.2	mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A	T2 2024 - SS4A	Anual
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0087**	Mejoras en el equipamiento de las señales de tráfico	Modernizar el equipo de señales de tráfico en varios puntos de la ciudad de Long Beach.	ITS							

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0088**	Giros a la izquierda protegidos en las señales	Implementar giros a la izquierda protegidos a lo largo de las calles principales en varios lugares en la ciudad de Long Beach.	SS4A		20% - SS4A	mil millones - SS4A	Sin máximo	Alto - SS4A	T2 2024 - SS4A	Anual
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0089**	Preferencia de vehículos de emergencia	Instalar la preferencia de vehículos de emergencia (EMVE) para las señales de tráfico en varios lugares dentro de la ciudad de Long Beach.	ITS, SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0096**	Mejoras en las señales de tráfico	Instalar nuevos semáforos y señalización en los siguientes lugares: 1) Martin luther King Jr. Bl/Abbott Rd, 2) Arlington y Atlantic Av, 3) El Segundo y State St, 4) Carlin y Bullis Rd, 5) Alameda St e Industry Way, 6) Alameda St y Lynwood Rd, 7) Martin Luther King Bl/Norton Av, 8) Martin Luther King Bl/Bullis Rd, 9) Martin Luther King Bl/Ernestine St, 10) Martin Luther King Bl y California, 11) State St y Fernwood. (Fase 1)	ITS							
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0097**	Mejoras en las señales de tráfico	Proporcionar mejoras de las señales de tráfico en los siguientes lugares: 1) Long Beach Bl/Carlin, 2) Long Beach Bl/El Segundo, 3) Long Beach Bl y Sanborn, 4) Long Beach Bl/Euclid, 5) Long Beach Bl/Imperial Hwy, 6) Atlantic Av/Cortland, 7) Atlantic Av/Abbott Rd, 8) Alameda/Deputy Blaire. (Fase 2)	ITS							
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0098**	Proyectos de reasfaltado de las líneas divisorias en el pavimento de la ciudad	Sustituir la señalización en las principales calles (señalización de carriles, señalización de zonas escolares) en varios puntos de la ciudad de Lynwood.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0099**	Proyectos de sincronización de señales de tráfico	Varias calles principales dentro de la ciudad de Maywood	ITS, SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0100**	Proyectos de mejora de señales de tráfico	Modernizar el equipo de señales de tráfico en varios puntos de la ciudad de Maywood	ITS							
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0101**	Instalación de videocámaras	Instalación de cámaras de vídeo en todas las intersecciones señalizadas de la ciudad de Maywood	ITS							
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0104**	Puente de Rosecrans Av	Rehabilitar/sustituir el puente de Rosecrans Av sobre el Río LA	BIP		20% - RAISE (Urbano), BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP	Sin máximo	Bajo	T4 2024 - BIP	Anual
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0105**	Proyecto de mejora de Garfield Av	Mejorar Garfield Av desde el límite sur de la ciudad hasta el límite norte [Ciudad de Paramount]	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0107**	Puentes de Alondra Bl	Sustituir los puentes de Alondra Bl sobre el Río LA y la I-710	BIP		20% - RAISE (Urbano), BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP	Sin máximo	Bajo	T4 2024 - BIP	Anual
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0108**	Mejoras en la intersección de Garfield Av	Proporcionar carriles dobles de giro a la izquierda en todas las aproximaciones para las siguientes intersecciones a lo largo de Garfield Av: 1) Rosecrans, 2) Somerset y 3) Alondra.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0109**	Mejoras en la intersección de Alondra Bl.	Proporcionar carriles dobles de giro a la izquierda en todas las aproximaciones para las siguientes intersecciones a lo largo de Alondra Bl: 1) Garfield, 2) Paramount y 3) Downey.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0110**	Mejoras en la intersección de Rosecrans	Proporcionar carriles dobles de giro a la izquierda en todos los enfoques para las siguientes intersecciones a lo largo de Rosecrans Av: 1) Garfield, 2) Paramount y 3) Downey.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0112**	Proyectos de coordinación de señales/ITS	Implementar proyectos de coordinación de señales e ITS en varios lugares dentro de la ciudad de Signal Hill.	ITS							
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0113**	Proyecto de mejora de Orange Av	Mejorar Orange Av, incluyendo la adición de carriles de bicicleta, entre 25th St y Spring St.	ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Carretera general local / regional	**LB-ELA_0115**	Proyecto de mejora de California Av	Mejorar California Av, incluyendo la adición de carriles de bicicleta, entre Willow St y Spring St.	ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0116**	Mejora operativa de las señales de tráfico	Mejorar la señal de tráfico en Willow St y Temple Av	ITS							
Calles principales / Calles completas	Calles completas	**LB-ELA_0117**	Proyecto de mejora de Burnett Street/Skyline Drive	Mejorar Burnett Street/Skyline Drive, incluyendo la adición de carriles para bicicletas, entre East Walnut Avenue y Dawson Avenue. Instalación de aceras entre Gaviota Avenue y Cherry Avenue, carriles para bicicletas Clase 2 entre Walnut Avenue y Dawson Avenue, y servicios / mejoras viales relacionados.	ATP	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0166**	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA	Diseño e implementación de infraestructuras de vehículos conectados para mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de la carretera dentro del corredor LB-ELA. Esto permitiría que las unidades en los vehículos se comunicaran con las unidades integradas en la infraestructura de transporte. Otras aplicaciones tecnológicas permitirían a los vehículos comunicarse con otros vehículos, redes de datos o peatones. El objetivo principal de esta tecnología es compartir información relacionada con elementos como advertencias de seguridad, peligros en las carreteras, información sobre rutas, restricciones en las rutas de camiones y zonas de seguridad para peatones.	ITS, SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual
Calles principales / Calles completas	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0167**	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710	Desplegar medidas de rendimiento de las señales de calles principales en todas las intersecciones señalizadas dentro del corredor LB-ELA para permitir la optimización del funcionamiento de las señales de tráfico con el fin de mejorar la movilidad del corredor arterial	ITS, SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual
Pistas de calles principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	**LB-ELA_0215**	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710	Diseñar e implementar la interconexión mejorada del control de señales de tráfico arterial y las comunicaciones centrales de gestión del tráfico para elevar la gestión y las operaciones del sistema de tráfico subregional.	ITS, SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual
Arterial Roadway	General Local / Regional Roadway	**LB-ELA_0221**	Atlantic Blvd. widening Over I-5 at Mixmaster Intersection	Would widen Atlantic Avenue bridge structure over I-5 at intersection of Telegraph Road, Eastern Avenue, and Atlantic Boulevard in the City of Commerce. Would help relieve traffic congestion and provide a safer roadway for all modes of transportation.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	**LB-ELA_0009**	Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del West Santa Ana Branch (TOD SIP)	El TOD SIP proporciona una visión global y orientación estratégica para que las jurisdicciones locales de Southeast Gateway (anteriormente West Santa Ana Branch (WSAB)) 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 la estación a lo largo de la alineación. Además, en 2019, la Junta de Metro aprobó un programa de implementación de 1 millón de dólares para financiar a las jurisdicciones WSAB para implementar las recomendaciones TOD SIP	TOD		0.2	$14M	Sin máximo	Bajo	T3 2024	Anual
Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	**LB-ELA_0133**	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA	Bajo este programa, se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de mejorar de la calidad del aire, así como programas de educación y detección de salud en áreas afectadas negativamente por proyectos de infraestructura de transporte existentes y propuestos. El Programa de Beneficios para la Salud de la Comunidad LB-ELA serviría a las comunidades dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Este programa proporcionaría fondos de subvención para llevar a cabo proyectos y actividades de divulgación con el fin de mejorar la calidad del aire y la salud pública, entre otros: - Proyectos de mejora de la calidad del aire para escuelas e instalaciones comunitarias: filtración de aire, actualizaciones de HVAC, sustitución/sellado de ventanas y puertas, barreras vegetales o de paisajismo. - Educación y detección de la salud: detección y diagnóstico de salud comunitaria, educación para la salud, capacitación para trabajadores de salud comunitarios, programas de divulgación.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Programas comunitarios	Medio ambiente	**LB-ELA_0134**	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero	Bajo el Programa de Reducción de Energía / Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI), se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de reducción de energía y reducción de gases de efecto invernadero en áreas afectadas por proyectos de transporte dentro del Corredor LB-ELA. Este programa sería un elemento importante de cualquier iniciativa importante de transporte que tenga lugar dentro del Corredor LB-ELA. El programa proporcionaría fondos de subvención para implementar proyectos y actividades educativas dirigidas a reducir las emisiones de gases de efecto. Ejemplos de estos proyectos incluyen: proyectos de energías renovables, generación de energía solar, iluminación de bajo consumo y plantación de árboles.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	**LB-ELA_0135**	Políticas de estabilización de la vivienda	Aplicando un enfoque integrado, trabajar con las ciudades, el condado de Los Angeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria que apoyen a las comunidades desfavorecidas dentro del corredor LB-ELA, mejoren su capacidad de recuperación y aborden los determinantes sociales de la salud. Proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Policias e incentivos de estabilización de la vivienda, que incluyan medidas tales como: - Mandatos parala mejora de procesos: Implicar a la comunidad/formar asociaciones con organizaciones de base comunitaria; - Beneficios para la comunidad: establecer un marco/menú/calificación de desarrollo equitativo para los nuevos proyectos de desarrollo; - Desarrollar fideicomisos de tierras comunitarias/bancos de tierras: para nuevas viviendas y/o para apoyar las viviendas asequibles de origen natural; - Creación de riqueza local: fomentar la producción local de viviendas asequibles en venta, programas de ayuda al pago inicial, programas de ayuda al mantenimiento de la vivienda; - Políticas de vivienda de inclusión con o sin opción de cuotas de sustitución; - Fondo Fiduciario de la 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 (ADU) asequibles y programas de amnistía de ADU; - Políticas para reducir los costos de vivienda, como la reducción/desagregación de estacionamientos, técnicas de construcción innovadoras, exenciones de tarifas, racionalización de permisos; - Programas antidesalojo para inquilinos: programas de derechos de los inquilinos que incluyan políticas contra el acoso/ políticas de desalojo por causa justa, asistencia jurídica para los inquilinos, políticas de vivienda sin pérdida neta para nuevos desarrollos, límites a la demolición residencial y conversión, políticas de derecho de retorno de los inquilinos, programas de preferencia de residentes locales para nuevas viviendas; - Políticas de estabilización de alquileres;	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	**LB-ELA_0186**	Políticas de estabilización económica	Trabajar con las ciudades, el condado de Los Angeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria que apoyen a las comunidades desfavorecidas dentro del corredor LB-ELA. p Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Las políticas e incentivos de estabilización económica incluyen medidas como: - Ordenar para la mejora de los procesos: Implicar a la comunidad/formar asociaciones con organizaciones de base comunitaria; - Programas de capacitación financiera de la comunidad: acuerdos de contratación local, educación de la mano de obra y desarrollo, programas de mejora del crédito; - Apoyo a las empresas locales: fondo de interrupción para pequeñas empresas y fondos para préstamos durante la construcción, guía de servicios de apoyo a las empresas, zonificación para fomentar las pequeñas empresas, programas de alquiler con opción a compra para empresas y viviendas; - Identificar, proteger y fomentar los negocios heredados y culturalmente significativos, así como los hitos históricos y culturales, ordenar la inclusión de espacios artísticos y culturales	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas comunitarios	Medio ambiente	**LB-ELA_0187**	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA	Bajo esta iniciativa, los proyectos propuestos implementados a través del Plan de Inversión del Corredor LB-ELA deben considerar soluciones sensibles al contexto como parte del diseño del proyecto, así como elementos de "ecologización urbana" que fomenten la resiliencia ambiental. Estos elementos de "ecologización urbana" pueden incluir elementos tales como: provisión de espacios verdes/cinturones verdes; *parquecitos* ; plantación de árboles; plantación tolerante a la sequía; restauración y conectividad de hábitats; proyectos de captura de aguas pluviales/desvío de inundaciones/gestión del agua; remediación de terrenos baldíos, 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 "verdes" que demuestren que proporcionan espacios abiertos de acceso público y beneficios para el ecosistema, como la reducción de islas de calor urbano dentro del Corredor LB-ELA.		Ecologización Urbana, AHSC	0					

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Programas comunitarios	Medio ambiente	**LB-ELA_0190**	Arte público / Estética	Iniciativa política que exigiría que un porcentaje de los fondos para la construcción de transportes destinados a grandes proyectos de obras públicas se destinara a arte público, paisajismo, elementos de diseño urbano y otras características estéticas de los proyectos.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	**LB-ELA_0191**	Infraestructura de cero emisiones para automóviles	Trabajar con las jurisdicciones locales (Ciudades, Condado de Los Angeles), agencias públicas y socios privados-públicos para desarrollar y ubicar estaciones de carga adicionales para vehículos de cero emisiones dentro del Corredor LB-ELA. Proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones con el fin de ayudar a asegurar la financiación. Además, proporcionar apoyo técnico para compartir las mejores prácticas, tales como: identificación de incentivos y / o requisitos de políticas para nuevos desarrollos.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	**LB-ELA_0192**	Proyectos de electrificación de autobuses	Solicitar incentivos para acelerar el despliegue de vehículos de cero emisiones dentro del corredor LB-ELA. Los proyectos podrían incluir la electrificación de autobuses (autobuses de transporte público, autobuses escolares), así como infraestructuras de recarga de cero emisiones. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones para definir y desarrollar proyectos potenciales	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	**LB-ELA_0193**	Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, condado de Los Angeles) para aplicar las mejores prácticas y directrices de diseño para fomentar el desarrollo orientado al transporte público cerca de las estaciones de ferrocarril y de las rutas de autobús muy utilizadas dentro del corredor LB-ELA. Proporcionar recursos técnicos como ayuda para la redacción de subvenciones y asistencia técnica para el desarrollo comunitario y la planificación del uso del terreno. Ayudar a las jurisdicciones locales en coordinación con los propietarios y desarrolladores para garantizar una construcción segura y fortalecer las conexiones con el tránsito	TOD		0.2	$14M	Sin máximo	Bajo	T3 2024	Anual
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del terreno	**LB-ELA_0194**	Programas para personas sin hogar	Apoyar las iniciativas para las personas sin hogar dentro del corredor LB-ELA y esfuerzos y recomendaciones que han surgido clave del grupo de trabajo sobre personas sin hogar de Metro, Reimaginar las iniciativas de seguridad pública y otras iniciativas y estudios del condado para de ese modo abordar el problema de las personas sin hogar dentro y alrededor del sistema de tránsito, incluyendo disposiciones para: mejorar la experiencia del cliente; mantener un sistema seguro y protegido; y conectar a las personas sin hogar del sistema de tránsito con los servicios y recursos..	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	**LB-ELA_0195**	Programas de contratación selectiva	Apoyar el desarrollo de los programas de contratación local y específica para aumentar la parte de dinero público que se destina a la creación de puestos de trabajo locales para los residentes de la comunidad de la zona de estudio LB-ELA. Incluir medidas como el establecimiento de Acuerdos Laborales de Proyecto (PLA) que especifican objetivos de contratación locales y específicos para proyectos de construcción específicos. Colabore con las jurisdicciones locales y las agencias públicas para alinear las políticas, los umbrales y los requisitos de contratación locales y específicos.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	**LB-ELA_0196**	Iniciativas de empleo/contratación	Formar asociaciones con agencias públicas, grandes empleadores y empresas locales para realizar campañas de reclutamiento en ubicaciones dentro del 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 con respecto a oportunidades laborales, así como recursos para establecer contactos. Llevar a cabo campañas de promoción para dar a conocer activamente estos eventos en las comunidades del corredor LB-ELA.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	**LB-ELA_0197**	Programas de formación profesional	Formar asociaciones con agencias públicas, empleadores del sector privado, colegios comunitarios, organizaciones laborales y organizaciones sin fines de lucro para ampliar los programas para los residentes de la comunidad vocacionales y educativos dentro del Corredor LB-ELA. Los ejemplos podrían incluir capacitación para mecánicos que trabajan para pequeñas empresas que dan servicio a vehículos de cero emisiones. Estos programas ofrecerían oportunidades de establecer una trayectoria profesional para trabajar en sectores económicos clave y ascender en el nivel, centrándose en el desarrollo de la mano de obra y la formación de competencias.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Programas Comunitarios	Calidad del aire / Salud comunitaria	**LB-ELA_0218**	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire	Agregar cuatro nuevas estaciones de monitoreo de la calidad del aire dentro del Área de estudio LB-ELA. Los sitios se identificarán en cooperación con el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0028**	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Willow	Reconfiguración del paso a desnivel I-710/Willow para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	INFRA, RAISE		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano) 40% - INFRA	$1.5 mil millones - RAISE $1.5 mil millones - INFRA	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - INFRA	Bajo	T4 2023 - RAISE T2-T3 2024 - INFRA	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0029**	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Del Amo	Reconfiguración del paso a desnivel I-710 / Del Amo para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	INFRA, RAISE		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano) 40% - INFRA	$1.5 mil millones - RAISE $1.5 mil millones - INFRA	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - INFRA	Bajo	T4 2023 - RAISE T2-T3 2024 - INFRA	Anual

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0030**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Bl.	Mejora del paso a desnivel de la I-710/Long Beach Bl. para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	INFRA, RAISE		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano) 40% - INFRA	$1.5 mil millones - RAISE $1.5 mil millones - INFRA	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - INFRA	Bajo	T4 2023 - RAISE T2-T3 2024 - INFRA	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0031**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91	Reconfiguración del paso a desnivel de I-710/Alondra para mejorar las operaciones y la seguridad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar, reubicar los conectores SB I-710 a SR-91 para reducir los movimientos entrelazados. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	INFRA, RAISE	RIP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano) 40% - INFRA	$1.5 mil millones - RAISE $1.5 mil millones - INFRA	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - INFRA	Bajo	T4 2023 - RAISE T2-T3 2024 - INFRA	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0032**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Imperial	Reconfiguración del paso a desnivel I-710 / Imperial para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	INFRA, RAISE		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano) 40% - INFRA	$1.5 mil millones - RAISE $1.5 mil millones - INFRA	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - INFRA	Bajo	T4 2023 - RAISE T2-T3 2024 - INFRA	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0033**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Firestone	Mejora del paso a desnivel de I-710/Firestone Bl. para mejorar las operaciones y la seguridad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	RAISE		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano)	$1.5 mil millones RAISE	$25M-$45M	Bajo	T4 2023 - RAISE	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0034**	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Florence	Reconfiguración del paso a desnivel I-710/Florence para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.	RAISE		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano)	$1.5 mil millones RAISE	$25M-$45M	Bajo	T4 2023 - RAISE	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0037**	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-405	Modificar y reubicar los conectores I-710 / I-105 a lo largo de la I-710 entre la I-105 e Imperial Highway en ambas direcciones para resolver los problemas de cruces y la congestión relacionada en la I-710 entre la I-105 e Imperial Highway.	SS4A, RAISE, Reconectando Comunidades		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano) 50% - RCN (Capital)	mil millones - SS4A $3.2 mil millones - RCN	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - Otros	Bajo - RAISE, RCN SS4A - Alto	0	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0046**		I-405. En las ciudades de Long Beach, Signal Hill, Los Angeles y Carson y en sus proximidades, rehabilitar el pavimento, modernizar las señales, rehabilitar los puentes, modernizar el alumbrado, mejorar la seguridad, rehabilitar los elementos del Sistema de Gestión del Transporte (TMS) y sustituir el cableado de cobre por fibra, rehabilitar las alcantarillas y modernizar las instalaciones para adaptarlas a las normas de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA).	Reconectando Comunidades, SMART		0% - SMART 20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - SMART $3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	Bajo	T3 2024	Anual - RCN, SMART
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0091**	Mejora del paso a desnivel de I-710/Anaheim	Reconstruir el paso a desnivel de I-710/Anaheim para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0092**	Mejora del paso a desnivel de I-710/PCH	Reconstruir el paso a desnivel de I-710/Pacific Coast Highway (PCH) para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	INFRA		0.4	$1.5 mil millones - INFRA	Sin máximo	Bajo	T2-T3 2024 - INFRA	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Precios por congestionamiento	**LB-ELA_0153**	Precios por congestionamiento	Implementar una estrategia de tarifas por precios por congestionamiento en la autopista I-710. No se añadirían nuevos carriles a la huella existente de la I-710. En su lugar, los vehículos de un solo ocupante y los camiones que entren y salgan de la autopista tendrán que pagar, mediante el despliegue de un sistema automatizado de lectores y cobro electrónico de peaje que permite a los usuarios pagar cómodamente los peajes utilizando una etiqueta de peaje que se monta en el interior de su vehículo. Los autos compartidos, los camiones de cero emisiones y los autos de cero emisiones viajarían gratis.	RAISE, INFRA	SCCP, RIP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP). SCCP 20% - RAISE (Urbano) 40% - INFRA	$1.5 mil millones - RAISE $1.5 mil millones - INFRA $250M - SCCP	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - Otros	Bajo	T4 2023 - RAISE T2-T3 2024 - INFRA T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, INFRA Bienal - SCCP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0156**	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710	Agregar señales de tráfico con fases protegidas para peatones / bicicletas, cruces peatonales, iluminación, paisajismo, señalización y líneas divisorias en el pavimento, y otras características peatonales relacionadas con la seguridad en los terminales de la rampa de la I-710.	SS4A		20% - SS4A	mil millones	Sin máximo	Relativamente alto	T2 2024 - SS4A	Anual

