

## Grupo de Trabajo de Equidad #9 Respuestas de Seguimiento

**P: Sabemos que Metro se ha comprometido a no ampliar la autopista para evitar desplazamientos directos. ¿Cómo podemos garantizar que las vías arteriales de las ciudades circundantes no causen desplazamientos ni perjuicios?**

- Laura Cortez, Comité Consultivo (Comunidades de East Yard por la Justicia Medioambiental)

**R: Los posibles impactos del proyecto, como el desplazamiento, se medirán lo mejor posible durante la fase de evaluación del proyecto. Metro estudiará los requisitos adicionales del proyecto y apoyará las políticas locales para evitar impactos indirectos.**

La fase de evaluación del proyecto tendrá en cuenta los beneficios e impactos de cada proyecto, incluyendo el potencial de desplazamientos directos (cuando la construcción de un proyecto requiera la adquisición y/o demolición de propiedad privada). En el caso de los proyectos que tengan información limitada en la fase de evaluación, Metro estudiará la posibilidad de establecer requisitos que los proyectos deban cumplir en futuras fases de planificación y ejecución. El papel de Metro puede variar de un proyecto a otro, y muchos proyectos serán gestionados por ciudades u otras agencias como Caltrans; las fuentes de financiación, la implementación y los procesos de toma de decisiones para estos proyectos dependerán de la agencia líder.

Los proyectos de inversión también pueden percibirse como relacionados (con o que contribuyen) a patrones más amplios de cambios en el vecindario o formas indirectas de desplazamiento, como el aumento de los alquileres residenciales/comerciales, especialmente en zonas históricamente sin inversión. Aunque podemos evaluar los proyectos de nuestra lista en función de las mejoras propuestas y de sus repercusiones directas, las repercusiones indirectas de los proyectos son difíciles de predecir y pueden depender de las estrategias contra el desplazamiento y de estabilización de los vecindarios que se estén implantando en la ciudad o en el condado. Para ayudar a satisfacer esta necesidad, nuestra lista inicial incluye dos programas dedicados a apoyar a otras agencias en la aprobación de Políticas de Estabilización de la Vivienda y Estabilización Económica (LB-ELA\_0185 y LB-ELA\_0136).

**P: ¿Hay alguna solución en la que podamos invertir para eliminar la contaminación atmosférica de los camiones/otros vehículos?**

- Susan Adams, Comité de Liderazgo Comunitario (En general)

**R: Varios proyectos incluyen la plantación de árboles/vegetación en las calles, que es la forma más eficaz de eliminar la contaminación del aire exterior provocada por los vehículos. La lista de proyectos también propone varias soluciones para prevenir la contaminación atmosférica y reducir la exposición a ella.**

La mejor manera de combatir la contaminación atmosférica es la prevención: reducir el número de desplazamientos en vehículos contaminantes e invertir en tecnologías que reduzcan la contaminación producida por los vehículos. Muchos de los proyectos de nuestra lista inicial buscan avanzar hacia esos objetivos mejorando las condiciones de los medios de transporte limpios, como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, y apoyando la electrificación de los vehículos para el transporte de mercancías, el transporte público y el uso personal.

Una vez que los contaminantes se liberan en el aire, son muy difíciles de eliminar. La única forma de eliminar las partículas (los contaminantes nocivos inhalados de los vehículos) del aire exterior es a través de las copas de los árboles y la vegetación, que proporcionan una filtración natural. Los filtros de aire de alta calidad pueden utilizarse para eliminar las partículas del aire interior. Nuestra lista inicial de proyectos incluye un proyecto piloto de reducción de partículas en la I-710, que incluye medidas como barreras vegetales, limpieza frecuente de las calles, filtros de aire para escuelas y espacios comunitarios y despliegue de sistemas de control de la calidad del aire (LB-ELA\_0157). Varios proyectos de calles arteriales y transporte activo también incluyen la plantación de árboles y vegetación como elemento del proyecto.

**P: ¿Se puede añadir un calendario o un estatus a los proyectos de la lista?**

- Guadalupe Arellano, Comité de Liderazgo Comunitario (Este de Los Ángeles - No incorporado)

**R: Sí, en las fases de evaluación y priorización, proporcionaremos un estado cronológico general de los proyectos (a corto, medio y largo plazo) en base a la información disponible sobre los mismos.**

En la siguiente fase del estudio (la fase de evaluación) y a medida que exploremos las opciones para priorizar los proyectos para el borrador del plan de inversión, indicaremos un estado cronológico general (a corto/medio/largo plazo) según a nuestro mejor conocimiento basado en el estado actual del proyecto y en un calendario típico para proyectos de alcance similar. Mucho dependerá de la financiación disponible de diversas fuentes que puedan obtenerse anualmente a lo largo de un periodo de varios años. Los grandes grupos de proyectos se ejecutarán probablemente por fases. Dado que algunos proyectos y programas incluyen múltiples "subproyectos", el estado del calendario del proyecto que se ofrece puede indicar el calendario de ejecución de un "subproyecto" típico más que el conjunto de proyectos, que probablemente se desarrollaría a lo largo de varios años y bajo la dirección de varias jurisdicciones diferentes.

**P: ¿Existen proyectos para facilitar el paso de la I-710 a otras autopistas, como la 10 o la 60?**

- Guadalupe Arellano, Comité de Liderazgo Comunitario (Este de Los Ángeles - No incorporado)

**R: La lista de proyectos incluye varios proyectos de mejora del enlace de la I-710, pero ninguno con la I-10 o la SR-60.**

Dado que la autopista I-10 se encuentra fuera de los límites de la zona de estudio, la lista de proyectos no incluye ninguna mejora de enlace entre la I-710 y la I-10. Las mejoras en los cruces, como la reconfiguración de los conectores entre la I-710 y la SR-60, así como las rampas locales en las proximidades del Este de Los Ángeles, se consideraron en estudios de proyectos anteriores, pero se rechazaron debido a impactos adversos como la necesidad de derecho de paso y desplazamientos relacionados.