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0181**	Límite de autopistas y puentes ensanchados	Ensanchar los tableros de los puentes arteriales en puntos clave sobre la autopista I-710 y el canal del Río de Los Angeles para proporcionar "islas de tierra", "parquecitos urbanos" y conexiones de "cinturón verde" sobre la I-710 y el Río de Los Angeles. Incluir vías peatonales / ciclistas.	Reconectando Comunidades y Vecindarios (RCN)	ATP, SCCP	0% - ATP, SCCP 20% - RCN (Planificación) 50% - RCN (Capital)	$100M - $178M - ATP $250M - SCCP $3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	21% - ATP Bajo - SCCP, RCN	Marzo 2024 - ATP T3 2024 - SCCP, RCN	Anual - RCN Bienal - ATP, SCCP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Precios por congestionamiento	**LB-ELA_0182**	Iniciativa estratégica de carriles exprés	Avanzar en los estudios de planificación para implantar carriles exprés en las autopistas clave de la zona de estudio, incluidas la I-405, la I-105 y la SR-91.	INFRA (planificación)	SCCP	0% - SCCP 40% - INFRA	$1.5 mil millones - INFRA $250M - SCCP	Sin máximo	Bajo	T2-T3 2024 - INFRA T3 2024 - SCCP	Anual - INFRA Bienal - SCCP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0035**	Carriles auxiliares de la I-710 (de Willow a Wardlow)	Proporcionar carriles auxiliares en las direcciones NB y SB de la I-710, entre Willow St y los conectores de la I-405 en Wardlow Rd para gestionar mejor los conflictos de entrecruzamiento del tráfico y la congestión relacionada.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0036**	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-405	Modificar SB I-710 Collector Distributor Rd/Eliminar SB I-710 a la salida EB Wardlow Bl en Wardlow Rd. Modificar NB I-710 a SB Conector I-405/Eliminar WB Wardlow Bl en rampa a NB Conectores I-710/I-405.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0038**	Carriles auxiliares de la I-710 (Del Amo Bl a Long Beach Bl)	Proporcionar carriles auxiliares en las direcciones NB y SB de la I-710, entre Del Amo Bl y Long Beach Bl para gestionar mejor los conflictos de cruces del tráfico y la congestión relacionada.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0039**		I-710, MP R6.0-14.1. En Long Beach y Compton, desde Shoreline Dr hasta el norte de Alondra Bl. Aumentar la seguridad de los trabajadores de la autopista construyendo paradas para vehículos de mantenimiento (MVP), mejorando las barandillas y los tratamientos de los extremos, pavimentando más allá del terreno, instalando control de la erosión y sustituyendo las cajas de tracción.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0043**		I-710, MP 22.2. En Commerce y Vernon, en Hobart Rail Yard Overhead No. 53-0840. Rehabilitar, limpiar y pintar el puente.	BIP		20% - BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP	Sin máximo	Bajo	T4 2024 - BIP	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0045**		Ruta 91, MP R11.7. En Long Beach, en el Río LA (W91 -N710 y S710) Puente nº 53-2143F. Reemplazar partes de la cubierta del puente y aplicar una capa de concreto de poliéster.	BIP		20% - BIP (Planificación, puente pequeño) 50% - BIP (puente grande)	$2.4 mil millones - BIP	Sin máximo	Bajo	T4 2024 - BIP	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0048**		I-105, MP R14.3. En Paramount, en Grove St en la estación de bombeo de Garfield Av. Sustituir el bombeo, añadir iluminación, construir salidas para vehículos de mantenimiento (MVP) y proporcionar una conexión de fibra óptica a la caseta de bombeo.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0049**		I-710, MP 18.7-19.6. En South Gate y Bell Gardens, en la planta de bombeo de South Gate y en la planta de bombeo de Florence Av; también en Downey, en la ruta 105, en la planta de bombeo de Ardis Av (PM R16.48). Modernizar las plantas de bombeo.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0050**		Ruta 91. En las ciudades de Carson, Compton, Long Beach y Bellflower. Modernizar las señales aéreas y las estructuras de señalización, rehabilitar el paisajismo y mejorar la seguridad de los trabajadores de la autopista.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0052**		Ruta 47. En Long Beach desde la Ruta 710 hasta el norte de la Ruta 710 (PM 3.497/3.58). Actualizar los elementos del Sistema de Gestión del Transporte (TMS), sustituir el cable de fibra óptica y conectar los equipos actualizados a los centros de comunicación.	SMART		0% - SMART	$100M - SMART	Sin máximo	Bajo - SMART	T3 2024 - SMART	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0053**		I-405, MP 7.2. En Long Beach, en la estación de mantenimiento de Pacific Pl, en el 3725 de Pacific Pl. Sustituir un edificio deteriorado por uno nuevo en la estación de mantenimiento.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0054**		I-710, MP 24.7. Cerca del barrio del Este de Los Angeles, en la estación de mantenimiento Humphrey, en 102 South Humphreys Av. Construir un nuevo edificio de oficinas, un edificio de almacenamiento de equipos y una estación de carga de vehículos de cero emisiones (ZEV) y demoler un edificio existente.	Subvenciones para infraestructuras de carga y abastecimiento de combustible (carga comunitaria)		0.2	$700M	$15M	Por determinar	T2 2024	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0093**	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Wardlow	Reconstruir el enlace I-710/Wardlow para proporcionar mejoras operativas y de seguridad.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0137**	Muros de aislamiento acústico de autopistas	Construir pantallas o muros de aislamiento acústico que sean más altos para proteger a los residentes de la contaminación atmosférica, el ruido y otros impactos (Paquete de diseño 2, Paquete de diseño 3). Realizar estudios de ruido para todos los muros restantes a lo largo de la I-710 que tengan menos de 16 pies de altura para identificar proyectos de muros de aislamiento acústico adicionales y viables que supongan los mayores beneficios para los residentes afectados y otros receptores sensibles.	RAISE		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano)	$1.5 mil millones RAISE	$25M-$45M	Bajo	T4 2023 - RAISE	Anual
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Carriles de emisiones cero en la I-710	**LB-ELA_0154**	Restricción de la zona de circulación de camiones sin emisiones en la I-710	Establecer una zona de circulación exclusiva para camiones de cero emisiones en la I-710. Sólo los camiones de cero emisiones podrían circular por la I-710, mientras que los camiones pesados diésel y de emisiones casi nulas quedarían excluidos. No se añadirían nuevos carriles a la huella existente de la I-710. No se impondrían restricciones a los automóviles.	Programa de Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias	Programa de mejora de corredores comerciales (TCEP)	0% - TCEP 20% - Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias	$160M - Programa de Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias $500M - TCEP	Sin máximo	Bajo	T3 2024 - TCEP	Anual - Emisiones de camiones en los puertos Bienal - TCEP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0155**	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710	Proporcionar paisajismo tolerante a la sequía dentro del derecho de paso existente y disponible a lo largo de la I-710. Donde sea necesario, agregue características de iluminación sensible al contexto y señalización adicional para mejorar la seguridad. Incluir paisajismo duro y otras características estéticas para mejorar el atractivo de la autopista para los usuarios y para los usos del terreno/comunidades adyacentes.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0157**	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)	Implantar un proyecto piloto en la I-710 para desplegar y evaluar medidas que reduzcan la exposición de las poblaciones cercanas a las partículas, en concreto las fuentes localizadas de polvo arrastrado/fugitivo, el desgaste de los neumáticos o llantas, y el desgaste de los frenos asociados al 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 las escuelas o instalaciones comunitarias cercanas, materiales de pavimento, barrido frecuente de las calles y despliegue de sistemas de control de la calidad del aire, entre otras. Además, incluya 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 distintas medidas.		CMAQ	11.50%					
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Mejoras en la autopista	**LB-ELA_0180**	Carriles de desviación de camiones de I-710	Construir carriles de desvío para camiones en la I-710 entre Willow St y Del Amo Bl. El objetivo de la mejora sería separar los autos de los camiones a través del congestionado paso a desnivel de I-710/I-405 por motivos de seguridad y movilidad.		Programa de mejora de corredores comerciales	0% - TCEP	$500M - TCEP	Sin máximo	Bajo	T3 2024 - TCEP	Bienal - TCEP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Carriles de emisiones cero en la I-710	**LB-ELA_0183**	Carril 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 con cero emisiones. Sólo los camiones de emisiones cero podrían circular por este carril, mientras que los vehículos de combustibles fósiles quedarían excluidos. No se añadirían nuevos carriles a la huella existente de la I-710.		Programa de mejora de corredores comerciales (TCEP)	0% - TCEP	$500M - TCEP	Sin máximo	Bajo	T3 2024 - TCEP	Bienal - TCEP
Mejoras en la seguridad y las conexiones en las autopistas	Servicios de autopista / ITS	**LB-ELA_0188**	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas	Programación continua de Caltrans que garantiza que los proyectos y actividades de mantenimiento, como la retirada de basura, el paisajismo, la provisión de vegetación resistente a la sequía y la eliminación de grafitis, se lleven a cabo de forma regular dentro de los derechos de paso públicos y estatales del corredor LB-ELA. Asegúrese de que la agencia dedica recursos suficientes a este esfuerzo.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Autopista		N/A - Nuevo	ICM Fase 2: Mejoras al corredor de la autopista	Diseñar e implementar mejoras en la línea principal de la autopista y en las rampas de la autopista (es decir, nuevos controladores, medición de rampas, CCTV, detección, comunicaciones por fibra) a lo largo de la I-710 (SR-91 hasta Ocean Blvd).	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Movimiento de bienes	Programas de camiones/ITS	**LB-ELA_0004**	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Angeles	En enero de 2021, la Junta Directiva de Metro aprobó el Plan Estratégico de Movimiento de Mercancías 2021, que incluía una Iniciativa de Camiones Limpios en todo el condado, con el Programa de Camiones Limpios de la 710 Sur identificado como una prioridad estratégica de movimiento de mercancías. En su reunión de octubre de 2021, la Junta Directiva de Metro actuó para volver a comprometer 50 millones de dólares de los fondos de la Medida R del Corredor I-710 Sur como financiamiento inicial para el Programa de Camiones Limpios de la 710 Sur, que posteriormente ha sido rebautizado como Programa de Camiones de Emisiones Cero de LB-ELA. El objetivo de este programa es sustituir los camiones diésel por camiones de cero emisiones en el corredor LB-ELA. El programa aportaría fondos de subvención para desplegar una serie de camiones de cero emisiones en la I-710, así como financiamiento inicial para desarrollar estaciones de carga eléctrica/reabastecimiento para camiones de cero emisiones.	Programa de Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias	Programa de mejora de corredores comerciales (TCEP)	0% - TCEP 20% - Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias 30% - TCEP	$160M - Programa de Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias $500M - TCEP	Sin máximo	Bajo	T3 2024 - TCEP	Anual - Emisiones de camiones en los puertos Bienal - TCEP
Movimiento de bienes	Programas de camiones/ITS	**LB-ELA_0023**	Infraestructura de camiones limpios	Instalar infraestructura de recarga para camiones de cero emisiones.	CFI (categoría AFC). PIDP, Programa de Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias		10% - CFI 20% - PIDP, Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias	$450M - PIDP $160M - Programa de Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias	Sin máximo	Bajo		Anual
Movimiento de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de bienes TDM	**LB-ELA_0024**	Modernización de los raíles del muelle 400	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	PIDP		0.2	$450M	Sin máximo	Bajo	T4 2023	Anual
Movimiento de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de bienes TDM	**LB-ELA_0025**	Modernización de las instalaciones de transferencia de Terminal Island	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	PIDP		0.2	$450M	Sin máximo	Bajo	T4 2023	Anual
Movimiento de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de bienes TDM	**LB-ELA_0026**	Modernización del Railyard de la terminal de contenedores de West Basin	Ampliación del patio de maniobras del muelle para dar cabida a grúas pórtico sobre raíles accionadas eléctricamente.	PIDP		0.2	$450M	Sin máximo	Bajo	T4 2023	Anual
Movimiento de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de bienes TDM	**LB-ELA_0132b**	Muelle 300 en el ferrocarril del muelle	Ampliación del patio ferroviario en el muelle para dar cabida a grúas pórtico montadas sobre rieles operadas eléctricamente.	PIDP		0.2	$450M	Sin máximo	Bajo	T4 2023	Anual
Movimiento de bienes	Puertos	**LB-ELA_0021**	Mejoras en la terminal del corredor Alameda	Nuevo puente ferroviario del canal de Cerritos y conexiones de apoyo en todo el puerto de Los Angeles.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Movimiento de bienes	Puertos	**LB-ELA_0121**	Realineación de Pier D St	Realinear Pier D Street, desde la puerta de salida de Middle Harbor hasta Pico Avenue. Actualmente, Pier D Street tiene problemas de distancia visual, radios de curva inadecuados y problemas de drenaje/inundación en el punto bajo. El proyecto de Realineación del Muelle D proporcionará redundancia a través del Muelle D, mejorando así la seguridad y los flujos de tráfico. La alineación actual de Pier D Street tiene problemas de distancia visual, radios de curva inadecuados, problemas de drenaje e inundaciones en el punto bajo. El alcance del proyecto es ampliar y reconstruir Pier D Street entre Middle Harbor Exit Gate y Pico Avenue y reconfigurar West Broadway Avenue. Los elementos adicionales del alcance incluyen la construcción. Esto incluye la reubicación de una estación de bombeo existente o una nueva, muros de contención, mejoras de servicios públicos, una nueva carretera, trazado de líneas, señalización y trabajos de señalización y tráfico.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Movimiento de bienes	Puertos	**LB-ELA_0122**	Carretera Harbor Scenic Dr y mejoras de infraestructura	Mejorar Harbor Scenic Dr, desde Harbor Plaza hasta el Ocean Bl. El proyecto: aumentaría la sección estructural del pavimento de la calzada para reemplazar el pavimento envejecido existente; proporcionaría mejoras en las alineaciones horizontales y verticales para aumentar la seguridad; mejoraría el trazado de las líneas divisorias en el pavimento, la señalización de tráfico y la señalización de orientación; mejoraría la iluminación de la autopista; mejoraría las instalaciones de drenaje (incluida la introducción de mejoras permanentes de la calidad del agua, como bio-swales y rejillas de entrada y salida de las cuencas colectoras); renovar el paisajismo y el riego de la calzada y la mediana; y proporcionaría mejoras en los servicios públicos.	RAISE, SS4A	SCCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), SCCP 20% - RAISE (Urbano), SS4A	$250N - SCCP mil millones - SS4A $1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - SS4A, SCCP	Bajo - RAISE SS4A - Alto	T4 2023 - RAISE T2 2024 - SS4A T3 2024 - SCCP	Anual - RAISE, SS4A Bienal - SCCP
Movimiento de bienes	Puertos	**LB-ELA_0123**	Mejora de la calle Pico Av	Mejorar Pico Av, entre calle Pier D y calle Pier E. Este proyecto de mejora de carreteras implementará lo siguiente: ampliar un segmento corto de carretera; mejorar congestión y seguridad de camiones; reconstruir el pavimento, mejorar el drenaje superficial existente y mejorar las entradas de drenaje pluvial; aumentar el tamaño de la línea de alcantarillado; proporcionar aceras continuas con características accesibles según la ADA; mejorar el alumbrado público; y ampliar las características de paisajismo y características paisajistas hechas a mano.	PIDP, Programa de Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias		0.2	$450M $160M - Programa de Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias	Sin máximo	Bajo	T4 2023	Anual

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Movimiento de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de bienes TDM	**LB-ELA_0124**	Programa de Mejora de la Red Nacional de Carga Multimodal Cero Emisiones del Puerto de Los Ángeles: Proyectos de Mejora del Sistema Ferroviario	Vías ferroviarias adicionales en POLA para mejorar las operaciones ferroviarias en general, incluyendo el apoyo a los raíles en los muelles	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Movimiento de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de bienes TDM	**LB-ELA_0151**	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías	Llevar a cabo una evaluación para evaluar las opciones para derivar una mayor utilización del Corredor de Alameda como un medio potencial para reducir los viajes de camiones dentro de la subregión del Sur de California. Esta evaluación incluiría opciones tales como: oportunidades para aumentar la participación ferroviaria de carga en el muelle; implementación de un servicio de transporte ferroviario de carga de corta distancia a nuevas instalaciones ferroviarias interiores; y aumento del uso/mejora de la eficiencia operativa de las instalaciones intermodales existentes cerca del muelle y fuera del muelle. Esta evaluación tomaría en cuenta los pronósticos de carga actualizados, los factores económicos y las proyecciones, las tendencias actuales asociadas con la cadena logística de movimiento de mercancías, incluidos los viajes de camiones de carga, y las limitaciones de capacidad intermodal y ferroviaria en la región del sur de California. El estudio ferroviario de transporte de carga de mercancías evaluaría las opciones desde una perspectiva de todo el sistema e incluiría factores tales como cambios en los patrones de viaje de los camiones, implicaciones en el uso de la tierra y el potencial de impactos ambientales, así como restricciones institucionales.	INFRA, PIDP	TCEP	0% - TCEP 20% - PIDP 40% - INFRA	$500M - TCEP $660m - PIDP $1.5 mil millones - INFRA	Sin máximo	Bajo	T2 2024 - PIDP, INFRA T3 2024 - TCEP	Anual - INFRA, PIDP Bienal - TCEP
Movimiento de bienes	Ferrocarril de mercancías / Movimiento de bienes TDM	**LB-ELA_0217**	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga	Trabajar con los ferrocarriles Union Pacific (UP) y BNSF para desarrollar y probar locomotoras eléctricas de batería para operar en el Corredor de Alameda con el objetivo final de avanzar en una tecnología de cero emisiones capaz de ingresar a la operación comercial de servicios de ingresos.	Programas polotos de FRA, RAISE, INFRA	LCTOP, TIRCP	0% - LCTOP, TIRCP 20% - RAISE, INFRA, FRA	$1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - Otros	Bajo	Varios	Anual
Movimiento de bienes		N/A - Nuevo	Estudio de seguridad y atajos para camiones	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	**LB-ELA_0001**	Corredor de tránsito de Southeast Gateway (LRT)	El proyecto consta de 12 estaciones y es un corredor de tránsito ferroviario ligero de 19 millas que conectará el sureste del condado de Los Angeles con el centro de la ciudad, dando servicio a las ciudades y comunidades de Artesia, Cerritos, Bellflower, Paramount, Downey, South Gate, Cudahy, Bell, Huntington Park, Vernon, la comunidad no incorporada de Florence-Graham del condado de Los Angeles y el centro de la ciudad. Completar el tramo de 4.5 millas entre la línea A de Slauson y Union Station.	FTA (CIG New Starts), RAISE, TOD Grants	TIRCP	0% - RAISE (Rural, HDC, APP), TIRCP 20% - RAISE (Urbano)	$1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - Otros	Bajo		Anual
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	**LB-ELA_0019**	Priorización de carriles exclusivos para autobuses y señales de tránsito en Atlantic (Mejoras de próxima generación)	Proyecto BRT a lo largo de Atlantic para proporcionar mayor velocidad, fiabilidad y frecuencia.	Subvenciones FTA		40% - CIG New Starts	Por determinar	Sin máximo	Bajo		Anual
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0136**	Mayor seguridad en el tránsito	Proporcionar medidas y elementos de seguridad de tránsito mejorados en los trenes, autobuses y estaciones de ferrocarril de Metro, incluyendo: dispositivos de seguridad como cámaras y botones de llamada, respuesta mejorada ante incidentes y agentes de seguridad adicionales y/o personal de paisano.	Subvenciones para instalaciones de tránsito		10-20%	$1.7 mil millones	Sin máximo	Por determinar	T1 2024	Anual
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0140**	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro	Puesta en marcha de un nuevo servicio de tránsito a la carta y flexible de Metro para la sección norte del área de estudio de la I-710 entre Lynwood y Commerce. - Los viajes pueden reservarse en línea, por aplicación o por teléfono. Los viajes se programan previamente, el mismo día/múltiples días. - Utiliza camionetas de pequeña capacidad (para 7-10 pasajeros). - Recoger/dejar donde sea seguro (paradas virtuales). El tiempo máximo de espera previsto es de 15 minutos.	Subvenciones FTA		40% - CIG New Starts	Dependiente de una subvención específica	Sin máximo	Bajo		Anual
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0141**	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 60 (Long Beach Bl)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 60 (Long Beach Bl). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Subvenciones FTA		40% - CIG New Starts	Por determinar	Sin máximo	Bajo		Anual
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0144**	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 111 (Florence)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 111 (Florence). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	RAISE, Subvenciones FTA		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano)	$1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - Otros	Bajo	T4 2023 - RAISE	Anual
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0146**	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 260 (Atlantic Bl)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 260 (Atlantic Bl.). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	RAISE, Subvenciones FTA		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano)	$1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - Otros	Bajo	T4 2023 - RAISE	Anual
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0149**	Mayores elementos de seguridad en las estaciones de Metro de tren ligero existentes y previstas	Iluminación, cámaras de seguridad, mejora de la línea de visión, planes de respuesta ante incidentes/emergencias y otros elementos de seguridad en las estaciones/estructuras de estacionamiento de Metro.	Subvenciones para instalaciones de tránsito		10-20%	$1.7 mil millones	Sin máximo	Por determinar	T1 2024	Anual
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0161**	Programa de Embajadores del Tránsito	Mejorar el Programa de Embajadores del Tránsito de Metro dentro del Corredor LB-ELA para traer a representantes no encargados de hacer cumplir la ley con el fin de mejorar la experiencia del cliente, reforzar la seguridad pública y aumentar el número de usuarios del sistema de tránsito.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0164**	Mejora de la frecuencia de los autobuses metropolitanos en la zona de estudio LB-ELA	Proporcionar una mejora del 50% en todas las rutas de autobuses fijos de Metro de más de 10 minutos en los períodos pico AM y PM. Y, proporcionar una mejora del 50% en todas las rutas de autobuses fijos de Metro de más de 15 minutos en los periodos de mediodía y tarde. (Por ejemplo, una ruta de autobús que tiene como frecuencia un autobús cada 30 minutos mejoraría a un autobús que llegara cada 15 minutos.)	Subvenciones FTA (CIG Grants and 7300 series)		20% - CIG New Starts	Dependiente de una subvención específica	Sin máximo	Bajo		Anual
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0168**	Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton	Las mejoras del proyecto incluirían: embellecimiento, arte, monumentos, seguridad, aumento del almacenamiento de bicicletas, estacionamientos para bicicletas, paseos y carriles de bicicleta (Fases 1 -5). Ubicación: Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton: 275 N. Willowbrook Av., Compton.		ATP, TCC	0% - ATP	$100M - $178M - ATP	Sin máximo	21% - ATP	Marzo 2024 - ATP	Bienal
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0169**	Programa de mejora del tránsito en el sureste de Los Angeles	A la espera de las aportaciones de las partes interesadas y de la aprobación de las jurisdicciones locales, este proyecto podría incluir una mejora de la Prioridad de Señales en todo el condado "basada en la nube", 100 casetas de resguardo en paradas de autobús existentes con más de 50 subidas diarias pero sin resguardo, 100 pantallas de llegada en tiempo real alimentadas con energía solar, 100 mejoras de la iluminación solar en paradas de autobús sin casetas de resguardo que dispongan de iluminación, mejoras de ampliación de terminales/pasarelas en las estaciones de Norwalk, Artesia y Compton, y 100 postes de recarga para autobuses con cero emisiones.	SMART, other ITS, Subvenciones para instalaciones de tránsito		0% - SMART 20% - Instalaciones de tránsito	$100M - SMART $1.7 mil millones - Instalaciones de tránsito	Sin máximo	Bajo	T3 2024 - SMART	Anual
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0175**	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul) para aumentar la seguridad y las zonas de velocidad/seguridad.	RCE, CRISI		20% - CRISI	$1.4 mil millones - CRISI	Sin máximo	Bajo		Anual
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0178**	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 18 (Whittier Bl)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 18 (Whittier Bl.). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones entes en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	RAISE, Subvenciones FTA		0% - RAISE (Rural, HDC, APP) 20% - RAISE (Urbano)	$1.5 mil millones - RAISE	$25M-$45M - RAISE Sin máximo - Otros	Bajo	T4 2023 - RAISE	Anual
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0203**	Mejoras en las paradas de autobús	Colaborar con las jurisdicciones locales (ciudades, zonas no incorporadas del condado de Los Angeles) para llevar a cabo mejoras en las paradas de autobús dentro del corredor LB-ELA. Las mejoras en las paradas de autobús incluirían elementos como: - Iluminación - Características de seguridad - Bancos - Sombra y casetas de resguardo - Bebedero - Pantallas de llegada alimentadas por energía solar - Botes de basura - Paisajismo - Señalización - Cruces peatonales - Mejora de la accesibilidad de ADA, incluido el reposicionamiento de cajas de servicios públicos en la acera Propocionar apoyo financiero para ayudar a movilizar los fondos locales para la implementación del proyecto. Los fondos estarían disponibles en función de criterios tales como: necesidad del proyecto, preparación del proyecto y beneficios del proyecto en relación con los costos, entre otros factores.	FTA (series 7300)			Por determinar	Sin máximo	Bajo		Anual
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	**LB-ELA_0219**	Línea Metrolink (Estación Union – Long Beach)	Construir una nueva línea de Metrolink entre Union Station y el centro de Long Beach. Los trenes se impulsarían con motores de tracción de unidades múltiples eléctricas (EMU), que se anticipa que serán requeridos por la Junta de Recursos del Aire de California después de 2030. La tecnología EMU específica aún no se ha determinado, pero podría ser propulsada por catenaria aérea, celda de combustible de hidrógeno, o catenaria/batería eléctrica. Los trenes operarían a lo largo de la línea SCRRA Metrolink existente entre Los Ángeles y Commerce y luego harían la transición al derecho de paso del ferrocarril Union Pacific (UP) para el segmento entre Commerce y Lakewood. Sin embargo, es probable que sea necesario construir secciones de una segunda vía en esta sección central para operar cuatro trenes por hora en el período pico. Además, porciones sustanciales de la sección sur de la alineación, entre Lakewood y el centro de Long Beach, requerirían un nuevo derecho de paso para proporcionar la vía necesaria para conectar con el área del centro de Long Beach. Se construirían nuevas estaciones y se espaciarían cada 1 a 3 millas dependiendo de la ubicación. Se prevé que estos trenes de Metrolink interlineen a través de Link US (en Union Station) con la línea Antelope Valley Line hacia el norte.	FTA (CIG New Starts)	TIRCP	0% - TIRCP 20% - CIG New Starts	De $331.5 millones a $931.5 millones (Nuevos proyectos en el sur de California) - $690m in 2023 - TIRCP	Sin máximo	Bajo		Anual
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	**LB-ELA_0002**	Línea C (Verde) Extensión Este (Norwalk) (LRT)	Extiende la Línea C (Verde) 2.8 millas desde Norwalk hasta la estación Norwalk/Santa Fe Springs de Metrolink.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0016**	Conexión entre la Línea C (Verde) y la estación Norwalk de Metrolink	Nuevo servicio de autobús de enlace shuttle entre la estación Norwalk de la Línea C y la estación Norwalk de Metrolink para cerrar la brecha de tránsito existente. Solución a corto plazo hasta que se amplíe la Línea C hacia el este.	CIG, Reconectando Comunidades		20% - RCN (Planificación), CIG 50% - RCN (Capital)	$3.2 mil millones - RCN	Sin máximo	Bajo - RCN	T3 2024 - RCN	Anual - RCN
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0077**	Mejoras en las paradas de autobús	Instalación de paradas de autobús y bancos en las paradas de Metro y de la ciudad de Commerce (varios lugares dentro de la ciudad de Commerce).	Subvenciones para instalaciones de tránsito		10-20%	$1.7 mil millones	Sin máximo	Por determinar	T1 2024	Anual
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0103**	Mejoras en las paradas de autobús	Instalación de paradas de autobús y bancos en las paradas de Metro y de la ciudad de Maywood (varios lugares dentro de la ciudad de Maywood).	Subvenciones para instalaciones de tránsito		10-20%	$1.7 mil millones	Sin máximo	Por determinar	T1 2024	Anual
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0118**	Mejoras en las casetas de resguardo de autobús	Modernizar las paradas de autobús en varios puntos de la ciudad de Signal Hill.	Subvenciones para instalaciones de tránsito		10-20%	$1.7 mil millones	Sin máximo	Por determinar	T1 2024	Anual
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0130**	Proyecto de electrificación de carga solar de Long Beach Transit (LBT)	El proyecto convertiría la zona actual de estacionamiento de autobuses, en la principal base de operaciones de la agencia, en una instalación para cargar autobuses eléctricos de batería (BEB) mediante la erección de marquesinas de estacionamiento alimentadas con energía solar, para permitir a Long Beach Transit la transición a una flota de autobuses 100% de emisiones para 2030.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0142**	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 108 (Slauson)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 108 (Slauson). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0143**	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 110 (Gage)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 110 (Gage). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0145**	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 115 (Firestone)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 115 (Firestone). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0147**	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)	Sistema integrado y aplicación basada en la web para proporcionar información en tiempo real a los usuarios sobre las rutas de tránsito óptimas y las opciones de tránsito en función de la hora del día, así como los tiempos estimados de llegada de los autobuses en condiciones de viaje en tiempo real.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0148**	Programa de descuento de tarifas de tránsito	Ampliar el programa de Metro para ofrecer mayores descuentos en las tarifas de transporte a los usuarios de bajos ingresos, estudiantes y personas mayores. Dirigirse a las comunidades de bajos ingresos o desfavorecidas dentro del área de estudio del corredor LB-ELA.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0152**	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito	Ampliación del esfuerzo de colaboración de Metro con Metrolink, Long Beach Transit y las líneas de autobuses municipales de la ciudad para promover el tránsito y los modos de transporte alternativos al vehículo de un solo ocupante. Incluya elementos como un día de "transporte gratuito" y pases de transporte para empleados o estudiantes para fomentar el uso del transporte público.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0160**	Prioridad de tránsito de la Línea A (Línea Azul) / Sincronización de señal	Mejora de la priorización/sincronización de señales para que la Línea A (Línea Azul) tenga mayor prioridad en las zonas en las que los trenes LRT circulan en tráfico de flujo mixto.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0171**	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual	Ejecutar los proyectos planificados de reparación, mantenimiento y seguridad de la infraestructura ferroviaria propiedad de Metro a lo largo de la línea ferroviaria de cercanías de Los Angeles/Condado de Orange dentro de la zona de estudio del corredor LB-ELA.	Subvenciones para instalaciones de tránsito		10-20%	$1.7 mil millones	Sin máximo	Por determinar	T1 2024	Anual
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0172**	Mejoras en la estación de Metrolink de Commerce	Mejorar los andenes de los trenes, cambiar las vías, instalar barreras peatonales y elementos de seguridad en los pasos de peatones, ampliar y ensanchar las aceras y los paseos, añadir iluminación, instalar nuevos elementos de accesibilidad de ADA, sustituir el equipamiento, colocar bandas en los carriles de bicicleta, añadir señalización de orientación y colocar nuevos jardines.	Subvenciones para instalaciones de tránsito		10-20%	$1.7 mil millones	Sin máximo	Por determinar	T1 2025	Anual
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0173**	Separación(es) de nivel de la Línea A (Línea Azul) en Washington St	Proporcionar separación de nivel de la Línea A (Línea Azul) en el cruce de Washington St/Flower St, y en Washington St.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0174**	Nueva estación de Metrolink en la prevista estación de Commerce/Citadel	Construir una nueva estación Metrolink en la línea de ferrocarril suburbano Metrolink Los Angeles - Riverside, en la estación prevista del corredor de tránsito Eastside en Commerce/Citadel.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0176**	Instalar un sistema de control de supervisión y adquisición de datos para la Línea A (Línea Azul)	Instalar un sistema de control y adquisición de datos [SCADA] a lo largo de la Línea A (Línea Azul) en el centro de Long Beach. Esta tecnología permitiría a Metro operar y gestionar mejor la línea de transporte ferroviario para mejorar la fiabilidad de los trenes.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar

Tipo	Subtipo	Identificación del proyecto	Nombre (si procede)	Descripción del proyecto	Programas federales	Programas estatales	Contrapartida local mínima	Fondo de financiación	Importe máximo de subvención	% típico de éxito de la subvención	Ronda de financiación	Frecuencia
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	**LB-ELA_0177**	Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson A (Línea Azul)	Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson A Line (Línea Azul) para mejorar el acceso y la confiabilidad.	TOD		0.2	$14M	Sin máximo	Bajo	T3 2024	Anual
Tránsito	Tránsito en autobús	**LB-ELA_0179**	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 66 (Olympic Bl)	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 66 (Olympic Bl). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito	Servicios de tránsito	**LB-ELA_0189**	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito	Reforzar las políticas que comprometen a Metro a realizar actividades regulares de limpieza y mantenimiento en todos los vehículos de tránsito y en las estaciones de autobús y ferrocarril dentro del corredor LB-ELA. Estas actividades consisten en la limpieza y desinfección de superficies de alto contacto, la eliminación de pintadas, la limpieza de derrames y riesgos biológicos y la retirada de basura. Mantener el paisajismo de la estación. Proporcionar filtros de aire de alta eficiencia en los vehículos de transporte por autobús y ferrocarril. Asegurar de que la agencia dedica recursos suficientes a este esfuerzo.	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito		**N/A - Nuevo**	MCP: Centro de movilidad de Willow Station (Línea A)	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar
Tránsito		**N/A - Nuevo**	MCP: Cruce de la línea A cerca de la estación de Anaheim	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar	Por determinar

Apéndice 7-B Resumen de los Programas de Subvenciones federales discrecionales identificados para el Plan de Inversión

Apéndice 7-B Resumen de los Programas de Subvenciones federales discrecionales identificados para el Plan de Inversión

Programas prioritarios: Programas de financiación discrecional estatales y federales

Tabla 1. Programas federales de financiación discrecional

Programa Federal Discrecional:	Reconstruir las infraestructuras estadounidenses con sostenibilidad y equidad (RAISE, por sus siglas en ingles)	Reconectar comunidades y vecindarios (RCN, por sus siglas en ingles)	Calles y carreteras seguras para todos (SS4A, por sus siglas en ingles)	Programa de inversión en puentes	Infraestructuras para la reconstrucción de América (INFRA)
Agencia emisora	Departamento de Transporte de Estados Unidos	Departamento de Transporte de Estados Unidos	Departamento de Transporte de Estados Unidos	Administración Federal de Autopistas (FHWA)	Departamento de Transporte de Estados Unidos
Tipo de infraestructura de transporte aplicable	Carreteras, puentes, tránsito, ferrocarril, puertos y transporte intermodal	Carreteras y otras instalaciones de transporte divisorias o de carga	Carreteras, transporte activo	Puentes	Autopistas, puentes, transporte de mercancías, pasos a nivel ferrocarril-carretera, autopista marítima
Objetivos principales del programa	Estado de conservación, movilidad eficiente y competitividad económica, seguridad y equidad.	Seguridad, Clima y Sostenibilidad, Equidad y Justicia, Desarrollo de la Fuerza Laboral, Transformación	Seguridad	Mejorar la seguridad, eficacia y fiabilidad de la circulación de personas y mercancías por los puentes	Seguridad, beneficios económicos, reducción de la congestión, aumento de la resistencia, mejora de la circulación de mercancías
Tipo de financiación del programa	Planificación y capital	Planificación y capital	Planificación y capital	Planificación y capital	Planificación y capital
Fondo anual	$1.5 billones	$3.2 billones ($198m para RCP, $3.1b para NAE)	$1 billones	$2.4 billones	$1.5 billones
Cantidad máxima de financiación	$45 milloneses en 2023 $25 millones other years	$2M para RCP Subvenciones de planificación. No hay máximo para las subvenciones de planificación o de capital de la NAE	No hay un máximo establecido por ley, pero se espera que la subvención sea de entre $100 mil y $25M	Sin máximo	Sin máximo
Cantidad típica de premio	$17 millones	$~25M (Capital)	$16M (Capital) $430k (Planificación)	$830k (Planificación) $33M (Categoría Puente) $520M (Categoría Puente Grande)	$55 millones
Porcentaje de éxito (cualitativo)	Bajo	Bajo	Medio	Menos de 5% (capital)	10%
Requisito de contrapartida mínima	20% (Zonas urbanas), 0% (Rural, HDC*, o APP**)	20% (RCP Planning and NAE Capital/Planning), 50% (RCP Capital)	20%	Planning: 10% Construction: 20%/50% (<$100M/>$100M Categories)	40%,
Anuncio previsto de la ronda de financiación	Q4 2024	Q3 2024	Q2 2024	Q4 2024	Q2 – Q3 2024
Frecuencia	Anual	Anual	Anual	Anual	Anual
Duración	POR DETERMINAR	Hasta 2026 (BIL)	Hasta 2026 (BIL)	Hasta 2026 (BIL)	POR DETERMINAR

*HDC: Comunidades históricamente desfavorecidas

**APP: Áreas de Pobreza Persistente

Apéndice 7-B Resumen de los Programas de Subvenciones federales discrecionales identificados para el Plan de Inversión

Tabla 1. Programas federales de financiación discrecional (continuada)

Programa discrecional:	Reforzando la movilidad y revolucionando el transporte (SMART, por sus siglas en ingles)	Subvenciones para la planificación del desarrollo orientado al tránsito (TOD, por sus siglas en ingles)	Programa de Subvenciones a la Inversión de Capital ("Nuevos Comienzos" y "Pequeños Comienzos")	Programa de Desarrollo de Infraestructuras Portuarias (PIDP, por sus siglas en ingles)	Reducción de las emisiones de los camiones en las instalaciones portuarias
Agencia emisora	Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT)	USDOT	Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en ingles)	USDOT Administración Marítima	Departamento de Transporte de Estados Unidos
Tipo de infraestructura de transporte aplicable	Sistemas de transporte inteligentes, incluidos: vehículos conectados; red inteligente	Las subvenciones del Programa Piloto TOD se dirigen a comunidades locales para que integren la planificación del uso del suelo y el transporte con un nuevo proyecto de transporte de guía fija o de mejora de la capacidad básica.	tren pesado, tren de pasajeros, tren ligero, tranvías y autobuses de tránsito rápido	Puertos marítimos costeros, puertos fluviales interiores y puertos de los Grandes Lagos	Instalaciones portuarias y/o de transferencia portuaria intermodal
Objetivos principales del programa	Movilidad eficiente	Desarrollo de políticas que fomenten la integración del tránsito y la planificación del uso del suelo. Los objetivos de esta planificación integrada son mejorar la accesibilidad, la equidad y el desarrollo de viviendas asequibles.	Mejorar la seguridad, aumentar la resiliencia, aumentar la sostenibilidad, mejorar la equidad, conectar las comunidades	Mejorar la seguridad, eficacia o fiabilidad del movimiento de mercancías hacia, desde, alrededor o dentro de un puerto.	Reducción de las emisiones de los camiones parados en los puertos mediante mejoras en la eficiencia de las operaciones portuarias.
Tipo de financiación del programa	Planificación y capital	Planificación	Capital	Planificación y capital	Planificación y capital
Fondo anual	$100 millones	$14 millones	$4.6 billones	$662 millones	$160 millones
Cantidad máxima de financiación	Sin máximo	Sin máximo	$150 millones para Pequeños Comienzos	Sin máximo	Sin máximo
Cantidad típica de premio	$1.6M (Planificación – Fase 1)	$700 mil (Planificación)	$20-$100millones Pequeños Comienzos >$1 billion Nuevos Comienzos	$2 millones - $70 millones	$5 millones
Porcentaje de éxito (cualitativo)	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
Requisito de contrapartida mínima	No se exige contrapartida para las subvenciones de planificación; 20% para los proyectos de capital	20%	20% Pequeños Comienzos 40% Nuevos Comienzos	20%	20%
Anuncio previsto de la ronda de financiación	Q3 2024	Q3 2024 https://www.transportation.gov/rural/grant-toolkit/pilot-program-transit-oriented-development-tod-planning	2024	Q1 2024	Q2 2024
Frecuencia	Anual	Anual	Anual	Anual	Anual
Duración	Hasta 2026 (BIL)	2026 (BIL)	2026 (BIL)	2026 (BIL)	2026 (BIL)

Apéndice 7-B Resumen de los Programas de Subvenciones federales discrecionales identificados para el Plan de Inversión

Tabla 1. Programas federales de financiación discrecional (continuada)

Programa discrecional	Building Resilient Infrastructure and Communities (BRIC)	Charging and Fueling Infrastructure Grant Program	Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements (CRISI) Program	Railroad Crossing Elimination Grant Program
Agencia emisora	FEMA	Departamento de Transporte de Estados Unidos	USDOT Administración Federal de Ferrocarriles	USDOT Administración Federal de Ferrocarriles
Tipo de infraestructura de transporte aplicable	Carreteras, autopistas, puentes; transporte público; presas, puertos y otras instalaciones marítimas; ferrocarriles; aeropuertos; sistemas de abastecimiento de agua; instalaciones de transmisión eléctrica; edificios y propiedades	Carreteras, autopistas, interestatales, tránsito	Ferrocarril pesado, tren de pasajeros, tren ligero, instalaciones ferroviarias, pasos a nivel, material rodante	Separación o cierre de nivel, puente, terraplén, túnel, Reubicación de vías, dispositivos de protección, señales, carteles
Objetivos principales del programa	Mitigación de riesgos, incluida la adaptación al clima y la resiliencia	Desplegar estratégicamente infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos (EV) e infraestructuras de abastecimiento de hidrógeno, propano y gas natural en otros lugares de acceso público.	mejorar la seguridad, eficiencia y fiabilidad del ferrocarril; mitigar la congestión; apoyar un transporte más eficiente de viajes y mercancías; mejorar las conexiones multimodales; conducir a corredores de transporte ferroviario interurbano de pasajeros nuevos o sustancialmente mejorados.	Mejorar la seguridad y la movilidad de personas y mercancías
Tipo de financiación del programa	Planificación y capital	Planificación e implementación	Planificación y capital	Planificación y capital
Fondo anual	$1 billion	$700 millones	$1.5 billones	$600 millones
Cantidad máxima de financiación	Sin máximo	Concesión máxima de $15 millones para subvenciones comunitarias	Sin máximo	Sin máximo
Cantidad típica de premio	$5 millones – $20 millones	POR DETERMINAR	$2 millones - $50 millones	$1 millones - $20 millones
Porcentaje de éxito (cualitativo)	15%	Bajo	Bajo	Bajo
Requisito de contrapartida mínima	25%	20%	20%	20%
Anuncio previsto de la ronda de financiación	Q3 2024	Q2 2024	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR
Frecuencia	Anual	Anual	Anual	Anual
Duración	POR DETERMINAR	2026 (BIL)	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR

Apéndice 7-B Resumen de los Programas de Subvenciones federales discrecionales identificados para el Plan de Inversión

Tabla 2. Programas estatales de financiación discrecional

Programa discrecional:	Solutions for Congested Corridors Program (SCCP)	Active Transportation Program (ATP)	Bajo carbon transit operations program (LCTOP)	Transit and Intercity Rail Capital Program (TIRCP)	SB1 - Trade Corridor Enhancement Program (TCEP)
Agencia emisora	Comisión de Transporte de California	Comisión de Transporte de California	Caltrans	Agencia de Transporte del Estado de California	Comisión de Transporte de California
Tipo de infraestructura de transporte aplicable	Vehículos de cero emisiones, Transporte activo, Tránsito, Aumento de la capacidad de los carriles de la autopista	Transporte activo	Tránsito (ampliaciones, mejoras, autobuses eléctricos)	Tránsito y ferrocarril interurbano (ampliaciones, mejoras, integraciones)	Infraestructuras de transporte de mercancías (corredores comerciales de importancia nacional y regional designados a nivel federal, red nacional de transporte de mercancías por carretera y otros corredores con grandes volúmenes de mercancías).
Objetivos principales del programa	Reducción de la congestión. Mejoras en el transporte, el medio ambiente y el acceso a la comunidad	Aumentar los desplazamientos a pie y en bicicleta, incrementar la seguridad de los usuarios no motorizados y reducir las emisiones de GHG.	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ("GHG"), mejora de la movilidad y prioridad al servicio de las comunidades desfavorecidas.	Reducción de las emisiones gracias a la disminución de millas recorridas por los vehículos y de la congestión.	Movilidad multimodal, prosperidad económica, gestión medioambiental, comunidades sanas, seguridad y resistencia, gestión de activos, conectividad y accesibilidad.
Tipo de financiación del programa	Sólo capital	Planificación y capital	Operación y capital	Capital	Capital
Fondo anual	$250 millones	$100 millones (2025-27) to $178 millones (2027 -29)	$140 millones	$331.5 millones a $931.5 millones (Nuevos proyectos en el sur de California) - $690 millones en 2023	$500 millones ($1.05 billion over two years)
Cantidad máxima de financiación	Sin máximo	Sin máximo	Sin máximo	Sin máximo, although geographic equity practically reduces expectations	Sin máximo
Cantidad típica de premio	$20 millones (high variance)	$4.3 millones	$1 millones	$25 millones en 2023 (alta varianza)	$31 millones en 2022, dividido en 2 años
Porcentaje de éxito (cualitativo)	Bajo	21%	Bajo	Bajo	Bajo
Requisito de contrapartida mínima	No requiere contrapartida	No requiere contrapartida	No requiere contrapartida	Aunque no existe un Requisito de contrapartida mínima, el apalancamiento financiero es deseable y se tendrá en cuenta en la evaluación.	No se requiere ninguna contrapartida si es propuesto por Caltrans. Se requiere una contribución local del 30% si la proponen las regiones.
Anuncio previsto de la ronda de financiación	Q3 2024	March 2024	Q2 2024	Q2 2024	Q3 2024
Frecuencia	Bianual	Bianual	Anual	Anual - Bianual	Bianual
Duración	Hasta 2027 (SB1)	Hasta 2027 (SB1)	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	2027 (SB1)

Apéndice 7-B Resumen de los Programas de Subvenciones federales discrecionales identificados para el Plan de Inversión

Table 2. State Discretionary Funding Programs (continued)

Programa discrecional:	Programa de Asociación Local Competitivo (LPP-C)	Comunidades climáticas transformadoras	Programa de subvenciones para el reverdecimiento urbano	Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles (AHSC)
Agencia emisora	Comisión de Transportes de California	Consejo de Crecimiento Estratégico de California	Agencia de Recursos Naturales de California	Consejo de Crecimiento Estratégico de California
Tipo de infraestructura de transporte aplicable	Mejoras en carreteras/carreteras locales; instalaciones de tránsito; equipos/vehículos de tránsito; transporte activo; mantenimiento de carreteras	Bicicletas y peatones Instalaciones; programas de bicicletas compartidas; iniciativas de ecologización urbana	Caminos para bicicletas; carriles para bicicletas; instalaciones para peatones; plantación de árboles	Urbanización de viviendas asequibles (nueva construcción o renovación) e infraestructuras de transporte, incluidos nuevos vehículos de tránsito, aceras y carriles bici; paradas de autobús, bancos o árboles de sombra.
Objetivos principales del programa	Mejoras en el transporte distribuyendo equitativamente el impacto económico del aumento de la financiación	Proyectos que logren importantes beneficios medioambientales, de salud y económicos en comunidades más desfavorecidas de California.	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; mitigación de los efectos del calor extremo; mejora de la resistencia y adaptación al clima; mejora de la equidad.	Apoyar el desarrollo compacto que reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero
Tipo de financiación del programa	Capital	Planificación, desarrollo y ejecución de proyectos	Implementación	Planificación y capital
Fondo anual	$72 millones	$100 millones	$25 millones	$750 millones
Cantidad máxima de financiación	$25 millones	$29.5 millones para implementación	Sin máximo	$50 millones
Cantidad típica de premio	POR DETERMINAR	$300 mil– Planificación $30 millones - Implementación	POR DETERMINAR	$1 millones - $50 millones
Porcentaje de éxito (cualitativo)	POR DETERMINAR	Medio	POR DETERMINAR	Medio a alto
Requisito de contrapartida mínima	50%	50% para implementación	No requiere contrapartida	10%
Anuncio previsto de la ronda de financiación	Q2/Q3 2024	Q1 2024	Q2/Q3 2024	Q4 2024
Frecuencia	Bianual	Anual	POR DETERMINAR	Anual
Duración	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR

Apéndice 7-B Resumen de los Programas de Subvenciones federales discrecionales identificados para el Plan de Inversión

Tabla 3. Programas regionales de financiación discrecional

Programa Discrecional:	Programa comunitario de protección del aire	Fondo para la Mitigación Ambiental de las Emisiones Diesel de Volkswagen	Financiación del transporte limpio	Programa de Estrategias de Transporte Transformador y Soluciones de Movilidad
Agencia emisora	Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (AQMD); Junta de Recursos del Aire de California	South Coast Air Quality Management District (AQMD)	Comité de revisión de la reducción de la contaminación atmosférica causada por fuentes móviles (MSRC)	Comité de revisión de la reducción de la contaminación atmosférica causada por fuentes móviles (MSRC)
Tipo de infraestructura de transporte aplicable	Vehículos y equipos limpios, dando prioridad a los equipos de emisiones cero, infraestructuras	Infraestructuras y vehículos de cero emisiones	Vehículos de cero emisiones y movilidad; tránsito, proyectos de aire limpio	Infraestructuras y estrategias de transporte
Objetivos principales del programa	Reducir la contaminación atmosférica en las comunidades más afectadas	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación atmosférica	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación atmosférica	Reducción de la contaminación atmosférica y la congestión. Centrarse en la circulación de personas más que en la de mercancías.
Tipo de financiación del programa	Capital	Costos de capital y administración	Capital y operaciones	Capital y operaciones
Fondo anual	$10 millones	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	$3 millones
Cantidad máxima de financiación	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR
Cantidad típica de premio	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR
Porcentaje de éxito (cualitativo)	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR
Requisito de contrapartida mínima	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	0%
Anuncio previsto de la ronda de financiación	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR
Frecuencia	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR
Duración	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR	POR DETERMINAR

Apéndice 8-A Proyectos y programas del Plan de Inversión por ubicación y área de enfoque

1 APÉNDICE 8-A: PROGRAMAS DE UBICACIÓN Y METAS DEL PLAN DE INVERSIÓN

Los proyectos/programas del Plan de Inversión pueden agruparse por ubicación, incluidos los distintos corredores, ciudades y vecindarios. Estas clasificaciones pueden facilitar el avance efectivo de los proyectos/programas en busca de financiación y ejecución. En esta sección se describen esos grupos. Los proyectos/programas clasificados por ubicación muestran cómo se propone mejorar, invertir y desarrollar la zona. Al agrupar los proyectos/programas en la misma jurisdicción, los lectores podrán identificar rápidamente los proyectos/programas más pertinentes para ellos desde el punto de vista de su lugar de residencia dentro del Área de Estudio. También ayuda a los usuarios del plan a centrarse en las áreas en las que cada jurisdicción está trabajando para avanzar.

1.1 Corredores

Los usuarios de la red suelen recorrer grandes tramos o la longitud completa de cada corredor individual. Los corredores identificados en el Plan de Inversión para múltiples mejoras incluyen Atlantic Blvd., Florence Ave., Slauson Ave., Alondra Blvd. y Long Beach Blvd. Considerar todas las mejoras propuestas en un corredor individual permite enfocar la planificación de forma holística y optimizar la experiencia del usuario en ese corredor.

1.1.1 Atlantic Blvd

Atlantic Blvd es un importante corredor Norte-Sur dentro del Área de Estudio. Atraviesa las ciudades de Alhambra, Monterey Park, East Los Ángeles, Eastside Los Ángeles, Commerce, Vernon, Maywood, Bell, Cudahy, South Gate, Lynwood, Compton y Long Beach. La visión para este corredor es promover un sistema de transporte multimodal equilibrado y completo para mejorar la sostenibilidad de las comunidades dentro del corredor. La línea 260 de Metro Local recorre Atlantic entre Huntington Drive y Artesia Boulevard. La línea 61 de Long Beach Tránsito pasa por Atlantic al sur de Artesia Boulevard. En la intersección de Atlantic Boulevard y Pomona Boulevard, en el este de Los Ángeles, se encuentra la estación Atlantic del Metro Rail de Los Ángeles, actual terminal este de la línea E. Esta estación proporciona a la comunidad del Este de Los Ángeles servicio al Centro de Los Ángeles, Santa Mónica y otras líneas de Metro Rail. Los esfuerzos para lograr esta visión incluyen una serie de proyectos y programas con una diversa gama de tipos de proyectos, como el Transporte Activo / TDM, Carreteras Principales, y el tránsito. Las siguientes tablas muestran los proyectos/programas de Atlantic, ordenados por si se recomiendan para inversión inicial o si están incluidos en los Programas Modales.

Tabla 8-A-1 Inversión inicial

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Descripción
LB-ELA_0057	Corredor de calles completas: Alondra Boulevard	Atlantic Av/Bl, entre Ocean Bl y SR-60. Reconstruir Atlantic Av/Bl para establecer un corredor completo de la calle, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y comodidades de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos,

		árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
LB-ELA_0146	Corredor de carril prioritario para autobuses de Atlantic Boulevard	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 260 (Atlantic Bl.). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.
LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro	Ejecutar los proyectos de Transporte Activo de importancia regional adoptados como parte del Plan de Transporte Activo de Metro (más de 40 proyectos en toda la zona de estudio). Consulte el Anexo A para obtener más detalles.

Tabla 8-A-2 Programa modal

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Descripción
LB-ELA_0019	Priorización de carriles exclusivos para autobuses y señales de tránsito en Atlantic (Mejoras de próxima generación)	Proyecto BRT a lo largo de Atlantic para proporcionar mayor velocidad, fiabilidad y frecuencia.
LB-ELA_0071	Mejoras en las señales de tráfico de Mixmaster (Telegraph/ Eastern/ Atlantic)	Mejora de las señales de tráfico en Telegraph / Eastern / Atlantic. También considere mejoras tales como marcas en el pavimento de los carriles de giro, franjas y señalización mejorada para que el tráfico que se aproxima pueda alinearse correctamente mucho antes de esta intersección.
LB-ELA_0095	Mejoras en los cruces de peatones	Proporcionar mejoras en los cruces de peatones (botones peatonales, señalización e infraestructura eléctrica) en las intersecciones Rosewood/Abbott, Mallison/Abbott, Long Beach/Tecumseh, Imperial/Ruth y Atlantic/Brewster. (Fase 1)
LB-ELA_0120	Proyectos de mejora de carreteras relacionados con la seguridad	Dentro de la zona este de Rancho Domínguez (no incorporada al condado de Los Ángeles), ejecutar proyectos de mejora relacionados con la seguridad a lo largo de las siguientes carreteras: Compton Bl, Atlantic Av, Rosecrans Av y Alondra Bl
LB-ELA_0221	Ampliación del puente de Atlantic Avenue	Esto ampliaría la estructura del puente de Atlantic Avenue sobre la I-5 en la intersección de Telegraph Road, Eastern Avenue y Atlantic Boulevard en la Ciudad de Commerce. Esto ayudaría a aliviar la congestión del tráfico y proporcionaría una carretera más segura para todos los modos de transporte.

1.1.2 Florence Ave

Florence Avenue es un corredor Este-Oeste dentro del Área de Estudio. Florence Avenue atraviesa las ciudades de Inglewood, Los Ángeles, Huntington Park (donde se cruza con Pacific Boulevard), Bell, Bell Gardens, Downey, Santa Fe Springs y la zona no incorporada del condado de Los Ángeles que hace frontera con la ciudad de Whittier. La visión de este corredor es similar a la visión de Atlantic Boulevard - crear un sistema de transporte multimodal para fortalecer la sostenibilidad de la comunidad a lo largo del corredor. Los esfuerzos para lograr esta visión incluyen una serie de proyectos y programas, en su mayoría Carreteras Principales, y proyectos/programas de autopistas. Florence Avenue también cruza algunas áreas de alta necesidad de equidad con la designación de Comunidades Centradas en la Equidad (EFCs), así como algunas áreas prioritarias del COG. La Tabla 8-A-3 y 8-A-4 muestra estos proyectos/programas, ordenados para distinguir entre aquellos p recomendados para la inversión inicial o para aquellos recomendados para la inclusión en los Proyectos del Programa Modal.

Tabla 8-A-3 Inversión inicial

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Descripción
LB-ELA_0034	I-I-710/Florence	Reconfiguración del paso a desnivel I-710/Florence para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, y peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.
LB-ELA_0058	Corredor de calles completas: Florence Avenue	Florence Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Florence Av para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
LB-ELA_0144	Corredor de carril prioritario para autobuses de Florence Avenue	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 111 (Florence). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.

Tabla 8-A-4 Programa Modal

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Descripción

LB-ELA_0049	Mejora de la planta de bombeo Puentes de Florence Avenue	I-710, MP 18.7-19.6. En South Gate y Bell Gardens, en la planta de bombeo de South Gate y en la planta de bombeo de Florence Av; también en Downey, en la ruta 105, en la planta de bombeo de Ardis Av (PM R16.48). Modernizar las plantas de bombeo.
LB-ELA_0067	Puentes de Florence Av	Sustituir los puentes de Florence Av sobre el Río LA y I-710
LB-ELA_0079	Rehabilitación del puente de Florence Avenue	Rehabilitar el puente arterial sobre el canal del río Hondo
LB-ELA_0080	Mejora de la intersección de Florence Av y Paramount Bl	Mejorar la intersección de Florence Av y Paramount Bl añadiendo carriles de giro para reducir la congestión y mejorar la seguridad.
LB-ELA_0083	Mejora de las señales de tráfico	A lo largo de Florence Av, entre Downey Av y Brookshire Av, actualizar las señales de tráfico

1.1.3 Slauson Ave

La avenida Slauson es un corredor este-oeste dentro del Área de Estudio. La calle recorre 20.9 millas (33.6 km) desde McDonald Street en Culver City hasta Santa Fe Springs Road, donde se convierte en Mulberry Drive en Whittier. Mulberry Drive termina en Scott Avenue, en el sur de Whittier. El corredor tiene como objetivo explorar las regulaciones de uso del suelo para satisfacer las necesidades de la comunidad, maximizar las conexiones con las redes de Transporte Activo y el tránsito de Metro, y preservar los terrenos industriales. La Tabla 8-A-5 y 8-A-6 muestra estos proyectos/programas, ordenados para inversión inicial o para aquellos para inclusión en los Proyectos del Programa Modal.

Tabla 8-A-5 Inversión Inicial

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Descripción
LB-ELA_0006	Corredor de Transporte Activo del ferrocarril al río Segmento B	Un corredor de Transporte Activo de aproximadamente 4.5 millas entre el Río LA y la estación de la línea Slauson A (azul) que conecta con el segmento A.
LB-ELA_0061	Corredor de calles completas: Slauson Avenue	Slauson Av, entre Alameda St y Lakewood Bl. Reconstruir Slauson Av. para establecer un corredor urbano completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de tránsito, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
LB-ELA_0142	Corredor de carril prioritario para autobuses de Slauson Avenue	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 108 (Slauson). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús,

		embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.

Tabla 8-A-6 Programa Modal

Project ID	Project Name	Description
LB-ELA_0065	Puentess de Slauson Ave.	Rehabilitar/sustituir el puente de Slauson Av sobre el Río LA
LB-ELA_0126	Medidas de Seguridad para peatones, bicicletas y tránsito	El proyecto se centra en mejoras de la seguridad peatonal, ciclista y del tránsito a lo largo de Slauson Av, entre la I-710 y la I-5, así como en otras diez intersecciones no señalizadas o cruces a mitad de la cuadra en toda la ciudad. La ubicación del proyecto incluye el corredor de 2.6 millas de Slauson Av entre las autopistas I-710 e I-5 y diez intersecciones no señalizadas o cruces a mitad de cuadra en toda la ciudad.
LB-ELA_0177	Segundo	Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson A Line (Línea Azul) para mejorar el acceso y la confiabilidad.

1.1.4 Alondra Blvd

Alondra Blvd es un corredor Este-Oeste dentro del Área de Estudio. Se extiende desde la parte oeste del condado de Los Ángeles, cerca de la ciudad de Hawthorne, a través de áreas como Compton y Paramount, y continúa hacia la parte este del condado. La Tabla 8-A-7 y 8-A-8 muestra estos proyectos/programas, ordenados ordenados para distinguir entre los recomendados para la inversión Inicial y los recomendados para inclusión en Programas Modales.. Los proyectos del MSPP relacionados con el corredor de Alondra Boulevar priorizan el concepto de calle completa, seguridad y mejoras en el intercambio de la I-710, y mejoras en las intersecciones locales.

Tabla 8-A-7 Inversión Inicial

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Descripción
LB-ELA_0031	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra (Programa MOSAIC del I-710)y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91	Reconfiguración del paso a desnivel de I-710/Alondra para mejorar las operaciones y la seguridad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar, y reubicar los conectores SB I-710 a SR-91 para reducir los movimientos entrelazados. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, y peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.
LB-ELA_0060	Corredor de calles completas: Alondra Boulevard	Alondra Boulevard , entre Central Avenue y Lakewood Boulevard . Reconstruir Alondra Bl para establecer un Corredor de Calle Completa, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo

		hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.

Tabla 8-A-8 Programa Modal

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Descripción
LB-ELA_0107	Puentes de Alondra	Sustituir los puentes de Alondra Boulevard sobre el Río LA y la I-710
LB-ELA_0109	Mejoras en la intersección de Alondra Bl.	Proporcionar carriles dobles de giro a la izquierda en todas las aproximaciones para las siguientes intersecciones a lo largo de Alondra Boulevard : 1) Garfield, 2) Paramount y 3) Downey.
LB-ELA_0120	Proyectos de mejora de carreteras relacionados con la seguridad	Dentro de la zona del de Rancho Domínguez (no incorporada al condado de Los Ángeles), ejecutar proyectos de mejora relacionados con la seguridad a lo largo de las siguientes carreteras: Compton Boulevard, Atlantic Av, Rosecrans Avenue y Alondra Boulevard

1.1.5 Long Beach Blvd

Long Beach Boulevard es un corredor norte-sur dentro del Área de Estudio. El bulevar atraviesa zonas como Lynwood, Compton y Paramount, y continúa hacia el sur hasta la ciudad de Long Beach. Los alrededores de Long Beach Boulevard incluyen una mezcla de zonas residenciales, comerciales e industriales. Los proyectos del MSPP relacionados con el corredor de Long Beach Blvd priorizan la calle completa, la mejora del enlace de la I-710 y el BRT. Se asignarán recursos adicionales a la mejora de las señales de tráfico. Las Tablas 8-A-9 y 8-A-10 muestran estos proyectos/programas, ordenados para distinguir entre los recomendados para inversión Inicial y los recomendados para inclusión en Programas Modales.

Tabla 8-A-9 Inversión Inicial

Nombre del proyecto	ID del proyecto	Descripción
LB-ELA_0030	Mejoras Programa MOSAICo de la I-710	Mejora del paso a desnivel de la I-710/Long Beach Boulevard para mejorar las operaciones, la seguridad y la distancia de visibilidad del tráfico que entra y sale de la autopista. Mejorar los controles de tráfico para abordar los problemas de seguridad de ciclistas, y peatones en los extremos de las rampas. Modernizar las estructuras de los puentes para dejar espacio a las conexiones ciclistas/peatonales a través de la I-710 y el canal del Río LA.

LB-ELA_0062	Corredor de Calles Completas: Long Beach Boulevard	Long Beach Boulevard/Pacific Boulevard. Reconstruir Long Beach Boulevard /Pacific Boulevard, entre Ocean Boulevard y Slauson Avenue para establecer un corredor de calles completo, que incluya: instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y comodidades de las paradas de tránsito, características de seguridad y pacificación del tráfico, paisajismo, características del paisajismo hechas a mano, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
LB-ELA_0141	Corredor de carril prioritario para autobuses de Long Beach Boulevard	Mejorar los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses de la línea 60 (Long Beach Boulevard). Las mejoras propuestas incluirían: la priorización de las señales de tránsito, carriles de prioridad para los autobuses y extensiones en las paradas de autobús, embarque en todas las puertas, paradas de autobús y mejoras en las paradas.

Tabla 8-A-10 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Descripción
LB-ELA_0097	Mejoras en las señales de tráfico	Proporcionar mejoras de las señales de tráfico en los siguientes lugares: **1) Long Beach Boulevard /Carlin, 2) Long Beach Boulevard El Segundo, 3) Long Beach Boulevard y Sanborn, 4) Long Beach Boulevard /Euclid, 5) Long Beach Boulevard Imperial Hwy,** 6) Atlantic Av/Cortland, 7) Atlantic Boulevard /Abbott Rd, 8) Alameda/Deputy Blaire. (Fase 2)

1.2 Ciudades

El corredor LB-ELA incluye 18 ciudades. Cada ciudad desempeñará un papel clave en la ejecución de los proyectos/programas dentro de sus límites. Esta sección detalla los proyectos/programas por ciudad.

1.2.1 Ciudad de Bell

La Tabla 8-A-11 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la jurisdicción de la Ciudad de Bell.

Tabla 8-A-11 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0006	Corredor de Transporte Activo del ferrocarril al río Segmento B

Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de BienesMovimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Autopistas (Multimodal)	LB-ELA_0034	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Florence
Carreteras Principales	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Boulevard
Carreteras Principales	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Carreteras Principales	LB-ELA_0061	Corredor de Calles Completas: Slauson Avenue
Transporte Activo	LB-ELA_0066	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones
Tránsito	LB-ELA_0142	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Slauson Avenue
Tránsito	LB-ELA_0144	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Florence Avenue
Tránsito	LB-ELA_0146	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Atlantic Boulevard
Autopistas (Multimodal)	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Autopistas (Multimodal)	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Autopistas (Multimodal)	LB-ELA_0181	Límite de autopistas y puentes ensanchados
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La ciudad de Bell está situada al norte del área de estudio. Hay Hay 17 proyectos/ programas recomendadopara la Inversión Inicial dentro de la Ciudad de Bell. Cuatro proyectos de tránsito, cuatro proyectos de autopistas (multimodales), cuatro proyectos de Carreteras Principales, tres proyectos de Transporte Activo y dos proyectos ~~de áreas amplias de estudio~~ de movimiento de mercancías en toda el área de estudio. La Ciudad de Bell es una de las jurisdicciones que más invierte dentro del Área de Estudio en términos de cantidad de dólares en proyectos y programas. Entre todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial, los proyectos de Tránsito sirven como la columna vertebral de la inversión complementada con mejoras equilibradas en Autopistas, Autovías (Multimodal), y Transporte Activo. Con una inversión equilibrada en diferentes tipos de proyectos, se puede esperar que los desplazamientos multimodales de residentes y visitantes aumenten en la ciudad de Bell. Es de esperar que aumenten los desplazamientos multimodales de residentes y visitantes de la ciudad de Bell.

A continuación se resumen los proyectos del Programa Modal para la ciudad de Bel en la Tabla 8-A-12.

Tabla 8-A-12 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0063	Puentes de Gage Ave.
Carreteras Principales	LB-ELA_0065	Puente de Slauson Ave.
Carreteras Principales	LB-ELA_0067	Puentes de Florence Av
Carreteras Principales	LB-ELA_0086	Mejoras operativas y de seguridad en Gage Av
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0143	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 110 (Gage)
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de paso para bicicletas en el corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0171	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas

DRAFT

Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales/generales
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710
Tránsito	LB-ELA_9310	MCP: Mejoras en la prioridad de los autobuses Florence/Studebaker/Imperial
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones cero emisiones

1.2.2 Ciudad de Bell Gardens

Tabla 8-A-13 resume todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial dentro de la Ciudad de Bell Gardens.

Tabla 8-A-13 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de BienesMovimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Tránsito	LB-ELA_0144	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Florence Avenue
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

DRAFT

La Ciudad de Bell Gardens está situada al norte del Área de Estudio. Hay siete proyectos/programas Siete proyectos/ programas son recomendados para Inversión Inicial dentro de la Ciudad de Bell Gardens, consisten en dos proyectos de Tránsito, dos proyectos de Movimiento de Bienes, dos de Transporte Activo y un proyecto de Carreteras PrincipalesTransporte Activo. Más de la mitad de la inversión inicial para la Ciudad de Bell Gardens son proyectos/programas de Tránsito y de Movimiento de Bienes, y Transporte Activo / TDM en toda el área de estudio.

A continuación se resumen los proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Bell Gardens en la Tabla 8-A-14.

8-A-14 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0068	Mejoras del Programa de Informes Sistemáticos de Análisis de Seguridad (SSARP)
Carreteras Principales	LB-ELA_0069	Mejoras en las señales de tráfico / peatonales
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0070	Puente peatonal
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0143	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 110 (Gage)
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas

DRAFT

Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710
Tránsito	LB-ELA_9310	MCP: Mejoras en la prioridad de los autobuses Florence/Studebaker/Imperial

1.2.3 Ciudad de Bellflower

La Tabla 8-A-15 resume todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro del Ciudad de Bellflower.

Tabla 8-A-15 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Tránsito	LB-ELA_0144	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Florence Avenue
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Bellflower está situada al norte del Área de Estudio. Hay siete Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Bellflower. L que consisten en dos proyectos de Tránsito, dos proyectos de Movimiento de Bienes, dos de Transporte Activo / TDM y un proyecto de

CarreteraT Principal. Más de la mitad de la Inversión Inicial para la Ciudad de Bellflower son proyectos/programas de Tránsito, de Movimiento de Bienes y de Transporte Activo .

Los proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Bellflower se resumen en la Tabla 8-A-16.

Tabla 8-A-16 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

DRAFT

1.2.4 Ciudad de Carson

La Tabla 8-A-17 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Carson.

Tabla 8-A-17 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Tránsito	LB-ELA_0175	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga
Transporte Ac	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Carson es en la parte sur del Área de Estudio. Hay siete Siete proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Carson, que consisten en tres proyectos de Movimiento de Bienes, dos de Tránsito y dos de Transporte Activo. El enfoque de inversión para esta Ciudad es mejorar su servicio de tránsito existente y el acceso de primera/última milla para mejorar aún más la calidad del servicio de tránsito.

Los Proyectos Modales del Programa para la Ciudad de Carson se resumen en la Tabla 8-A-18A

Tabla 8-A-18 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710

Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0207	Mejoras en la seguridad de la comunidad de la ciudad de Carson
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Transporte Activo /	LB-ELA_9303	Plan Maestro para Bicicletas de la Ciudad de Carson
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710
Carreteras Principales	LB-ELA_9306	ICM Fase 2: Mejoras e integración de las señales de tráfico de las Carreteras Principales

1.2.5 Ciudad de Commerce

La Tabla 8-A-19 resume todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Comercio.

Tabla 8-A-19 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Boulevard
Carreteras Principales	LB-ELA_0061	Corredor de Calles Completas: Slauson Avenue

Tránsito	LB-ELA_0146	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Atlantic Boulevard
Autopistas (Multimodal)	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo /	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Commerce en la parte norte del Área de Estudio. Hay Nueve proyectos/programas son recomendados para inversión inicial dentro de Ciudad de Comercio.que consisten en dos proyectos de tránsito, dos proyectos de movimiento de mercancías en toda el área de estudio, dos proyectos de Carreteras Principales, dos de Transporte Activo y un proyecto de autopista (multimodal).

Los proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Comercio se resumen a en la Tabla8-A-20.

Tabla 8-A-20 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0071	Mejoras en las señales de tráfico de Mixmaster (Telegraph/ Eastern/ Atlantic)
Carreteras Principales	LB-ELA_0072	Proyectos de coordinación de señales de tráfico
Carreteras Principales	LB-ELA_0073	Mejoras en Telegraph Rd
Carreteras Principales	LB-ELA_0074	Mejora de las señales de tráfico
Carreteras Principales	LB-ELA_0075	Instalación de videocámaras
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0076	Instalaciones para peatones y bicicletas
Carreteras Principales	LB-ELA_0078	Cierre de la brecha de Randolph St
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA

Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0171	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo /	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones de cero emisiones
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

1.2.6 Ciudad de Compton

La Tabla 8-A-21 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Compton.

Tabla 8-A-21 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0008	Mejoras del plan de la primera y última milla de la Línea A
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Autopista	LB-ELA_0031	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91

Carreteras Principales	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Boulevard
Carreteras Principales	LB-ELA_0060	Corredor de calles completas de Alondra
Carreteras Principales	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach
Tránsito	LB-ELA_0144	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Florence Avenue
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías
Autopistas	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Autopistas	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Transporte Activo	LB-ELA_0165	Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek
Tránsito	LB-ELA_0168	Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton
Tránsito	LB-ELA_0175	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)
Autopistas (	LB-ELA_0181	Límite de autopistas y puentes ensanchados
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga
Transporte Activ	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Compton está situada cden la parte centro el Área de Estudio. 19 proyectos/ programas son recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Compton. Cuatro proyectos de Tránsito, cuatro proyectos de Movimiento de Bienescuatro proyectos de Autopistas , cuatro de Transporte Activo / y tres proyectos para cada uno de los otros tipos de proyectos. . Entre todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial, los proyectos de tránsito, Movimiento de Bienes y Tranporte Activoen toda el área de estudio sirven como la columna vertebral de la inversión complementada con mejoras equilibradas de Carreteras PrincipalesyTransporte Activo. La Ciudad de Compton, con un valor de inversión comparable al de la Ciudad de Bell, tiene una mayor importancia regional en el movimiento de bienes..

Los Proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Compton se resumen en la Tabla 8-A-22.

Tabla 8-A-22 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito

Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0149	Más elementos de seguridad en las estaciones de Metro ligero existentes y previstas
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Transporte Activo	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo /	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Transporte Activo /	LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad
Transporte Activo / TDM	NA/Nuevo	Carril bici de Compton Boulevard
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

DRAFT

Transporte Activo /	LB-ELA_9314	Carril bici de Compton Boulevard
Transporte Activo /	LB-ELA_9315	Carril bici de Terminal Island a Río Hondo
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones de cero emisiones

1.2.7 Ciudad de Cudahy

La Tabla 8-A-23 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Cudahy.

Tabla 8-A-23 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Boulevard
Autopistas	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Autopistas (Multimodal)	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Autopistas (Multimodal)	LB-ELA_0181	Límite de autopistas y puentes ensanchados
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Cudahy está situada dentro de la parte centro-norte del Área de Estudio. Nueve proyectos/programas son recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Cudahy que consisten en tres proyectos de autopistas , dos proyectos de Movimiento de Bienes, dos de Transporte Activo y uno de Carreteras Principales en toda el área de estudio.

Los Proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Cudahy se resumen en la Tabla 8-A-24.

Tabla 8-A-24 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa

Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Acti	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo /	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones de cero emisiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

1.2.8 Ciudad de Downey

La Tabla 8-A-25 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Downey.

Tabla 8-A-25 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Transporte Activo	LB-ELA_0111	West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal
Tránsito	LB-ELA_0144	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Florence Avenue
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Downey está situada al este del Área de Estudio. Ocho proyectos/programas son recomendados para la inversión inicial dentro de la Ciudad de Downey. La lista de proyectos incluye tres de Transporte Activo, dos proyectos de Tránsito, dos proyectos de Movimiento de BienesTransporte Activoy un proyecto de Carreteras Principales. La mejora de la Autopista (no es una prioridad para el futuro desarrollo de la Ciudad de Downey basado en la evaluación del CMIP. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Tránsito, Movimiento de Bienes en toda el área de estudio y Transporte Activo constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto. Un proyecto de Carretera Arterial completa las mejoras restantes en la Ciudad de Downey.

Los Proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Downey se resumen en la Tabla 8-A-26 Programa Modal.

Tabla 8-A-26 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0081	Firestone Blvd. Mejora de las señales de tráfico y de la seguridad
Transporte Activo /	LB-ELA_0082	Paso de peatones mejorado (Rives Av y Adwen St.)
Carreteras Principales	LB-ELA_0083	Mejora de las señales de tráfico
Carreteras Principales	LB-ELA_0084	Mejoras en la detección por video
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito

Tránsito	LB-ELA_0145	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 115 (Firestone)
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0149	Más elementos de seguridad en las estaciones de Metro ligero existentes y previstas
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0210	Proyecto de Mejora de Rotondas de Vía Verde
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710
Tránsito	LB-ELA_9310	MCP: Mejoras en la prioridad de los autobuses Florence/Studebaker/Imperial

DRAFT

1.2.9 Ciudad de Huntington Park

La Tabla 8-A-27 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Huntington Park.

Tabla 8-A-27 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0006	Corredor de Transporte Activo del ferrocarril al río Segmento B
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Carreteras Principales	LB-ELA_0061	Corredor de Calles Completas: Slauson Avenue
Carreteras Principales	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach
Tránsito	LB-ELA_0142	Corredores de carriles prioritatios de autobuses de Slauson Avenue
Tránsito	LB-ELA_0144	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Florence Avenue
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de bienes.
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga
Transporte Activo	LB-ELA 9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-East LA

La Ciudad de Huntington está situada en la parte norte del Área de Estudio. Hay 13 Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Huntington Park. que consisten de cuatro proyectos de Movimiento de Bienes, tres de Tránsito, tres de Carreteras Principales y tres de Transporte Activo.

Los Proyectos Modales del Programa para la Ciudad de Huntington Park se resumen en la Tabla 8-A-28.

Tabla 8-A-28 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0085	Mejoras en las intersecciones (Huntington Park)

Carreteras Principales	LB-ELA_0086	Mejoras operativas y de seguridad en Gage Av
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0143	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 110 (Gage)
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0149	Más elementos de seguridad en las estaciones de Metro ligero existentes y previstas
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Transporte Activo	LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710
Tránsito	LB-ELA_9310	MCP: Mejoras en la prioridad de los autobuses Florence/Studebaker/Imperial

DRAFT

1.2.10 Ciudad de Lakewood

La Tabla 8-A-29 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Lakewood.

Tabla 8-A-29 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Lakewood está situada en parte sur del Área de Estudio Cinco proyectos son recomendados para la inversión inicial dentro de la Ciudad de Lakewood. que cconsiste de dos proyectos de Movimiento de Bienes, dos proyectos de Transporte Activo y un proyecto de Tránsito. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes y Transporte Activo a lo largo del área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto, complementados con mejoras en un proyecto de Tránsito.

Los Proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Lakewood se resumen en la Tabla 8-A-30.

Tabla 8-A-30 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0127	Proyecto de mejora de Lakewood Boulevard
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito

Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

1.2.11 Ciudad de Long Beach

La Tabla 8-A-31 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Long Beach.

Tabla 8-A-31 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0008	Mejoras del plan de la primera y última milla de la Línea A
Carreteras Principales	LB-ELA_0010	Puente Shoemaker/Shoreline Dr
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro

Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Autopistas	LB-ELA_0028	Mejoras en elI-710/Willow (Programa MOSAIC del I-710)
Autopistas	LB-ELA_0029	Mejoras en I-710/Del Amo (Programa MOSAIC del I-710)
Autopista	LB-ELA_0030	Mejoras en el I-710/Long Beach. Boulevard (Programa MOSAIC del I-710)
Auto	LB-ELA_0035	Carriles auxiliares de la I-710 (de Willow a Wardlow)
Autopistas	LB-ELA_0036	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-405
Autopistas	LB-ELA_0038	Carriles auxiliares de la I-710 (Del Amo Boulevard a Long Beach Boulevard
Autopistas	LB-ELA_0091	e I-710/Anaheim Mejoras en el paso a desnivel (I-710 Programa MOSAIC)
Autopistas (	LB-ELA_0092	Mejora del paso a desnivel de I-710/PCH Mejoras en el paso a desnivel (I-710 Programa MOSAIC)
Autopistas)	LB-ELA_0093	Mejoras en el paso a desnivel I-710/Wardlow Mejoras en el paso a desnivel (I-710 Programa MOSAIC)
Carreteras Principales	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Boulevard
Carreteras Principales	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach
Autopistas	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Autopistas)	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Tránsito	LB-ELA_0175	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)
Autopistas (	LB-ELA_0181	Límite de autopistas y puentes ensanchados
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Long Beach está situada en la parte sur del Área de Estudio. Hay 23 proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Long Beach. La lista de proyectos incluye 12 proyectos deautopistas, tres de tránsito, tres de Carreteras Principales, tres de Movimiento de Bienes y tres de Transporte Activo. La Ciudad de Long Beach es la jurisdicción que más ha invertido dentro del Área de Estudio en términos de número de proyectos/programas recomendados para inversión inicial y sus cantidades en dólares.

Los Proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Long Beach se resumen en la Tabla 8-A-32.

Tabla 8-A-32 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0020	Red de modelos de rendimiento del transporte en parques deportivos
Carreteras Principales	LB-ELA_0087	Mejoras en el equipamiento de las señales de tráfico
Carreteras Principales	LB-ELA_0088	Giros a la izquierda protegidos en las señales
Carreteras Principales	LB-ELA_0089	Preferencia de vehículos de emergencia
Transporte Activo /	LB-ELA_0090	Luces intermitentes rápidas rectangulares en pasos de peatones
Transporte Activo /	LB-ELA_0094	Paso elevado del puente peatonal de Hill St
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0123	Mejora de la calle Pico Av
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0138	Paso elevado para peatones y bicicletas de Spring Av
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0149	Más elementos de seguridad en las estaciones de Metro ligero existentes y previstas
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas

DRAFT

Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo /	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Transporte Activo /	LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad
TransporteActivo /	LB-ELA_9303	Plan Maestro de Bicicletas de la Ciudad de Carson
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones cero emisiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9320	Desmantelamiento de la autopista de Terminal Island
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710
Tránsito	LB-ELA_9308	MCP: Centro de movilidad de la estación Willow de la Línea A (Línea A)
Tránsito	LB-ELA_9309	MCP: Cruce de la línea A en Long Beach Blvd y Anaheim St
Carreteras Principales	LB-ELA_9306	ICM Fase 2: Mejoras e integración de las señales de tráfico de las Carreteras Principales
Autopista	LB-ELA_9307	ICM Fase 2: Mejoras al corredor de la autopista
Transporte Activo /	LB-ELA_9315	Carril bici de Terminal Island a Río Hondo
Transporte Activo /	LB-ELA_9321	Hamilton Loop (circuito)

1.2.12 Ciudad de Los Ángeles

La Tabla 8-A-33 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Los Ángeles.

Tabla 8-A-33 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa

Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Tránsito	LB-ELA_0142	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Slauson Avenue
Tránsito	LB-ELA_0144	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Florence Avenue
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías
Autopistas	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Tránsito	LB-ELA_0175	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)
Autopistas	LB-ELA_0181	Límite de autopistas y puentes ensanchados
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

Partes de la Ciudad de Los Ángeles sse encuentran localizadas en los extremos norte y sur del Área de Estudio. Hay 12 proyectos/programas recomendados para la inversión inicial dentro de la Ciudad de Los Ángeles. La lista de proyectos incluye cuatro de Tránsito, cuatro de Movimiento de Bienes, dos de Autopista () y dos de Transporte Activo. La mejora de las Carreteras Principales no es una prioridad para el futuro desarrollo de la Ciudad de Los Ángeles dentro del ámbito del proyecto LB-ELA. Entre todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial, los proyectos de Tránsito y de Movimiento de Bienes en el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto, complementados por los proyectos de Transporte Activo y de mejora de las Carreteras Principales.

A continuación se resumen los proyectos modales del Programa para la Ciudad de Los Ángeles en la Tabla 8-A-34

Tabla 8-A-34 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0024	Modernización de los raíles del muelle 400
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0143	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 110 (Gage)
Tránsito	LB-ELA_0145	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 115 (Firestone)

Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0171	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual
Tránsito	LB-ELA_0179	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 66 (Olympic Bl)
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Transporte Activo /	LB-ELA_9300	Calles seguras de Wilmington: Un enfoque que prioriza a las personas
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Tránsito	LB-ELA_9310	MCP: Mejoras en la prioridad de los autobuses Florence/Studebaker/Imperial
Carreteras Principales	LB-ELA_9316	Perforación de Lomita Blvd.
Carreteras Principales	LB-ELA_9320	Proyecto de desmantelamiento de la autopista de Terminal Island
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

DRAFT

1.2.13 Ciudad de Lynwood

La Tabla 8-A-35 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Lynwood.

Tabla 8-A-35 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Autopistas	LB-ELA_0032	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Imperial
Autopistas (	LB-ELA_0037	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-105
Carreteras Principales	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Boulevard
Carreteras Principales	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach
Tránsito	LB-ELA_0141	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Long Beach Boulevard
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías
Autopistas (	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Autopistas (	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Autopistas	LB-ELA_0181	Límite de autopistas y puentes ensanchados
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Lynwood está situada en el centro del Área de Estudio. Hay 15 Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Lynwood. La lista de proyectos incluye cinco Autopistas , cuatro Movimiento de BienesMovimiento de Bienes, dos Carreteras Principales, dos Tránsito, y dos proyectos de Transporte Activo. La Ciudad de Lynwood es una de las jurisdicciones que más invierte dentro del Área de Estudio en términos de cantidad de dólares en proyectos y programas. Entre todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial, los proyectos de autopistas (constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto, complementados con proyectos de

DRAFT

Movimiento de Bienes en toda el área de estudio, proyectos de Carreteras Principales y mejoras de Transporte Activo.

Los Proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Lynwood se resumen en la Tabla 8-A-36

Tabla 8-A-36 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0013	Sincronización de señales de Tweedy Bl
Transporte Activo /	LB-ELA_0095	Pedestrian Crosswalk Improvements Mejoras en los pasos de peatones
Carreteras Principales	LB-ELA_0096	Mejoras en las señales de tráfico
Carreteras Principales	LB-ELA_0097	Mejoras en las señales de tráfico
Carreteras Principales	LB-ELA_0098	Proyectos de reasfaltado de las líneas divisorias en el pavimento de la ciudad
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0149	Más elementos de seguridad en las estaciones de Metro ligero existentes y previstas
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales

Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo /	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Transporte Activo /	LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad
Transporte Activo /	LB-ELA_9312	Cruce elevado del conector de SELA Bridge Park
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones con cero emisiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

1.2.14 Ciudad de Maywood

La Tabla 8-A-37 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Maywood.

Tabla 8-A-37 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Boulevard
Carreteras Principales	LB-ELA_0061	Corredor de Calles Completas: Slauson Avenue
Tránsito	LB-ELA_0142	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Slauson Avenue
Tránsito	LB-ELA_0146	Corredor de carriles prioritarios para autobuses de Atlantic Boulevard
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

DRAFT

Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Maywood está situada en la parte norte del Área de Estudio. Hay nueve proyectos/programas Nueve proyectos/programas sonrecomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Maywood. La lista de proyectos incluye tres proyectos de Tránsito, dos de Movimiento de Bienes, dos de Carreteras Principales y dos de Transporte Activo. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Tránsito constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto, complementados con mejoras en los proyectos de Movimiento de Bienes en el área de estudio, Carreteras Principales y Transporte Activo.

Los Proyectos del Programa Modal para Ciudad de Maywood se resumen en la Tabla 8-A-38.

Tabla 8-A-38 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0099	Proyectos de sincronización de señales de tráfico
Carreteras Principales	LB-ELA_0100	Proyectos de mejora de señales de tráfico
Carreteras Principales	LB-ELA_0101	Instalación de videocámaras
Transporte Activo /	LB-ELA_0102	Mejoras del plan maestro para peatones y ciclistas
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas

Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

1.2.15 Ciudad de Paramount

La Tabla 8-A-39 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Paramount.

Tabla 8-A-39 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales	LB-ELA_0060	Corredor de calles completas de Alondra
Transporte Activo	LB-ELA_0111	West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal
Autopistas (	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Autopistas	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Autopistas (	LB-ELA_0181	Límite de autopistas y puentes ensanchados
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Paramount está situada en el centro del Área de Estudio. Diez (10) proyectos/programas son recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Paramount. La lista de proyectos incluye

tres Autopistas , tres de Transporte Activo, dos de Movimiento de Bienes, y uno para cada uno de los proyectos de Tránsito y Carreteras Principales. La Ciudad de Paramount es una de las jurisdicciones con mayor inversión dentro del Área de Estudio en términos de cantidad de dólares en proyectos y programas. Entre todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial, los proyectos de Autopista y de Transporte Activo constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto, complementado con mejoras en los proyectos de toda el área de estudio de Movimiento de Bienes y Carreteras Principales.

Los Proyectos del Programa Modal para Ciudad de Paramount se resumen en la Tabla 8-A-40.

Tabla 8-A-40 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0107	Puentes de Alondra Bl
Carreteras Principales	LB-ELA_0109	Mejoras en la intersección de Alondra Bl.
Carreteras Principales	LB-ELA_0110	Mejoras en la intersección de Rosecrans
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0149	Más elementos de seguridad en las estaciones de Metro ligero existentes y previstas
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Acti	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales

DRAFT

Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo /	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Transporte Activo /	LB-ELA_9302	Fase I del camino de usos múltiples de la servidumbre de servicios públicos de West Paramount
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Transporte Activo /	LB-ELA_9315	Carril bici de Terminal Island a Río Hondo
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones con cero emisiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

1.2.16 Ciudad de Signal Hill

Tabla 8-A-41 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Signal Hills.

Tabla 8-A-41 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Signal Hill está situada en la parte sur del Área de Estudio.Cinco proyectos/ programas son recomendados para la inversión inicial dentro de la Ciudad de Signal Hill. La lista de proyectos incluye dos proyectos de Movimiento de Bienes y dos de Transporte Activo y uno de Tránsito. Entre los pocos proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes y Transporte Activo en toda el Área de Estudio constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto, complementados con una mejora de Transporte ActivoTránsito.

Los Proyectos del Programa Modal para la Ciudad de Signal Hill se resumen en la Tabla 8-A-42.

Tabla 8-A-42 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0112	Proyectos de coordinación de señales/ITS
Transporte Activo /	LB-ELA_0114	Camino peatonal de Walnut
Carreteras Principales	LB-ELA_0115	Proyecto de mejora de California Av
Carreteras Principales	LB-ELA_0116	Mejora operativa de las señales de tráfico
Carreteras Principales	LB-ELA_0117	Proyecto de mejora de Burnett Street/Skyline Drive
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

DRAFT

1.2.17 Ciudad de South Gate

La Tabla 8-A-43 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de South Gate.

Tabla 8-A-43 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Autopistas	LB-ELA_0032	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Imperial (Programa MOSAIC del I-710)
Autopistas	LB-ELA_0033	Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Firestone (Programa Mosaic del I-710)
Carreteras Principales	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Boulevard
Carreteras Principales	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach
Transporte Activo	LB-ELA_0111	West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal
Tránsito	LB-ELA_0141	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Long Beach Boulevard
Autopistas)	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Autopistas	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Autopistas (	LB-ELA_0181	Límite de autopistas y puentes ensanchados
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga
Autopistas	LB-ELA_9317	Rampa de entrada a la I-710 en dirección sur en Firestone
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de South Gate está situada en el centro del Área de Estudio. 16 proyectos/programas son recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de South Gate. La lista de proyectos incluye cinco proyectos de autopistas (, tres de movimiento de bienes, tres de Transporte Activo, dos de tránsito Transporte Activoy dos de Carreteras Principales. La Ciudad de South Gate es una de las jurisdicciones de la zona de estudio que más dinero invierte en proyectos y programas. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Autopista (a lo largo de la I-

710 son los más numerosos, seguidos por los proyectos de movimiento de Bienes en toda el área de estudio y ~~proyectos. El~~ proyectos de Transporte Activo, ~~el~~ tránsito , y las mejoras de las Carreteras Principales completan el resto de los tipos de proyectos en la Ciudad de South Gate.

Los Proyectos del Programa Modal para la Ciudad de South Gate se resumen a en la Tabla 8-A-44.

Tabla 8-A-44 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales	LB-ELA_0013	Sincronización de señales de Tweedy Bl
Carreteras Principales	LB-ELA_0119	Proyecto de mejora de Wright
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0145	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 115 (Firestone)
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0149	Más elementos de seguridad en las estaciones de Metro ligero existentes y previstas
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0159	Proyecto de conector peatonal de Southern Av
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710

DRAFT

Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Transporte Activo /	LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Transporte Activo /	LB-ELA_9311 ~~NA/Nuevo~~	Puente Peatonal del Conector Sur
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones con cero emisiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

1.2.18 Ciudad de Vernon

La Tabla 8-A-45 resume todos los Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Vernon.

Tabla 8-A-45 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Boulevard
Carreteras Principales	LB-ELA_0061	Corredor de Calles Completas: Slauson Avenue
Tránsito	LB-ELA_0146	Corredores de carriles prioritarios para autobuses de Atlantic Boulevard
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías
Autopistas	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Autopista	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga
Transporte Activo	LB-ELA_9318	Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

La Ciudad de Vernon está situada en laparte norte del Área de Estudio. Hay 12 Proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de la Ciudad de Vernon. La lista de proyectos incluye cuatro proyectos de Movimiento de Bienes, dos de tránsito, dos de Carreteras Principales, dos de autopistas (multimodales) y dos de Transporte Activo. La ciudad de Vernon es una de las jurisdicciones dentro del Área de Estudio que más invierte en términos de cantidad de dólares en proyectos y programas. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes del área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto, complementados con mejoras en Transporte, Autopista , Carretera Principal y mejoras de Transporte Activo que completan los restantes tipos de proyectos en Ciudad de Vernon.

Los Proyectos Modales del Programa para la Ciudad de Vernon se resumen a continuación en la Tabla 8-A-46.

Tabla 8-A-46 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0171	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico

Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Transporte Activo /	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9319	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones con cero emisiones
Carreteras Principales	LB-ELA_9322	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710

1.3 Vecindarios (Ciudad de Los Angeles

1.3.1 Boyle Heights

La Tabla 8-A-47 resume todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro del vecindario de Boyle Heights.

Tabla 8-A-47 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

Boyle Heights es un barrio situado en la parte norte del Área de Estudio.Cuatro proyectos/programas son ecomendados para inversión inicial dentro del vecindario de Boyle Heights. La lista incluye dos proyectos de Movimiento de Bienes y uno por cada Transporte Activo y Tránsito. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes en toda el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto, complementados con mejoras en Tránsito y Transporte Activo que completan los tipos restantes de proyectos en el vecindario de Boyle Heights.

DRAFT

Los Proyectos Modales del Programa para Boyle Heights se resumen a en la Tabla 8-A-48.

Tabla 8-A-48 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0171	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual
Tránsito	LB-ELA_0179	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 66 (Olympic Bl)
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones

1.3.2

.

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías
Tránsito	LB-ELA_0175	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

El Centro de Los Ángeles es un barrio situado al norte del Área de Estudio. Hay seis proyectos/programas recomendados para inversión inicial en el vecindario del Centro de Los Ángeles. La lista de proyectos incluye tres de Movimiento de Bienes, dos de Tránsito y uno de Transporte Activo. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes del área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto, complementados con mejoras en Tránsito y Transporte Activo que completan los restantes tipos de proyectos en el vecindario del Centro de Los Ángeles.

Los Proyectos Modales del Programa para el Centro de Los Ángeles se resumen a continuación en la Tabla 8-A-50.

Tabla 8-A-50 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0171	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual
Tránsito	LB-ELA_0179	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 66 (Olympic Bl)
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas

~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0189~~	~~Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0198~~	~~Programas de vehículos compartidos~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0199~~	~~Programas de trabajo a distancia~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0200~~	~~Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0201~~	~~Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas~~
~~Carreteras Principales~~	~~LB-ELA_0202~~	~~Calmado del tráfico~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0204~~	~~Proyectos de cierre de brechas peatonales~~
~~Carreteras Principales~~	~~LB-ELA_0205~~	~~Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales~~
~~Carreteras Principales~~	~~LB-ELA_0215~~	~~Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0216~~	~~Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)~~
~~Movimiento de Bienes~~	~~LB-ELA_9305~~	~~Estudio de seguridad y atajos para camiones~~

1.3.3 San Pedro

La Tabla 8-A-49 resume todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial en el vecindario de San Pedro.

Tabla 8-A-49 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

San Pedro es un vecindario situado en la parte sur del Área de Estudio. Cuatro proyectos/programas son recomendados para inversión inicial en el vecindario de San Pedro. La lista incluye dos proyectos de Movimiento de Bienes y uno de cada de Tránsito y de Transporte Activo. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes del área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto. Esto se complementa

con mejoras en el Tránsito y el Transporte Activo, completando el resto de tipos de proyectos en el vecindario de San Pedro.

Los Proyectos Modales del Programa para San Pedro se resumen a continuación en la Tabla . 8-A-50

Tabla 8-A-50 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones

DRAFT

1.3.4 Wilmington

La Tabla 8-A- 51 resume todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial en el vecindario de Wilmington.

Tabla 8-A- 51 Inversión Inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías
		~~[LB-ELA_0151]~~
Tránsito	LB-ELA_0203	Proyectos/Programas de mejoramiento de las paradas de autobús

Wilmington es un vecindario situado en la parte sur del Área de Estudio Cinco proyectos/programas son recomendados para inversión inicial en el barrio de Wilmington. La lista incluye tres de transporte de bienes y uno de tránsito y un de Transporte Activo. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes en el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por tipo de proyecto. Esto se complementa con mejoras en el Tránsito y el Transporte Activo, que completan los restantes tipos de proyectos en el vecindario de Wilmington.

Los Proyectos Modales del Programa para Wilmington se resumen a continuación en la Tabla 8-A-. 52

Tabla 8-A -52 Programa Modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito
Carreteras Principales	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA

Carreteras Principales	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Autopista	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)
Transporte Activo /	LB-ELA_9300	Calles seguras de Wilmington: Un enfoque que prioriza a las personas
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio de seguridad y atajos para camiones
Carreteras Principales/Calles completas	LB-ELA_9316	Perforación Lomita Blvd
Carreteras Principales	LB-ELA_9320	Proyecto de desmantelamiento de la autopista de Terminal Island

1.4 Unincorporated Area

~~Este de Los Angeles~~

~~Tabla 8-A-55 summarizes all of projects/programs recommended for Inversión inicial within the Bandini Islands.~~

~~Tabla 8-A-55 Inversión inicial~~

~~Tipo de proyecto~~	**~~ID del proyecto~~**	**~~Nombre del proyecto/programa~~**

Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0017	Proyectos de bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

Bandini Islands es un área no incorporada ubicada al norte del Área de Estudio. Hay cuatro proyectos/programas recomendados para la inversión inicial dentro del área no incorporada de Bandini Islands. La lista de proyectos incluye dos proyectos de Movimiento de Bienes y uno para cada uno de los proyectos de Transporte Activo y Tránsito. Entre todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes en toda el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por Tipo de proyecto, complementados con mejoras en Tránsito y Transporte Activo.

Los proyectos del programa modal para Bandini Islands se resumen a continuación en la Tabla 8-A-56.

Tabla 8-A-56 Programa modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0007	Ruta del río Los Ángeles – Centro de Los Ángeles
Tránsito	LB-ELA_0136	Seguridad en el tránsito mejorada
Tránsito	LB-ELA_0140	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del Sistema de Información al Viajero de Tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento en las tarifas del tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de educación y marketing del tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de embajadores del tránsito
Tránsito	LB-ELA_0164	Frecuencia mejorada de autobuses Metro en el área de estudio LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructura de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de tráfico de la carretera principal I-710
Tránsito	LB-ELA_0169	Programa de mejora del tránsito del sudeste de Los Ángeles
Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas	LB-ELA_0188	Paisajismo/Mantenimiento de autopistas

~~Tipo de proyecto~~	~~ID del proyecto~~	~~Nombre del proyecto/programa~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0189~~	~~Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0198~~	~~Programas de Carpool/Vanpool~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0199~~	~~Programas de Teletrabajo~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0200~~	~~Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0201~~	~~Mejoras y funciones de seguridad para peatones/bicicletas~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0202~~	~~Calmado del tráfico~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0204~~	~~Proyectos de cierre de brechas peatonales~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0205~~	~~Programa de mejoramiento de Carreteras Principales/Generales~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0215~~	~~Mejoras en las comunicaciones del control de señales de tráfico de la carretera principal I-710~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0216~~	~~Programa de educación y seguridad para bicicletas (BEST)~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0219~~	~~Línea ferroviaria regional Metrolink entre Union Station y Long Beach~~
~~Movimiento de Bienes~~	~~LB-ELA_9305~~	~~Estudio sobre seguridad y atajos para camiones~~

1.4.1 Este de Los Ángeles

La Tabla 8-A- 53 resume todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial dentro del Este de Los Ángeles.

Tabla 8-A- 53 Inversión inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0017	Proyectos de bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0057	Corredor de Calle Completa Atlantic
Transporte Activo /	LB-ELA_0139	Cruce peatonal/de bicicletas en Humphreys Avenue
Tránsito	LB-ELA_0146	Metro Bus Priority Lane Corridor along Line 260 (Atlantic Blvd.)
Autopista	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista I-710

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Autopista	LB-ELA_0157	Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) en la I-710
Tránsito	LB-ELA_0178	Corredor de carriles prioritarios de Metro Bus a lo largo de la Línea 18 (Whittier Blvd.)
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

El Este de Los Ángeles es un área no incorporada ubicada en la parte norte del Área de Estudio. Proyectos/programas son recomendados para la inversión inicial dentro del área no incorporada del Este de Los Ángeles. La lista de proyectos incluye tres proyectos de Tránsito, dos proyectos de Movimiento de Bienes, dos de Transporte Activo/, dos mejoras de Autopista y un proyecto de Carreteras Principales/calles completas. Entre todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial, los proyectos de Tránsito en toda el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por Tipo de proyecto, lo que demuestra la prioridad de esta área no incorporada. Este modo de prioridad de inversión se complementa con mejoras en el Movimiento de Bienes, Transporte Activo/, mejoras en la seguridad y Autopista y mejoras en las Carreteras Principales/calles completas que completan los tipos restantes de proyectos en el área no incorporada del este de Los Ángeles.

Los proyectos del programa modal para el este de Los Ángeles se resumen a continuación en la Tabla 8-A- 54.

Tabla 8-A- 54 Programa modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0019	Priorización de señales de tránsito y carriles exclusivos para autobuses de Atlantic (mejoras Next Gen)
Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas	LB-ELA_0054	Mejoras a la estación de mantenimiento Humphrey en el este de Los Ángeles (SHOPP)
Tránsito	LB-ELA_0136	Seguridad del tránsito mejorada
Autopista	LB-ELA_0137	Paredes de sonido en las autopistas
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del Sistema de Información al Viajero del Tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento en las tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de marketing y educación de Tránsito
Autopista	LB-ELA_0153	Tarifas por congestión
Autopista	LB-ELA_0154	I-710 Zona de circulación de camiones sin emisiones Restricción
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, hardscaping y características estéticas a lo largo de la I-710

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa Embajador de Transito
Transporte Activo	LB-ELA_0163	LB-ELA Corridor Bicycle Gap Closure Projects
Tránsito	LB-ELA_0164	Mejora de la frecuencia de los autobuses metropolitanos en la zona de estudio LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de la señalización arterial de la I-710
Autopista	LB-ELA_0183	Carril para camiones con cero emisiones
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo y mantenimiento de autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de transporte
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de carreteras principales y generales
Transporte Activo	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad de la I-710
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0215	s I-710 Arterial Mejoras de comunicación de control de señales de tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	(Programa de seguridad y educación para ciclistas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio sobre la seguridad de los camiones y los cortes de carretera

1.4.2 East Rancho Dominguez

Tabla 8-A-59 resume todos los proyectos/programas todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro del Rancho Domínguez Este.

DRAFT

Tabla 8-A-59 Inversión inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo	LB-ELA_0017	Proyectos de bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0057	Corredor de Calle Completa Atlantic
Autopista	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista I-710
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

East Rancho Dominguez es un área no incorporada ubicada en la parte sur del Área de Estudio. Hay seis proyectos/programas recomendados para la Inversión inicial dentro del área no incorporada de East Rancho Dominguez. La lista de incluye dos proyectos de Movimiento de Bienes, un proyecto de Transporte Activo / , un de Tránsito, uno de Autopista y un proyecto de Carreteras Principales/Calles Completas. Entre todos los proyectos/programas recomendados para Inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes en toda el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por Tipo de proyecto, complementados con mejoras en Tránsito, Transporte Activo / Autopista y mejoras en Carreteras Principales/Calles Completas que completan los tipos restantes de proyectos en el área no incorporada de East Rancho Dominguez. La elección de los proyectos es bastante pareja entre los diferentes modos para esta área no incorporada.

Los proyectos del Programa modal para East Rancho Domínguez se resumen a continuación en la Tabla 8-A-56.

DRAFT

Tabla 8-A- 56 Programa modal

DRAFT

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0019	Priorización de señales de tránsito y carriles exclusivos para autobuses de Atlantic (mejoras Next Gen)
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0120	Safety-Related Road Improvement Projects
Tránsito	LB-ELA_0136	Seguridad del tránsito mejorada
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del Sistema de Información al Viajero del Tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento en las tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de educación y marketing del tránsito
Autopista	LB-ELA_0154	Restricción de zona de viaje de camiones de cero emisiones en la I-710
Autopista	LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, hardscaping y características estéticas a lo largo de la I-710
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de embajadores del tránsito
Tránsito	LB-ELA_0164	Frecuencia mejorada de los autobuses Metro en el área de estudio LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructura de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de tráfico de la carretera principal I-710
Tránsito	LB-ELA_0169	Programa de mejora del tránsito del sudeste de Los Ángeles
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo/Mantenimiento de Autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de teletrabajo
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0205	Programa de mejoramiento de Carreteras Principales/Generales
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0215	Mejoras en las comunicaciones del control de señales de tráfico de la carretera principal I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de educación y seguridad para bicicletas (BEST)

Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio sobre seguridad y atajos para camiones
Transporte Activo /	LB-ELA_9314	Carril bici de Compton Boulevard

~~1.4.3 Florence – Firestone~~

~~Tabla 8-A-61 summarizes all of projects/programs recommended for Inversión inicial within the Florence-Firestone.~~

~~Tabla 8-A-61 Inversión inicial~~

~~Tipo de proyecto~~	~~ID del proyecto~~	~~Nombre del proyecto/programa~~
~~Movimiento de Bienes~~	~~LB-ELA_0004~~	~~Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0017~~	~~Proyectos de bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro~~
~~Movimiento de Bienes~~	~~LB-ELA_0023~~	~~Infraestructura de camiones limpios~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0142~~	~~Corredor de carriles prioritarios de Metro Bus a lo largo de la Línea 108 (Slauson)~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0143~~	~~Corredor de carriles prioritarios de Metro Bus a lo largo de la Línea 110 (Gage)~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0144~~	~~Corredor de carriles prioritarios de Metro Bus a lo largo de la Línea 111 (Florence)~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0145~~	~~Corredor de carriles prioritarios de Metro Bus a lo largo de la Línea 115 (Firestone)~~
~~Movimiento de Bienes~~	~~LB-ELA_0151~~	~~Estudio de Movimiento de Bienes en ferrocarril de mercancías~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0175~~	~~Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A [Línea Azul]~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0203~~	~~Mejoras en las paradas de autobús~~
~~Movimiento de Bienes~~	~~LB-ELA_0217~~	~~Freight Rail Electrification Pilot Project~~

~~Florence – Firestone es un área no incorporada ubicada en el centro del Área de Estudio. Hay 11 proyectos/programas recomendados para la inversión inicial dentro del área no incorporada de Florence – Firestone. La lista de proyectos incluye seis proyectos de tránsito, cuatro de Movimiento de Bienes y un proyecto de Transporte Activo/TDM. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de tránsito en toda el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por Tipo de proyecto, complementados con mejoras en el Movimiento de Bienes. Se agrega una mejora de Transporte Activo/TDM para completar los tipos de proyectos restantes en el área no incorporada de Florence – Firestone.~~

DRAFT

~~Los proyectos del programa modal para Florence-Firestone se resumen a continuación en la Tabla 8-A-62.~~

DRAFT

~~Tabla 8-A-62 Programa modal~~

~~Tipo de proyecto~~	~~ID del proyecto~~	~~Nombre del proyecto/programa~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0136~~	~~Seguridad del tránsito mejorada~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0147~~	~~Aplicación del Sistema de Información al Viajero del Tránsito (ITS)~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0148~~	~~Programa de descuento en las tarifas de tránsito~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0152~~	~~Programa de educación y marketing del tránsito~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0160~~	~~Prioridad de tránsito/Sincronización de señales de la Línea A (Línea Azul)~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0161~~	~~Programa de embajadores del tránsito~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0164~~	~~Frecuencia mejorada de los autobuses Metro en el área de estudio LB-ELA~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0166~~	~~Despliegue de infraestructura de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0167~~	~~Medición del rendimiento de las señales de tráfico de la carretera principal I-710~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0177~~	~~Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson de la línea A [línea azul]~~
~~Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas~~	~~LB-ELA_0188~~	~~Paisajismo/Mantenimiento de Autopistas~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0189~~	~~Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0198~~	~~Programas de Carpool/Vanpool~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0199~~	~~Programas de teletrabajo~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0200~~	~~Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0201~~	~~Mejoras y funciones de seguridad para peatones y bicicletas~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0202~~	~~Calmado del tráfico~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0204~~	~~Proyectos de cierre de brechas peatonales~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0205~~	~~Programa de mejoramiento de Carreteras Principales/Generales~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0215~~	~~Mejoras en las comunicaciones del control de señales de tráfico de la carretera principal I-710~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0216~~	~~Programa de educación y seguridad para bicicletas (BEST)~~
~~Movimiento de Bienes~~	~~LB-ELA_9305~~	~~Estudio sobre seguridad y atajos para camiones~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_9310~~	~~MCP: Mejoras en la prioridad de los autobuses Florence/Studebaker/Imperial~~

1.4.4 Lynwood Island

La Tabla 8-A-63 resume todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de Lynwood Island.

Tabla 8-A-63 Inversión inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0017	Proyectos de bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas	LB-ELA_0032	Mejoras en el cruce I-710/Imperial
Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas	LB-ELA_0157	Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) en la I-710
Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas	LB-ELA_0181	Tapas y límites de autopistas y plataformas de puentes ensanchadas
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_9312	Cruce elevado del conector de SELA Bridge Park

Lynwood Island es un área no incorporada ubicada en la parte sureste del Área de Estudio. Hay ocho proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro del área no incorporada de Lynwood Islands. La lista de proyectos incluye tres mejoras de seguridad e intercambios en las autopistas, dos proyectos de Movimiento de Bienes, dos de Transporte Activo/TDM y uno de tránsito. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de mejoras de los intercambios y seguridad de las autopistas en toda el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por Tipo de proyecto, complementados con mejoras en Movimiento de Bienes, Transporte Activo/TDM y mejoras de tránsito que completan los tipos restantes de proyectos en el área no incorporada de Lynwood Islands.

Los proyectos del programa modal para Lynwood Island se resumen a continuación en la Tabla 8-A-64.

Tabla 8-A-64 Programa modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0055	Carril bici del río Los Ángeles a la I-710
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0059	Corredor de Calle Completa Imperial
Tránsito	LB-ELA_0136	Seguridad del tránsito mejorada

~~Tipo de proyecto~~	~~ID del proyecto~~	~~Nombre del proyecto/programa~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0140~~	~~Zona(s) de Micro Tránsito de Metro~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0147~~	~~Aplicación del Sistema de Información al Viajero del Tránsito (ITS)~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0148~~	~~Programa de descuento en las tarifas de tránsito~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0152~~	~~Programa de educación y marketing del tránsito~~
~~Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas~~	~~LB-ELA_0153~~	~~Tarifas por congestión~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0161~~	~~Programa de embajadores del tránsito~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0164~~	~~Frecuencia mejorada de los autobuses Metro en el área de estudio LB-ELA~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0166~~	~~Despliegue de infraestructura de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0167~~	~~Medición del rendimiento de las señales de tráfico de la carretera principal I-710~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0169~~	~~Programa de mejora del tránsito del sudeste de Los Ángeles~~
~~Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas~~	~~LB-ELA_0183~~	~~Carril para camiones cero emisiones~~
~~Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas~~	~~LB-ELA_0188~~	~~Paisajismo/Mantenimiento de Autopistas~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0189~~	~~Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0198~~	~~Programas de Carpool/Vanpool~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0199~~	~~Programas de teletrabajo~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0200~~	~~Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0201~~	~~Mejoras y funciones de seguridad para peatones y bicicletas~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0202~~	~~Calmado del tráfico~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0204~~	~~Proyectos de cierre de brechas peatonales~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0205~~	~~Programa de mejoramiento de Carreteras Principales/Generales~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0213~~	~~Proyecto de seguridad y acceso a la ciclovía de primera y última milla de la estación de tren ligero Southeast Gateway~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0214~~	~~Iniciativa de habitabilidad de la I-710~~

DRAFT

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0215	Mejoras en las comunicaciones del control de señales de tráfico de la carretera principal I-710
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0216	Programa de educación y seguridad para bicicletas (BEST)
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio sobre seguridad y atajos para camiones

1.4.5 Rancho Dominguez

La Tabla 8-A-65 resume todos los proyectos/programas recomendados para la inversión inicial dentro de Rancho Domínguez.

Tabla 8-A-65 Inversión inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0151	Estudio de Movimiento de Bienes en ferrocarril de mercancías
Tránsito	LB-ELA_0175	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A [Línea Azul]
Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas	LB-ELA_0181	Tapas y límites de autopistas y plataformas de puentes ensanchadas
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación del ferrocarril de mercancías
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0008	Mejoras de primera y última milla de la línea A

Rancho Domínguez es un área no incorporada ubicada al sur del Área de Estudio. Hay cinco proyectos/programas recomendados para la inversión inicial dentro del área no incorporada de Rancho Domínguez. La lista de proyectos incluye dos proyectos de Movimiento de Bienes, uno de Transporte Activo/TDM, uno de Mejoras de las Intersecciones y Seguridad de Autopistas y un proyecto de Tránsito. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes en toda el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por Tipo de proyecto, complementados con mejoras en Transporte Activo/TDM, Mejoras en la Seguridad e Intersecciones de las Autopistas y mejoras en el Tránsito que completan los tipos restantes de proyectos en el área no incorporada de Rancho Domínguez. La elección del proyecto es bastante pareja entre los diferentes modos para esta área no incorporada.

Los proyectos del programa modal para Rancho Domínguez se resumen a continuación en la Tabla 8-A-66.

Tabla 8-A-66 Programa modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0149	Mayores funciones de seguridad en las estaciones de tren ligero existentes y planificadas de Metro
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0158	Proyecto de cierre de brecha peatonal de Del Amo
Tránsito	LB-ELA_0160	Prioridad de tránsito/Sincronización de señales de la Línea A (Línea Azul)
Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles rápidos
Arterial Roadway	LB-ELA_9306	ICM Fase 2: Mejoras e integración de las señales de tráfico de las Carreteras Principales

1.4.6 W Rancho Dominguez – Victoria

La Tabla 8-A-67 resume todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro del W Rancho Dominguez - Victoria.

Tabla 8-A-67 Inversión inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0017	Proyectos de bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0165	Pasos subterráneos para bicicletas de Compton Creek
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

W Rancho Dominguez – Victoria es un área no incorporada ubicada en el centro del Área de Estudio. Hay cinco proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro del área no incorporada de W Rancho Dominguez – Victoria. La lista de proyectos incluye dos proyectos de Movimiento de Bienes, dos proyectos de Transporte Activo / TDM y un proyecto de Tránsito. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Movimiento de Bienes y Transporte Activo/TDM en toda el área de estudio constituyen de forma equitativa la mayor parte de la inversión por Tipo de proyecto, complementados con mejoras en Transporte Activo/TDM y mejoras de Tránsito que completan los tipos restantes de proyectos en el área no incorporada de W Rancho Dominguez – Victoria.

~~Los proyectos del programa modal para W Rancho Domínguez - Victoria se resumen a continuación en la Tabla 8-A-68.~~

~~Tabla 8-A-68 Programa modal~~

~~Tipo de proyecto~~	~~ID del proyecto~~	~~Nombre del proyecto/programa~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0136~~	~~Seguridad del tránsito mejorada~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0147~~	~~Aplicación del Sistema de Información al Viajero del Tránsito (ITS)~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0148~~	~~Programa de descuento en las tarifas de tránsito~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0152~~	~~Programa de educación y marketing del tránsito~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0161~~	~~Programa de embajadores del tránsito~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0164~~	~~Frecuencia mejorada de los autobuses Metro en el área de estudio LB-ELA~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0166~~	~~Despliegue de infraestructura de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0167~~	~~Medición del rendimiento de las señales de tráfico de la carretera principal I-710~~
~~Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas~~	~~LB-ELA_0188~~	~~Paisajismo/Mantenimiento de Autopistas~~
~~Tránsito~~	~~LB-ELA_0189~~	~~Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0198~~	~~Programas de Carpool/Vanpool~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0199~~	~~Programas de teletrabajo~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0200~~	~~Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0201~~	~~Mejoras y funciones de seguridad para peatones y bicicletas~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0202~~	~~Calmado del tráfico~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0204~~	~~Proyectos de cierre de brechas peatonales~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0205~~	~~Programa de mejoramiento de Carreteras Principales/Generales~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0215~~	~~Mejoras en las comunicaciones del control de señales de tráfico de la carretera principal I-710~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0216~~	~~Programa de educación y seguridad para bicicletas (BEST)~~
~~Movimiento de Bienes~~	~~LB-ELA_9305~~	~~Estudio sobre seguridad y atajos para camiones1.4.382~~

1.4.3 Walnut Park

La Tabla 8-A-69 resume todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de Walnut Park.

Tabla 8-A-69 Inversión inicial

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Transporte Activo /	LB-ELA_0017	Proyectos de bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0062	Corredor de calle completa de Long Beach
Tránsito	LB-ELA_0144	Corredor de carriles prioritarios de Metro Bus a lo largo de la Línea 111 (Florence)
Tránsito	LB-ELA_0175	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A [Línea Azul]
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

Walnut Park es un área no incorporada ubicada en el centro del Área de Estudio. Hay cinco proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro del área no incorporada de Walnut Park. La lista de proyectos incluye tres proyectos de Tránsito, uno de Transporte Activo y uno de Carreteras Principales/Calles Completas. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Tránsito en toda el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por Tipo de proyecto, complementados con mejoras en Transporte Activo/ y Carreteras Principales/Calles Completas que completan el resto de los tipos de proyectos en el área no incorporada de Walnut Park. La elección de los proyectos muestra una priorización de los proyectos de tránsito para esta área no incorporada.

Los proyectos del programa modal para Walnut Park se resumen a continuación en la Tabla 8-A-.58.

Tabla 8-A- 58 Programa modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Seguridad del tránsito mejorada
Tránsito	LB-ELA_0140	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del Sistema de Información al Viajero del Tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento en las tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de educación y marketing del tránsito
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de embajadores del tránsito

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0164	Frecuencia mejorada de los autobuses Metro en el área de estudio LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructura de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de tráfico de la carretera principal I-710
Tránsito	LB-ELA_0169	Programa de mejora del tránsito del sudeste de Los Ángeles
Autopista	LB-ELA_0188	Paisajismo/Mantenimiento de Autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo /	LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos
Transporte Activo /	LB-ELA_0199	Programas de teletrabajo
Transporte Activo /	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo /	LB-ELA_0201	Mejoras y funciones de seguridad para peatones y bicicletas
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Transporte Activo /	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0205	Programa de mejoramiento de Carreteras Principales/Generales
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0215	Mejoras en las comunicaciones del control de señales de tráfico de la carretera principal I-710
Transporte Activo /	LB-ELA_0216	Programa de educación y seguridad para bicicletas (BEST)
Transporte Activo /	LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad
Transporte Activo /	LB-ELA_9301	Implementación del plan peatonal de Walnut Park
Movimiento de Bienes	LB-ELA_9305	Estudio sobre seguridad y atajos para camiones
Tránsito	LB-ELA_9310	MCP: Mejoras en la prioridad de los autobuses Florence/Studebaker/Imperial

~~La Tabla 8-A-71 resume todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro de Willowbrook.~~

~~Tabla 8-A-71 Inversión inicial~~

~~Tipo de proyecto~~	~~ID del proyecto~~	~~Nombre del proyecto/programa~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0017~~	~~Proyectos de bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro~~

Tránsito	LB-ELA_0175	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A [Línea Azul]
Tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús
Movimiento de Bienes	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación del ferrocarril de mercancías

Willowbrook es un área no incorporada ubicada en el centro del Área de Estudio. Hay cuatro proyectos/programas recomendados para inversión inicial dentro del área no incorporada de Willowbrook. La lista de proyectos incluye dos proyectos de Tránsito, un proyecto de Movimiento de Bienes y un proyecto de Transporte Activo/TDM. Entre todos los proyectos/programas recomendados para inversión inicial, los proyectos de Tránsito en toda el área de estudio constituyen la mayor parte de la inversión por Tipo de proyecto, complementados con mejoras en el Movimiento de Bienes y Transporte Activo/TDM que completan los tipos de proyectos restantes en el área no incorporada de Willowbrook.

Los proyectos del programa modal para Willowbrook se resumen a continuación en la Tabla 8-A-72.

Tabla 8-A-72 Programa modal

Tipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto/programa
Tránsito	LB-ELA_0136	Seguridad del tránsito mejorada
Tránsito	LB-ELA_0147	Aplicación del Sistema de Información al Viajero del Tránsito (ITS)
Tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento en las tarifas de tránsito
Tránsito	LB-ELA_0152	Programa de educación y marketing del tránsito
Tránsito	LB-ELA_0160	Prioridad de tránsito/Sincronización de señales de la Línea A (Línea Azul)
Tránsito	LB-ELA_0161	Programa de embajadores del tránsito
Tránsito	LB-ELA_0164	Frecuencia mejorada de los autobuses Metro en el área de estudio LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructura de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA
Carreteras Principales/Calles Completas	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de tráfico de la carretera principal I-710
Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles rápidos
Mejoras en la seguridad y las intersecciones en las autopistas	LB-ELA_0188	Paisajismo/Mantenimiento de Autopistas
Tránsito	LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito
Transporte Activo / TDM	LB-ELA_0199	Programas de teletrabajo

~~Tipo de proyecto~~	~~ID del proyecto~~	~~Nombre del proyecto/programa~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0200~~	~~Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0201~~	~~Mejoras y funciones de seguridad para peatones y bicicletas~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0202~~	~~Calmado del tráfico~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0204~~	~~Proyectos de cierre de brechas peatonales~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0205~~	~~Programa de mejoramiento de Carreteras Principales/Generales~~
~~Carreteras Principales/Calles Completas~~	~~LB-ELA_0215~~	~~Mejoras en las comunicaciones del control de señales de tráfico de la carretera principal I-710~~
~~Transporte Activo / TDM~~	~~LB-ELA_0216~~	~~Programa de educación y seguridad para bicicletas (BEST)~~
~~Movimiento de Bienes~~	~~LB-ELA_9305~~	~~Estudio sobre seguridad y atajos para camiones~~

2 PROGRAMAS DE OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DIRECTIVOS

En esta sección se resumen los proyectos recomendados para la financiación inicial y los proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida los siete objetivos del corredor y los dos principios directivos descritos en el capítulo 4. ~~El proceso de~~ La selección de los proyectos recomendados para la financiación inicial y los proyectos del Programa Modal incluyó la evaluación de todos los proyectos potenciales en relación con los parámetros de puntuación vinculados a cada categoría de objetivos. En el capítulo 4 se ofrece más información sobre los objetivos y los principios directivos. Esta sección tiene por objeto ayudar a los patrocinadores de proyectos a identificar y establecer paquetes de proyectos hacia un objetivo para que los proyectos tengan una mejor oportunidad de obtener financiación y avanzar, y el corredor pueda mejorarse hacia ese objetivo. Los intervalos de puntuación varían según la categoría del Objetivo; los umbrales de puntuación para cada Objetivo y Principio Directivo para la inclusión en estas listas son los siguientes:

- Calidad del aire – 2.5 o más
- Saludad Comunitaria – 2.5 o más
- Medio ambiente – 2.0 o más
- Movilidad – 2.0 o más
- Oportunidad y Prosperidad – 2.2 o más
- Seguridad – 2.2 o más
- Equidad – 2.2 o más
- Sostenibilidad – 1.5 o más

Es importante señalar que el proceso de evaluación de proyectos no analizó los proyectos como se muestran en esta sección. Los proyectos se clasificaron dentro de sus modalidades únicamente en

función de si eran recomendados para la inversión inicial o para ser incluidos en los programas modales. Las tablas de proyectos de esta sección no se pueden extrapolarse para reflejar el proceso de evaluación y las recomendaciones.

2.1 Objetivos

2.1.1 Calidad del Aire

El objetivo de calidad del aire se centra en fomentar la calidad del aire local y regional. Los proyectos cuya financiación inicial se recomienda incluyen mejoras de calles completas en los principales corredores de la zona de estudio, mejoras de las infraestructuras de Transporte Activo, e inversiones de capital para camiones de emisiones cero. Estos proyectos tienen como objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero ("GHG"), promover opciones de transporte no motorizado, mejorar la seguridad y fomentar el utilizar vehículos respetuosos con el medio ambiente. En conjunto, estos esfuerzos contribuyen al objetivo de mejorar la calidad del aire.

La Tabla 8-A- ~~73~~ 59 enumera los Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de Calidad del Aire (AQ) (Proyectos con una puntuación AQ igual o superior a 2.5). Los patrocinadores de proyectos pueden agrupar proyectos de esta categoría para mejorar su competitividad ante las fuentes de financiación y, en última instancia, su impacto en la mejora de la calidad del aire.

Tabla 8-A- 59 Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de calidad del aire

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo /	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0008	Mejoras del plan de la primera y última milla
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0111	West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Blvd
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Movimiento de Bienes	Programas de camiones/ITS	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Movimiento de Bienes	Programas de camiones/ITS	LB-ELA_0023	Infraestructura de camiones limpios

**La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de calidad del aire igual o superior a 2.5.*

La Tabla 8-A-56 ~~74~~ 60 enumera los proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida el objetivo de Calidad del Aire. Hay dos proyectos con un asterisco (*) tras su nombre, LB-ELA_0212 está financiado en su totalidad o en su mayor parte y LB-ELA_0134 es un Programa Comunitario.

Tabla 8-A- 60Proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida el objetivo de calidad del aire

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0162	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Transporte Activo /	Seguridad y servicios	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Transporte Activo /	Seguridad y servicios	LB-ELA_0212	Mejoras en el Transporte Activo de Tweedy Bl *
Transporte Activo /	Seguridad y servicios	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0044	N/A
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0059	Corredor de calles completas de Imperial
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0064	Mejoras de la calle en Gage Av
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0109	Mejoras en la intersección de Alondra Bl.
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0119	Proyecto de mejora de Wright
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0120	Proyectos de mejora de carreteras relacionados con la seguridad
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0129	Proyecto de mejora de Garfield Av
Programas comunitarios	Medio ambiente	LB-ELA_0134	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero *
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0024	Modernización de los raíles del muelle 400
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0025	Modernización de las instalaciones de transferencia de Terminal Island

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0026	Modernización del Railyard de la terminal de contenedores de West Basin
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0016	Conexión entre la Línea C (Verde) y la estación Norwalk de Metrolink
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0140	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito

** La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de calidad del aire igual o superior a 2.5.*

2.1.2 Salud Comunitaria

El Objetivo de Salud Comunitaria se centra en mejorar la salud y la calidad de vida de los residentes para apoyar comunidades prósperas. Los proyectos cuya financiación inicial se recomienda incluyen ~~el refuerzo~~ la mejora de la accesibilidad y la seguridad de las infraestructuras para peatones y ciclistas mediante la reconfiguración de rampas, la mejora de aceras y carriles bici y la mejora de cruces. Esto fomenta un entorno favorable a los peatones, promoviendo el Transporte Activo y reduciendo los riesgos para la salud. Además, se hace hincapié una y otra vez en la mejora general de la salud de la comunidad mediante la inclusión de espacios verdes, la garantía de la seguridad, el fomento del transporte alternativo y la creación de corredores de calles completas con mejoras multimodales y la reducción del tráfico.

La Tabla 8-A- ~~75~~ 61 enumera los Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de Salud Comunitaria (CH) (Proyectos con una puntuación CH igual o superior a 2.5).

Tabla 8-A- 61 Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de salud de la comunidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo /	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0008	Mejoras del plan de la primera y última milla
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0111	West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Blvd
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue

Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0060	Corredor de calles completas de Alondra
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach

** La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de Salud Comunitaria igual o superior a 2.5.*

La Tabla 8-A-58 ~~76~~ 62 enumera los Proyectos Modales del Programa que abordan en gran medida el objetivo de Salud Comunitaria.

Tabla 8-A- 62Proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida el objetivo de salud de la comunidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0162	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Transporte Activo /	Seguridad y servicios	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Transporte Activo /	Seguridad y servicios	LB-ELA_0212	Mejoras en el Transporte Activo de Tweedy Bl
Transporte Activo /	Seguridad y servicios	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0059	Corredor de calles completas de Imperial
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0064	Mejoras de la calle en Gage Av
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0129	Proyecto de mejora de Garfield Av
Programas comunitarios	Medio ambiente	LB-ELA_0187	Iniciativa “Ecologización Urbana” del Corredor LB-ELA
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0140	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro

** La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de Salud Comunitaria igual o superior a 2.5*

2.1.3 Medio Ambiente

Los proyectos cuya financiación inicial se recomienda incluyen la reconstrucción de corredores urbanos con espacios verdes, árboles, bioswales y tratamientos estéticos, mejorando la vitalidad del entorno construido. Las iniciativas de calles completas, los servicios en las paradas de tránsito y los diseños respetuosos con los peatones contribuyen además a una infraestructura más completa, mejorando el entorno construido en . Además, la transición de las fuentes de combustible tradicionales a los camiones de emisiones cero, con financiación de subvenciones y apoyo a la infraestructura de carga, y el avance de las locomotoras eléctricas de batería para las operaciones ferroviarias contribuyen a las mejoras medioambientales y a las prácticas de transporte sostenible.

La Tabla 8-A-59 ~~77~~ 63 enumera los proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de Medio Ambiente (EN) (proyectos con una puntuación EN igual o superior a 2).

Tabla 8-A- 63 Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo medioambiental

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Blvd
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0061	Corredor de calles completas de Slauson
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach
Movimiento de Bienes	Programas de camiones/ITS	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0217	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga

** La Tabla enumera los proyectos con una puntuación medioambiental igual o superior a 2.0*

La Tabla 8-A-60 ~~78~~ 64 enumera los Proyectos Modales del Programa que abordan en gran medida el objetivo de Medio Ambiente. Hay seis proyectos con un asterisco (*) a continuación de su nombre, lo que indica que son Programas Comunitarios.

Tabla 8-A- 64 Proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida el objetivo medioambiental

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0056	Corredor de calles completas de Artesia
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0059	Corredor de calles completas de Imperial
Autopista	Precios por congestionamiento	LB-ELA_0153	Precios por congestionamiento
Autopista	Carriles de cero emisiones en la I-710	LB-ELA_0154	Restricción de la zona de circulación de camiones sin emisiones en la I-710

** La Tabla enumera los proyectos con una puntuación medioambiental igual o superior a 2.0.*

2.1.4 Movilidad

Los Objetivos de Movilidad se centran en mejorar la circulación de personas y mercancías. Los proyectos cuya financiación inicial se recomienda incluyen la mejora de la conectividad, la promoción del Transporte Activo, el acceso al Tránsito, la reducción de la congestión del tráfico, el fomento de los lazos comunitarios, la resolución de las deficiencias de primera/última milla y la ampliación de las

infraestructuras. En concreto, estos proyectos incluyen,pero no están limitados ala construcción de pasos subterráneos para carriles bici, la mejora de los intercambiadores para mejorar el funcionamiento y la seguridad del tráfico, la incorporación de servicios para el bienestar de la comunidad y la optimización de los tiempos, la velocidad y la fiabilidad de los autobuses mediante medidas como la priorización de las señales de tránsito, los carriles bus prioritarios y el embarque a todas las puertas.

La Tabla 8-A-61 ~~79~~ 65 enumera los proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de Movilidad (MB) (Proyectos con una puntuación MB igual o superior a 2.0).

Tabla 8-A- 65 Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de movilidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo /	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0006	Corredor de Transporte Activo del ferrocarril al río Segmento B
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0066	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones
Transporte Activo /	Seguridad y servicios	LB-ELA_0165	Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0030	I-710/Long Beach Bl (Programa MOSAIC del I-710)
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0031	n-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91 (Programa MOSAIC del I-710)
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0033	I-710/Firestone (Programa MOSAIC del I-710)
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0037	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-105
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0141	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 60 (Long Beach Bl)
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0142	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 108 (Slauson)
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0144	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 111 (Florence)
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0146	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 260 (Atlantic Bl)

** La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de Movilidad igual o superior a 2.0.*

La Tabla 8-A ~~62 80~~ 66enumera los Proyectos Modales del Programa que abordan en gran medida el objetivo de Movilidad. oUn proyecto con un asterisco (*) tras su nombre indica que LB-ELA_0211 está financiado en su totalidad o en su mayor parte.

Tabla 8-A- 66 Proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida el objetivo de movilidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0055	I-710 Carril de bicicleta del Río LA (Sendero de Western Levee)
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0162	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach
Transporte Activo /	Seguridad y servicios	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Transporte Activo /	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Transporte Activo /	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0211	Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad
Transporte Activo /	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad
Transporte Activo /	Seguridad y servicios	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0012	Ampliación de Garfield
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0080	Mejora de la intersección de Florence Av y Paramount Bl
Carreteras Principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0081	Firestone Blvd. Mejora de las señales de tráfico y de la seguridad
Carreteras Principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0083	Mejora de las señales de tráfico
Autopista	Precios por congestionamiento	LB-ELA_0153	Precios por congestionamiento
Autopista	Precios por congestionamiento	LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	LB-ELA_0001	Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch (LRT)
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	LB-ELA_0002	Línea C (Verde) Extensión Este (Norwalk) (LRT)
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	LB-ELA_0019	Priorización de carriles exclusivos para autobuses y señales de tránsito en Atlantic (Mejoras de próxima generación)
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0140	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0143	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 110 (Gage)

DRAFT

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Tránsito	Línea ferroviaria / Mejoras en la estación	LB-ELA_0160	Prioridad de tránsito de la Línea A (Línea Azul) / Sincronización de señal
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0164	Mejora de la frecuencia de los autobuses metropolitanos en la zona de estudio LB-ELA
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0178	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 18 (Whittier Bl)

** La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de Movilidad igual o superior a 2.0.*

2.1.5 Oportunidad y Prosperidad

El Objetivo de Oportunidad y Prosperidad se centra en el fomento de la competitividad económica y el acceso al empleo en todo el condado, con especial énfasis en el fomento de la prosperidad y la oportunidad en las comunidades del Corredor I-710. Los proyectos cuya financiación inicial se recomienda incluyen la mejora de la conectividad, la promoción del Transporte Activo y el acceso al tránsito, lo que mejora la accesibilidad a las empresas y a las oportunidades de empleo. Abordar la conectividad de última milla e invertir en infraestructuras para peatones y ciclistas estimula las actividades económicas locales. Además, los servicios para el bienestar de la comunidad contribuyen a una mayor calidad de vida, atrayendo potencialmente a empresas y residentes, aumentando así positivamente la prosperidad en la zona de estudio.

La Tabla 8-A-~~81~~ 67 enumera los proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de Oportunidad y Prosperidad (OP) (proyectos con una puntuación OP igual o superior a 2.5).

Tabla 8-A-81 Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de oportunidad y prosperidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo /	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0037	Proyecto de mejoras del conector I-710 / I-105
Autopista	Servicios de Autopist / ITS	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0151	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías

** La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de Oportunidad y Prosperidad igual o superior a 2.2.*

La Tabla 8-A-64 ~~82~~ 68 enumera los Proyectos Modales del Programa que abordan en gran medida el objetivo de Oportunidad y Prosperidad.

Tabla 8-A-82 Proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida el Objetivo de Oportunidad y Prosperidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0162	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach
Transporte Activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0040	N/A
Carreteras Principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0205	Programa de mejoras de Carreteras Principales /generales
Carreteras Principales	Coordinación de señales / TSM / ITS	LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710
Programas comunitarios	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)
Programas comunitarios	Creación de empleo / Oportunidades de trabajo	LB-ELA_0186	Políticas de estabilización económica
Programas comunitarios	Medio ambiente	LB-ELA_0187	Iniciativa “Ecologización Urbana” del Corredor LB-ELA
Autopista	Autopista Amenities / ITS	LB-ELA_0046	N/A
Autopista	Carriles de cero emisiones en la I-710	LB-ELA_0154	Restricción de la zona de circulación de camiones sin emisiones en la I-710
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0180	Carriles de desviación de camiones de I-710
Autopista	Carriles de cero emisiones en la I-710	LB-ELA_0183	Carril para camiones con cero emisiones

DRAFT

Autopista	Autopista Amenities / ITS	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas
Movimiento de Bienes	Puertos	LB-ELA_0021	Mejoras en la terminal del corredor Alameda
Movimiento de Bienes	Puertos	LB-ELA_0123	Mejora de la calle Pico Av
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0124	Programa Nacional de Mejora de la Red Multimodal de Mercancías del Puerto de Los Ángeles: Proyectos de mejora del sistema ferroviario
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	LB-ELA_0001	Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch (LRT)
Tránsito	Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)	LB-ELA_0219	Línea Metrolink (Estación Union – Long Beach)

* *La Tabla enumera los proyectos con un Índice de Oportunidad y Prosperidad igual o superior a 2.2.*

2.1.6 Seguridad

Los Objetivos de Seguridad se centran en hacer más seguros todos los modos de transporte. Entre los proyectos cuya financiación inicial se recomienda figuran la implantación de corredores de Transporte Activo, la mejora de la seguridad mediante infraestructuras específicas, la mejora de los cruces para peatones y ciclistas, medidas de pacificación del tráfico, el diseño de infraestructuras que den prioridad a la accesibilidad y la mejora de la iluminación. Las mejoras de las infraestructuras para peatones y ciclistas fomentan el Transporte Activo, reducen la dependencia de los vehículos de motor y mejoran la seguridad gestionando el tráfico de vehículos y creando entornos favorables a los peatones. La construcción de pasos subterráneos para carriles bici y la adición de servicios mejoran la seguridad al proporcionar vías específicas, reducir los conflictos con el tráfico y crear entornos seguros. La sustitución de la infraestructura de puentes por carriles de flujo mixto y accesos para peatones y ciclistas mejora la seguridad al aumentar la fluidez del tráfico y proporcionar espacios dedicados al transporte no motorizado. Los corredores de calles completas, con mejoras multimodales, medidas de reducción del tráfico y espacios verdes adicionales, contribuyen a mejorar la seguridad al crear entornos más seguros con infraestructuras mejor equipadas. La instalación de semáforos en las rampas de la I-710 mejora la seguridad de peatones y ciclistas al proporcionar un cruce controlado y una navegación vehicular más segura.

La Tabla 8-A-65 enumera los Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de Seguridad (SF) (Proyectos con una puntuación SF igual o superior a 2.2). [1]

[1] Las métricas de seguridad se aplican de manera diferente según las categorías modales. Cuando se son clasificados, los proyectos se evalúan dentro de su modalidad. Es posible que los proyectos que mejoran la seguridad no necesariamente ocupen un lugar destacado en todas las métricas de seguridad (que son específicas de la modalidad), pero siguen siendo cruciales para mejorar las condiciones en el corredor.

Tabla 8-A-83 Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de seguridad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0006	Corredor de Transporte Activo del ferrocarril al río Segmento B
Transporte Activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0017	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Transporte Activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0066	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones
Transporte Activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0111	West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0165	Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0010	Puente Shoemaker/Shoreline Dr
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Blvd
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0060	Corredor de calles completas de Alondra
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0061	Corredor de calles completas de Slauson
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0156	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0168	Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton

**La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de seguridad igual o superior a 2.2.*

La Tabla 8-A-66 enumera los Proyectos Modales del Programa que abordan en gran medida el objetivo de Seguridad. Hay cuatro proyectos con un asterisco (*) tras su nombre, LB-ELA_0212 y LB-ELA_0213 están financiados en su totalidad o en su mayor parte, mientras que LB-ELA_0134 y LB-ELA_0194 son Programas Comunitarios.

Tabla 8-A-84 Proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida el objetivo de seguridad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0007	Ruta del río Los Ángeles – Centro de Los Ángeles
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0102	Mejoras en el Plan Maestro para Peatones y Bicicletas
Transporte Activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0162	Carriles para bicicletas de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach
Transporte Activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0163	Proyectos de cierre del brechas para bicicletas del corredor LB-ELA

Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0201	Mejoras y funciones de seguridad para peatones y bicicletas
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0212	Mejoras en el Transporte Activo de Tweedy Boulevard*
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0213	Proyecto de seguridad y acceso a la primera y última milla de la estación de tren ligero West Santa Ana Branch [WSAB]*
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad de la I-710
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0041	N/A
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0056	Corredor de Calle Completa Artesia
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0059	Corredor de Calle Completa Imperial
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0064	Mejoras en la calle Gage Avenue
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0127	Proyecto de mejoramiento de Lakewood Boulevard
Carreteras Principales	Calmado del tráfico	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0205	Programa de mejoramiento de Carreteras Principales/Generales
Programas comunitarios	Medio ambiente	LB-ELA_0134	Programa de reducción de energía/reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del corredor LB-ELA*
Programas comunitarios	Estabilización de la vivienda / Uso del suelo	LB-ELA_0194	Programas para personas sin hogar
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0043	N/A
Autopista	Mejoras en la autopista	LB-ELA_0045	N/A
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0136	Seguridad mejorada del Tránsito
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0149	Mayores funciones de seguridad en las estaciones de tren ligero existentes y planificadas de Metro
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0161	Programa de embajadores del tránsito

** La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de seguridad igual o superior a 2.2.*

DRAFT

2.2 Principios directivos

2.2.1 Equidad

El Principio Directivo de Equidad se centra en aumentar el acceso de la comunidad a empleos de calidad, el desarrollo de la mano de obra y las oportunidades económicas. Los proyectos cuya financiación inicial se recomienda mejoran la equidad a través de la mejora de la conectividad, la promoción del Transporte Activo, el acceso inclusivo al tránsito, la reducción de la dependencia de los vehículos, el fomento de la comunidad y la reducción de las diferencias entre el primera y la última milla. La mejora de las infraestructuras para peatones y ciclistas ofrece opciones de transporte alternativas para la población sin vehículos, mientras que los pasos subterráneos para carriles bici garantizan una movilidad más segura e inclusiva para dicha población. Los corredores de calles completas con mejoras multimodales crean un sistema de transporte inclusivo y espacios públicos accesibles. Las mejoras en el sistema de autobuses mejoran la calidad y accesibilidad del tránsito, fomentando la equidad al ofrecer opciones de tránsito accesibles y de calidad, reduciendo las disparidades y promoviendo la inclusión. Medidas de seguridad como las puertas de seguridad cuádruples (Quad Safety Gates) garantizan entornos de tránsito más seguros, contribuyendo a la equidad y la inclusión.

La Tabla 8-A-67 enumera los Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de Equidad (EQ) (Proyectos con una puntuación EQ igual o superior a 2.0).

Tabla 8-A-85 Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de equidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	Change to Score	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla		LB-ELA_0006	Corredor de Transporte Activo del ferrocarril al río Segmento B
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla		LB-ELA_0008	Mejoras del plan de la primera y última milla de la Línea A
Carreteras Principales	Calles completas		LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Blvd
Carreteras Principales	Calles completas		LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Carreteras Principales	Calles completas		LB-ELA_0061	Corredor de calles completas de Slauson

* *La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de equidad igual o superior a 2.2.*

La Tabla 8-A-68 enumera los Proyectos Modales del Programa que abordan en gran medida el objetivo de Equidad.

Tabla 8-A-86 Proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida el objetivo de equidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	Change to Score	ID del proyecto	Nombre del proyecto

Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios		LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla		LB-ELA_0211	Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios		LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla		LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad
Carreteras Principales	Calles completas		LB-ELA_0064	Mejoras de la calle en Gage Av
Tránsito	Tránsito en autobús		LB-ELA_0140	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro
Tránsito	Tránsito en autobús		LB-ELA_0143	Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 110 (Gage)

* *La Tabla enumera los proyectos con una puntuación de equidad igual o superior a 2.2.*

2.2.2 Sostenibilidad

El Principio Directivo de Sostenibilidad se centra en satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Entre los proyectos cuya financiación inicial se recomienda figuran la mejora de las infraestructuras peatonales y ciclistas para fomentar el Transporte Activo y minimizar las emisiones de carbono, la sustitución de las estructuras de los puentes para proporcionar espacios dedicados al transporte no motorizado y la implantación de corredores de calles completas con mejoras multimodales. Además, la evaluación de medidas para reducir la exposición a las partículas y la subvención de camiones de cero emisiones contribuyen a un aire más limpio y a una flota de transporte más respetuosa con el medio ambiente. El fomento del uso del tránsito y la asignación de fondos basados en criterios de sostenibilidad para la mejora de las paradas de autobús mejoran aún más la sostenibilidad general mediante la incorporación de infraestructuras ecológicas, elementos de eficiencia energética y la mejora de la accesibilidad.

La Tabla 8-A-69 enumera los Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de Sostenibilidad (SA) (Proyectos con una puntuación SA igual o superior a 1,5).

Tabla 8-A-87 Proyectos recomendados para financiación inicial que abordan en gran medida el objetivo de sostenibilidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo / TDM	Peatón / Primera última milla	LB-ELA_0008	Mejoras del plan de la primera y última milla de la Línea A
Transporte Activo / TDM	Rutas en bicicleta / Instalaciones	LB-ELA_0111	West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0010	Puente Shoemaker/Shoreline Dr
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0057	Corredor de Calles Completas: Atlantic Blvd

Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0058	Corredor de Calles Completas: Florence Avenue
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0060	Corredor de calles completas de Alondra
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0061	Corredor de calles completas de Slauson
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0062	Corredor de calles completas de Long Beach
Autopista	Autopista Amenities / ITS	LB-ELA_0157	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)
Movimiento de Bienes	Programas de camiones/ITS	LB-ELA_0004	Programa de camiones limpios del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles
Tránsito	Servicios de tránsito	LB-ELA_0203	Mejoras en las paradas de autobús

* *La Tabla enumera los proyectos mejor clasificados en la categoría de objetivos de sostenibilidad (con una puntuación igual o superior a 1.5).*

La Tabla 8-A-70 enumera los Proyectos Modales del Programa que abordan en gran medida el objetivo de Sostenibilidad. Hay tres proyectos con un asterisco (*) después de su nombre, lo que indica que LB-ELA_0009, LB-ELA_0134 y LB-ELA_0187 son Programas Comunitarios.

Tabla 8-A-88 Proyectos del Programa Modal que abordan en gran medida el objetivo de sostenibilidad

Tipo de proyecto	Subtipo de proyecto	ID del proyecto	Nombre del proyecto
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710
Transporte Activo / TDM	Seguridad y servicios	LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST) (BEST)
Carreteras Principales	Carretera general local / regional	LB-ELA_0040	N/A
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0056	Corredor de calles completas de Artesia
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0059	Corredor de calles completas de Imperial
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0064	Mejoras de la calle en Gage Av
Carreteras Principales	Calles completas	LB-ELA_0127	Proyecto de mejora de Lakewood Bl
Carreteras Principales	Calmado del tráfico	LB-ELA_0202	Calmado del tráfico
Autopista	Carriles de cero emisiones en la I-710	LB-ELA_0183	Carril para camiones con cero emisiones
Autopista	Autopista Amenities / ITS	LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas

DRAFT

Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0024	Modernización de los raíles del muelle 400
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0025	Modernización de las instalaciones de transferencia de Terminal Island
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0026	Modernización del Railyard de la terminal de contenedores de West Basin
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0124	Programa Nacional de Mejora de la Red de Mercancías Multimodal Cero Emisiones del Puerto de Los Ángeles: Proyectos de mejora del sistema ferroviario
Movimiento de Bienes	Ferrocarril de mercancías/ Movimiento de Bienes TDM	LB-ELA_0132	Modernización de los raíles del muelle 300
Tránsito	Tránsito en autobús	LB-ELA_0130	Proyecto de electrificación de carga solar de Long Beach Tránsito (LBT)

* *La Tabla enumera los proyectos mejor clasificados en la categoría de objetivos de sostenibilidad (con una puntuación igual o superior a 1.5).*

DRAFT